

Lienz bewegt

Ein frisches Gesicht für neuen Wind am Bahnhof



Anna Maria Gruber, BSc.
Sabrina Elisabeth Lazzeri, BSc.

Lienz bewegt
Ein frisches Gesicht für neuen Wind am Bahnhof

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov

Institut für Städtebau

Graz, April 2015

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Graz,

Anna Maria Gruber

Affidavit

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/resources, and that I have explicitly indicated all material which has been quoted either literally or by content from the sources used. The text document uploaded to TUGRAZonline is identical to the present master's thesis dissertation.

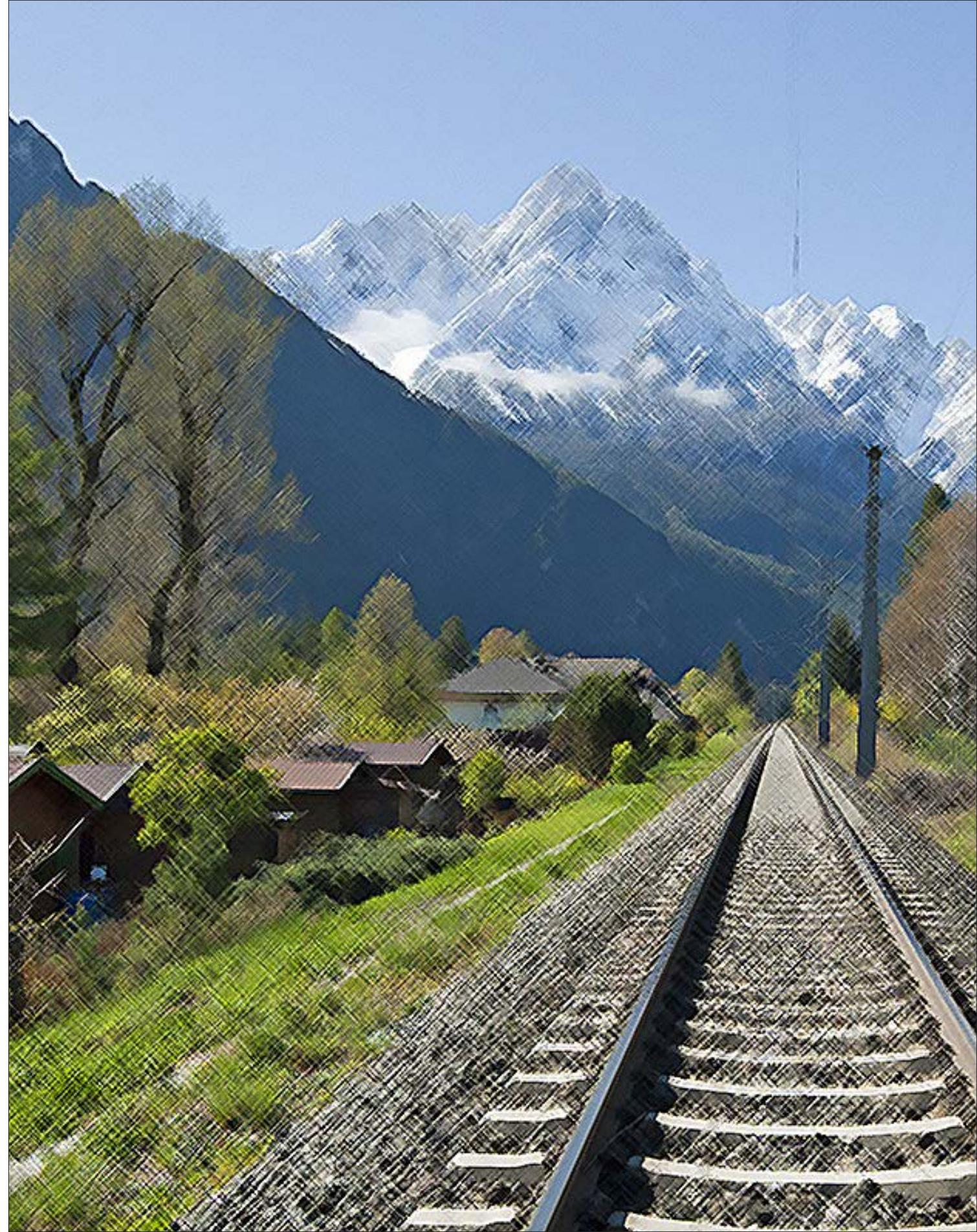
Sabrina Elisabeth Lazzeri



*Für Lienz,
auf a Reise,
de richtig forbnfroh werdn soll.*

B-1 Schienen

Zeigt ein Teilstück der Pustertalbahn in Lienz mit Blick nach Südtirol. Im Hintergrund die mit Schnee bedeckten Lienzer Dolomiten. Das Originalbild wurde nachbearbeitet.



Gleichheitsgrundsatz

Bei personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Formulierung für die männliche als auch weibliche Form. Auf die explizite Nennung beider Geschlechter wurde der einfacheren Lesbarkeit halber verzichtet.

Inhalt

Was bewegt uns?

A. Startup

Die Aufregung vor der Abfahrt

Prolog	19
Dialog	25
Manifest	43

B. Input

Ein Querschnitt durch die Landschaft

Die Bedeutung der Mobilität	45
Die ÖsterreicherInnen	63
Der Tiroler, der Osttiroler und das Land	73
Lienz im Durchschnitt	85
Der Antriebsmotor von Lienz	103
Der Schauplatz Lienz	109
Die Geschichte der Südbahn	117
Der Drehpunkt Bahnhof Lienz	127

C. Blackbox

Was spiegelt sich dort im Fensterglas?

Die Stadt und der Bahnhof	151
Die Raumstudien	173
Der Bahnhofplatz	203
Conclusio	217



D. Output

Eine Reise bringt neue Perspektiven

Die Idee	223
Städtebaulicher Entwurf	229
von der Idee zum greifbaren Konzept	263
Perspektiven	341

E. Final

Die Ankunft eines anderen Zuges

Epilog	353
Mille Grazie...	354
Quellenverzeichnis	359
Abbildungsverzeichnis	371



A i

STARTUP

Die Aufregung vor der Abfahrt



B-1 Wasser

„Und sie bewegt sich doch!“¹

17

¹ Dudenredaktion zit. n. Galilei 2002, 536.
Angeblicher Ausspruch vom italienischen Mathematiker, Philosoph und Physiker Galileo Galilei nach seiner Ladung vor die Inquisition, um seiner Theorie vom heliozentrischen System abzuschwören;

PROLOG

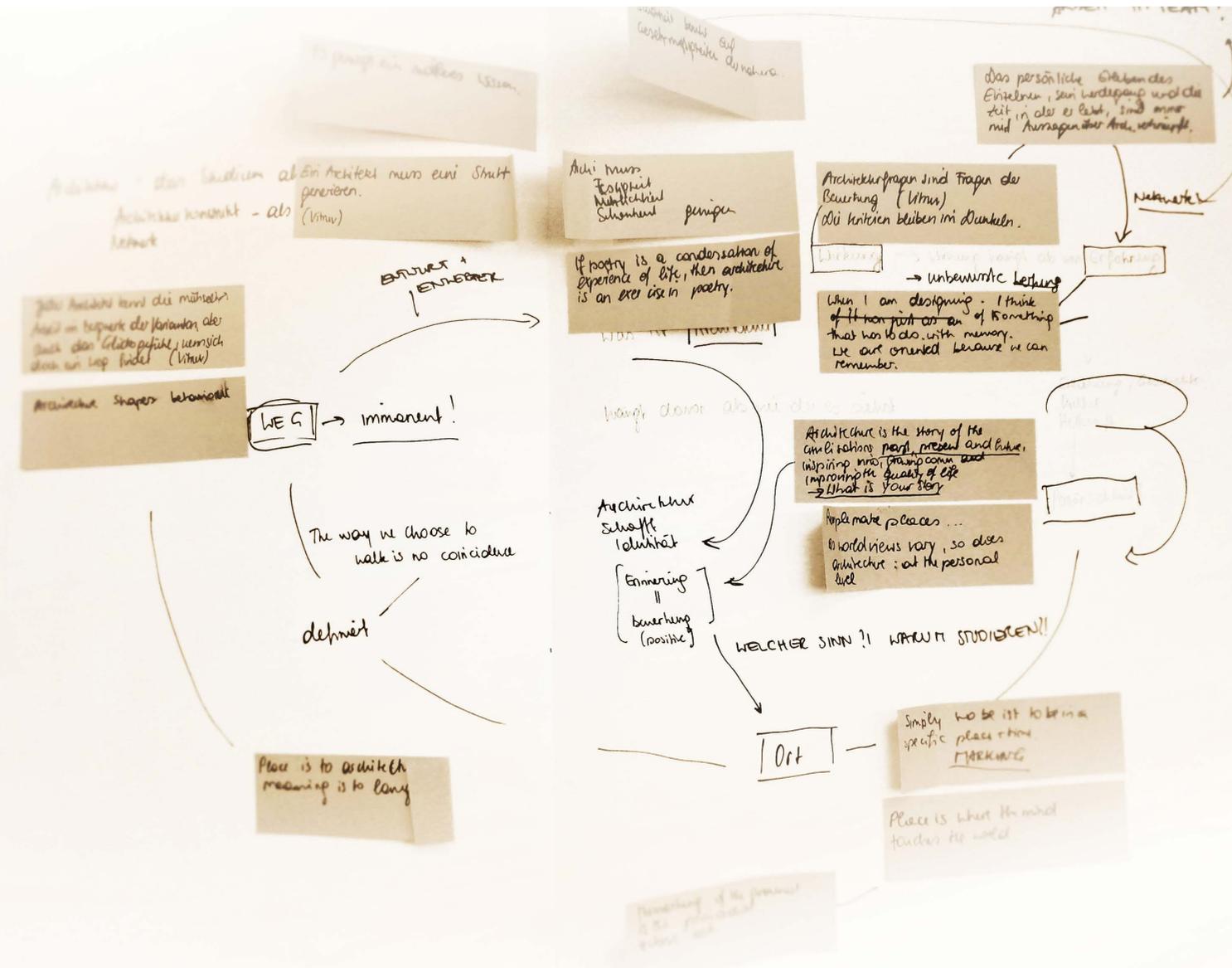
Unser Leben und die Architektur

Dieses Buch ist eine wissenschaftliche Arbeit, aber für uns hat es sich zudem zu einem Stück Persönlichkeit entwickelt. Von Anfang an haben wir dem Abschluss des Studiums große Bedeutung zugemessen. Es war uns wichtig etwas zu schaffen, auf das wir lange mit Stolz zurückblicken können und uns mit etwas zu beschäftigen, das uns am Herzen liegt. Dementsprechend hat uns die Arbeit eine lange Weile begleitet. In einem andauernden Spiel haben sich unsere Aufgabe und unser Weg gegenseitig beeinflusst. Alle gelebten Erfahrungen haben den Rhythmus des Vorankommens bestimmt und den Verlauf der Arbeit permanent in neue Bahnen geleitet.

Das Schreiben einer Abschlussarbeit bedeutet auch, Gedanken Revue passieren zu lassen und einen Schlussstrich zu ziehen. Im Kopf entsteht eine finale Zusammenfassung, die versucht alles Gelernte zu ordnen. Im Fortschritt des Studiums und besonders zum

Ende hin warfen sich daher Fragen auf. Welche Bedeutung hat Architektur für uns? Wo entsteht sie? Was würden wir als Architektur betrachten? Kann man Architektur messen? Kennt Architektur Grenzen? Im Hintergrund möchte man wissen, womit man sich beschäftigt und worin man seine Zeit investiert hat. Doch mit der Zeit erkennt man, dass es nicht nur um die Aneignung von Wissen und Fähigkeiten geht, sondern dass der Weg das ist was Wert hat. Die vergangene Zeit allein schafft Bedeutung. Unser Leben wirft permanent neue Aufgaben auf und schreibt dabei ständig eine neue Anleitung. Wir müssen uns den Fragen stellen. Es kommen Antworten auf, die für den Moment genügen und man bekommt das Gefühl einen Zusammenhang zu verstehen.

Für uns haben wir eine Antwort gefunden. Architektur hat mit allem zu tun.



„Die **Zeit** findet alles heraus.“¹

Der Standpunkt und die Möglichkeiten



¹ Haberstich 2015.

von Anna Gruber

Diese Geschichte beginnt hier. Das ist unsere Masterarbeit. Doch was bedeutet das? Die ersten Begriffe, die einem zu diesem Wort einfallen, sind ein enormer Arbeitsaufwand, eine beträchtliche Zeitspanne, Eigeninitiative und Motivation, sowie die intensive Befassung mit einem seiner eigenen Interessen. Ist die Arbeit vollendet, stellt sich ein Glücksgefühl ein, weil ein großes Ziel erreicht wurde. Man fühlt sich in seinem Tun bestätigt und zugleich fürchtet man sich vor der ungewissen Zukunft. Wohin wird uns unser Weg führen? Die Antwort auf diese Frage können wir nur erahnen. Viel wichtiger ist jene: Warum sind wir gerade jetzt hier? Wie sind wir hierher gekommen?

“Simply to be is to be in a specific place at a specific time.”¹

Nur zu sein bedeutet schon an einem bestimmten Ort zu sein. Unser Körper ist immer mit un-

¹ Unwin 2009, 30.

serer Umgebung verknüpft, denn wir nehmen alle Eindrücke mit unseren Sinnen wahr. Wenn wir in Zukunft an diesen Ort denken, verbinden wir damit erlebte Empfindungen und bauen dadurch Beziehungen zu den Orten auf. Befinden wir uns öfters an derselben Stelle, so häufen sich die Erinnerungen daran an. Begeben wir uns in neues Terrain, fühlen wir Neugierde, zeitgleich mit Unsicherheit. Denken wir andererseits an unser Zuhause, so verbinden wir damit warme Gefühle wie Gemütlichkeit, Intimsphäre, Geborgenheit und Ruhe. Ganz individuell werden diese Gefühle für jeden von uns anders ausfallen.

„The marking of the ground, rather than the primitive hut, is the primordial tectonic act.“²

Indem wir Orte sofort beurteilen, bedeutet das auch, dass sie sich von anderen unterscheiden müssen. Schon Leonardo Da Vinci behauptete: „Alles Leben ist Bewegung.“ Von Natur aus bleiben wir nicht stehen, sondern bewegen uns weiter, verändern unsere Position um ein von uns gesetztes Ziel zu erreichen. Der Weg, den wir gehen, ist ein Prozess, das bedeutet, eine Entwick-

² Unwin zit. n. Gregotti 2009, 32.

lung, die eine gewisse Zeit benötigt. In dieser Zeit werden Bilder und Eindrücke gesammelt, welche in unserem Kopf eine Verflechtung aus Erinnerungen und Erfahrungen erzeugen, die für uns selbstverständlich an deren Entstehungsorte geknüpft werden. So werden manche Orte für uns bedeutungsvoller als andere.

*“When I am designing something, I think of [...] something that has to do with memory, because that is what we are. We are oriented because we can remember.”*³

Bewegen wir uns fort, entscheiden wir permanent wohin wir gehen wollen. Welche Richtung bringt uns näher zum Ziel? Die mitgebrachte Erfahrung, also alle früheren Beschlüsse und deren Konsequenzen, helfen uns alle aufkommenden Entscheidungen zu treffen. Manchmal kann es passieren, dass wir nicht so schnell weiterkommen, wie wir es gerne hätten. Vielleicht haben wir Angst vor dem was kommt. Vielleicht warten wir auf etwas. Im Nachhinein erkennen wir meistens den Grund für die Verzögerung und keine Zeit verstreicht, aus der man nicht irgend etwas mitnimmt. Für unsere unmittelbare Posi-

3 Libeskind 2012.

tion gibt es immer einen Grund.

*Anre Hundahl Esbersen sagte: „Architecture shapes behaviour. The way we choose to walk [...] is no coincidence. It is about physical planning.”*⁴

Man könnte also sagen, die Architektur unseres Lebens bestimmt den Ort an dem wir uns befinden und die Richtung, die wir einschlagen werden. Wenn wir uns also den Einfluss, den unsere Umgebung auf uns hat, bewusst sind, liegt es als Gestalter in unserer Möglichkeit diese so zu formen, dass sie positive Wirkung mit sich bringt. Denn nicht nur unsere individuelle Persönlichkeit bildet sich permanent ein Urteil über die unmittelbare Umgebung, sondern umgekehrt, kann Architektur Identität schaffen, wenn sie uns anspricht. Doch wie kann man etwas Ansprechendes erzeugen?

*„ The way people organize places is related to [...] their world view. As world views vary, so does architecture: at the personal level; at the social and cultural level; and between different sub-cultures within a society.”*⁵

4 Aarhus School of Architecture 2014.

5 Unwin 2009, 32.

Eine Entwurfsaufgabe fordert uns dazu auf Fragen zu stellen und Antworten zu finden. Die Entscheidungen die wir treffen, werden für jeden von uns individuell anders ausfallen. Ein Gestalter muss immer im Blickfeld behalten, für wen er baut, muss sich eingehend mit den Klienten befassen und verstehen, welche Werte sie vertreten. Wenn es sich um ein Objekt für die Öffentlichkeit handelt, stehen die Herkunft, die Kultur, die Interessen und die Erinnerungen vieler Menschen dahinter. Durch ein Verständnis dafür und der angemessenen Antwort darauf, kann man Orten bewusst Bedeutung verleihen und sie so zu Zentren von neuen Erinnerungen und Gefühlen werden lassen. Schafft man es, diese Aufgaben gut zu lösen, lassen sich kulturelle Hotspots planen. Eine Arbeit als Team bringt den Vorteil, dass man das Ausmaß dieser Interessen besser verstehen kann und angepasste **Lösungen** eine größere Menschengruppe anspricht, als durch die Interpretation eines Einzelnen.

*“If poetry is a condensation of experience of life, then architecture is an exercise in poetry, essentially.”*⁶

6 Unwin 2009, 11.

Ob man ein Bauwerk als Architektur bezeichnen kann, oder anders gesagt, ob es auf uns positiv wirkt, liegt im eigenen Ermessen. „Das persönliche Erleben des einzelnen [!] , sein Werdegang und die Zeit, in der er lebt, sind immer mit den Aussagen über Architektur verknüpft.“⁷ „Das Urteil des Betrachters ist somit immer subjektiv.“⁸ Wird ein neuer Ort erzeugt, der viele Menschen positiv anspricht, so ist dies eine Geburtsstunde von großartiger Architektur. Architektur ist somit die Möglichkeit leeren Orten mit Bedeutung und Zweck eine neue Identität zu verleihen.

Der Ort mit dem wir uns im Moment identifizieren, ist diese Arbeit. Hat sich insbesondere der Weg als das eigentlich Schwierige herausgestellt, so ist er doch das Resultat unseres bisherigen Lebensverlaufs. Auch wenn wir schon länger hier sind als geplant, beruhigt es doch zu wissen, dass wir jetzt zu diesem Zeitpunkt da sind, wo wir sein wollen. Und auch da, wo wir hingehören.

“Architecture is the story of the civilization’s past, present and future, inspiring innovation,”

7 Fischer 1991, 6.

8 Fischer 2010, 29.



Unterschiedliche Gebäude
Unterschiedliche Epochen
Unterschiedliche Stile
Unterschiedliche Sprache

Ein Bild

DIALOG

growing community and improving the quality of life.”

Eines ist klar: Unsere individuelle Vergangenheit prägt uns. Sie bestimmt welcher Kultur wir angehören, wo wir uns verwurzelt fühlen, wie wir aussehen, welche Eigenschaften wir haben, wer unsere Freunde sind, Sie macht unsere gesamte Person aus, was wir mögen und was nicht. Sie lässt uns Orte passieren und bestimmt die Wege die wir bestreiten. Aus diesen Umständen heraus resultieren unsere Bewertung und die Einstellung gegenüber allen Dingen, denen wir im Leben begegnen. So ist es auch mit der Architektur. Also bleibt am Ende nur eine Frage:

9 Siemers 2013.

Meinungen überschneiden sich manchmal.
Meinungen sind manchmal verschieden.

Was zählt, ist einander anzuhören.
Was zählt, ist das zu tun, was man liebt.

Wir haben uns entschieden diese Arbeit im Team zu verfassen, weil wir darin Potenzial sehen. Es entsteht ein Dialog. Ein Ball der gespielt wird, wird zurückgepasst. Das Gesamtbild erhält einen weiteren Horizont, Fragen werden immer von mehreren Blickpunkten gesehen und Entscheidungen werden mit Bedacht getroffen. In der Praxis ist es unerlässlich

im Team arbeiten zu können, parallel zu arbeiten, seine Stärken zu erkennen und danach zu handeln. Es gehört auch dazu, Entscheidungen abzulegen, zu vertrauen. Obwohl ein Gesamtwerk entsteht, finden wir es wichtig, dass jeder von uns seine individuelle Seite zum Ausdruck bringen und seinen Zugang zum Projekt ausleben kann.

Was ist eure Geschichte?



Welches Potenzial sehen wir in dem Projekt?

von Anna Gruber

Mein erster Zugang zu dem Projekt war meine Arbeit als Ferialpraktikantin am Stadtbauamt der Gemeinde Lienz. Ich bekam mit, dass es sich bei der Bauaufgabe um eine derzeit große Frage für Lienz handelt. Es ist einiges für dieses Gebiet geplant, der Einblick in die Planung wurde uns jedoch von Anfang an aus Diskretion verwehrt. Wir bildeten uns unsere eigenen Gedanken zur Gegebenheit, zur Veränderung, zum Potenzial, zur Funktion usw. Am Anfang haben wir Überlegungen getroffen, wie man mit wenig Mittel viel verändern könnte, doch durch die weitere Diskussion wurden unsere Gedanken immer umfassender und die Ideen immer umfangreicher. Es wurde uns auch angeraten in größeren Maßstäben zu denken. So entstand ein Projekt, welches in erster Linie unsere Ideen für eine neue Erfahrung und eine neue Wahrnehmung des gesamten Gebietes zum Ziel hatte. Ungeachtet der finanziellen Realisierbarkeit, oder auch der Notwendigkeit, konnten wir urteilen und unseren Entwurf zu Stande bringen. Ich denke darin liegt das Potenzial. Dieses Projekt ist nicht der Versuch, so realistisch und so passend wie mög-

lich zu sein. Es ist vielmehr das Aufzeigen von Möglichkeiten, das Einpflanzen von Ideen und ein Appell an die Leser, das zu schätzen, was diesen besonderen Ort kenn- und auszeichnet: die Abgeschlossenheit mit der Möglichkeit Anschluss zu finden, die Randlage mit ihrer guten Luft und Ruhe und die Geselligkeit mit all den freundlichen Begegnungen.

Unser Entwurf hebt bewusst das Rad- und Wegenetz und damit den Fuß- und Radfahrerverkehr nach oben. Alles Schnelle und Laute bleibt unten. Damit wollen wir den umweltfreundlichen, für Lienz passenden Fortbewegungsmitteln Bedeutung verleihen, damit man ihnen wieder mehr Wert zumisst. Die Bahn steht auch für alternative Fortbewegung und stellt die Möglichkeit dar, Einfluss von außen zu ermöglichen und willkommen zu heißen. Der Entwurf soll neben seinem funktionalen Angebot den Einwohnern vermitteln, dass wir LienzerInnen die uns bereits jetzt zufallenden Attribute als Aushängeschild verwenden können, um zu zeigen, worin wir hier gut sind. Das Projekt soll diese vermeintlich negativ-angehauchten Eigenschaften und Vorurteile in ein positives Licht werfen. Es soll Lienz die Chance geben, sich als das anzuerkennen was es ist und den Bewohnern zeigen, dass es rich-

tig ist, nicht anders sein zu wollen. Lienz ist eine reizende Kleinstadt in den Alpen, wo man noch mit den Fahrrad fährt und jeder grüßt und man sich wieder bewusst wird, dass der Reichtum der Großstadt nicht mehr zu der Lebensqualität beitragen kann, als wir hier kennen.

In den urbanen Städten gibt es wieder die Entwicklung zurück zum Regionalen, ein eigener Garten und Gemüse sowie selbst gestrickte Socken gewinnen wieder an Wert. Es dauert nur eine Weile, bis dieses Bewusstsein nach Osttirol durchdringt, denn hier laufen die Uhren etwas anders. Das ist gut so.

von Sabrina Lazzeri

Lienz hat etwas Besonderes. Ich meine damit nicht ihre „natürliche Schönheit“, wie viele behaupten würden, sondern die Nähe ihres Bahnhofs zum Zentrum. Der Hauptplatz ist nur circa 80 Meter vom Bahnhofseingang entfernt. Leider würde ein Ortsfremder es nicht so empfinden, denn man ahnt kaum das geschäftige Innenstadttreiben über die Bundesstraße hinweg. Man vermutet, von Gewerbe umgeben, an der Peripherie angekommen zu sein, wie es in vielen österreichischen Orten der Fall ist. „Vergelt's Gott“, dass es Schilder gibt, die in Richtung „Centro“ weisen. Ironischerweise befindet sich keines an der Kreuzung vor dem Bahnhof.

Das Potenzial des Areals, das in der Fläche etwa der Altstadt entspricht, liegt also in dessen zentraler Lage. Durch den natürlichen Abstand gegenüber der bestehenden Bebauung eröffnet es innerstädtisch eine Art Panoramablick und lässt eine gute Orientierung zu. Die Drau im Süden verleiht dem Projektgebiet eine hohe Attraktivität, aufgrund ihrer natürlichen Ausrichtung zur Sonne und der aufgelockerten Uferbepflanzung. Damit ist eine andere Form der Naherholung denkbar, wie beispielsweise die Erweiterung des Sportangebotes durch die Nutzung des Wildwas-

sers. Die angrenzende Altstadt sorgt für ein Überangebot an Versorgungseinrichtungen innerhalb eines Kilometers. In Wechselwirkung mit dem Bahnhof existiert bereits eine rege Betriebsamkeit in der Umgebung, die man für die Belegung des neuen Bahnhofsviertels nutzen kann.

Diese Vorteile sprechen für einen „frischen“ Innenstadtteil, der großzügige öffentliche Bauten aufnehmen und dadurch als eine Art Kulturinsel fungieren könnte. Weite Platz- und Parkflächen als Kontrast zur engeren Altstadt sollten den 360°-Panoramablick inszenieren und eine Nähe zur Flusslandschaft ermöglichen. Durch angeho-bene Fuß- und Fahrradwege über die sperrenden Trassen hinweg, erhält das Wohngebiet im Süden sowie auch das weitere Umland direkte Anbindung an einen neuen Bahnhof und die kommerziell betonte Innenstadt. Die Fokussierung auf den Fußgänger oder Fahrradfahrer ist zwar ein beinahe frecher Ansatz für ein neues Mobilitätsmanagement und Marketing einer Stadt, jedoch ist es in erster Linie ein Statement für sich wandelnde Werte – weg vom Freiheitssymbol schlechthin, dem Automobil, und hin zu einer Mobilität, die wirklich individuell ist.

Die Stadt und ihre umgebenden Bergzüge von einer erhöhten Position aus betrachten zu können, sorgt dafür, dass man sich orientieren, somit verorten und frei bewegen kann. Als Fahrradtou-

rist findet man intuitiv und auf sicherem Weg ins Zentrum. Man kann direkt in den Bahnhof einfahren und hat dort die Möglichkeit das passende Verkehrsmittel für eine Weiter- oder Rückfahrt zu wählen. Dadurch würde auch der Bahnhof Lienz an Bedeutung gewinnen und größere Chance auf eine Erhöhung seiner Taktfrequenz in die Städte des Umlandes erhalten.

Das Konzept funktioniert meiner Meinung nach nur, wenn man das Bahnhofsareal zu Beginn als Erweiterungsfläche überwiegend für den öffentlichen Gebrauch nutzt und die umliegenden Wohn- und Innenstadtviertel aufwertet, erweitert und nachverdichtet.¹ Funktionen, für die Lienz schon lange Raum sucht, würden hier ihren passenden Platz finden. Grundsätzlich sollte diese Kulturinsel später jedoch eine Erweiterung

¹ Anm.: Die Südtiroler Siedlung würde sich für eine Aufstockung und Nachverdichtung gut eignen. Die großzügigen Garten- und Hofflächen könnten als innerstädtische Anbaufläche verwendet werden. Ein Gemeinschaftsgarten würde Leben im und mit dem Grün schaffen, zu gewissem Grade eine Selbstversorgung ermöglichen, für regionale Produkte sorgen und gleichzeitig Dankbarkeit gegenüber der Natur lehren. Dies sollten erste Ansätze für ein nachhaltiges Wohnen sein. Auch die Innenstadt hätte großes Potenzial in ihrer Dichte. Arbeiten mit Wohnen ließe sich hier gut vereinen. Singles, Paare, Berufseinsteiger oder -aussteiger sehen Vorteile in der Nähe zum Zentrum. Kleinwohnungskonzepte würden Durchmischung fördern und Synergien erzeugen.

der Innenstadt darstellen und ihr in Dichte und Vielfalt in nichts nachstehen. Das Vorhaben wäre in Etappen umgesetzt bezahlbar, könnte dem Bedarf angepasst werden und würde Attraktivität durch laufende Aktivierung und Veränderung erzeugen. Die Ideen und Möglichkeiten für das neue Bahnhofsviertel sollten in weiterer Folge mit der Bevölkerung diskutiert werden. Denn es geht um ihren Lebensraum und nur eine kollektive Entscheidung, ist eine nachhaltige!

Man sollte unser Projekt somit nicht als absolut betrachten, denn es ist der Versuch, vielfältige Ideen zu vereinen. Wir möchten *Lienz* zeigen, durch welche Maßnahmen sich das Stadtbild verändern lässt und welche Probleme man auch anders betrachten kann. Es ist als eine Art Idealbild zu verstehen, wo die eine oder andere Bildecke vielleicht zu Fantasien anregt und damit etwas in Bewegung setzt.

Welche persönlichen Stärken, Interessen und Erfahrungen spiegeln sich im Projekt wieder?

von Anna Gruber

Das Bahnhofsareal in meiner Heimatstadt Lienz halte ich für ein passendes Thema der Masterarbeit, nicht nur aufgrund meiner bestehenden Verbindung zu Ort und Leuten, sondern ich sehe es auch als praxisnahe Herausforderung, die momentanen Probleme der Stadt aufzugreifen und darüber nachzudenken. Der Bahnhof und seine unmittelbare Umgebung grenzen direkt an die Altstadt und stehen dieser in der flächigen Ausdehnung nicht nach. Es handelt sich um die Gestaltung eines öffentlichen Gebietes, welches durch seine Größe und Lage das Potenzial beinhaltet, die Lebensqualität vieler Leute positiv zu beeinflussen.

Um eine Lösung zu finden, muss ich, neben meinem Sachverständnis über die Lage, auch ein Interesse für die Menschen der Stadt mitbringen. Ich muss verstehen, wie der Alltag der Menschen aussieht, was ihre Absichten sind und was sie sich wünschen. Ich brauche ein gewisses Einfühlungsvermögen für die Vorstellung der einzelnen Personen und wenn es um die Gestaltung des öffentlichen Raumes geht, noch viel mehr, ein

Verständnis für das Anliegen der Allgemeinheit. Wenn ich in der Lage bin, diese Umstände in meine Ideen miteinzubeziehen, wird das Ergebnis viele Menschen erfreuen. Nachdem ich mich gerne und gut in Menschen hineinversetzen kann, ist dies eine Herausforderung, der ich gerne nachkomme.

Der Bahnhof und das Reisen mit dem Zug, war für mich als Studentin eine immer wiederkehrende Erfahrung. Die Schiene wurde ursprünglich zu einem Zweck, dem sie auch heute noch dient, gebaut: Mobilität. Für mich bedeutet Mobilität Veränderung und Vorankommen, bis zum Wechsel - es ist das Annehmen und Akzeptieren von Neuem, als Chance etwas zu verbessern, oder zu verändern und sich neu zurechtzufinden. Das permanente Umdenken und Erkennen von Zusammenhängen ist eine Voraussetzung für das Zurechtkommen in unserer Generation und Zeit. Ich mag diese Adaptierung, da man jedes Mal neue Dinge entdeckt und neue Ansichten bekommt. Es wird nicht langweilig.

Auf das Baugebiet bezogen, ist der große Umfang des gesamten Areals, als wachsendes Gebiet mit verschiedenen Aufgaben und Gegebenheiten, genauso spannend, wie die Ausgestaltung eines

einzelnen Gebäudes. Das Große und das Kleine stehen in einer ständigen Wechselwirkung.

von Sabrina Lazzeri

Der *Lienzer Bahnhof* ist in meinen Kindheitserinnerungen weniger stark lebendig als vieles andere in dieser Umgebung. Kein Wunder, denn aus dem Nordtiroler-Unterland reist man üblicherweise nicht mit dem Zug an. Die Anfahrt mit dem Postbus, über sowie durch Berg und Tal, hinterließ bereits damals tiefe Eindrücke: Von Kitzbühel aus, über den *Pass Thurn*, durch den *Felbertauerntunnel*, zahlreichen Lawingalerien und all die engen Täler mit den hohen Felswänden dicht an deiner Seite, war regelrecht eine abenteuerliche Reise in eine andere Welt. Manchmal ragten im Frühsommer noch dicke Schneefelder bis an den Rand der Bundesstraße. Kaum wurde das Tal breiter, erahnte man seine Üppigkeit. Große Mais- und Getreideäcker, sowie zahlreiche Kornblumen schmückten die Felder. Das Heu roch man überall und die auffälligen *Harpfen* verteilten sich über das Land. Alles Dinge, die für mich damals nicht alltäglich waren. Angekommen im weiten *Lienzer Becken*, wo sich mehrere Dörfer zu versammeln schienen, war doch nichts mächtiger als die *Dolomiten*. Hier in der etwas aufgeweiteten Landschaft

mit den mir wohlbekanntem Kalkgebirgsspitzen, fühlte es sich vertrauter an. Das Schwimmen im kalten *Tristacher See*, das Radfahren entlang der *Isel*, das Entwenden von Maiskolben für manchen Grillabend, das Basketballspielen im *Dolomitenstadion*, das Herumschlendern und Eisessen in der Innenstadt samt der Besuche im *Lienzer Kino*, versüßten mir viele heiße, wolkenlose Sommertage bei meinen Bekannten.

Meine Erinnerungsbilder zeigen mir heute, wie stark ich *Lienz* und im weitesten auch Osttirol an dessen faszinierende Landschaft, und alles was damit in Beziehung steht, gekoppelt habe. Diese Darstellung mag nach naiver Nostalgie klingen, doch kann die Szenerie durchaus solche Gefühle hervorrufen. Reist man nämlich dorthin, ist es als würde man in ein anderes Land auf Urlaub fahren, obwohl es zu Tirol gehört. Durch die vielen Sonnentage scheint die Sprache süßlicher, das Gemüt beruhigter, der Witz selbstironischer und der Anspruch genügsamer zu sein. Nein, Osttirol ist nicht eingeschlafen! In jeder Hinsicht wirkt es als würde es hinter den hohen Bergen, als eine Art kleine Autonomie Österreichs, nach eigenem Bestreben leben und durch dessen Überschaubarkeit mögliches Potenzial für die Umsetzung ungewöhnlicher Vorstellungen bergen.

Besonders mit dem Thema Bahnhof und Eisenbahn assoziiere ich solch eine „Aufbruchstimmung“. Unterschiedliche Mobilitätsarten und –verbindungen erwecken unabwendbar Bewegung und Veränderung. Der Bahnhof, unabhängig davon ob ich mit dem Zug ankomme oder nicht, ist für mich immer ein Ort bzw. Ausdruck der Entwicklung und somit zugleich Symbol der Hoffnung zur „Mitgestaltung“ unserer Umwelt. Diese Freiheit zur Selbstbestimmung liegt meiner Person sehr nahe und beinhaltet vor allem die Frage: Wie wollen wir in Zukunft leben?

Das großzügige Bahnhofsareal im Herzen der Stadt, wirkt wie jene Insel der Möglichkeiten. Neben den realistischen Auseinandersetzungen, wie man die bestehende Altstadt ergänzt, einen Bahnhof aufwertet und das Umland anbindet, stellt sich für mich die interessante Frage nach der Intensität einer solchen Umgestaltung über die Grenzen der Gemeinde hinaus. Das Projekt stachelt regelrecht meine Neugierde für das Verstehen von Zusammenhängen an, sowie auch meine Lust am Entdecken, meine Vorliebe zur Auseinandersetzung mit komplexen Strukturen und meine Freude an der Verflechtung zwischen frischem Neuen und stabilem Alten.



In welchen Bereichen sehe ich eine gute Ergänzung durch die Fähigkeiten meiner Kollegin?

von Anna Gruber

Da das Projekt prädestiniert für eine Masterarbeit zu zweit ist, wurde uns eine Zusammenarbeit auch angeraten. Mir war von Anfang an bewusst, dass eine Doppelarbeit nur mit Sabrina in Frage kommt, da wir bei oftmaliger, früherer Teamarbeit immer gut harmoniert haben. Ich erinnere mich noch gut an mein anfängliches Defizit in Konstruktion und Detail sowie beim Anfertigen von technischen Plänen. Sabrina hat mir in diesen Bereichen weitergeholfen, da sie durch Ihre Vorbildung Wissen und Erfahrung mitgebracht hat.

Betrachte ich heute ihre persönlichen Stärken, denke ich sofort an ihre Neugierde. Sabrina hat einen unersättlichen Wissensdurst und eine große Neugierde gegenüber Fremdem und Unbekanntem. Dies gilt eigentlich für alle Bereiche. Im Fall unseres Projektes fand ich es schön, dass sie die Geschichte von Lienz und den Leuten eingehend studiert hat und mir Dinge berichtete, die ich als Lienzerin nicht wusste. Zum Thema Technologie, Kultur, Baukunst haben wir unzählige Bücher und das Internet durchsucht,

um neue Ideen und Inputs zu bekommen. Ich finde es positiv, neuen Einfluss wahrzunehmen. Manchmal bekommt man dadurch auch für andere Beschäftigungen einen neuen Blickwinkel.

Betrachte ich unsere planerische Entwicklung, so bin ich diejenige, die den Entwurf nach einer Ideologie oder nach der Form entwickelt und Sabrina dasselbe eher aus dem Kontext, aus der Geschichte oder auch den konstruktiven Gegebenheiten heraus tut. Das ist eine gute Kombination, weil die Ansätze so gegensätzlich sind. Man bekommt Einblick in andere Sichtweisen. Auf dieses Projekt bezogen, ist es eine gute Kombination, da die Aufgabe auf der einen Seite eine visionäre Lösung fordert, und auf der anderen Seite viele rationale, logische Antworten verlangt.

Sabrinas liebt die Korrektheit von Dingen. Während für mich eine Utopie auch eher eine Utopie bleibt, sorgt sie dafür, dass das Projekt realisierbar wäre. Gemeinsam lassen wir keine Fragen unbedacht und es entsteht ein Kreislauf, der manchmal langsam, manchmal schneller vorangeht. Sich Zeit zu nehmen für diesen Prozess ist manchmal mühsam, aber das Ergebnis lässt sich meistens sehen.

Heute kennen wir einander gut und durch das gemeinsame Arbeiten an der Masterarbeit verschwinden manchmal die Grenzen von du und ich, da das gemeinsame Interesse, diese Arbeit zu erledigen, im Vordergrund steht. Man braucht und stützt sich gegenseitig, wenn einer nicht mehr kann. Man erkennt die Verantwortung gegenüber dem anderen. Man versteht sich, versteht die positiven und negativen Gefühle des anderen. Man wächst zusammen. Es gibt nur das Team. Ich denke, dass diese intensive Erfahrung auch ganz wichtig für das Berufsleben ist.

von Sabrina Lazzeri

Ob wir unser Studium mit einer gemeinsamen Abschlussarbeit vollenden würden, hatten wir, bis es soweit war, nicht wirklich diskutiert. Wie unsere Freundschaft ergab es sich per Zufall und war doch zugleich eine bewusste Entscheidung. Dinge offen zu halten und zu sehen, was der Augenblick bringt, sind Qualitäten dieser Freundschaft. Großes Vertrauen und gute Kommunikation wuchsen aus der zwanglosen Teamarbeit, sowie der wechselseitigen Unterstützung in den vergangenen Studienjahren. Rückblickend betrachtet begann unsere Reise gewiss aufgrund gegensätzlicher Charaktereigenschaften.

Als ich Anna im ersten Semester kennenlernte, wirkte sie sehr bedächtig, kontrolliert und bodenständig. Ihre selbstbewusste Kreativität und Spontaneität, die sie erst mit der Zeit offenbarte, beeindruckten mich sehr. All diese Eigenschaften kennzeichnen sie noch heute. Auch wenn das Eine oder Andere in abgeschwächter Form aufflammt, sind es dennoch Kontraste zu meiner Wesensart. Anna ist sehr analytisch. In die zumeist eigenständig gewählten Themen und

Fragestellungen kann sie sich zielstrebig vertiefen und sucht darin immer etwas, das sie für sich selbst nutzen kann. Ihr großes Talent für Sprachen ermöglicht ihr unterschiedliche Details schnell zu kombinieren. Im Gegensatz zu mir bringt sie Dinge auf den Punkt, lässt damit „Überflüssiges“ beiseite und versucht sich selbst durch scharfe Grenzsetzungen immer wieder zu disziplinieren. Dadurch kennt sie ihre Stärken und Schwächen auffallend gut. Willensstark und voller Begeisterung erreicht sie ihr Ziel. Leidenschaftlich spürt sie die Welt über ihren Körper – Sport bringt sie näher an die Realität, gibt ihr Rhythmus und die Erfahrung von Grenzen.

Hinsichtlich unseres Projektes findet sie sicherlich einen intuitiveren Zugang zum Thema, schon aufgrund ihres stärkeren körperlichen Ausdrucks. Anna entwirft ein Konzept meist über das bloße Zeichnen, wobei langes und vertieftes Nachdenken natürlich inbegriffen ist. Ein Skizzenblatt, zehnmal übermalt, gilt als ausschlaggebend. Die Form sucht sie also über ein harmonisches Bild. Kritisch strebt sie nach dem einen ästhetische Erscheinungsbild und mit Perfektionismus verfolgt sie es bis ins Detail. Diese intuitive Herangehensweise spricht das Unterbewusste stärker an, wodurch unser Entwurfspro-

zess eine emotionalere Färbung erhält. Perfekt ausgewählte Worte überzeugen mich dann meist sofort von einem Vorschlag oder einer ihrer ästhetisch anspruchsvollen Ideen.

Was erwarten wir uns von unserer Zusammenarbeit und inwiefern verkörpert das Projekt unsere Entwicklung?

von Anna Gruber

Wie schon erwähnt, verbinde ich mit dem Projekt die Schlagwörter Mobilität und Veränderung. Mobilität ist Bewegung, die immer in zwei Richtungen funktioniert – zurück oder vorwärts. Die Bewegung erkenne ich durch die Veränderung der Umgebung. Jeder, der einmal im Zug gesessen ist, kennt den Moment, wenn man Bewegung spürt, jedoch nicht weiß, ob sich der eigene, oder der benachbarte Waggon in Bewegung gesetzt hat. So geht es mir auch persönlich. Ich merke Veränderungen erst, wenn ich Anhaltspunkte betrachte und merke, dass sie nicht mehr so sind wie zuvor. Ob eine Veränderung positiv oder negativ ist, kann man meist erst später sagen.

Auch meine Gefühle entwickelten sich mit dem Projekt und direkt proportional dazu verhielt sich auch die menschliche Beziehung zwischen uns. Es wird oft vermutet, dass man sich bei einer Doppelarbeit nur eine Erleichterung erhofft. Erleichterung erwarteten wir uns jedoch nie in der Erledigung der Arbeit, sondern eher als gegenseitigen Beistand und Bereicherung. Mit

diesen positiven Gedanken haben wir gewagt diese Reise zu zweit anzutreten. Und jetzt kann ich sagen: Es war keine Erleichterung, aber definitiv eine Bereicherung. Dachte ich anfänglich, dass größere Schwierigkeiten beim Entwurf oder der Ausarbeitung auftauchen könnten, so kann ich sagen, dass der schwerere Teil der persönliche Weg war. Was wir vielleicht am Anfang des Projektes unterschätzt haben, sind die so unterschiedlichen Persönlichkeiten von uns. Wir sind beide gewachsen und anders als früher, kostet manchmal eine Einigung viel Kraft. Dies, und die Tatsache, dass jeder ebenso über ein Stück der Arbeit allein verfügen wollte, veranlasste uns, auch einen kleinen Teil als Einzelarbeit auszuarbeiten.

So entstand ein gemeinsames Projekt, das einerseits ein gemeinsames Gesicht hat, jedoch im Detail die Merkmale von den Autoren spüren lässt. Ich glaube, dass dies auch unserem Denken entspricht. Wir sind beide Personen, die gerne Dinge ausprobieren und auch offen für andere Gedanken sind, sich dann aber ihre eigene Meinung bilden und auch so handeln, wie wir es für richtig halten. Durch diese permanente Analyse liegt es uns nicht, Dinge schnell zu Ende zu bringen. Zusätzlich verfügen wir leider nicht über die

Gleichgültigkeit, Dinge so zu akzeptieren, wie sie sich entwickeln. Verzweiflung und Höhenflug wechselten sich manchmal schnell ab. Aber mit der Zeit entscheidet man sich, erkennt Leistungen an, und selbst wenn einige Ziele nicht im Zeitrahmen erreicht wurden, so stand man trotzdem nicht still. Es geht weiter und man macht weiter. Wir haben beschlossen den Weg fertig zu gehen und nicht vorzeitig vom Zug abzuspringen.

Jetzt ist die Masterarbeit für mich vor allem ein Abschnitt persönlicher Entwicklung, noch viel mehr als nur eine Abschlussarbeit. Deswegen gibt es hier auch dieses Interview, um mich später selbst daran zu erinnern wie sich diese Zeit angefühlt hat.

von Sabrina Lazzeri

Die Komplexität der Aufgabenstellung sowie das Ausmaß des Betrachtungsgebietes erfordern große Flexibilität und klare Zielsetzungen hinsichtlich der Herangehensweise. Uns war von Beginn an klar, dass sich dies nur durch den Prozess selbst zeigen kann und wir uns mit dem Projekt weiterentwickeln werden. Worte wie Entwicklung, Veränderung oder Neuerung sind uns regelmäßig (zwar nicht direkt lesbar) im Leben und in unserer Ausbildung begegnet. Als Künstler lernt man sich ständig zu hinterfragen und dazu gehören Neugierde, Tatkraft und Wandelbarkeit. Die Intention eines „Kunstwerkes“ ist nie nur die Sache an sich, sondern darüber hinausgehend etwas in Bewegung setzen zu wollen!

Als zwei Idealisten verbindet uns dieser Wunsch. Trotz unserer Gegensätzlichkeit in Ansichten und Handlungen, wurde jeder von uns überaus naturnah, realistisch und kreativ erzogen. Anna besuchte vor dem Architekturstudium das Realgymnasium und ich die Höhere Technische Lehranstalt – zwei deutlich unterschiedliche Ausbildungswege, von denen wir gegenseitig

profitierten. Was uns hingegen wirklich zueinander führte, glaube ich, ist unsere ausgeprägte Fantasie. Wir reden gerne darüber und betrachten es als unser größtes Gut. Das Materielle verlor während unserer Teamarbeiten an Bedeutung und der Idealismus wuchs. Auch wenn ein Prozess manchmal steinig ist, entsteht aus dieser stetigen gegenseitigen Inspiration tiefste Freude, die man hoffentlich auch in unseren Projekten spüren kann.

Wir favorisierten dieses Thema wahrscheinlich auch unbewusst, weil es zu unseren Interessen passt. Anna liebt das Meer und ich den Wind – zwei sehr dynamische Elemente, die vermitteln, dass alles nur durch den Fluss oder die Bewegung lebendig bleibt. In der Architektur interessieren wir uns deshalb sehr für den übergeordneten Städtebau, weil er so viele Bereiche des Lebens abdeckt. Themen, die sich mit Entwicklung beschäftigen, erregen unsere Neugierde und werden oft in unseren Arbeiten miteinbezogen. Wir reden viel über dynamische Strukturen und ihre Bedeutung. Selbst wenn es nicht unmittelbar mit Architektur in Verbindung steht, finden wir in allem etwas, das sie ergänzt - einfach ausgedrückt, das Leben mit all der Vielfalt und den Anpassungsmöglichkeiten inspiriert uns.

Betrachtet man nun das von uns gewählte Thema näher, lassen sich viele Parallelen entdecken: Zum einen ist es eine realistische Aufgabenstellung und zum anderen reagieren wir mit einer utopisch idealistischen Problemlösung. Die Stadtgemeinde Lienz will die Innenstadt mit dem weiter wachsenden Siedlungsgebiet im Süden verbinden, doch stellen die Bundesstraße, die Schienen und die Drau fast unüberwindbare Grenzen dar. Drei infrastrukturelle Barrieren, die auf unterschiedliche Geschwindigkeiten basieren. Wir finden auf engem Raum, circa 30 Meter Breite, Bewegung in völlig verschiedenen Arten und Tempi. Die Mobilität konzentriert sich gewissermaßen in diesem einen Punkt. Die Eisenbahn als Innovation und der Bahnhof als Symbol für eine neue Mobilität im 19. Jahrhundert, tragen heute noch Erwartungsbilder des Aufbruchs in sich. Die Tatsache, dass der Bahnhof Lienz an die Barrierefreiheit angepasst werden muss, erhält damit eine gänzlich andere Bedeutung.

Wir möchten uns also über den Tellerrand hinauswagen und fragen: Was soll in Zukunft hinsichtlich der Mobilität passieren? Welche zusätzlichen Entwicklungen wären für Osttirol positiv? Was kann Lienz dazu beitragen? Wie kann man ein Umdenken bzw. einen Wandel in Gang setz-

ten? Und was soll sich eigentlich bewegen? Für uns ganz klar: Ein stärkeres Bewusstsein für die eigene Region, vor allem ihrer Natur und Offenheit für neue Lebensperspektiven.

MANIFEST

„Moch ma's fest“ - Die Bewegung von der Idee zum Entwurf

von Sabrina Lazzeri

Es geht um den Bahnhof Lienz, ein großes Gebiet, eine große Fläche innerhalb der Stadt. Die Stadt Lienz schrumpft, hat aber dennoch großes Wachstumspotential. Das Thema ist sehr interessant, da es nicht nur um eine infrastrukturelle Veränderung, bzw. um den Bahnhof selbst geht, sondern es kann ein neuer Stadtteil rund um den Bahnhof geschaffen werden. Lienz kann sich durch diese Idee in eine ganz andere Richtung bewegen.

Die Notwendigkeit des Umbaus und die Anpassung des Bahnhofs an die Barrierefreiheit, sowie die direkte Anbindung des Wohngebietes über der Drau im Süden an die Altstadt waren bereits seit längerem Themen in der Stadtplanung und ein Wunsch der Stadt Lienz. Dies war der Ausgangspunkt für unsere Überlegungen, aber darin liegt noch ein weitaus größeres Potential. Es geht darum, sich entwickelnde Wohngebiete in der Umgebung näher miteinzubeziehen, die ungenutzte Fläche des Bahnhofsareals zu aktivieren bzw. zu gestalten und in den existierenden öffentlichen Raum einzugliedern. Die Altstadt

bietet zwar für Nachverdichtung noch Raum, allerdings fehlt es an Platz für größere öffentliche Bauten, wie etwa ein neuer, zeitgemäßer Stadtsaal für Lienz oder ein zukünftiges Mobilitätszentrum. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Schaffung und Gestaltung eines öffentlichen Grünraums, der eine aktive und entspannende Naherholung mitten in der Stadt bieten soll.

Die Arbeit gliedert sich in drei Abschnitte: Input, Blackbox und Output. Begonnen haben wir mit einer Begriffssammlung, einer Mindmap mit freien Assoziationen zum Thema „Bahnhof Lienz“. Daraus ergaben sich 5 Schlüsselwörter, die für den Entwurf bzw. die Gestalt ausschlaggebend waren: Tempo, Intuition, Emotion, Identifikation und Wertung.

Den theoretischen Teil bezeichnen wir als Input, da alle für uns in diesem Zusammenhang relevanten Themenbereiche darin beschrieben werden. Diese Themen sind die Bedeutung der Mobilität, die österreichische Mentalität, insbesondere die Tiroler und Osttiroler Mentalität, die Stadt Lienz im Querschnitt, der historische Schaulplatz Lienz, die Geschichte der Eisenbahn, sowie die Bedeutung des Bahnhofs Lienz als Dreh- und Angelpunkt für die Stadt.

Die Blackbox ist der analytische Teil der vorliegenden Arbeit. Sie beinhaltet alle Informationen, Überlegungen und die persönlichen Wahrnehmungen. Im Fokus stehen dabei die Stadt Lienz, das Projektgebiet und der öffentliche Raum. Die Bereiche werden anhand von graphischen Darstellungen und Bildmaterial interpretiert. Dieses Kapitel führt uns zur eigentlichen Idee, dem Output. Darin werden der Prozess und das eigentliche Ergebnis, der Entwurf, erklärt und abgebildet. Im Output werden der Gesamtentwurf und die Einzelausarbeitungen vorgestellt.

B.

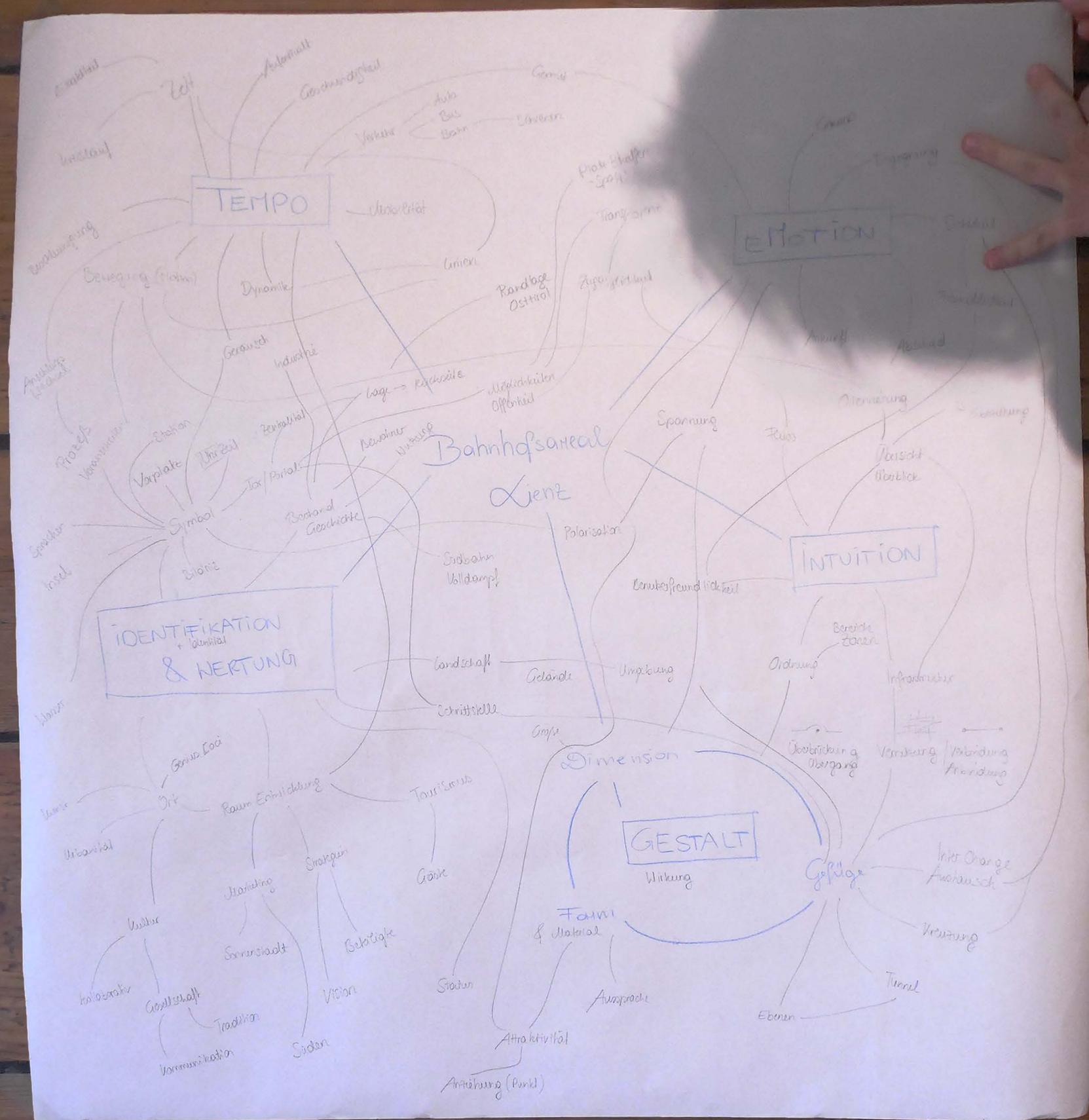
INPUT

Ein Querschnitt durch die Landschaft

Am Anfang war das Mindmap

B-1 Mindmap

Bei unserem ersten Gespräch über das Projekt kam uns so viel in den Sinn, dass wir es regelrecht loswerden mussten. In Schlagwörtern schrieben wir nieder, was jeder von uns mit dem Bahnhof Lienz assoziierte. Das chaotische Bild versuchten wir zu ordnen. Dabei entstand dieses Mindmap mit den fünf „Keywords“, die uns das Buch hindurch begleiten werden.



B-2 Mobilität, Bewegung
und Verkehr



*„Wenn wir über Mobilität sprechen, sprechen wir über Menschen“¹, so
Kristian Villadsen, Gehl Architects, im Film „The Human Scale“.*

¹ Villadsen zit.n. Dalsgaard 2012.

Der Begriff Mobilität hat seinen Ursprung im lateinischen Wort „mobilitas“ und bezeichnet in seinem Ursinn die Beweglichkeit. Mobilität wird häufig mit Begriffen wie Flexibilität, Vitalität oder auch Wechselhaftigkeit assoziiert. Die nachfolgende Mindmap illustriert die Komplexität dieser Thematik. Setzt man sich mit der Frage nach der Bedeutung von Mobilität auseinander kommt man nicht umhin, sich auch mit Freiheit, Bewegung und Emotion auseinanderzusetzen, da diese eng miteinander verknüpft sind. Bezogen auf das Thema Bahnhof ergeben sich in diesem Kontext für uns die folgenden Fragen: Was ist Mobilität? Mobilität = Freiheit? Wie kann Mobilität dargestellt und wahrgenommen werden? Ist Mobilität ein Grundbedürfnis? Wieso bewegen wir uns? Warum reisen wir?

von Sabrina Lazzeri

*„Man kann es nicht beschreiben,
und dementsprechend kann man schlecht
darüber singen.
Dieses Gefühl von Freiheit,
wie soll der Funke überspringen?
Wenn ich nicht weiß und du nicht weißt,
was Freiheit heißt,
wofür haben wir dann gelebt?“²*

² Söhne Mannheims GmbH 2011.

DIE BEDEUTUNG DER MOBILITÄT

Ein bewegender Versuch dem Begriff näher zu kommen

In der Anfangssequenz des Musikvideos Freiheit der Söhne Mannheims wird ein rennender Hund auf einem Feldweg gezeigt. Das Tier wirkt in seiner kraftvollen Bewegung fessellos glücklich und grenzenlos frei. Ein sehr starkes und aussagekräftiges Bild, das im Zuseher augenblicklich Emotionen weckt.

Die Werbung ist sich dieser Verbindung seit langem bewusst und nützt sie gezielt. Das Freiheitsgefühl in Verbindung mit Bewegung soll, in Dosen konsumiert, die kurzzeitige Loslösung aus einer Welt voller Zwänge oder dem Alltag suggerieren. Vertraute Assoziationen zum Begriff Freiheit findet man in vielen Werbespots für Produkte, die unterschiedlicher nicht sein könnten. 2011 erhebt der Sportartikelhersteller ASICS in seiner globalen Markenkampagne „*Running Releases More Than Just Sweat*“³ das Laufen zu einem Symbol der Freiheit. Sport wird als Mittel angesehen, negative Gedanken zu lösen und dadurch Energien zu entfesseln, mit denen man seine Hindernisse überwinden kann. Mit dem Slogan „*Ich bin raus*.“⁴ wirbt Schöffel im Winter 2013 und zeigt einen Mann im unberührten

³ ASICS 2011.

⁴ Schöffel/DE 2013.

Tiefschnee, der sich endlich außerhalb der Telefonnetz-Zone befindet. Toyota preist 2012 seine Hybridautos mit den Worten „*Bewegung verbindet*.“⁵ an und wählte dazu eine Sequenz aus emotional besetzten Momentaufnahmen, die das Leben außerhalb seiner Monotonie zeigen. 2013 führt die Firma Microsoft im deutschsprachigen Raum das Surface RT, ein Tablet mit Tastaturcover, ein und möchte mit ihrem Werbeclip die Bedeutsamkeit neuer Technologien für ein vernetztes Leben hervorheben. Das Produkt wird mittels einer Art Tanz-Choreographie unter dem Schlagwort „*Movement*“⁶ angepriesen. 2014 betont ein anderer TV-Spot die wirkungsvolle Wechselbeziehung zwischen Emotion und Aktivität. Unternehmungslust soll einen natürlichen Platz im Alltag finden. Coca-Cola inspiriert uns zu „*Freude an Bewegung*“⁷. Doch Neuschottland trifft es auf den Punkt und lockt 2014 Touristen mit „*Freedom, floating in a Moment, weightless and carefree*“⁸. Im Video wird ein Mädchen auf dem Fahrrad gezeigt, dass ihre Hand ausstreckt um den Wind zu spüren – es fährt, weil es fahren

⁵ Toyota Deutschland 2012.

⁶ Microsoft Deutschland 2013.

⁷ Coca-Cola 2014.

⁸ Nova Scotia 2014.

MOBILITÄT

/IMMOBILITÄT

Wörter mit Mobilität od. mobil:

Mobiliar / möblieren
Mobile
mobilisieren / Mobilisierung
mobilisieren / Mobilisierung
Mobiltelefon

mobil
/immobil

mobile [engl.]

mobilis: beweglich [lat.] unbeweglich

zu movere: bewegen [lat.]

mobile: marschbereit [frz.]
kriegsbereit

munter, gesund, transportabel, verwickelbar,
versetzbar, tragbar, fahrbar, lebendig,
wohltaug, anpassungsfähig, wandlungsfähig

Begriff:

Unbeweglichkeit

BENEGLICHKEIT

Bewegungs FREIHEIT

Wendigkeit

Flexibilität

Anpassungsfähigkeit

Vitalität

Tragbarkeit

Gängigkeit

Wechselhaftigkeit

Lebendigkeit

Lebhaftigkeit

Mobility

agility Agilität

motility Motilität

portability Portabilität

flexibility Flexibilität

maneuverability Manövrierbarkeit / Transportfähigkeit

volubility Redegewandtheit

sprightliness Lebhaftigkeit

articulation Artikulation

geistige

körperliche

- individuelle Mobilität
- Mobilitäts-Management
- E-Mobilität
- Mobilitätsform
- grenzübergreifende Mobilität
- kombinierte Mobilität
- eingeschränkte Mobilität
- Mobilitätsanspruch
- Mobilitätskonzept
- Mobilitätsstrategie
- Mobilitätsoption
- mobile Gesellschaft
- Mobilitätswende / -wandel
- virtuelle Mobilität
- Gesamtmobilität
- sektorale Mobilität
- territoriale Mobilität
- Männliche Mobilität
- Mobilitätsoption
- vertikale Mobilität
- regionale Mobilität
- Sanfte Mobilität
- objektive Mobilität
- mobilitätsorientierte Mobilität
- interrationale Mobilität
- Mobility Carsharing
- bewusste Mobilität
- intelligente Mobilität
- Umweltfreundliche Mobilität
- erlebte Mobilität

Fahrrad

"Velo" Stadtbild

Nachhaltigkeit

abstellen

das Gehen / zu Fuß

Weglänge / Dauer

optimierter Verkehrsfluss

Neuorganisation

Mikro-ÖV

das Fahren /

P+R-Anlagen

Intelligente Vernetzung

Automobil

positive Gefühle

Flexibilität

Parken

jede Möglichkeit

Veränderung

Zeit

Teilbewegung

Haltestellen = Schnittstellen

Interchange: Anschlussstelle

Effizienz

Carsharing

Nicht-ÖV überleben

Optimierung

Attraktivität / Anreiz

in Bewegung...

Verknüpfung

ankommen / abfahren

Fernweh

Stau

das Dazwischen Grundrecht / Menschenrecht

Individualverkehr

Reisen

kombinierter Verkehr

Verkehrsverhalten

Autonomie

multimodal

Regional- / Stadtverkehr

Bus

liberalisierter öffentlicher Verkehr

Infrastrukturangebot

Verkehrsplanning

Ästhetik

Tempo

Schnelligkeit

Spurwechsel

Modal Split

Verbindungen

pendeln

das Warten

Begegnungszonen

Barrierefreiheit

Shared-Space

Dichte

Taxi

Kosten-Nutzenverhältnis

Kommunikation

Tourismus

Mobilität

Nahverkehr

Umpfänger

Position

Informations- / Kommunikationstechnologie

Positionierung

Lebensqualität / Mangel

E-Ticketing

↳ Qualitätssicherung!

will, egal wo es ankommt.

Diese Werbebilder sind weltweit bekannt und gebräuchlich. Doch wieso identifizieren wir uns so stark mit ihnen? Ist es die „trügerische Glückseligkeit“, die uns die Medienwelt aufzeigen möchte, oder was steckt wirklich hinter der Verlockung, frei zu sein? Die essentielle Frage ist jedoch: Warum verbinden wir mit dem Gefühl von Freiheit vorwiegend die Möglichkeit uns fortzubewegen?

Wenn man beispielsweise einem Kind beim Laufen lernen zusieht, wird diese Verbindung sehr deutlich sichtbar. Das Kind entdeckt mehr und mehr seine Freiheit über den Grad seiner Beweglichkeit. Viel bewusster hingegen erlebt der Mensch Einschränkungen der physischen Beweglichkeit und deren Auswirkungen auf die Freiheit. Bei einem alten Menschen verkürzt sich der durchschnittliche Bewegungsradius im Lebensalltag von 18 auf 5 Kilometer.⁹ Spätestens im Alter gewinnt das Mobil-Sein also mehr an Aufmerksamkeit. Bewegungsfreiheit erhält unweigerlich einen höheren Stellenwert - neben Frische, Tatkraft und Gesundheit zeugt Beweg-

⁹ Vgl. Schmitz-Normann 2003, 103.

lichkeit in dieser Lebensphase vor allem von Selbstbestimmtheit. Der demografische Wandel wird die Frage nach unserer Mobilität im Alltag verändern - nicht etwa das Aufrechterhalten einer guten Fitness steht im Vordergrund, sondern das Recht auf selbstbestimmtes Handeln und die Würde des Einzelnen. Dazu zählen auch wesentliche Entscheidungen, wie man etwa im Alter leben und von wem man abhängig sein will. Denn eines ist klar, nachlassende Mobilität beeinflusst unsere Lebensqualität.¹⁰

Verspürt man einen Mangel in der Qualität seines Lebens, steht dies unmittelbar im Zusammenhang mit dem Wille sich aktiv zu bewegen – man will etwas bewegen oder, wenn sich an Ort und Stelle nichts rührt, bewegt man ganz einfach sich selbst weiter. Warum wir uns also bewegen, entsteht aus dem Umstand eines Mangels heraus.¹¹ Manchmal ist uns dieser Mangel¹² nicht direkt bewusst und wir gehen oft weite Wege, bevor wir erkennen durch was er aufgefüllt werden kann. Hat man die Art des Mangels klar vor Augen bzw. versteht man, was einem fehlt, dann

¹⁰ Vgl. Funk 2015.

¹¹ Vgl. Fischer 2002.

¹² Vgl. Mangel.

kennt man seine Bedürfnisse.¹³ Das heißt wiederum, man weiß bereits, durch was und vor allem wo sie befriedigt werden können. Ein Ziel¹⁴ anzustreben, bedeutet irgendwann seine Position bzw. „locus“¹⁵ zu verändern. Um unsere alltäglichen Bedürfnisse zu decken, müssen wir uns fortbewegen.¹⁶ Die Möglichkeit zur Bewegung, oder anders ausgedrückt zur Wandlung, bedeutet folglich diesen Mangel ausgleichen und sich aus einem unangenehmen Zustand befreien zu können.

Wieso diese Regulation für den Mensch wichtig ist, damit beschäftigt sich bereits die Vorsokratiker. Sie unterschieden vier sichtbare Arten von Bewegung. Der unendliche Kreislauf vom Sterben und Werden wird dabei der substanziellen Bewegung zugeordnet. Weiters erklärten sie sich das Leben über eine Bewegung, die ständig existiert. Der Ursprung der Welt und damit jeder Bewegung entsteht aus einem dimensionslosen Punkt heraus, der sowohl bewegliche als auch unbewegliche Teile in sich trägt. Die er-

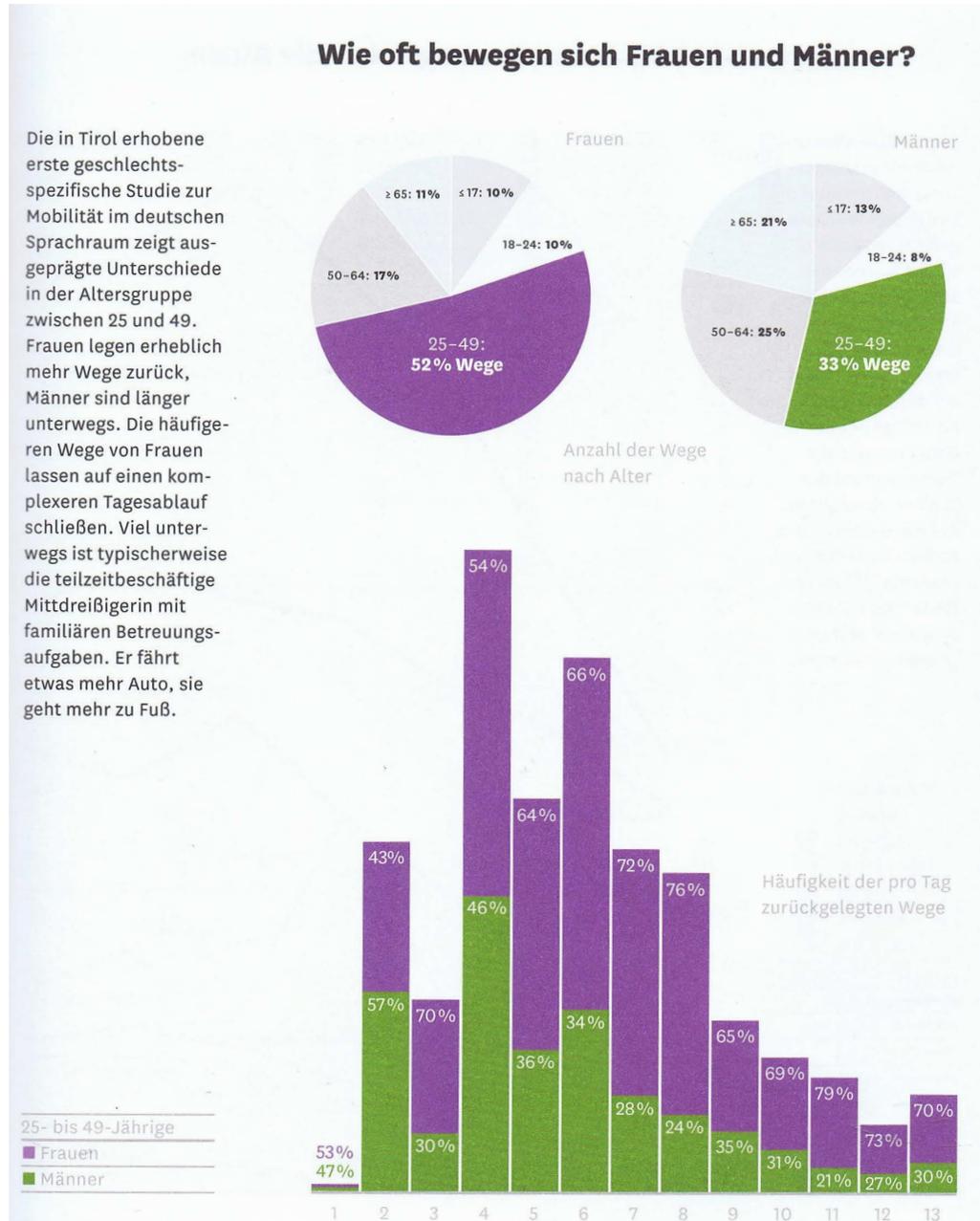
¹³ Vgl. Bedürfnis.

¹⁴ Vgl. Ziel.

¹⁵ Vgl. Lokomotion.

¹⁶ Vgl. Fortbewegung.

B-4 Wie viel bewegen wir uns?



kennbaren Gegensätze von Ruhe und Bewegung sind ein Abbild dieser ewigen Bewegung. Dass der Mensch seine Harmonie über das Einpendeln zwischen diesen zwei Polen sucht, ist demzufolge eine Ausdrucksform des Kosmos. Ein Umschwung, der uns näher an unser Innerstes bringen soll.¹⁷ Der Biologie-Professor und erfolgreiche Langstreckenläufer Bernd Heinrich teilt diese Anschauung. In einem Video-Gespräch mit Salomon zu der Themenreihe „Why We Run“ äußert er:

„I was fascinated by running, because it's close to what many other animals do [...] Running is all about movement and it's, you know, extrem movement. And that makes it very meaningful, because movement is really the essence of life.“

In a modern lifestyle, we are not runners anymore. So we are artificially [Anm. d. Verf.] disconnected from what we previously had to do. You know, most of us are out of shape and we don't have to run for our temperature or dinner.¹⁸

Bewegung ist, wenn man es im Grunde betrach-

tet, der Inhalt des Lebens, denn der Mensch kann nicht anders als sich innerhalb von Raum und Zeit ständig neu zu positionieren.¹⁹ Man befindet sich demnach fortwährend in einem Dazwischen. Alles Leben spielt sich zwischen Kontinuität und Abwechslung ab, existiert inmitten von Stillstand und Entwicklung, ist ein Aufhören und Anfangen oder ein „Stop and Go“.²⁰ Der Drang zur Veränderung sprießt gewissermaßen aus einer inneren Regung hervor - dem zu entkommen, gelingt nicht. Denkt man an den Ursprung jeden menschlichen Lebens, vom Zeugungsakt bis zur Geburt, dann wird die Wichtigkeit der Bewegung noch deutlicher, so Wilfried Datler und Regina Studener-Kuras. Sie fügen dieser Betrachtungsweise hinzu:

„Es ist undenkbar, so unsere Ausgangsthese, über Zustände menschlichen Lebens zu sprechen und nachzudenken, die frei von Bewegung wären. Menschliches Leben ist mit dem Moment der Bewegung untrennbar verknüpft - wo keine Bewegung, dort auch kein menschliches Leben und, so wollen wir hinzufügen, auch keine Entwicklung.“²¹

¹⁹ Vgl. Datler/Studener-Kuras 2005, 55.

²⁰ Vgl. Koren 2011, 4.

²¹ Datler/Studener-Kuras 2005, 55.

Aus Bewegung entsteht Entwicklung. Das Phänomen über die Bewegung seine Balance zu finden, eröffnet demnach die Chance zur Weiterentwicklung. Deshalb ist für uns Beweglichkeit derart wichtig, denn es bedeutet lebendig zu sein. Bezeichnet man bekanntlich eine Person als lebhaft oder agil, dann meint man damit auch, dass sie sehr beweglich²² ist. Wer unbeweglich ist, gilt als starr oder leblos. Unbeweglichkeit assoziiert man mit Krankheit oder Tod, dem Endstadium eines Lebenszyklus. Wahrscheinlich nimmt man deshalb im Laufen, Gehen oder Schwimmen mehr Bewegung wahr als im Kreislauf des Lebens. Die ewige Bewegung der Vorsokratiker lässt sich nicht so unmittelbar am eigenen Leib spüren als die Fortbewegung. Schließlich ist auch die Freiheit, sich aktiv bewegen zu können, ein Privileg des Lebens. Wolf Lotter schreibt dazu:

„Die Freiheit, sich bewegen zu dürfen, wann immer man möchte, ist mehr als ein Menschenrecht: Es ist eine unabänderliche Eigenschaft unserer Art, so normal wie Essen, Trinken, Sex und Atmen.

²² Vgl. beweglich.

*Bewusst ist das aber kaum jemandem - außer man hört deutlich auf die Bedeutung des Wortes Freiheitsentzug, dem Synonym für Gefängnis. Wer dem Menschen seine zeitliche und räumliche Autonomie nimmt, ihn de-mobilisiert, und gleichsam meint, dass dies nur zu seinem Besten geschieht, der rindet [!] wohl auch nichts Schlimmes an Gefängnissen.*²³

Sich frei bewegen zu können, zählt laut Lotter zu den Grundbedürfnissen²⁴ des Menschen. Doch ist es nicht vielmehr eine Folgeerscheinung davon bzw. das Mittel zu deren Befriedigung und damit das Grundrecht des Menschen überhaupt? Bedeutet es ferner betrachtet nicht, dass er dazu Raum benötigt - einen Raum, der Platz bietet für vielfältige Möglichkeiten? Keichel und Schwedes knüpfen genau dort an und bezeichnen Mobilität als potenziellen Möglichkeitsraum des Einzelnen. Mobil zu sein bedeutet nicht unzählige Kilometer zurückzulegen, sondern seine Möglichkeiten wahrzunehmen.²⁵ Oder wie Gerhard Schulze es formuliert, seinen Möglichkeitsraum

²³ Lotter 2002.

²⁴ Vgl. Grundbedürfnis.

²⁵ Vgl. Keichel/ Schwedes, 2.

zu erweitern.²⁶

Warum reisen wir?

Das Reisen faszinierte die Menschen schon immer. Eine Reise ist ein Ausstieg aus dem Alltag. Neue Begegnungen, eine fremde Umgebung und andere Kulturen bringen Abwechslung und neue Perspektiven. Früher war das Reisen ein Privileg der Reichen und mit viel Zeit, großem Aufwand und hohen Kosten verbunden. Vor der Entwicklung der für uns mittlerweile selbstverständlichen Verkehrsmittel wie Fahrrad, Auto, Eisenbahn und Flugzeug war Mobilität, wie Anne-Katrin Ebert anmerkt, oft etwas, das man sich nur antat, wenn man unbedingt musste.²⁷ Heute, in einer Zeit der Globalisierung und der Pluralität der Möglichkeiten, auch was die Mobilität betrifft, ist das Reisen vergleichsweise unkompliziert und bequem und besitzt einen hohen Stellenwert im Leben des modernen Menschen. Reisen bedeutet Bewegung, eine Veränderung des Ortes, einen Aufbruch und ein Ankommen.

²⁶ Vgl. Schulze, zit.n. Leßmöllmann 2006.

²⁷ Vgl. Ebert, zit.n. Stanzi 2014.

Einen Bahnhof kann man als Ausgangs- aber auch als Zielpunkt einer Reise sehen. Eigentlich ist er jedoch ein Durchgangsort bzw. ein Nicht-Ort. Der Bahnhof ist ein Orientierungspunkt in einer Stadt, ein Treffpunkt und eine Begegnungsplattform. Es ist ein Ort der Gegensätze - Bewegung und Stillstand. Züge halten, fahren los, Menschen steigen ein, aus oder um. Zu den Stoßzeiten herrscht emsiges Treiben und oftmals hektische Bewegung. Im Gegensatz dazu stehen die Menschen, die auf die Ankunft oder Abfahrt eines Zuges warten und verweilen. Der Bahnhof ist auch ein Ort der Emotionen. Wer kennt es nicht, das Warten auf die Ankunft eines geliebten Menschen, oder den Schmerz beim Abschied, das klassische Winken mit dem Taschentuch wenn der Zug abfährt, die Vorfreude auf eine Reise oder den Ärger beim Verpassen eines Zuges oder bei Verspätungen. Aufgabe der Architektur ist es nun, diesen Nicht-Ort in einen Drehpunkt zu verwandeln und ihn so gestalten, dass er zum Ankommen einlädt.



B-1 Flagge der Republik Österreich

Die ÖsterreicherInnen

oder: die Österreicher und Innen

Der Bahnhof ist ein Symbol für eine Stadt. Die Bewohner verbinden ihn mit Heimat und Emotion, Identifikation und Möglichkeit. Für neugierige Fremde ist er der erste Orientierungspunkt an einem neuen Ort und bedeutet den Beginn einer neuen Erfahrung. Dementsprechend wollen wir den Bahnhof als Gesicht der Stadt sehen, deren Hauptbestandteil die Menschen sind, die in ihr wohnen, die sie besuchen, kurz vorbeischaun...

Der Bahnhof, das sind wir. Doch wer sind wir? Wodurch zeichnet sich der typische Österreicher aus? Welche Haltungen vertritt er? Mit was kann er sich identifizieren? Was ist ihm wichtig? Wo findet er Heimat? Wo kommt er an?

von Anna Gruber

Österreich ist ein kleines Land im Herzen Europas. Dessen zentrale Lage in den Alpen hat in der Vergangenheit immer wieder zu Kämpfen um die Vormachtstellung über ein vielseitiges, fruchtbares Land mit sich gebracht. Wir ÖsterreicherInnen erinnern uns gerne an die Glanzzeiten seiner einflussreichen und großen Monarchie, aber wissen auch um unsere jetzige untergeordnete Position in der Weltpolitik Bescheid. Obwohl Österreich ein kleiner Staat ist, unterteilt es sich in neun Bundesländer, die untereinander schon allein durch die natürliche Begrenzung von Berg und Tal den Einfluss der Nachbarn nur abgeschwächt wahrnehmen. Jede dieser Regionen ist Heimat verschiedener Traditionen und beherbergt Menschen, deren Mentalität und Sprache nicht unterschiedlicher sein könnten. Trotzdem bilden alle zusammen Österreich, einen vielfältigen Staat.

Verdrängung

Töchtersöhne

sozialer Frieden

soziale Sicherheit

Konfliktscheu

Sorglosigkeit

„I am from Austria“¹ oder: Was bedeutet es, österreichischer Herkunft zu sein?

Auch in Österreich gibt es einen Stereotypen, den Durchschnittsbürger und die Durchschnittsbürgerin, deren Ruf und Bild über die Grenzen unseres Landes hinausreichen. Diese verfestigte Bewertung reicht von Zuordnung von Eigenschaften bis hin zu differenzierten Beschreibungen. Diese Urteile sind das Resultat einer kollektiven Erfahrung und ändern sich ständig im Fluss der Zeit.² Tatsache ist, dass der typische Österreicher und die typische Österreicherin vorwiegend durch geschichtliche Umstände und Ereignisse geformt wurden und werden und dass verschiedene Epochen und Gesellschaftsklassen zur Herausbildung unserer Tugenden und Laster beigetragen haben und noch beitragen werden. „Wie aus dem Einzelhaus der Charakter seiner Bewohner, so spricht aus der Ortschaft der Charakter ihrer Bevölkerung.“³

Wenn wir uns dem typischen Österreicher bzw. der typischen Österreicherin annähern, lässt sich vielleicht nicht nur erkennen, ob Österreich und

seine BewohnerInnen ihrem Ruf gerecht werden. Wir erhalten zusätzlich ein Verständnis für die bekannten Vorurteile.

Österreich ist ein Land der Neurosen. Der österreichische Mensch tendiert gerne zur Verdrängung. Schon allein die gängigste Frage zur Begrüßung beim Smalltalk „Wie geht es dir?“ impliziert schon die Antwort „Gut“ und man wird verwundert angeblickt, wenn eine andere Antwort überhaupt in Betracht gezogen wird. Unseren Kindern wird vorgegaukelt, dass alles gut wird, dass alles in Ordnung ist und dass man alles hat, was man zum Leben braucht. Man solle sich nur keine Sorgen machen. Ob diese Verdrängung aus unserer Position im Zweiten Weltkrieg und der daraus folgenden Scham resultiert, oder woher sie sonst kommen könnte, bleibt eine offene Frage. Wir haben den Ruf bevorzugt zu resignieren und Dinge als unveränderbar hinzunehmen.⁴ Man akzeptiert und man glaubt. Wir ÖsterreicherInnen sind gute Beispiele für maßvollen sozialen Frieden und für soziale Bewegungen. Es wird nur selten gestreikt. Man arbeitet fleißig. Geschäftliches regelt man gerne bei Tisch, jeder kennt jeden und man wird

¹ Titel eines Songs von Reinhard Fendrich, 1989.

² Vgl. Lyon u.a. 1985, 163.

³ Luchner 1914, 9.

⁴ Vgl. Ringel 1985, 168.



B-2 Typisch Österreich



sich immer irgendwie einig. Generell sollte man nicht behaupten, dass es uns schlecht gehe, denn es gibt für alle ein gleichermaßen zugängliches Angebot an Konsumgütern, Medien, ein Schulsystem, welches allen offen steht. Hinzu arbeitet noch ein Vorsorgesystem zur sozialen Sicherheit der Armut entgegen.

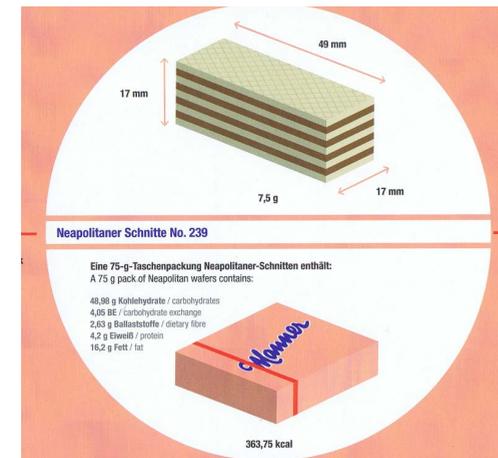
Betrachtet man diese Eigenschaften jedoch objektiv, bedeutet das nichts anderes, als dass wir nur helfen, solange es nicht in Arbeit ausartet, lieber unsere Ruhe haben und Konflikten daher bevorzugt aus dem Weg gehen. Freunde und Arbeitskollegen sind gleichwertig und man akzeptiert Dinge schnell, um Unannehmlichkeiten aus dem Weg zu gehen. Der kollektive Konsum von sämtlichen sozialen Einrichtungen sollte für uns alle ein Privileg sein. Doch ein Privileg, das ca. 8 Millionen Menschen zuteil wird bekommt einen ironischen Beigeschmack.

Im Endeffekt sind wir SchönrednerInnen, denn dass nicht alles so rosig ist, zeigt sich bei etwas genauerer Betrachtung. So etwa erreichen wir beim Alkoholismus, bei den Straßenverkehrstoten, bei der Zahl der Strafgefangenen sowie bei Zwangspanychiatrierten europäische Spitzenwerte. Diese Fakten lassen sich jedoch leicht übersehen, denn

jene, die betroffen sind, stehen in der Gesellschaft ein wenig in Außenseiterpositionen.⁵ Blicken wir auf unsere Jugend, so stoßen wir auf ein anderes Phänomen. Es handelt sich dabei um ein globales Problem, das auch in Österreich auftritt. Es betrifft die Generation Y, also jene Kinder, die zwischen den 80er Jahren und dem Jahrtausendwechsel geboren wurden. Die Eltern sind Nachkommen aus der Babyboom-Zeit, deren geringe Erwartungen an das Leben, sich aufgrund der positiven Wirtschaftsentwicklung der damaligen Zeit übertroffen haben. In Folge dessen vermittelten sie ihren Sprösslingen, das alles besser kommt, als erwartet. So steigen die Erwartungshaltungen ins Unermessliche.⁶ Der Unterschied in der Zeit der Generationen liegt jedoch darin, dass heutzutage trotz viel Fleiß und Arbeitswillen nicht alles Wünschenswerte leicht zu erreichen ist. Die Konkurrenz und das Angebot nehmen enorme Ausmaße an und jeder Einzelne zählt in einer zunehmend globalisierten Welt immer weniger. Dass dies nicht die besten Voraussetzungen zur Erfüllung von ohnehin zu hohen Ansprüchen sind, steht außer Frage. Auch die Haltung der Jugend gegen-

⁵ Vgl. Fischer-Kowalski 1985, 174.

⁶ Vgl. Urban 2013.



„Daheim - das ist überall, wo etwas wartet. Ein Ort, ein Name, der Antwort gibt.“

Etwas, das lebt.

Und Liebe - der dunkle Glanz in den Augen.“¹

¹ Alois Hergouth, zit. n. Gora 1965, 9.

B-3 Wienerschnitzel

ein für Österreich typisches Gericht

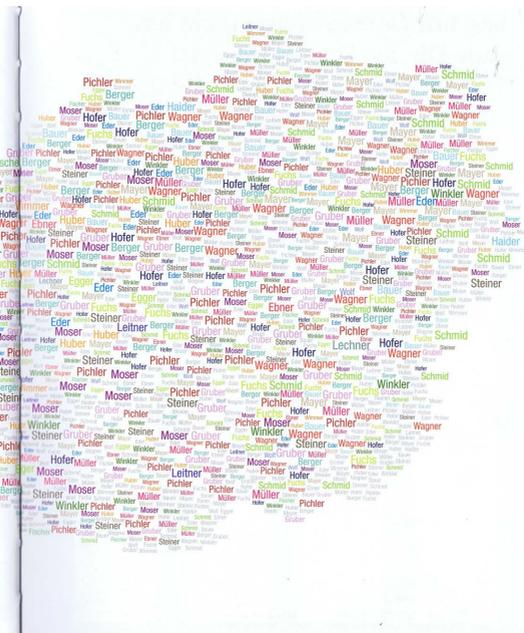


B-4 Mannerschnitte

ein für Österreich typisches Produkt

Sag mir Deinen Namen und ich sage Dir, wo Du herkommst!
Tell me your name, and I'll tell you where you come from!

Die häufigsten Familiennamen und ihre Verbreitung im Land / The most common surnames and their distribution in the country



B-5 Nachnamen in Österreich

Betrachtet man dieses Bild erkennt man anhand des Nachnamens Zugehörigkeiten zu einer bestimmten Region. Allein die Existenz dieser Aufnahme zeigt die Bedeutung der Bürger, sich mit einem bestimmten Ort zu identifizieren.

globalisation is...
„a process (or set of processes) which embodies a transformation in the spatial organization of social relations and transactions – assessed in terms of their extensity, intensity, velocity and impact – generating transcontinental or inter-regional flows and networks of activity, interaction, and the exercise of power.
In this content, flows refer to the movements of physical artefacts, people, symbols, tokens and information across space and time, while networks refer to regularized or patterned interactions between independent agents, nodes of activity, or sites of power.“¹

1 Held u.a. 1999, 16.

über ihrer Zukunft spricht für sich. Pessimismus überwiegt das Gefühlsspektrum, wie es um die künftigen Chancen am Arbeitsmarkt steht. Aus Verunsicherung entsteht der Wille zum Protest, die Flucht in alternative Subkulturen, oder Teilnahmslosigkeit und man kämpft am Limit dafür, Leistungserfordernisse zu erfüllen. In Österreich sieht die Generation Y einen hohen Lebensstandard, eine gesicherte berufliche Karriere und einen sozialen Fortschritt als Grundrechte an. Hierbei stehen wir heute vor dem Dilemma, dass diese hohen Erwartungen von unserem Staat nicht mehr zu erfüllen sind. Der Ruf unserer Staatsvertreter ist in den 80er Jahren schon nicht gut gewesen. Damals hielten schon mehr als die Hälfte der Bevölkerung unsere Politiker für heuchlerische Personen, deren Interesse nur die Macht und das Ansehen der eigenen Person ist.⁷ Diese Entwicklungen beschweren das Vertrauen zu unserem Staat. Unser Bekenntnis zu unserem politischen System und unserer Verfassung ist gering.⁸ Zusätzlich zu unserem nationalen Problem, von nicht einzuhaltenden Versprechungen, kommen auch noch andere Folgen der Globalisierung hinzu: verstärkte Migrationsbewegungen

7 Vgl. Plasser/Ullram 1985, 171f.
8 Vgl. Werth 2011, 95.

lassen die Grenzen von Ländern und Kulturen verschwimmen und der virtuelle Raum bietet Zuflucht ins Nirgendwo;⁹ Es gibt keine Orientierung mehr.

Um die volle Erkenntnis der Folgen zu verstehen und entsprechend zu reagieren wird noch einige Zeit vergehen, denn ÖsterreicherInnen handeln nicht übereilt.¹⁰ Bis uns jemand mit den Inhalten unserer Verdrängung konfrontiert, behalten wir unsere Zweizimmerwohnung. Die Gäste empfangen wir weiterhin in unserer hellen, freundlichen, stattlichen Stube und irgendwo weiter hinten, bewahren wir völlig verriegelt und unzugänglich unsere Dunkelkammer für Dinge, die besser verborgen bleiben. Verborgenen für uns selbst und verborgen für die anderen.¹¹ Wo aber finden wir unsere Zuflucht?

Formulierungen wie „Zuerst bin ich Salzburger, dann Österreicher“¹² deuten auf eine enorme Wichtigkeit der Zugehörigkeit zu einem der neun Bundesländer hin. Obwohl wir uns als

9 Vgl. Werth 2011, 72.
10 Vgl. Bronner 1985, 166.
11 Vgl. Ringel 1985, 169.
12 Vgl. Lyon u.a. 1985, 103.

ÖsterreicherInnen bezeichnen und gemeinsame Grundzüge kultivieren, gibt es dennoch nicht unwesentliche Unterschiede zwischen dem Wiener, dem Paradebeispiel österreichischer Eigenart, dem Tiroler, oder dem Steirer.¹³ Diese Gegebenheit entwickelte sich zum Teil aus den längeren historischen Traditionen der Länder, sowie den unveränderlichen topografischen Hindernissen, welche den Überblick und das Zurechtfinden auf einen kleinen überschaubaren Rahmen begrenzen. Gemessen an den Dimensionen war es früher einfacher, sich im Kleinen zu partizipieren und dort seine Identität zu verfestigen. Ebenso entzog man sich durch Abrücken in die Provinz dem Einfluss Wiens, welches Österreichs Monopolstellung als alleiniger politischer und kultureller Mittelpunkt Europas beanspruchte. Dadurch wurde den Bundesländern eine größere Bedeutung beigemessen. Eine emotionale Bindung entstand und daraus entwickelte sich die Zugehörigkeit zu einem Bundesland stärker, als unser Staatsbewusstsein.¹⁴

Diese sogenannte Regionalisierung kann als politisches Phänomen angesehen werden, da regi-

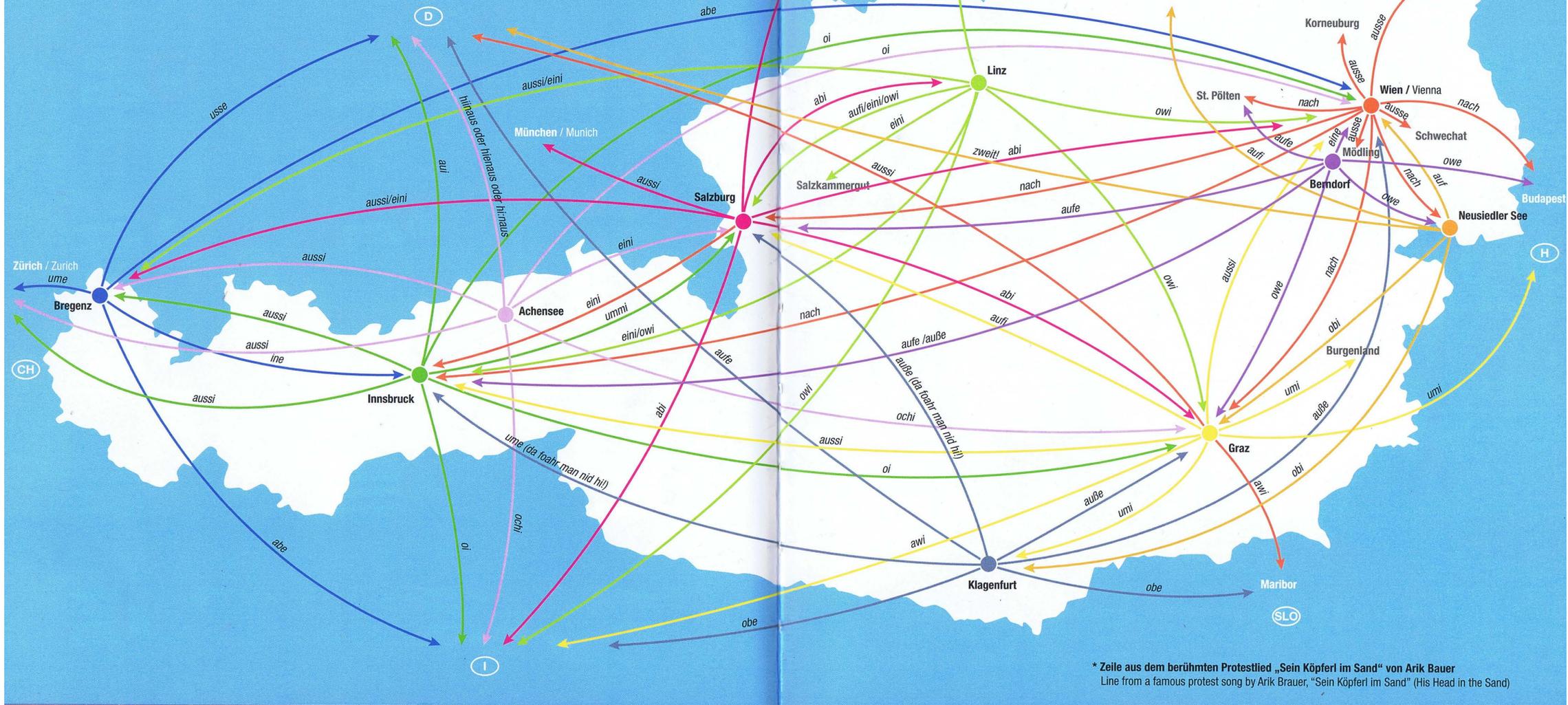
13 Vgl. Fischer 1985, 165.
14 Vgl. Lyon u.a. 1985, 103.



Entschuldigung, wo bitte geht es nach ...?

Can you please give me directions to ...?

Hinter meiner, vorder meiner, links, rechts güts nix.* / Behind me, in front of me, left, right, it doesn't matter.*



B-6 Richtungen

Dieses Bild zeigt, dass sich die Zugehörigkeit auch im Sprachgebrauch äußert. Es zeigt die im Dialekt üblichen Ausdrücke für Richtungen. So lassen sich auch Wertigkeiten feststellen.

B-7 Satellitenaufnahme von Österreich

Das Bild zeigt Österreich mit seiner Topografie, welcher die Grundlage für die Entwicklung der vielfältigen Kulturlandschaft zugrunde liegt.



onalistische Bewegungen den politischen Raum erobern, indem sie sich gegen den Nationalstaat zu behaupten versuchen. Allerdings befindet sich der Regionalismus in einem komplexen ökonomischen, gesellschaftlichen und kulturellen Spannungsverhältnis, sodass er nicht nur unter politischen Gesichtspunkten erfasst werden kann. Dieser Prozess ist ein Gegenpol zur Globalisierung, welche Bedeutung in der raumwissenschaftlichen, wirtschaftsgeografischen und politikwissenschaftlichen Debatte hat. Vielmehr ist es so, dass sich diese beiden Begriffe nicht ausschließen, sondern sogar gegenseitig bedingen. Während durch die Globalisierung der Raum aufgehoben wird, bringt das Regionale eine sichere Verortung mit sich. Dies nennt man auch „Glokalisierung“.

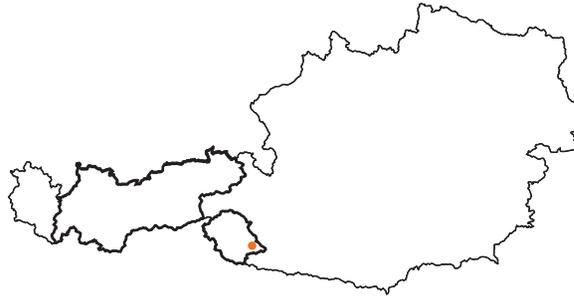
Durch das Wachsen lokaler Strukturen entsteht ein großes Konkurrenzdenken. Dass dies politisch gelenkt und gewünscht ist, zeigt sich durch europäische Regionalförderung, die eine Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Parteien am globalen Markt beabsichtigt. So bleiben Investitionsgelder im eigenen Staat und das Kapital steigt. Um diese Entwicklung zu perfektionieren und die Teilnahme der Regionen am Markt effizienter zu machen, werden Reformen der öffentli-

chen Verwaltung erlassen und eine politisch-administrative Dezentralisierung angestrebt. Die Politik verliert durch den Niedergang der Nationalstaatlichkeit die räumliche Funktion. Den Regionen wird ein besserer Stellenwert zuteil. Der Rückgang zur Regionale bietet Möglichkeiten und Orientierung. Kulturelle Eigenheiten oder historische Ereignisse werden neu entdeckt. Die lokalen Traditionen und die ethnische Zugehörigkeit werden wieder wichtiger. Die „Amerikanisierung“, also der vorherrschende Kulturhybrid, verstärkt zusätzlich die Besinnung auf das Bewahren der lokalen, regionalen, und nationalen Eigenarten.¹⁵

Obwohl es für uns Menschen möglich wäre, allgemein multiple soziale Identitäten herauszubilden, fühlen wir uns trotzdem eher einer bestimmten zugehörig. Wir unterscheiden automatisch zwischen „wir“ und „den anderen“, oder anders ausgedrückt „das Eigene“ und „das Fremde“. Damit kommen wir wieder zurück zum Stereotyp, jedoch diesmal auf die Regionale bezogen.¹⁶

¹⁵ Vgl. Werth 2011, 74-84.

¹⁶ Vgl. Gütl 2010, 38f.



Lage von Tirol im Westen von Österreich, als rote Markierung ist der Standort von Lienz und sein Bezirk Osttirol klar erkennbar.

DER TIROLER, DER OSTTIROLER UND DAS LAND

Tirol, eine Geschichte, die bis in die Gegenwart reicht

Vielleicht müssen wir in noch kleineren Maßstäben denken.

Österreich ist ein Land mit Eigenheiten. Genauso eigen ist das Bundesland Tirol mit seiner Bevölkerung. Unter Tirolern sagt man, die Leute seien in genau dem Maße stur, wie die Täler eng. Doch warum kommt gerade das Bild des Tirolers so stark zur Geltung?

Eine Erklärung dafür findet sich in der Geschichte. Das Land ist über lange Zeit aufgrund seiner Topografie und der politisch-strategischen Lage in Zentraleuropa ein Hotspot für politischen Wandel gewesen. Tirol unterlag in seiner Vergangenheit verschiedensten Einflüssen. Diese schufen Teilungen, die die Bevölkerung in die Zerstreuung warfen und zu Abgrenzungen untereinander führten, welche auch heute noch spürbar sind. Auf der Suche nach Identität besinnete sich der Tiroler auf seine unmittelbare Umgebung, die schöne Landschaft. In der Bevölkerung werden die hervorgebrachten Unterschiede bis heute gelebt und zeigen sich neugierigen Fremden in facettenreichen, lebendigen Traditionen.

Obwohl Tirol nach außen hin als starke Einheit präsent ist, pflegt es seine untergeordneten Strukturen. Irgendwo in diesem Gewirr an Verbindungen findet auch der Osttiroler, vielleicht am Rande, seinen Platz.



B-1 Mander s'isch Zeit

Diese Grafik eines T-Shirt Prints zeigt, dass sich die Menschen heute noch mit der Ikone Andreas Hofer identifizieren können, ja sogar damit ausweisen.



von Anna Gruber

Tirol eilt ein großer Ruf voraus. Das ist nichts Neues, denn schon vor hundert Jahren war dieses Bundesland unter Fremden bekannt für die hohen Berge, die gute Luft, frische Butter und den Freiheitskämpfer Andreas Hofer. Die BewohnerInnen hatten den Ruf bieder, einfältig, bigott (scheinheilig) und kaisertreu zu sein. Die Männer galten zudem als hervorragende Gamsjäger. Und schon damals war man der Meinung, wer mit diesem fixen Bild zu Besuch kommt, wird nichts Neues dort entdecken.¹ Auch heute konsumieren die Millionen von Gästen² unsere landschaftliche Kulisse, genießen die wohlbekannte Gastfreundschaft und die Freundlichkeit der Leute. Trotz des heutigen internationalen Publikums bleibt Tirol in der Erinnerung dennoch „das Heilige Land“ mit seiner Neigung zum konservativen Katholizismus und seiner abgeneigten Haltung gegenüber allem Modernen.³ Es mag ja sein, dass dem Land große Vorurteile

1 Vgl. Luchner 1914, 10.
2 Vgl. Chramosta 1995, 4.
3 Vgl. Gütl 2010, 22f.

anhaften, aber man darf diese auf keinen Fall auf alles umlegen. Auch innerhalb des Bundeslandes gibt es vorherrschende Unterschiede. So kommt es vor, dass man trotz angeborenem Tirol-Gen als Fremdkörper wahrgenommen wird.⁴ Das Land war in seiner Vergangenheit großer Brennpunkt von verschiedenen Machtwechseln und so entwickelten sich einzelne Bereiche zum Teil unter verschiedenen Einflüssen. Doch nicht nur die politische Entwicklung zerstückelte das Land, vielmehr bringt schon die natürliche Barriere der Gebirgsketten und Massive eine natürliche Unterschiedlichkeit und eine verschiedene Entwicklung mit sich.⁵ Die politische Geschichte liefert zudem einen wesentlichen Beitrag zur regionalen Identitätsbildung. Um das Ausmaß dieser Unterschiede in den Charakterzügen und der Mentalität zu fassen und die Bedeutung dessen zu verstehen, blicken wir zurück in die Vergangenheit Tirols. (Unter dem historischen Tirol versteht man das heutige Bundesland Tirol, die Autonome Provinz Bozen-Südtirol, die Autonome Provinz Trient, die Provinz Belluno, sowie das Bundesland Vorarlberg.)⁶

4 Vgl. Gütl 2010, 52.
5 Vgl. Werth 2011, 190.
6 Vgl. Werth 2011, 163.

Die früheste menschliche Besiedlung um 3.000 v. Chr. ist durch den Fund von „Ötzi“ belegt. Das Gebiet um Tirol hatte damals schon Bedeutung als Brückenkopf zwischen Nord und Süd. Um ca. 15. v. Chr. eroberten römische Truppen den zentralen Alpenraum, wegen der fruchtbaren Böden und des milden Klimas⁷, und kamen über den Brenner ins Inntal, sowie nach Rätien⁸. An der Süd-Nord Verbindung (Ula bis Kufstein und Vils), sowie der West-Ost Verbindung (Meran bis Lienz) sind viele der heutigen Städte auf die Niederlassung der Römer zum damaligen Zeitpunkt zurückzuführen.⁹ Nach einem kurzen Einzug der Goten kamen im 6. Jahrhundert die Bajuwaren und brachten das Gebiet des Nordostens unter den Einfluss der bayrischen Herzöge. Zeitgleich wurden andere Teile von Langobarden (Oberitalien), Slawen und Franken besetzt.¹⁰ Somit war die Bevölkerung schon damals aufgegliedert. Im 8. Jahrhundert maß auch Karl der Große Tirol eine besondere Bedeutung zu, denn durch das Land führte für die Könige des Nordens die Verbindung zum Papst nach Rom. Tirol

7 Vgl. Luchner 1914, 11.
8 Vgl. Werth 2011, 165.
9 Vgl. Luchner 1914, 71.
10 Vgl. Luchner 1914, 13.

selbst war keine Einheit, sondern unterstand diversen kirchlichen und weltlichen Einflüssen. Ein Tiroler Grafengeschlecht führte die Teile im 13. Jahrhundert zusammen, doch nachdem keine Nachkommen kamen, fiel es 1363 unter die Herrschaft der Habsburger, wovon einige eine Vorliebe für Tirol besaßen und in Innsbruck residierten. Diese Distanz zum Zentrum Österreichs brachte eine Autonomie mit sich. Unter Kaiser Maximilian dem I. wurde für Tirol die Wehrpflicht geändert (junge Tiroler wurden im Falle eines Krieges aufgerufen ihr Land bis an die Grenzen zu verteidigen). Ebenso wurde ein Mitspracherecht für Klerus, den Adel und der bäuerlichen Oberschicht eingeräumt. 1665 wurde Tirol direkt dem Kaiserhaus unterstellt und im Zuge des Erbfolgekrieges Frankreichs von Bayern und Franzosen bezogen. Die Bevölkerung setzte sich zur Wehr. Mit Beginn der französischen Revolution 1789, wurde in Tirol das Bündnis des Herzen Jesu gegründet, das vor den Einfall der Franzosen Schutz bieten sollte. Dabei überlagerten sich religiöse und politische Themen. Bis heute wird durch jährliche Feiern an dieses Bündnis erinnert.¹¹ 1805 wurde Tirol zu Bayern geschlagen, welche sofort einige Refor-

11 Vgl. Werth 2011, 165-169.



B-3 Herz-Jesu-Feuer

Die jährlichen Feuer auf den Gipfeln der Berge finden immer am 3. Sonntag nach Pfingsten statt und erinnern an das Bündnis zum heiligen Herzen Jesu. Das Foto zeigt die Feuer auf der Schleinitz in Lienz.

men vornahmen.¹² Das Land wurde entlang von den Flüssen in 3 Verwaltungskreise eingeteilt: den Innkreis, den Etschkreis und den Eisackkreis.¹³ Diese Einteilung, sowie die bis dato nicht bekannte Rekrutierungspflicht, (die im Falle des Krieges die jungen Tiroler verpflichtet hätte, unter Napoleon gegen den eigenen Kaiser zu kämpfen¹⁴) und im Besonderen die Einschränkung religiöser Rechte (Verbot der Herz-Jesu-Prozessionen und Christmetten) weckten einen Aufstand in der Bevölkerung. Die Aufklärung durch die Bayern zeigte sich noch dazu autoritär und unerbittlich und wurde von der Tiroler Bevölkerung abgelehnt.¹⁵ Zeitgleich mit der Kriegserklärung Österreichs an Frankreich 1809, erhob sich Andreas Hofer mit Tirol gegen Bayern und hielt die Besatzungstruppen in Schach. Obwohl dies unter der Fürsprache des Kaisers geschah, war keine Hilfe seinerseits zu erwarten. Trotz der Hinrichtung Andreas Hofers und dem Rückgang von Tirol an Bayern wurde er zur mythenumwobenen Vaterfigur der TirolerInnen. 1810 markierte die Trennung der 3 Teile untereinander,

¹² Vgl. Hofer-Zeni 2005, 11.

¹³ Vgl. Werth 2011, 169.

¹⁴ Vgl. Gütl 2010, 62.

¹⁵ Vgl. Gütl 2010, 54.

der, bis sie 1814 zusammen mit Vorarlberg wieder zurück zu Österreich kamen. In der Mitte des 18. Jahrhunderts tauchte vermehrt nationalistisches Gedankengut auf. Die verschiedenen Parteien benutzten geografische Gegebenheiten und ethnische Unterschiede, welche auch durch unterschiedliche Sprachen verfestigt waren, um politische Territorien zu begründen. Nach dem 1. Weltkrieg wurde Südtirol an Italien abgetreten. Unter Mussolini folgte ein Italienisierungsprogramm: die deutsche Sprache wurde verboten und sämtliche Ortsbezeichnungen wurden ins Italienische übersetzt. Mit dem Anschluss an Österreich 1938 und der Zwangsumsiedelung der SüdtirolerInnen wurde dieses Land gespalten, denn die Auswanderer waren im Resttirol nicht willkommen. 1943 wurde Südtirol nach dem Einmarsch der Alliierten von Mussolini befreit, blieb aber von deutschen Truppen besetzt und somit im Brennpunkt der Machtverteilung. So wurde 1945 vom britischen Außenminister der Beschluss getroffen, dass Südtirol aufgrund seiner strategischen Lage und der damit bedingten Angst vor dem russischen Einfall in Österreich, bei Italien bleiben soll.¹⁶

¹⁶ Vgl. Werth 2011, 170-179.

Es ist gut vorstellbar, dass die Mentalität und die Identität des Tirolers und der Tirolerin stark durch den Einfluss der Geschichte geprägt wurden. Aufgrund der mehrmaligen politischen Teilungen und der massiven Eingriffe in das kulturelle und soziale Leben entwickelten sich unterschiedliche Sprachregionen, Traditionen und Kulturen. Dass bei vielen Leuten durch diese Umstände das Verlangen nach Identität und Zugehörigkeit aufkam, ist verständlich. Auf der Suche nach einer Einigung der Bevölkerung kam deswegen mehrmals der Wunsch nach einem Landesvater als identitätsstiftende Figur auf.¹⁷ Heute verkörpert niemand den Inbegriff des Tirolers besser, als Andreas Hofer. Die jahrelange Mystifizierung dieser Kultfigur erschwerte jedoch die sachliche Auseinandersetzung mit seiner Person. Hofer wird von einem Heiligenschein beleuchtet, in dessen Licht nur positive Merkmale erscheinen dürfen:

„Hofer, der Mann aus dem Volk, eine Ikone des echten Tirolers, bei jedermann beliebt und geachtet, war von begnadeter Vielseitigkeit, wie sie nur wenige Auserwählte aufweisen.“¹⁸

¹⁷ Vgl. Werth 2011, 172.

¹⁸ Gütl 2010, 64f.



So zählen zu seinen Eigenschaften die Fähigkeit andere zu begeistern, Mut und Unerschrockenheit, obwohl ungeschult, zu genialen Strategien fähig sowie politisches und musikalisches Talent. Besonders geachtet wird er auch für seine Entschlossenheit seiner Überzeugung nachzugehen, die nur durch eine Übermacht bezwungen wer-

B-4 historisches Tirol

Die Karte zeigt die gefürstete Grafschaft Tirol und das Fürstentum Liechtenstein um 1860; In dieser Konstellation war Tirol zum letzten Mal eine Einheit, bevor es nach dem Ersten Weltkrieg endgültig geteilt wurde.

B-5 Andreas Hofer

Das Bildnis zeigt den Geschichtshelden in beliebiger Darstellung, mit Lederhose und Filzhut



B-6 Tiroler Dirndl

Schon bei der Auswahl der Kleidung für Babys spielt die Identität und Herkunft eine Rolle



B-7 Gelöbniß

Das Bild zeigt Andreas Hofer vor der Berg-Isel-Schlacht beim Treueschwur für sein Land



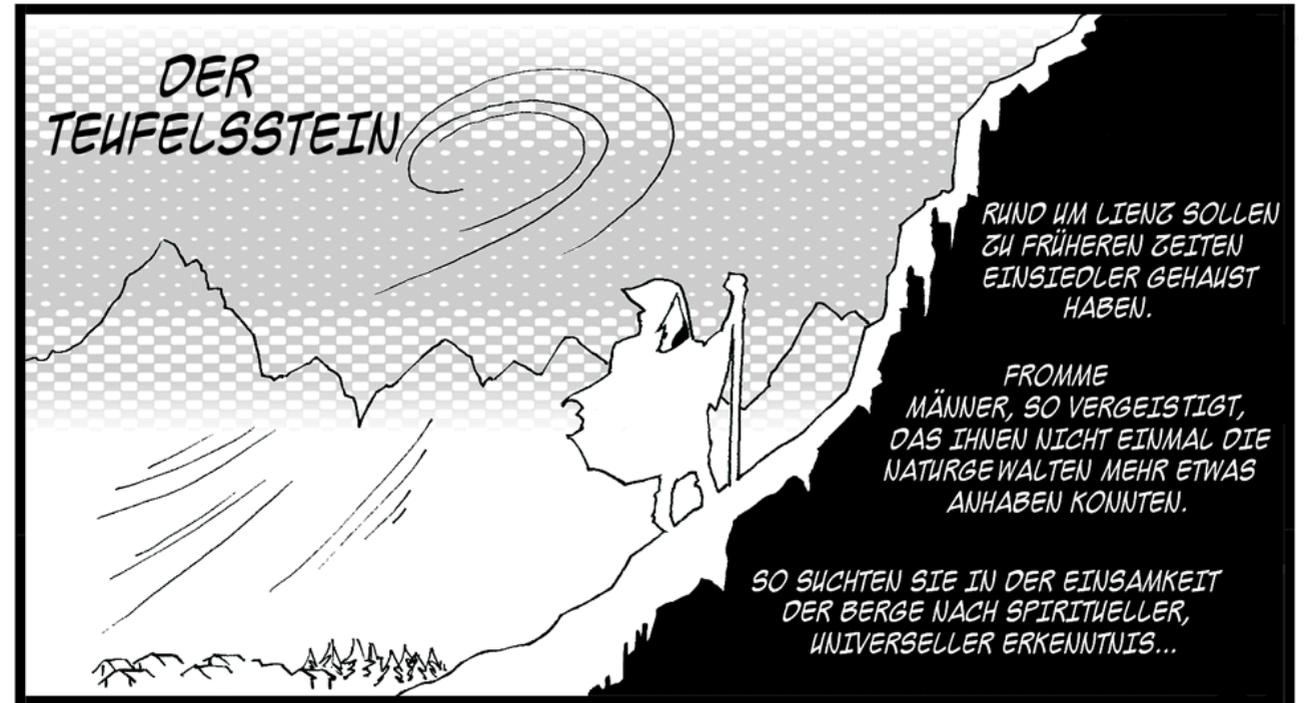
den konnte.¹⁹ Was wir heute noch von Andreas Hofer lernen können, ist, dass man nicht alles hinzunehmen braucht, sondern dass es für jeden ein Recht auf Widerstand gibt. Wenn Situationen unerträglich werden, gibt es Grund etwas zu wagen, auch wenn der Erfolg nicht garantiert ist.²⁰ Als Vaterfigur ist Andreas Hofer für TirolerInnen heimatgebend.²¹

„Heimat mag sein, wo Menschen Familie, Gemeinschaft, vertraute Umgebung finden. So manchen ist das Dorf, das Tal, das „Landl“ die Heimat, anderen eine Idee, die Religion. Heimat berührt die Kultur des Erinnerns und der Gastfreundschaft. Sie betrifft das Innerste. Dementsprechend heftig wurde sie und wird sie verteidigt.“²²

Für Andreas Hofer war seine Heimat Tirol heilig²³. Heimat, ein schwer zu fassender Begriff,²⁴ ist die Suche nach dem richtigen Zuhause, welches Verschiedenstes sein kann. Hofer hat das

19 Vgl. Gütl 2010, 65.
20 Vgl. Gütl 2010, 61.
21 Vgl. Gütl 2010, 54.
22 Gütl 2010, 52.
23 Vgl. Gütl 2010, 54.
24 Vgl. Gütl 2010, 49.

Repro: www.SAGEN.at



Land mit seinem Leben verteidigt. Den Ruf ein heiliges Land zu sein bekam Tirol aber aufgrund des Verhältnisses zum katholischen Glauben. Das Konzil von Trient (1545-1563) gab Richtlinien für den Glauben und das religiöse Leben vor. Diese Glaubenseinheit bildete die Tiroler Politik ab der Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Ablehnung der Aufklärung, sowie der gepflegte Kult des Herzens Jesu bestätigen dies. Diese Bewegung wurde gutgeheißen, denn man versprach sich durch die Rückkehr zum Heiligen Römischen Reich die Wiedererrichtung einer politischen Einheit.²⁵ Jedoch brachte diese religiös-politische Form des sehr konservativen Katholizismus auch die Ausgrenzung von Andersgläubigen (Protestanten) und den Antisemitismus mit sich. Die katholische Kirche war autoritär. Durch den Kult der Primogenitur, dem Erbrecht des Erstgeborenen, bot der Weg des Geistlichen eine gute Alternative für Zweitgeborene. Ihnen wurde Vertrauen zugesprochen, sie waren Träger von Neuigkeiten und Informationen und dienten als Berater in geistlichen und praktischen Angelegenheiten. Aus diesen Entwicklungen heraus lassen sich die Bedeutung des Pfarrers, der Pfarre und der katholischen Kirche bis ins 20. Jahrhun-

25 Vgl. Gütl 2010, 22.

dert nicht überbewerten.²⁶ Auch heute noch bilden die traditionellen Feste um den Jahreskreis der Kirche kulturelle Ereignisse, die sich großer Beliebtheit erfreuen.

Für TirolerInnen lässt sich schwer ein Stereotyp herausfiltern. Vielmehr bringt dieses Land eine Vielzahl an verschiedenen Charakteren und Interessen hervor. Aus der Personifizierung des Paradetirolers Andreas Hofer und seinem festen Glauben an das Land können wir aber herauslesen, dass der Tiroler und die Tirolerin sich gerne als heimatverbundene und stolze Menschen geben, die trotz sich ständig ändernden Einflüssen für das einstehen, was ihnen wertvoll und wichtig erscheint und sich nicht aus der Ruhe bringen lassen. Zu oft wurde ihnen in der Vergangenheit die Zugehörigkeit zunichte gemacht, zu oft mussten sie sich fügen. So entstand unter den Leuten durch das Teilen gemeinsamer Interessen, wie die Liebe zu den Bergen und die Teilnahme an Volksfesten, über die unterschiedlichen Charaktere, die Kultur und die Geschichte hinaus, eine Verbundenheit und Freundlichkeit.²⁷

26 Vgl. Gütl 2010, 23.

27 Vgl. Wielander 2005, 20.



Osttirol und Lienz - hinter den Bergen

B-9 Osttirol

von Anna Gruber

Ähnlich wie Südtirol, wurde Osttirol in seiner Vergangenheit als Spielball der Politik hin und her gereicht. Aufgrund geografischer Gegebenheiten waren die Verbindungen mit Kärnten sowie mit Südtirol immer präsenter als jene über die Alpen mit Nordtirol. Besonders die Inbetriebnahme der Pustertalbahn 1871, bevor Südtirol an Italien abgetreten wurde, verbesserte die Ost-West Verbindungen. Vor dem 2. Weltkrieg, als Osttirol wieder am Rande Österreichs war, kam der politische Bezirk Lienz zu Kärnten und erst nach Ende des Krieges, ging er 1947 wieder zurück nach Tirol. 20 Jahre danach wurde durch die Eröffnung der Felbertauernstraße die Verbindung zwischen Norden und Süden gesichert.²⁸ Trotz der politisch erzeugten Differenzen und der verankerten Distanz zu allem „Fremden“, behielten die OsttirolerInnen den Kontakt mit den südtiroler Nachbarn und zusammen pflegte man gemeinsame Interessen.²⁹

28 Vgl. Hofer-Zeni 2005, 11.

29 Vgl. Wielander 2005, 20.

Unterschiede finden sich auch im kleinen Bezirk Osttirol genug. Nach außen hin mag dies schwer vorstellbar sein, aber allein die Osttiroler Seele besteht aus vielen unterschiedlichen Schichten, ebenso politisch und topografisch bedingt. Je nachdem, von welcher Richtung kommend, prägten bayrischer, slawischer, romanischer und keltischer Einfluss die Osttiroler Mentalität. So gelten die bayrischen Pustertaler als (Vieh)händler und Sparer³⁰, aber auch als intelligent, frohsinnig und redefreudig.³¹ Die slawischen Iseltaler neigen zum Geld ausgeben³² und zu einer Vorliebe für melancholische Lieder. Sie sind bekannt als in sich gekehrte, aufrichtige und zähe Arbeiter (Bergbauern).³³ Die Osttiroler Fähigkeiten werden besonders den technischen und künstlerischen Bereichen zugeschrieben.³⁴ Durch den Zuzug der Bahn mischten sich auch zunehmend mehr Kärntner unter die Bevölkerung. Lienz wurde zum Schmelztiegel des bajuwarischen Frohsinnigen und dem slawischen Gemütstiefgang. Trotzdem kann der Geübte heute noch

30 Vgl. Wielander 2005, 19.

31 Vgl. Hopfgartner 2005, 76.

32 Vgl. Wielander 2005, 19.

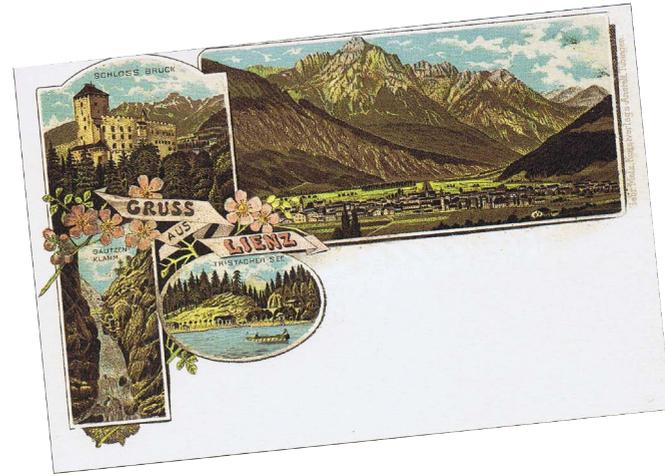
33 Vgl. Hopfgartner 2005, 76.

34 Vgl. Wielander 2005, 19.

Osttirol mit seinem starken Relief, umgeben von Südtirol (!) Richtung Westen, sowie den Bundesländern Salzburg Richtung Nord-Ost und Kärnten Richtung Süd-Ost

B-10 Gruss aus Lienz

Ansichtskarte mit Darstellung der Lienzer Bergwelt



10 verschiedene Talschaftsidiome unterscheiden und weiß die Sprechenden den Tälern zuzuordnen.³⁵

Das Osttiroler Bewusstsein ist stark durch die politischen Grenzen geprägt. Zu Kärnten oder Südtirol gehört man nicht, aber der Rest von Tirol ist auch weit weg³⁶ - von Wien ganz zu schweigen; Die nächste, größere Siedlung, mit 100.000 Einwohnern, ist Udine - 135 Kilometer weit entfernt und in einem anderen Staat gelegen. Zum Meeresstrand ist es genauso weit, wie in die Landeshauptstadt Innsbruck. Die Orientierung fehlt.³⁷ Der Osttiroler und die Osttirolerin sind an ihre Existenz am Rande gewöhnt und sind sich ihrer Randlage als „Insulaner“ bewusst. Man kultiviert dies, indem akzeptiert wird, dass sich das große Leben woanders abspielt. So fällt es auch leicht, über die Grenzen hinwegzusehen. Da man gar nicht erst in die Konkurrenz eintritt, kann schnell Bewundernswertes bei anderen gefunden werden und es ist einfach Anerkennung zu schenken. Das bringt dem Osttiroler und der

³⁵ Vgl. Rainer 2005, 31f.

³⁶ Vgl. Rainer 2005, 32.

³⁷ Vgl. Rainer 2005, 26.

Osttirolerin Sympathie von außen ein.³⁸ Da es nicht konkurriert, setzt Osttirol heute bei der Produktion und beim Tourismus auf Qualität.³⁹ Und das punktet.

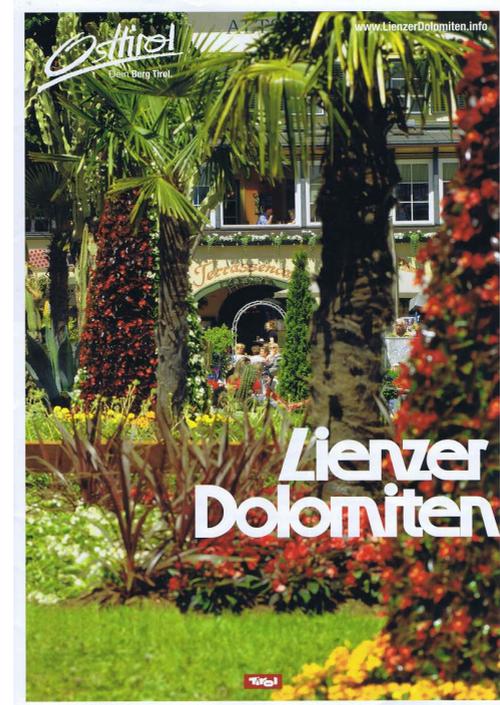
Die Chance aus dem Schlaf erweckt zu werden, erhielt Osttirol mit dem Bau der Pustertalbahn 1871. Die Schiene brachte der Region Anschluss an den „Weltverkehr“ und Lienz profitierte - Zuzug, Tourismus und viele Arbeitsplätze waren die Folge. Bereist wurde die Region vor allem wegen der Berge, die das Aushängeschild für die Region wurden. Der Name „Lienzer Dolomiten“ kam zu Stande und wurde stark angeworben.⁴⁰ Die Bahn spielt heute eine nicht minder wichtige Rolle für den Osttiroler Tourismus. Zu den vielen Stammgästen zählen vor allem die ItalienerInnen, die im Sommer täglich zu tausenden mit dem Rad herunterkommen und mit dem Zug zurückkehren.⁴¹ Wie der Südtiroler Kronbichler Florian behauptete:

³⁸ Vgl. Hopfgartner 2005, 75.

³⁹ Vgl. Hopfgartner 2005, 76.

⁴⁰ Vgl. Rainer 2005, 30f.

⁴¹ Vgl. Rainer 2005, 27.



B-11 Lienzer Dolomiten

Das Coverblatt der Zeitschrift, des Werbeblatts der Sonnenstadt Lienz wirbt mit südlichem Flair und Natur

„Den Radweg [!] Innichen-Lienz abzufahren ist für manche von uns nicht ein Ausflug, sondern eine patriotische Tat!“⁴²

Osttirol wird gerne übersehen, wer neben „Süd- und Nordtirol“ auch „Osttirol“ kennt, weist sich als gespürvoll aus. Man beweist Minderheitenbewusstsein.⁴³ Durch die Abkoppelung hat Osttirol keine Angst als unmodern zu gelten oder nicht mit dem Mainstream zu gehen. Mittels speziellen Events versucht Osttirol zwar an die Unterhaltungskultur anzuknüpfen, doch das Merkmal für die Osttiroler Seele bleibt das Wissen, das alles Gute seine Grenzen hat.⁴⁴ So bleibt das ruhige Osttirol für viele mit „langsamer-tiefer-sanfter“ die ökologische Umkehr des olympischen „schneller-höher-stärker“.⁴⁵

⁴² Kornbichler 2005, 14.

⁴³ Vgl. Kornbichler 2005, 12.

⁴⁴ Vgl. Hopfgartner 2005, 77f.

⁴⁵ Vgl. Kornbichler 2005, 14.

„Wenn mich heute jemand fragt, wo ich am meisten gelernt habe: in der Schule, an der Universität, im Beruf, ich zögere keinen Augenblick: beim Hüten auf den Almen in Defreggen. Dort habe ich das Leben kennen gelernt. [...]“⁴⁶

⁴⁶ Kornbichler 2005, 12.



B-12 lebendige Stadt

Der Lienzer Hauptplatz ist immer wieder Schauplatz von gesellschaftlichen Ereignissen

B-13 Schleinitz



Das Hintergrundgeschehen kann man hier als Marke betrachten. Am Rand zu sein bringt Möglichkeiten. Es verhält sich wie mit dem Straßenrand: man kann ausweichen, auf ihn stehen bleiben, aussteigen oder an Hindernissen vorbeikommen. Mit diesem Gedanken genießen die OsttirolerInnen die größte Freiheit.⁴⁷ Die OsttirolerInnen haben eine stark ausgeprägte kollektive Identität. Lienz steht für Platzkonzern-

⁴⁷ Vgl. Hopfgartner 2005, 75.

B-14 Spitzkofeltürme

Bild des Spitzkofels, dem „Hausberg“ von Lienz, unmittelbar in der Umgebung der Stadt



te, Jahreswechsel, Oldtimerparaden, Flohmärkte, Krampuslaufen, Umzüge, Angelobungen, Zapfenstriche, Bieranstiche.⁴⁸ Wir bewegen uns nun auf eine Zeit zu, in der Dorf und Stadtfeste, heimatkundliche museale Einrichtungen (wie das Schloss Bruck), Dialekt und Volkslied en vogue werden.⁴⁹ Als Provinz, welche auf Qualität und Menschennähe setzt, profitiert Osttirol ganz klar vom Trend zur Regionalen und sollte diesen Weg auch fortführen. Innovation und Fortschritt sollten trotzdem nicht abgelehnt werden, sondern man sollte vielmehr durch deren Einsatz das schon vorhandene Kapital pflegen und hervorheben: die unberührte Natur. Die Landschaft und unsere einfache Kultur sind identitätsstiftende Komponenten, welche zur Werbestrategie genutzt werden sollten⁵⁰, da es wirklich authentisch ist. So könnte Osttirol wegweisend für andere Regionen werden. Es braucht sich nur so zu präsentieren wie es ist: ein idyllischer Ort am Rand, der allem offen steht und jeden willkommen heißt, der Gesellschaft liebt, sich auf echte Werte besinnen will und die ungezähmte Natur zu schätzen weiß.

⁴⁸ Vgl. Rainer 2005, 28.

⁴⁹ Vgl. Werth 2011, 107.

⁵⁰ Vgl. Werth 2011, 109.



B-1 Blick vom Ulrichsbichl

Lienz liegt in einem tiefen Becken, umgeben von hohen Bergen.

LIENZ IM DURCHSCHNITT

Um der Planung und dem Entwurf eines neuen Stadtteils sowie symbolträchtigen, öffentlichen Gebäuden und Plätzen gerecht zu werden, bedarf es einer genaueren Betrachtung der Umgebung, der Bevölkerung und ihres Lebensstils. So versteht man besser, wie auf Umweltbedingungen zu reagieren ist, wie sich die Bewohner in ihrer Stadt verhalten, wo ihre Werte liegen, oder anders ausgedrückt, was diese Ortschaft ausmacht.

Für eine gute, durchdachte Stadtplanung sind diese Informationen essentiell, da sie die Basis für einen passenden Eingriff in ein sensibles Stadtgewebe bilden. Im Optimalfall wird das Leben aufgewertet und für eine gute Werbung über die Grenzen der Stadt hinaus gesorgt.





B-3 Osttirols Topografie

Lienz und seine Umgebung sind von verschiedenen Berggruppen umgeben.

Daten und Fakten

Bevölkerungszahl gesamt		11,903
	Davon Frauen:	6,376
	Davon Männer:	5,527
Anzahl Einwohner des Bezirkes Osttirol ¹		48,990
Partnerstädte	Görz, Italien Jackson Hole, Wyoming, USA Selcuk, Türkei	
Geografische Koordinaten	46°49'47" nördlicher Breite / 12°46'11" östlicher Länge	
Seehöhe ²	673m über dem Meeresspiegel	
Fläche in m ²	Bezirk Lienz ³	2.019,3
	Stadt Lienz ⁴	15,92

¹ Vgl. Statistik Austria 2014 Blick Gemeinde.

² Vgl. Stadtgemeinde Lienz 2014.

³ Vgl. Statistik Austria 2014 Atlas.

⁴ Vgl. Land Tirol 2014.

von Anna Gruber

Topografie

Der Bezirk Osttirol, mit einer Fläche von circa 2020km²,¹ liegt inmitten der Alpen, zwischen hohen, wenig durchgängigen Gebirgszügen. Die Abgrenzung gegen Norden ist durch den Alpenhauptkamm stark ausgeprägt. Osttirol zählt elf unterschiedliche Gebirgsgruppen. Durch die starke Reliefbildung und die Höhenlage, bietet das Land daher nur 10,5% der gesamten Bezirksfläche als Dauersiedlungsraum an. Selbst davon sind ein Großteil steil gelegene Hänge oder entlegenes Land auf Höhen bis 1730m.²

Lienz liegt in einem Becken umgeben von Bergen, welches wie alle Täler Osttirols, die Form durch die Gletscher der Eiszeit erhalten hat. Das Lienzer Becken ist das größte Talbecken Tirols. Gegen Nordwesten münden das Iseltal und ge-

gen Westen das Drautal ein. Die gleichnamigen Flüsse vereinen sich in Lienz. Gegen Norden bildet ein mächtiger Schwemmkegel einen charakteristischen Zug in der sonst relativ flachen Talniederung. Gegen Osten bildet das Kärntner Tor, eine vom Eis geschliffene Talenge, den Abschluss des Beckens, welche gleichzeitig die Grenze zu Kärnten darstellt.

Die unmittelbare Umgebung des Beckens, mit Lienz auf einer Höhe von 673m,³ bildet eine Reihe von Bergmassiven. Der Verlauf der Drau stellt die Grenze zwischen Zentralalpen, (wozu das Schobergebirge sowie die Deferegger Alpen gehören) und den Südlichen Kalkalpen (Lienzer Dolomiten) dar. Die höchsten Erhebungen bilden die Schleinitz (2905m) der Schobergruppe im Norden, der Hochstein (2033m) des Defereggergebirges im Westen, sowie der Spitzkofel (2718m) der Lienzer Dolomiten im Süden. Im Osten, im Auslauf des Beckens, befindet sich etwas ferner der Ederplan (2061m) des Kreuzeckgebirges. Das Lienzer Becken ist somit eingerahmt von steil ansteigenden Hängen und Felswänden. Zu den Nachbargemeinden von

¹ Als Vergleich dient hier das Bundesland Vorarlberg, welches nicht viel kleiner ist.

² Vgl. Mair 2005, 106.

³ Als Vergleich dazu: Graz liegt 353m über dem Meeresspiegel.

B-4 „Sonnenstuhl“

Die Stadt ist bekannt für ihr heiteres Wetter und wirbt auch damit.



Lienz zählen im Norden Oberlienz, Thurn und Gaimberg, im Osten Nußdorf-Debant, Iselsberg-Stronach, Dölsach, Nikolsdorf und im Süden, südlich der Drau, Lavant.⁴

Klima

Lienz gehört großklimatisch zum inneralpinen Klimabereich. Obwohl sich wesentliche Bereiche von Osttirol über 1000m Seehöhe befinden, sind im Lienzer Becken trotzdem noch Einflüsse des Mittelmeerklimas spürbar.⁵ Neben den Auswirkungen von Höhe und Relief, wird in Lienz das Klima bei Großwetterlagen ebenso von der Lage zwischen dem Alpenhauptkamm und den Südalpen beeinflusst. Die Stadt befindet sich im Regenschatten des Alpenhauptkammes und ist deswegen eher niederschlagsarm und trocken. In den Übergangszeiten und im Vorwinter können jedoch Südwest- und Südniederdrucklagen zu ergiebigen Niederschlägen führen. Diese Wetterlagen sind Schneebringer.⁶

⁴ Vgl. Stadt Lienz 1982, 17f.

⁵ Vgl. Stadt Lienz 1982, 18.

⁶ Vgl. Mair 2005, 106.

Klimadaten⁷

Temperatur

Die mittlere Jahrestemperatur beträgt 7,0°C, wobei es im Juli am wärmsten und im Januar am kältesten ist. Die Temperaturextreme reichen von einem Maximalwert bei 37,7°C bis zu einem Minimalwert bei -24,7°C. Im Jahr gibt es 142 Frosttage, also Tage, an denen die Temperatur unter 0°C sinkt. Den Hochsommer bilden 53 Tage, an denen die Temperatur über 23°C steigt.

Niederschlag

Der Gesamtniederschlag der Region Lienz beträgt für ein Jahr circa 920l/m². Die regenreichste Zeit ist der Juli, mit einer Regenmenge von 120l/m². Im Vergleich dazu ist der trockenste Monat der Februar mit 35l/m².

Sonnenstunden

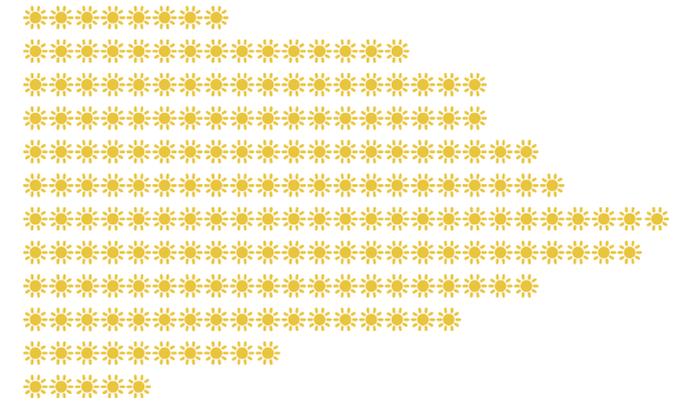
Der Südbalkon der Alpen – die Region um Lienz – gilt als der sonnenreichste Ort Tirols.⁸ Lienz hat im Jahr circa 1950 Sonnenstunden.⁹ Der Juli

⁷ Vgl. ZAMG 2014.

⁸ Vgl. Kleine Zeitung GmbH & Co KG 2012 Sonnenstadt.

⁹ Im Vergleich dazu hat Graz im Jahr eine Sonnenstundenanzahl von 1890.

Januar



Dezember

Die Grafik zeigt den Sonnenstundenverlauf im Kreis des Jahres. Jede Sonne symbolisiert dabei 10 Stunden.

ist mit 240 Stunden der sonnenreichste Monat, während der Dezember mit 46 Sonnenstunden am dunkelsten ist. An 45 Tagen im Jahr gibt es keine Sonne, an 92 Tagen im Jahr ist es trüb, das heißt, es gibt eine Bewölkung über 80%. Der trübste Monat ist der April.¹⁰

Luftfeuchtigkeit

Die trockensten Monate sind März und April, während im Dezember und Januar die Feuchtigkeit auf circa das Doppelte ansteigt.

Schnee

Im Jahr gibt es circa 130cm Neuschnee, wovon jeweils 30cm auf den Dezember und Januar fallen und 20cm auf Februar und März. An 97 Tagen im Jahr beträgt die Schneedecke mehr als 1cm.¹¹

Gewitter und Hagel

Hagel gibt es selten.¹² Im Juli und August kommt

es öfters zu Gewittern. Insgesamt gewittert es an 36 Tagen im Jahr.¹³

Wind

Im Frühling weht der Wind am konstantesten, während im Juli und August aufgrund der häufigen Gewitter die stärksten Winde verzeichnet werden. In den Frühlingsmonaten April Mai und Juni kommt der Wind aus Süd-Osten, in den Wintermonaten Dezember, Januar und Februar kommt er vermehrt aus Norden und bringt kühle Luft von den Tauern.

¹⁰ Im Vergleich dazu hat Graz 141 trübe Tage. Die trübsten Monate sind Dezember und Januar.

¹¹ Im Vergleich dazu hat Graz 62cm Neuschnee und an 42 Tagen liegt mehr als 1cm Schnee.

¹² Die Wahrscheinlichkeit für Hagel beträgt 1/5 der von Graz.

¹³ Im Vergleich dazu gewittert es in Graz an 42 Tagen.

B-5 „Winterliches Lienz“

Überbelichtete Nachtaufnahme der Stadt im Dezember, gut zu erkennen sind die Bergkette der Dolomiten, sowie die beleuchteten Hauptverkehrsachsen



Bevölkerungsentwicklung und ethnische Hintergründe¹⁴

Die Bevölkerung in Osttirol hat sich seit den 1880er Jahren fast verdoppelt, in Lienz fast verfünffacht. Damit ist deutlich erkennbar, dass der Zuwachs der Bezirksstadt von größerer Bedeutung als der der Umgebung ist. Den stärksten Zuwachs bekam Lienz jeweils vor dem 1. und dem 2. Weltkrieg sowie nach dem 2. Weltkrieg. Seit den 1970er Jahren ist die Bevölkerungszahl relativ konstant geblieben. Erst in den letzten zehn Jahren ist sie gesunken. Es leben heute circa 12.000 Leute in der Stadt. Interessant ist, dass der Zuwachs der Bevölkerung seit 1900 durch höhere Geburtenzahlen bedingt war und seit der 1990er Jahre kommen Leute von auswärts dazu. Im Vergleich dazu steigt die Bevölkerungszahl in ganz Tirol immer noch leicht an, wobei ebenso ein Trend zum Zuwachs von außerhalb erkennbar ist. Circa 1.200 der Lienzer BürgerInnen sind im Ausland geboren und 900 haben keine österreichische Staatsbürgerschaft. 60% davon kommen aus der EU oder der Schweiz. Wiederum 20% davon kommen aus

Deutschland. Abgesehen davon spielen Asien und Bosnien und Herzegowina noch eine Rolle für den Zuzug.

Alter¹⁵

Circa 7.800 LienzerInnen befinden sich im erwerbsfähigen Alter (15-64 Jahre). Die meisten LienzerInnen sind momentan im Alter von 40 bis 60 Jahren.

Familienstand¹⁶

2012 waren circa 46% der LienzerInnen ledig und 37% verheiratet, 8% verwitwet und 10% geschieden.

¹⁴ Vgl. Statistik Austria 2014 Blick Gemeinde.

¹⁵ Vgl. Statistik Austria 2014 Blick Gemeinde.

¹⁶ Vgl. Statistik Austria 2014 Blick Gemeinde.

Bildungsstandard und Erwerb¹⁷

Nach der höchsten abgeschlossenen Ausbildung haben circa 24% der Bevölkerung einen Pflichtschulabschluss, sowie 50% einen Abschluss einer Lehre oder einer berufsbildenden mittleren Schule. Circa 10% haben einen AHS oder BHS Abschluss und circa 16% einen Hochschulabschluss.

Es gibt circa 5.820 Erwerbspersonen. 5.330 davon sind erwerbstätig, 490 sind arbeitslos. Die restlichen Personen der Bevölkerung befinden sich in Ausbildung (1.700), sind im Haushalt tätig, in Pension, oder im Alter unter 15 Jahren. Somit liegt die Erwerbsquote bei 49%.

Von allen erwerbstätigen Personen sind circa 4.800 unselbstständig erwerbstätig und circa 540 selbstständig. Nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit machen die Herstellung von Waren, der Handel mit je circa 800 Personen, oder 15%, einen großen Teil aus. Dahinter liegen mit circa 500 Personen, bzw. 10%, das Gesundheits- und Sozialwesen, Erziehung und Unterricht, sowie Gastronomie. Der Bergbau bildet mit nur 0,1% Anteil das Schlusslicht. Geschlechterspezifisch

dominiert bei den Männern klar die Arbeit in der Herstellung von Waren. An zweiter Stelle, aber bereits um 50% weniger, liegt die Arbeit im Handel. Letztere dominiert bei den Frauen, gefolgt von Gesundheits- und Sozialwesen, Erziehung und Unterricht, sowie Beherbergung und Gastronomie.

Lienz ist Standort für eine große Anzahl von Bildungseinrichtungen und damit auch ein Zentrum der Bildung für den gesamten Bezirk, und das Einzugsgebiet Kärnten. Es gibt drei Volksschulen, eine Sonderschule und zwei Hauptschulen. Eine besondere Bedeutung hat Lienz aber wegen der höheren Schulen, denn es beherbergt unter anderem ein (Real)Gymnasium, eine polytechnische Schule, eine Höhere Technische Lehranstalt, eine Handelsakademie, eine Lehranstalt für wirtschaftliche Berufe, eine Berufsschule, eine Lehranstalt für landwirtschaftliche Berufe, eine Schule für Allgemeine Gesundheits- und Krankenpflege und eine Hotelfachschule. Neben den öffentlichen Einrichtungen gibt es eine Reihe weiterer privater Weiterbildungsorte. Wichtig ist, dass man für eine akademische Ausbildung Osttirol verlassen muss.

¹⁷ Vgl. Statistik Austria 2014 Blick Gemeinde.

Haushalt und Familie¹⁸

Von 5.750 Haushalten sind 45% Einpersonenhaushalte. 30% werden von zwei Personen geführt und 15% von drei Personen gehalten. Nur 10% der Haushalte werden von vier oder mehr Personen bewohnt.

Von den circa 11.800 Personen der Lienzer Gesamtbevölkerung leben 72% in einer Kernfamilie, das bedeutet, als Ehepaar, als Paar in Lebensgemeinschaft, alleinerziehend mit Kind, oder als Geschwister. Von den Paarfamilien haben jeweils 50% Kinder. 33% der Gesamtbevölkerung leben in einem Haushalt eines verheirateten Paares, 22% leben allein.

Unter den Haushalten der Kernfamilien haben 38% kein Kind und 36% eines. Circa 20% haben zwei Kinder und 4% mehr als zwei. Die durchschnittliche Personenanzahl der Kernfamilie beträgt 2,73.

2001 gab es nur 5.300 Haushalte und die Einpersonenhaushalte lagen bei 39%. Bedenkt man, dass sich die Einwohnerzahl in dieser Zeitspanne nicht stark verändert hat, ja sogar ein wenig gesunken ist, so lässt sich hier ein starker Trend

zum Einpersonenhaushalt erkennen. Dadurch steigt auch der Wohnungsbedarf.

Pendler¹⁹

5.230 Personen arbeiten am Wohnort und circa 1.300 gehen am Wohnort in die Ausbildung. Circa 2.000 sind erwerbstätige AuspendlerInnen. (2001 gab es circa 30% weniger Auspendler.) Davon arbeitet der Großteil in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirkes, darunter sind vor allem Nußdorf-Debant, sowie Abfaltersbach und Matrei wichtig. Einige pendeln in die Landeshauptstadt und deren Umgebung. Nur 200 Personen pendeln für die Ausbildung aus.

6.240 erwerbstätige Personen sind Einpendler, wobei der Großteil aus einer anderen Gemeinde des politischen Bezirkes kommt. Die meisten Pendler kommen aus Nußdorf-Debant und Dölsach, aber auch aus Matrei, Tristach und Oberlienz. Mehr als von Nußdorf-Debant kommen aus Spittal an der Drau. 2.400 Personen sind der Ausbildung wegen Einpendler nach Lienz. Interessant ist der Vergleich mit einer Statistik

¹⁸ Vgl. Statistik Austria 2014 Blick Gemeinde.

¹⁹ Vgl. Statistik Austria 2014 Blick Gemeinde.

aus dem Jahr 2001. Unter den Erwerbstätigen gab es damals 30% weniger Auspendler, und 7% weniger Einpendler. Bei den Ortsbewegungen hat sich dabei nicht viel geändert. Bei der Ausbildung hat sich einiges geändert. So waren es 2001 noch 85% mehr Personen, die der Ausbildung wegen ausgependelt sind. Die Anzahl der Einpendler war um 9% geringer. Generell waren 2001 von den Auspendlern unter den Erwerbstätigen der Mehrheit Tagespendler, unter den auszubildenden Auspendlern hingegen waren dies nur 10%. Die Einpendler hingegen waren zu 90% Tagespendler.

Es lässt sich somit die Behauptung aufstellen, dass der Pendelverkehr enorm zugenommen hat. Die Tendenz liegt hierbei bei einem Zuwachs durch EinpendlerInnen, welcher zu einem Großteil von Tagespendlern ausgemacht wird.

Gebäude und Wohnungen²⁰

In Lienz gibt es 2.322 Gebäude. Davon fallen circa 1.840 auf Wohnen. Ansonsten fällt noch ein beträchtlicher Anteil auf den Handel, In-

²⁰ Vgl. Statistik Austria 2014 Blick Gemeinde.

dustrie und Lagergebäude, sowie Gebäude für Kultur- und Freizeiteinrichtungen (inkl. Sakralbauten).

Es gibt insgesamt circa 6.760 Wohnungen. Davon dienen circa 84% als Hauptwohnsitz. 50% der Wohnungen werden von den Wohnungsbesitzern bzw. Hausbesitzern bezogen, 40% werden gemietet.

Die meisten Wohnungen sind zwischen 60 und 90m² bzw. 90 und 130m² groß und haben 3-5 Räume.

Grundstückspreise und Mieten

Der Trend zu Einpersonenhaushalten ist das Resultat davon, dass immer weniger Familien unter einem Dach leben. In Osttirol liegt die Anzahl mit 45% (2012) der Singlehaushalte sogar über dem tirolweiten Durchschnitt von 40% (2014). Aus diesem Grund, ebenso wie aus der Tatsache, dass die Bevölkerung zunehmend älter wird, steigen der Bedarf, sowie die Nachfrage nach Wohnungen an.²¹

Die Immobilienpreise verhalten sich 2010 laut

²¹ Vgl. New Media Online GmbH 2014.

einem Spiegel der Wirtschaftskammer Tirol folgendermaßen:²²

- Grundstückspreise für Einfamilienhäuser (gute und schlechte Lage) sind überproportional gestiegen.

- Eigentumswohnungen mit Erstbezug sind im Durchschnitt gleich teuer geblieben, tirolweit sind die Preise gestiegen. Gebrauchte Eigentumswohnungen sind entgegen dem Tiroler Trend der Verbilligung im Bezirk Lienz gleich geblieben.

- Bei Reihenhäusern gibt es einen Trend zur Verbilligung.

- Bei Einfamilienhäusern sind im Bezirk Lienz Preiserhöhungen zu erkennen. Die Nachfrage nach Reihenhäusern und Einfamilienhäusern ist etwas gesunken.

- Bei Büromieten sind die Kosten eher gesunken, bei Geschäftslokalen sind sie gleich geblieben.

2012 besagt eine Statistik der „s Real Immobilienvermittlung“, dass die Preise für Eigentumswohnungen um 28% gestiegen sind. Der Grund dafür geht aus der großen Nachfrage bei gleichzeitig sinkendem Angebot hervor. Zu diesem Zeitpunkt lag der Durchschnittspreis einer Ei-

²² Vgl. WKO 2010.

gentumswohnung des Bezirkes bei 160.000€, im Vergleich zum Vorjahr um rund 35.000€ mehr. Wegen der ansteigenden Kosten des Käuferwerbens ergibt sich eine große Nachfrage nach Mietkaufwohnungen als Alternative. Auch die Zahl der Hauskäufe nimmt zu, da der Preis dieser Immobilien stabil geblieben ist. Was die Grundstücke betrifft, so steigt deren Verkauf und damit auch der Preis. Zusätzlich zum ansteigenden Quadratmeterpreis werden die Grundstücke zunehmend kleiner aufgeteilt.²³

Ein Problem stellen zusätzlich die kaum mehr zu bewältigbaren Lebenshaltungskosten dar. Hinzu kommt noch, dass die OsttirolerInnen im bundesweiten Vergleich am sechstwenigsten verdienen, obwohl die TirolerInnen landesweit schon unterhalb des Durchschnittes liegen. Laut Günther Mayr, dem Tiroler Vorsitzenden der Fraktion Sozialdemokratischer Gewerkschafter, liegen die Mietpreise in Lienz zwar im tirolweiten Trend, sind aber nach wie vor zu hoch und zudem um 4,9 Prozent gestiegen. Ein zusätzliches Problem ergibt sich in Osttirol durch die Ausgaben für die Mobilität der vielen Pendler.²⁴ Zusammenfassend bestätigen die Studien eine

²³ Vgl. Kleine Zeitung GmbH & Co KG 2012 Betongold.

²⁴ Vgl. Kleine Zeitung GmbH & Co KG 2013.

B-6 „Bauernmarkt“

Der wöchentliche Bauernmarkt in der Messinggasse



B-7 „Messinggasse“

Die Messinggasse ist zu jeder Zeit ein beliebter Treffpunkt. Obwohl hier bis vor wenigen Jahren noch Autos fahren durften, ist dies heute

gleichbleibende bzw. verstärkte Nachfrage nach Einpersonenzimmern bei gleichzeitig ansteigendem Preisniveau. Da sich die Wohnungen für den Einpersonenhaushalt aber großer Beliebtheit erfreuen, der Kauf aber unüberwindbare Kosten mit sich bringt, gibt es zunehmend mehr Miet-Kaufwohnungen im Angebot, also Wohnungen, die nach einer bestimmten Mietzeit zu einem späteren Zeitpunkt die Kaufoption bieten. Der Boom im Wohnbau hält weiterhin an.

Politik

Der Lienzer Gemeinderat umfasst 21 Sitze und wird alle 6 Jahre gewählt. Seit 1945 dominiert die ÖVP, die SPÖ spielt eine weitere wichtige Rolle. Bei der Gemeinderatswahl 2010 fielen von allen Stimmen circa 43,7% auf die Volkspartei (11 Mandate) und 30,7% auf die sozialdemokratische Partei (7 Mandate). 10% fielen auf die Liste der Stadt Lienz (2 Mandate) und 3,7% auf die Freiheitliche Partei (1 Mandat). Die Wahlbeteiligung der Lienzer Bevölkerung lag bei 68%. Im gleichen Zug wird auch der Bürgermeister bzw. die Bürgermeisterin gewählt. 2010 setzte sich der damals amtierende Bürger-

meister Dr. Johannes Hibler der ÖVP mit nur 14 Stimmen gegenüber Dipl.Ing. Elisabeth Blanik der SPÖ durch.²⁵ Diese Wahl wurde 2011 vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben. In einer Neuwahl gewann Dipl.Ing. Elisabeth Blanik mit einem Vorsprung von über 700 Stimmen. Sie ist die aktuell amtierende Bürgermeisterin.²⁶ Im Landtag belegt die ÖVP mit 39,4% und 16 der 36 Mandate den ersten Platz. An zweiter, dritter und vierter bzw. fünfter Stelle kommen die SPÖ (13,7% / 5 Mandate), die Grünen (12,6% / 5 Mandate) und die Partei Vorwärts (9,5% / 4 Mandate), sowie die FPÖ (9,3% / 4 Mandate). 2 weitere Mandate belegt die Liste Fritz.²⁷

²⁵ Vgl. Land Tirol 2010.

²⁶ Vgl. Österreichischer Rundfunk 2011.

²⁷ Vgl. Land Tirol 2013.



Gesundheits- und Sicherheitswesen

Das Bezirkskrankenhaus Lienz sowie das Rote Kreuz sind von wichtiger Bedeutung für die Gesundheit der Menschen in ganz Osttirol. Für Sicherheit sorgen das Bezirkspolizeikommando, mit dem Sitz am Hauptplatz und die freiwillige Bezirksfeuerwehr, mit Niederlassungen in der Stadt und in Patriasdorf.

Kultur

In Lienz hat Kultur einen hohen Stellenwert. Dabei haben Tradition, Erbe, Herkunft und Zukunft einen ebenbürtigen Status. Die Kultur wird von der Stadt stark gefördert. Kunstschaffende und Kulturvereine werden unterstützt, der Jugend wird musikalische Ausbildung angeboten und es gibt ein reichhaltiges Kulturangebot, welches sich besonders durch die Qualität und Vielfalt auszeichnet. Immer wieder kommen externe Künstler und Musiker in die Stadt und unterhalten mit Darbietungen und Vorstellungen. Man kann aktiv mitwirken, zum Beispiel in einem der vielen Vereine, oder passiv teilhaben. Wer auf-

B-8 „Schloss Bruck“

Das Schloss Bruck beherbergt heute ein beliebtes Museum. Der Schlossteich ist eine vielbesuchte Oase.

B-9 „Adventmarkt Lienz“

Besonders der alljährliche, romantische Adventmarkt vor der Liebburg zieht Besucher von allen Richtungen an.



merksam ist, bekommt einiges geboten.²⁸

Neben den Veranstaltungen gibt es einige historische Gebäude von kulturellem Wert. Darunter befinden sich das Schloss Bruck am Schlossberg, welches als einstiger Sitz den Grafen von Görz gedient hat und heute als Museum mit einer Dauerausstellung des Malers Albin Egger sowie anderen, jährlich wechselnden Ausstellungen viele Besucher anzieht. Ein Programm für die ganze Familie bringt Kulturelles allen Generationen nahe. Auch der umliegende Park mit dem Schlossteich lädt zum Verweilen ein. Zusammen mit der Liebburg (heutiges Rathaus) am Hauptplatz bilden sie die symbolträchtigsten Gebäude von Lienz. Ferner gibt es noch einige sakrale Gebäude als Träger früherer Baukünste, wie die Stadtpfarrkirche St. Andrä, oder das Antoniuskirchl, oder auch Teile der alten Stadtmauer. Ein weiteres Museum beschäftigt sich mit der Geschichte und der Entwicklung der Bahn.

²⁸ Vgl. Remler 2014.

Religion, Brauchtum und Feste im Bezirk

Von den ca. 50.000 BewohnerInnen Osttirols gehören 95% dem römisch-katholischen Glauben an. Der Bezirk ist damit Vorreiter von ganz Tirol. Besonders hervorgehoben von allen Tiroler Gemeinden sind die Marktgemeinde Sillian, sowie die Gemeinden Außervillgraten und Abfalterbach, mit einer Zugehörigkeit von über 99%. An zweiter Stelle kommen Menschen ohne Bekenntnis, gefolgt von Evangelisten. Von weiterer Bedeutung sind noch die orthodoxe Kirche sowie der Islam.²⁹

Ungeachtet dessen, spielt das Brauchtum eine wichtige Rolle, am Land noch mehr als in der Stadt. Im Ablauf des Kirchenjahres gibt es viele Traditionen, die sich im Leben der LienzerInnen stark verfestigt haben und immer noch gelebt werden. So werden in der Weihnachtszeit Krippen aufgestellt und man bäckt gemeinsam Kekse. Das Krampuslaufen und der Besuch des Nikolos haben ebenfalls einen großen Stellenwert. Das Haus wird zum Schutz vor bösen Geistern in den Raunächten geräuchert, im Fasching gibt es Umzüge, man weihet die Palmwedel am Palm-

²⁹ Vgl. Land Tirol 2004, 38f.

sonntag, es wird noch teilweise gefastet und man sucht noch nach Osternestern. Zu Weihnachten und Ostern füllen sich die Kirchen und einige Prozessionen mit Musik gliedern das Jahr. Zu Allerheiligen steht man am Grab, um zu beten und bewundert das rote Kerzenmeer, das darauf hinweist, dass man nicht allein ist.³⁰

Die Gemeinschaft und die Geselligkeit sorgen dafür, dass diese Traditionen nicht aussterben. Die kirchlichen Feste und historischen Ereignisse dienen oft als Aushänger für große Feste, denen die LienzerInnen gerne beiwohnen. Man kommt gerne in Tracht zusammen, die von den Schützen und Musikkapellen zur Schau und von den BewohnerInnen hier zu besonderen Anlässen noch gerne getragen wird. Man musiziert, lacht, speist und tanzt miteinander - auch mit den vielen ItalienerInnen und anderen begeisterten Gästen. Man feiert die Feste, wie sie fallen und lebt das Brauchtum. Trotzdem gibt es schon eine Reihe moderner und nicht minder besuchter Festivals. Bekannte Künstler und Musiker aus aller Welt gastieren dann in Lienz und werden gerne gehört. Zwischen Tradition und Zukunft zeigt sich hier die Vielfalt und alle feiern gerne mit.

³⁰ Vgl. Stadt Lienz 1982, 438-446.

Urlaubsverhalten

Österreich ist nicht nur ein beliebtes Urlaubsreiseziel, sondern die ÖsterreicherInnen reisen auch gerne selbst. In den 1970ern unternahm circa ein Viertel der ÖsterreicherInnen ab 15 Jahren eine Haupturlaubsreise mit mindestens 4 Übernachtungen, 2012 hingegen waren es knapp 60%. Die Reise in den ausländischen Süden hat dabei Priorität. Die Reise im Inland gewinnt aber auch an Bedeutung. Es ist ein Trend zu erkennen, dass eher häufiger, jedoch kürzer gereist wird. Mit der Abnahme von Reisen über 7 Tage, stieg gleichzeitig die Anzahl der Kurzurlaube zwischen 5 und 7 Tagen. Für die Reise ins Ausland steht bei den Urlaubszielen Italien mit 22% an erster Stelle, gefolgt von Kroatien mit 15%. Dahinter folgen Deutschland, Spanien und die Türkei. Als Transportmittel dient nach wie vor an erster Stelle das Auto, seit der Jahrtausendwende ist jedoch die Benutzung von Auto und Autobus gesunken. Flugzeug und Eisenbahn gewinnen an Bedeutung, vor allem bei den Jungen.³¹

Der Sommer (insbesondere die Monate Juli-Au-

³¹ Vgl. Statistik Austria 2013, 62f.

B-10 „Grünes Lienz“

Die Stadt Lienz bietet in ihrer unmittelbaren Umgebung zahllose Wander- und Spazierwege zur Erholung.



gust) ist für die Mehrheit die beliebteste Reisezeit für Hauptreisen. Dahinter folgen Herbst und Frühling. Die wichtigsten Sommerurlaubsarten sind mit 36% ein Badeurlaub, mit 24% Kultur- und Besichtigungsurlaub, dahinter mit 16% der Erholungsurlaub und mit 9% der Aktivurlaub, sowie der Wanderurlaub. Den Schluss bilden Verwandten- und Gesundheitsurlaub. Interessant ist, dass vor allem für jüngere Sommerurlauber Badeurlaub im Vordergrund steht, ältere Personen bevorzugen Kulturreisen, genauso wie Sporturlaub oder Wanderurlaub. Die Winterurlaubsreisen werden fast nur im Inland in eine der Winterdestinationen gemacht und dienen meist der Ausübung von Sport.³²

Sport

Lienz ist prädestiniert für das Ausüben vieler Sportarten. Die vielfältige Landschaft der unmittelbaren Umgebung und eine gute Infrastruktur gewährleisten ein enormes Ausmaß an Möglichkeiten, aufgrund derer viele Touristen kommen. So gibt es unter anderem 2 Schigebie-

te, ein Hallenbad, ein Freibad, ein Eisstadion, ein Fußballstadion mit Leichtathletikbereich und Basketballplatz, zahlreiche Tennisplätze, Reitställe und einen Golfplatz in nächster Nähe. Traditionell geht man im Winter Schifahren, mit den Tourenschi auf den Berg oder Snowboarden, sowie Eislaufen und Rodeln. Im Sommer hingegen steigt man zu Fuß, oder fährt mit dem Fahrrad auf den Berg, man badet im Schwimmbad, oder in einem der vielen Bergseen. Es gibt eine Vielzahl an verschiedenen Hobbys und trotzdem finden auch Trendsportarten hier einen Platz. Lienz ist auch Heimat vieler Sportevents, von denen einige internationalen Charakter haben. Schon lange beheimatet der Hochstein alle 2 Jahre nach Weihnachten Rennen des FIS Schilaulfs der Damen. Jährlich finden der Dolomitenlauf des Langlaufsports, die Dolomitenrundfahrt mit dem Fahrrad, sowie der Red Bull Dolomitenmann, ein Teambewerb für „die Härtesten unter der Sonne.“, statt. Es steht außer Frage, dass diese Events mit einem großen Rahmenprogramm meist regelrecht zelebriert werden. Zahlreiche Leute werden von außerhalb angelockt, und auch die BewohnerInnen der Stadt nehmen begeistert teil.

³² Vgl. BOKU 2009, 11-20.



B-1 Wachstum

Die Wirtschaft von Lienz ist stark beeinflusst durch die Lage Osttirols, fern des restlichen Bundeslandes. Ihre Rolle findet sich zwischen der eines Einzelkämpfers und der eines hilfsbedürftigen

DER ANTRIEBSMOTOR VON LIENZ

Die Ökonomie Osttirols und die Bedeutung des Tourismus

Um die Entwicklung einer Stadt in die richtige Richtung zu lenken, müssen die Eckpunkte gut abgesteckt werden. Es ist wichtig zu verstehen, welche Rädchen im Hintergrund des Geschehens essentiell für den Erhalt eines gut funktionierenden Wirtschaftsmotors und welche zu ersetzen, bzw. zu ergänzen sind. Eine florierende Wirtschaft ist ausschlaggebend für den Erhalt und die Zukunft des Lebens, nicht nur der Stadt, sondern der gesamten Region. Bei dem Bau eines neuen Quartiers sind die Funktionen und deren zusammenhängende Struktur untereinander gut auf die Wirtschaftsstrategie abzustimmen. Für den Erfolg ist ein ganzheitliches Konzept unvermeidlich. Je besser dieses funktioniert, desto einprägsamer wird das Bild, welches sich als Leitgedanke verfestigt und für positive Energie unter den Menschen und im Land sorgt.

von Anna Gruber

Die Wirtschaftsstruktur in Osttirol ist relativ ausgeglichen: Die Beschäftigtenzahl und die Bruttowertschöpfung sind auf die verschiedenen Sektoren sehr ausgewogen verteilt.¹ Osttirols Wirtschaft konnte im vergangenen Jahrzehnt eine überdurchschnittliche Dynamik entwickeln und verringerte den Abstand zum österreichischen Durchschnitt. Trotzdem gibt es keinen Grund eine positive Entwicklung als Garant hinzunehmen, denn die derzeitigen Trends zeigen keine guten Perspektiven.² Die Globalisierung bringt für Regionen wie Osttirol das Problem mit sich, dass man nun nicht mehr nur mit den umliegenden Gegenden in Konkurrenz steht, sondern mit der restlichen Welt. Grund dafür liegt in der noch nie dagewesenen Austauschbarkeit der Standorte für Produktionsstätten. Ein „weiter wie bisher“ wird es nicht geben, da die Förderungen nach bestimmten Kriterien vergeben werden. Eine Verlegung der Firmen an Orte mit besserer Infrastruktur, Ver-

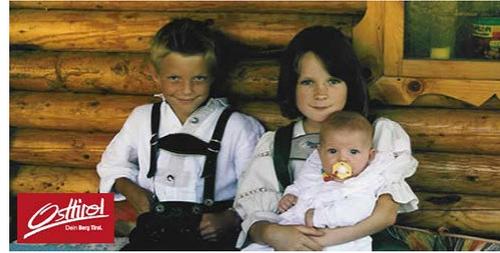
103

¹ Vgl. Lobenwein 2005, 177.

² Vgl. Pretenthaler 2013.

B-2 Kinder

Über die Landesgrenzen hinaus, steht das Tiroler Dirndl und der Bub in der Lederhose für den Inbegriff des Tiroler Landlebens.



B-3 Ski n' the City

Besonders der Wintertourismus floriert. Die Nähe der Stadt wird als Qualität gesehen.



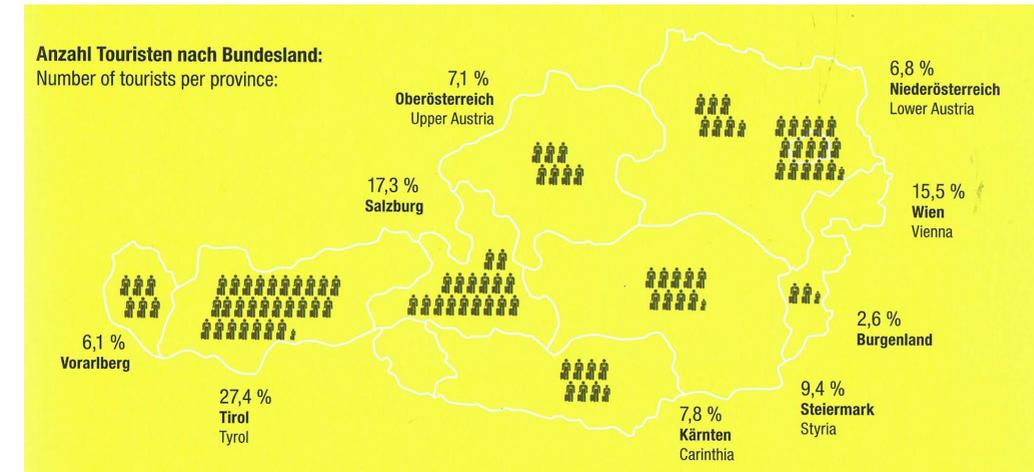
fügbare und günstigeren Arbeitskräften ist inzwischen üblich. Ländliche Gegenden haben dabei einen entscheidenden Nachteil und eine Randlage wie die Osttirols verschärft zusätzlich. Überalterung, die steigenden Lebenshaltungskosten, wirtschaftlicher Rückgang und die damit erhöhten Kosten um Einrichtungen zu erhalten, usw. lassen die Finanzierungslücke immer weiter ansteigen.³ Gleichzeitig bringt die „Renaissance des Regionalen“ auch Vorteile für Osttirol. Wie durch die isolierte Lage ja schon jahrelang praktiziert, muss Osttirol weiterhin an der zukunftsbringenden Dynamik der Regionalentwicklung anhalten. Die Randlage hat dem Land in dieser Hinsicht nicht nur die Erfahrung mitgebracht, sondern durch die fehlende Bekanntheit hat sich Osttirol auch vor europäischen Fehlern des ausufernden Tourismus, wie es in vielen Teilen Nordtirols zu finden ist, bewahren können. Diese Unberührtheit gilt als Vorteil und sollte vielmehr zur eigentlichen Stärke Osttirols anerkannt werden.⁴ Das Problem liegt hierbei allerdings an der Vermittlung. Wenn Politiker auf die Lebensqualität einer Region aufmerksam machen wollen, so schwingt die unterbewusste Nachricht

³ Vgl. Piock 2013 Entleerungsraum.
⁴ Vgl. Schmidpeter 2013.

einer Hilflosigkeit mit, dass die Region nichts anderes zu bieten hat. Was Osttirol nicht aufkommen lassen darf, ist der Wunsch nach Hilfe und Steuerung von außerhalb. Die derzeitige Lage, dass nicht alles steuerbar ist, lenkt dagegen. Es wäre wichtig, dass Osttirol die Freiheit erhält, sich von der Landesregierung unabhängig reformieren zu dürfen. Entscheidungen, die Osttirol betreffen, sollten auch Zustimmung aus der Region erfordern.⁵ Diese Regionalität muss zum Volksziel ernannt werden und nicht von oben herab, sondern gemeinsam mit den Menschen weiterentwickelt werden. Es ist wichtig, sich der eigenen Stärken bewusst zu werden und gemeinsam eine Identität zu bilden, authentisch nach innen und außen zu kommunizieren.⁶ Während die Schwächen vielfach geografisch bedingt und damit nicht veränderbar sind, sind die Stärken mit aller Kraft auszubauen und zu nutzen.⁷

Die Wirtschaft **in Tirol** wird dominiert vom Tourismus. Der tertiäre Sektor, der Dienstleistungssektor, macht circa 72% der Bruttowertschöpfung Tirols aus. Tirol ist mit 44,3 Mio.

⁵ Vgl. Piock 2013 Entleerungsraum.
⁶ Vgl. Schmidpeter 2013.
⁷ Vgl. Piock 2013 Entleerungsraum.



B-4 Österreich Tourismus

Die Grafik zeigt die neun Bundesländer Österreichs mit dem prozentuellen Anteil der Touristen. Tirol liegt klar vorne. Sogar Wien liegt dahinter.

Nächtigungen im Jahr das tourismusstärkste Bundesland Österreichs. Es liegt auf gleichem Niveau wie Europas Städtespitzen Paris, London oder Wien. An zweiter Stelle steht der Sekundäre Sektor, mit 27%. Diesem zugehörig sind die Gewinnung von Rohstoffen, die Herstellung von Waren, Energie und Wasser, sowie Bauunternehmungen. An dritter Stelle steht der primäre Sektor, die Landwirtschaft, mit circa 1%.⁸

In Osttirol sind der Tertiärsektor (42%) und der Sekundärsektor (44%) fast ausgeglichen.⁹ Im Vergleich mit Tirol ist ersichtlich, dass Osttirol, mit 14%, einen sehr hohen Anteil an Beschäftigten in der Landwirtschaft aufweist. Das Problem ist, dass dieser Sektor, mit 1,4%, trotzdem nur einen verschwindend kleinen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung leistet.¹⁰ Das Potenzial liegt darin, die Wertschöpfungskette zu verlängern, indem man zum Beispiel Naturprodukte, anstatt diese nur zu liefern, auch lokal industriell verwerten kann. Die Vertreter der Landwirtschaft wünschen sich auch, enger mit den lokalen Gastronomiebetrieben zusammenzuarbeiten,

⁸ Vgl. Statistik Austria 2013, 136f.
⁹ Vgl. Piock 2013 Entleerungsraum.
¹⁰ Vgl. Piock 2013 Wirtschaftsstandort.

um den regionalen Absatzmarkt zu stärken. Noch viel wichtiger ist es, neue Produktions- und Vertriebswege zu finden und insbesondere interregionale und internationale Absatzmärkte zu erschließen. **Der Tourismus ist mit der Landwirtschaft eng verknüpft, da eine funktionierende Landwirtschaft die Basis für den Tourismus darstellt und davon profitiert. Andererseits vermarktet der Tourismus landwirtschaftliche Produkte und fördert die Bekanntheit am internationalen Markt.**

Durch seinen großen Anteil ist der Tourismus besonders wichtig für die Region. Man kann weiterhin auf eine positive Entwicklung abzielen, obwohl der Tourismus generell in Österreich rückläufig ist. In Osttirol ist dabei stark zwischen einem steigenden Winter- und sinkenden Sommertourismus zu differenzieren. Obwohl die Zahl der Nächtigungen für den Bezirk Osttirol im Sommer 2014 gestiegen ist, hat die Stadt Lienz ein Minus zu verzeichnen.¹¹ Populärer sind die Täler. Was den Wintertourismus betrifft, so kann sich die Stadt im letzten Jahr über einen starken Zuwachs freuen. Entgegen dem Landestrend zum Rückgang, kann Lienz im Sommer

¹¹ Vgl. Mühlburger 2014 Sommer.

B-5 Schafwolle als Dämmstoff

Im Villgratental wird Schafwolle nicht nur geschoren, sondern auch weiterverarbeitet. Die Erzeugung des hochwertigen Dämmstoffs in der Ursprungsregion sorgt dafür, dass die Wertschöpfungskette verlängert wird.



B-6 Landwirt

Die Landwirtschaft hat immer noch eine große Bedeutung.



2014 ein Nächtigungsplus von 15% verzeichnen. Dabei sind vor allem die 4* und 5* Unterkünfte, sowie Ferienwohnungen ganz vorne im Ranking. Im Winter hat Osttirol, im Vergleich zu Nordtirol, der viele Schnee und ein starker Einsatz von Osttirol Werbung viel Positives eingebracht. Vor allem Orte mit einem starken Skitourenangebot haben einen entscheidenden Vorteil.¹² Das Problem des Tourismus liegt generell an der geringen Wertschöpfung. Lienz ist stark auf zwei Jahresspitzen im Januar und Juli ausgerichtet. Dazwischen liegen lange, tote Zeiten. Es gilt diese Zwischenzeiten abzufachen und durch Regionalisierung die Wertschöpfung zu steigern.¹³ Lienz profitiert dabei ganz klar vom Trend zum Outdoor- und nachhaltigen Tourismus. Vor allem die neue Sparte des Mountainbike-Sports bietet eine Belebung der Vor- und Nachsaison.¹⁴ Was den sekundären Sektor betrifft, liegt der Kern in der Elektro- und Metallbranche. Die Basis Osttirols ist kleinstrukturiert, mit einigen wenigen Leitbetrieben, in denen jedoch der Großteil der Beschäftigten arbeitet. Eine Stärkung kann über lange Zeit nur über wissens- und

¹² Vgl. Kininger 2014.

¹³ Vgl. Piock 2013 Wirtschaftsstandort.

¹⁴ Vgl. Mühlburger 2014 Tourismus-Budget.

technologieintensivere Produktionsmethoden gelingen. Zusätzlich wäre eine positive Wechselwirkung zwischen Industrie und Tourismus förderlich. **Der touristische Wert von funktional gestalteten Gebäuden ist im Moment eher bescheiden und es sollte als Herausforderung angesehen werden, jene Projekte architektonisch herausragend zu gestalten.**¹⁵

Lienz setzt derzeit große Stücke auf das Marketing. Für das kommende Jahr gibt es einen beträchtlichen Zuschuss zur Förderung des regionalen Marktes. Speziell neue Medien und die klassische Werbung sollen dabei im Brennpunkt stehen.¹⁶ Es geht um die Vermittlung eines zentralen Leitbildes, welches maßgebend zur Vernetzung der Region nach außen, sowie zur Verstärkung der Identitätsbildung der Bewohner beitragen soll. Die Förderung von Nachhaltigkeit spielt eine wichtige Rolle und sie bietet die Möglichkeit Wirtschaft mit Gesellschaft zu koppeln. Innovative Unternehmen werden hervorgehoben, da sie die Basis für eine konstante Entwicklung darstellen. Das Dach des Leitbildes wäre eine nachhaltige, ursprüngliche Natur, wie

¹⁵ Vgl. Pretenthaler 2013.

¹⁶ Vgl. Mühlburger 2014 Tourismus-Budget.

sie hier in Osttirol wirklich noch zu finden ist. Dementsprechend authentisch müssen auch die Handlungen sein, um für den Konsumenten ein vertrauenswürdiges Bild zu schaffen.¹⁷

Generell ist zur Verstärkung der wirtschaftlichen Struktur vor allem eine Vernetzung der unterschiedlichen Sektoren unerlässlich. Es bedarf einer konsistenten Strategie, die alle Querschnittsbereiche integriert. Diese Förderung der Vernetzung untereinander setzt auch eine Stärkung des Humankapitals voraus, welches durch Menschen und Arbeitskräfte vor Ort gebildet wird, sowie des Sozialkapitals, welches sich durch Beziehungen der einzelnen Bereiche untereinander ergibt. Eine gemeinsam entwickelte Identität kann mehr bewirken als die Summe der einzelnen Teile.

Osttirol kann vor allem auf Qualität setzen. Die Wertlegung auf den Rückgang zur Regionalität und zur ursprünglichen Natur geht damit Hand in Hand. Die einmalige Erlebnisqualität von Natur und Kultur, sowie eine nachhaltige Servicequalität sind Merkmale von heute. Das Erlebnis eines wahren Naturerlebnisses oder der

¹⁷ Vgl. Piock 2013 Entleerungsraum.

„Im Großen und Ganzen eigentlich nicht. Meiner Meinung nach hat Osttirol aber noch einiges an unausgeschöpftem Potential zur Verfügung, um die Region vor einer zu großen Abwanderung zu schützen und sie für Außenstehende attraktiver zu machen. Ich glaube, besonders im Bildungsbereich, in Zusammenarbeit mit regionalen Firmen und jenen, die auch international agieren, ist noch einiges möglich. Umso mehr freut es mich, erst kürzlich von der Möglichkeit, ab 2016 in Osttirol studieren zu können, gehört und gelesen zu haben. Zusätzlich denke ich, dass in Puncto Gehalt/Lebensunterhalt eine verbesserte Lebensqualität gewährleistet wäre.“¹⁸

¹⁸ Fuchs, Martin zit. n. Steiner 2015.



B-7 Martin Fuchs

...spricht in der Serie „Heimweh?“ über die Wirtschaftslage in seiner Heimatstadt

Konsum von gesunden, regionalen Spezialitäten liegen voll im Trend. Die Qualität zählt zudem mehr als ein günstiger Preis.¹⁸ Obwohl die Qualität regional schon länger eine Rolle spielt, ist es dem Standort Tirol bis jetzt nicht gelungen im Wettbewerb der Qualität neue Gästeschichten zu gewinnen.¹⁹

Vor allem die Entwicklung einer regionalen Marke steht als Strategie immer mehr zur Debatte. Es liegt dabei der Versuch, durch eine Dachmarke die Region nach außen hin zu präsentieren. Die Marke sollte Osttirol möglichst authentisch präsentieren. Das Ziel wäre, viele Betriebe in der Produktion, der Vermarktung und dem Vertrieb unter einem Namen zu vereinen. Die gesamte Wertschöpfung könnte im Bezirk genutzt und eine Vernetzung der Sektoren gefördert werden.²⁰

¹⁸ Vgl. Schmidpeter 2013.

¹⁹ Vgl. Piock 2013 Wirtschaftsstandort.

²⁰ Vgl. Huber 2014.



Wie Richard Piock spricht:

„Wir müssen Osttirol als Label, als Marke selbstbewusst und eigenständig etablieren. Das gelingt nur gemeinsam, ohne Neid, Angst vor Machtverlust und Einfluss: als Verpflichtung und Verantwortung dem Land gegenüber, das wir, wie wir alle behaupten, so lieben.“²¹

Wirtschaftsziele

21 Piock 2014.

- Bis 2028 soll das BRP von 83%, im österreichweiten Vergleich, auf 103% steigen. In Bezug auf Tirol würde dies einer Position in der oberen Hälfte gleichstehen.

-Die Unterteilung der Sektoren soll sich ändern. Die Ausrichtung zu einer modernen Erwerbsstruktur soll bis 2028 zu einer Neustrukturierung führen: 5-7% Landwirtschaft, 42-44% Sekundärsektor und 51% Tertiärsektor;

-Die Wertschöpfung soll um die Hälfte erhöht werden - innerhalb und außerhalb der Region.

-Die Umstrukturierung muss das Leitbild der nachhaltigen Regionalität miteinbeziehen. Die Ökologie geht gegenüber der Ökonomie vor.

-Die Förderung der Betriebe schränkt sich auf jene Industrieansiedlungen ein, welche dem Leitbild entsprechende Eigenschaften - sauber, nachhaltig und wissensbasiert - aufweisen.

-Es sind Bildungseinrichtungen zu schaffen, die dem Leitbild entsprechen. Als Wirtschaftsraum, der von der Natur lebt, ist eine Fachhochschule für Umwelttechnik und Energietechnik zu errichten.

-Durch Schaffung von qualitativen, wissensbasierten Arbeitsplätzen im Tertiärsektor soll ein Rückgang des Bevölkerungswachstums umgekehrt werden. Vorzeigefirmen sollen Berufe ausweisen, die Frauen ins Arbeitsleben integrieren, um die niedrige Erwerbsquote der weiblichen Bevölkerung zu erhöhen.

-Die Verkehrsinfrastruktur soll entsprechend dem Leitbild modernisiert werden. Lienz muss Anschluss an das internationale Eisenbahnnetz erhalten, um aus Großstädten, wie München, Salzburg und Wien leicht erreichbar werden.²²

22 Vgl. Piock 2013 Entleerungsraum.



B-1 Liebburg 1870er
B-2 Liebburg 1982

Der Hauptplatz von Lienz hat sich im Lauf der Zeit nur geringfügig verändert.

DER SCHAUPLATZ LIENZ

Entwicklung und Stadtlandschaft

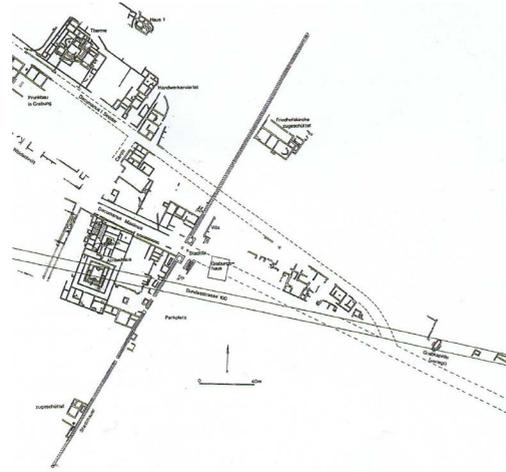
Die Stadt Lienz hat eine lange Geschichte. Das macht sich nicht nur durch die gelebten, Jahrhunderte Jahre alten Traditionen spürbar, sondern es ist auch mit dem Auge erkennbar. Die alten Mauern erzählen Geschichten, das Pflaster ruft den Klang klirrender Metallhufe in die Gedanken und die engen, verwinkelten Gassen trotzen der Geradlinigkeit der Moderne. Das ist ein Erbe, welches erhalten und bewahrt werden muss, um die Persönlichkeit der Stadt nicht zu verändern. Obwohl sich der zugehörige Charakter durch die verschiedenen Epochen weiterentwickelt, ist es notwendig die bestehenden Fragmente nicht zu ignorieren, sondern auf den Wert des Überdauernden hinzuweisen und verkommene Schätze wieder aufzuwerten. Die Kombination von Aufwertung und Betonung der Geschichte mit neuen Interventionen schafft und erneuert nicht nur Identität, sondern baut diese auch auf einen soliden Grundstein.

von Anna Gruber

Schon frühe Funde, zurückreichend bis ins 7. Und 6. Jahrtausend vor Christus, belegen die Belegung der Region. Von Bedeutung ist jedoch die erste Gründung des „Municipium Claudium Aguntum“ um 50 n. Chr., ein politisches und wirtschaftliches Zentrum der Römer in deren Gebiet „Norikum“. Die Siedlung Aguntum entstand am Kreuzungspunkt der Drautalstraße mit der Straße über den Iselsberg nach Norden, einer Straße, die auch eine Verbindung gen Süd-Ost bot. Circa 350 Jahre später wurde die Stadt durch germanische Scharen stark zerstört. Nach der Christianisierung durch die Römer und der darauffolgenden Erklärung Aguntums zum Bischofssitz, zerfällt das Römische Reich. Im 6. Jahrhundert treffen die Bajuwaren vom Pustertal und die Slawen vom Osten in Aguntum aufeinander. Die Slawen konnten in einer Schlacht um 610 n. Chr. die Bajuwaren stoppen, die Stadt wurde aber komplett zerstört. Im 8. Jahrhundert kam das Gebiet zum Herzogtum Bayern. Zur Fügung der Slawen und zum Vorantrieb der Christianisierung, wurde bei Innichen ein Kloster gegründet. Es unterlag der Führung aus dem

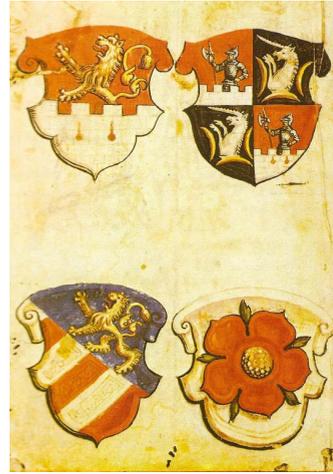
B-3 Aguntum

Lageplan von Aguntum mit dem Verlauf der Bundesstraße



B-4 Wappen

Auf der linken, unteren Seite ist das Wappen des ältesten Lienzer Ratsprotokolls (1572/75) abgebildet. Rechts daneben ist das Wappen der Görzer zu sehen. Später wurden die beiden kombiniert.



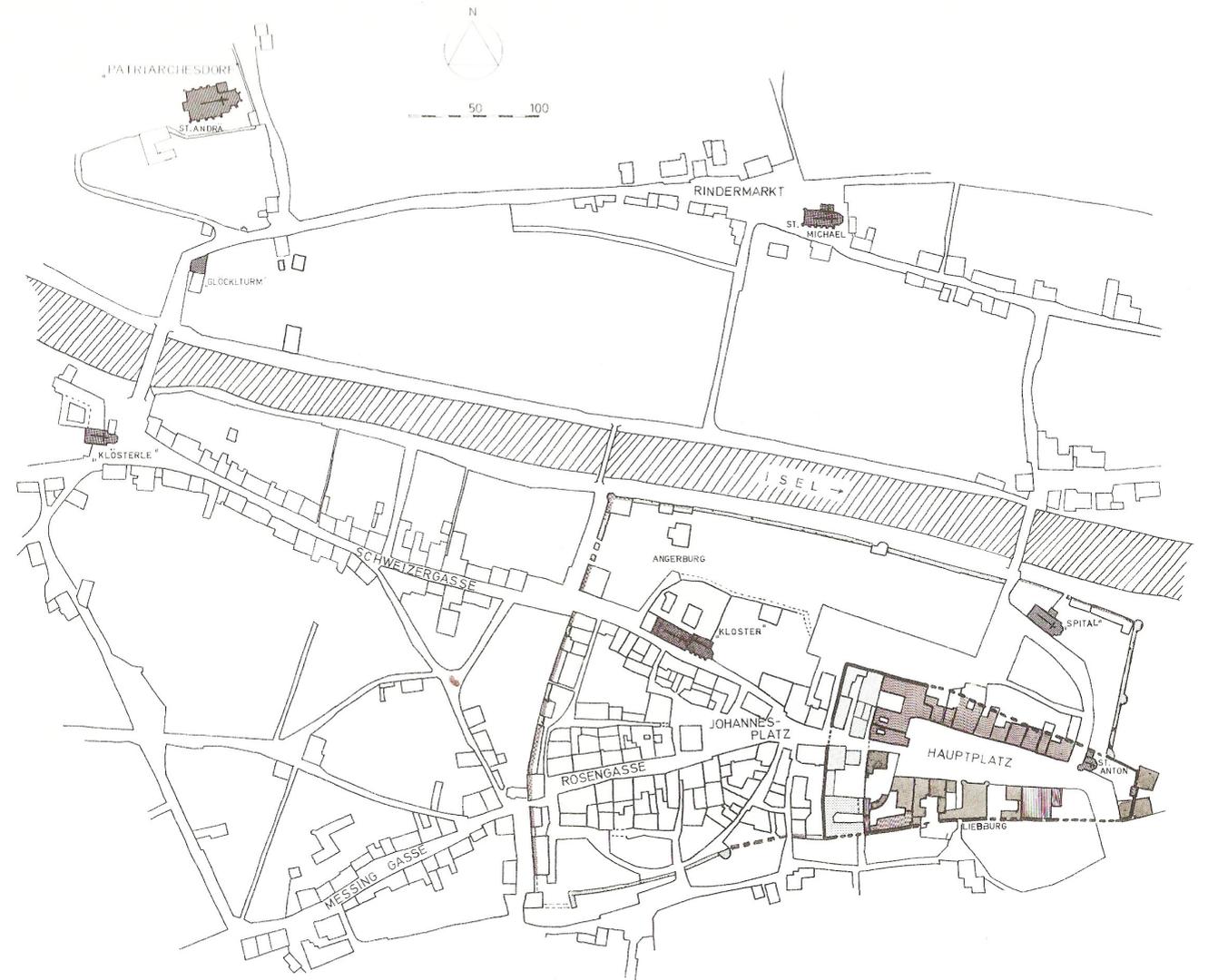
Norden. Karantien, mit der Drau als Grenze zwischen Süd und Nord, unterstand der Führung aus Salzburg und Aquileia. Um den Einfluss von Bayern zu schwächen, wurde Karantien von Kaiser Otto II. zu einem eigenständigen Herzogtum ernannt und in 4 Grafschaften unterteilt. Die Grafen des Lurgaus (Gegend von Anras im Drautal bis Villach) entstammten einem bayrischen Geschlecht. Dieses Geschlecht wurde bekannt als die „Meinhardiner“ und bestimmte jahrhundertlang über die Stadt. Sie erhielten vom Patriarchen aus Aquileia das Gebiet um Görz zu Lehen. Von da an nannten sie sich die Grafen von Görz. Der restliche Teil Tirols, inklusive dem heutigen Südtirol, unterstand den Grafen von Tirol. Im Jahr 1335 übernahmen die Habsburger Kärnten und später Tirol. Die Grafschaft Görz war eine Lücke, die geschlossen werden sollte, deswegen machten sich die Görzer die Habsburger zu Feinden. Vom Süden näherte sich der Feind Venedig, der sich ebenso im Norden breit machen wollte. Lienz wurde zum Sitz der Grafen, da sie sich dort sicher fühlten.¹ Durch die politische Teilung entlang dem Fluss gewann die Ansiedlung im Norden des Lienzer Beckens an Bedeutung. Nahe der heutigen Stadtpfarr-

¹ Vgl. Hofer-Zeni 2005, 7-11.

kirche St. Andrä entstand eine Niederlassung, welche „Patriarchesdorf“ genannt wurde. Dieser Ort, mit einem Versammlungsort und dem Schloss Lienz, welches in der Umgebung der Kirche gestanden haben soll, bildeten den Sitz der Grafen zur geistlichen und weltlichen Verwaltung. Der Name „Lienz“, der um 1000 n. Chr. auftaucht, ist früher datiert als die Bezeichnung „Patriarchesdorf“. Er leitet sich aus dem keltischen „Lonkina“ ab, was so viel wie „bogenförmig gekrümmte Gegend“ bedeuten soll.²

Im 11. Jahrhundert scheint das Tal schon gerodet und das Kultivierungswerk zwischen Isel und Drau vorangetrieben worden zu sein. Gegen Ende des 12. Jahrhunderts wurde an dieser Stelle das „Burgum“ Lienz gegründet. **Mit seiner Form als langgestrecktes Dreieck entspricht es genau dem heutigen Hauptplatz. In der Stadt gab es zwei Tore, eines von geringerer Bedeutung im Osten, das in den Hofgarten führte, sowie eines im Westen, das sogenannte Mittertor.** Im Norden dieser Seite lag auch die gräfliche Burg innerhalb des Burgums. Ein Turm gehörte ebenso zum Rechtsbereich, obwohl er durch die Straße vom Mittertor zum Platz von der eigentlichen

² Vgl. Stadt Lienz 1982, 36-42.



(61) Bauphasen der Stadtentwicklung auf der Grundlage des Häuserbestandes von 1850/60

- Burgum Lienz um 1200
- 1. Stadterweiterung, 1311 bis ca. 1320 von Mauer umgeben
- 2. Stadterweiterung, Ende 15./Anf. 16. Jh. von Ringmauer umgeben

B-5 Stadtentwicklung Lienz

Das Bild zeigt die Entwicklung der Stadt von den Grunmauern Burgum mit den beiden Erweiterungen. Im Norden finden sich die Anbindungen zur Pfarrkirche bzw. zum heutigen Patriarchesdorf und zum Rindermarkt.

B-6 Lienz um 1606

Das Bild zeigt eine Ansicht der Stadt Richtung Süden. Gut zu erkennen sind die Erweiterungen der Burgmauern, sowie der hohe Kirchturm der Johanneskirche, welche später abgebrannt ist.



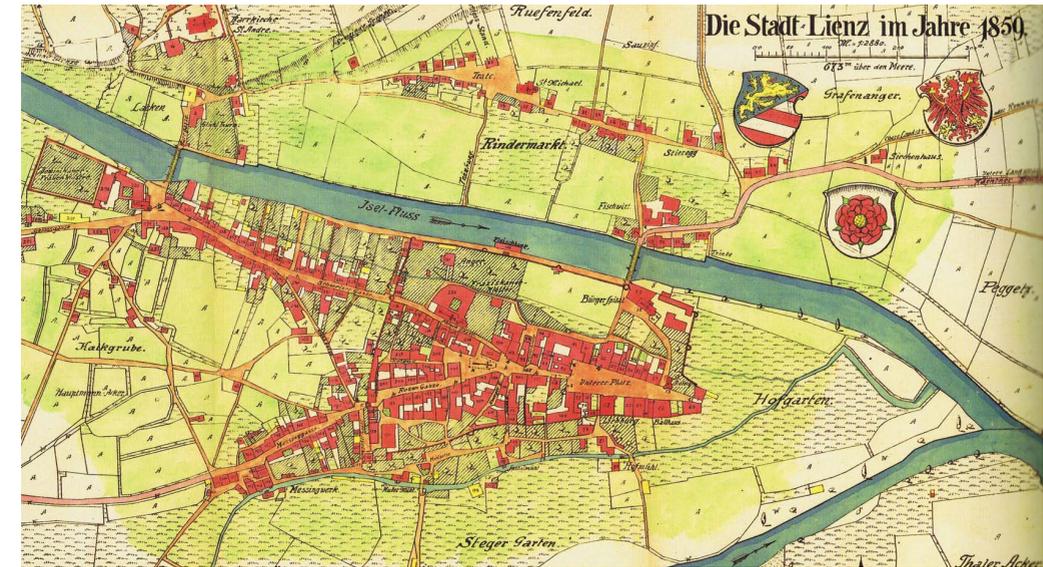
Burg getrennt war. Er wurde im 16. Jahrhundert abgetragen. Aufgrund einiger vom Grundherren verliehener Rechte gewann Burgum, an Bedeutung und bekam bald den Status einer mittelalterlichen Stadt.³ Mit der zentralen Lage bot sich die Anlage als Zentrum der görzischen Beziehungen an. War Burgum zunächst nur eine ritterliche Ansiedlung von 30 Häusern, so erfuhr es um 1315 eine erste Erweiterung gegen Westen. Die Ausdehnung der Stadt belegt eine parallel zur Westseite laufende Grenze mit 30 Meter Abstand, bis zu jener wahrscheinlich der Stadtgraben gelegen haben soll. Die Verbauung vor dem Mittertor fand schon vorher statt. Werkstätten, Läden und Herbergen hatten hier ihren Platz. Die Ausbreitung Richtung Westen nahm immer mehr zu. Vom Johannesplatz mit seiner Kirche, (welche heute nicht mehr existiert), führten Straßenzüge zu den wichtigsten Bezugspunkten, nach Süden zur Wiere, nach Südwesten zum Drauübergang nach Tristach und Amlach, nach Westen Richtung Pustertal und nach Nord-Westen zum Dominikanerkloster und dem Brückenübergang zur Kirche St. Andrä und Patriasdorf.⁴ Die Vorstädte um die Meranergasse und die

³ Vgl. Stadt Lienz 1982, 43-50.

⁴ Vgl. Stadt Lienz 1982, 51-60.

Schweizergasse waren das Produkt eines florierenden Zunftwesens. Es fand ein enormer wirtschaftlicher, kultureller und gesellschaftlicher Aufschwung statt. Die Bürger betrieben Landwirtschaft, führten Handwerksunternehmen, waren Wirte oder Fuhrwerker, zuständig für den Verkehr nach Kärnten und nach Tirol.⁵ 1444 wurde die Stadt von einem Großbrand verunstaltet. Einige der vorher aus Holz errichteten Gebäude wurden nun zum Teil durch Mauerwerk ersetzt. Zum Schutz der neuen Anlagen, dem „oberen Markt“ am Johannesplatz, legte man zu Beginn des 14. Jahrhunderts einen mit Palisaden unterstützten Graben an. Er verlief vom Amlacher Turm an der Ecke von Kreuz- und Mühlgasse, in nördliche Richtung bis zur Isel. Im Süden wurde die Stadt durch den Verlauf der Wiere geschützt, die zum Wäschewaschen und zum Betreiben von Mühlrädern benutzt wurde. Diese floss knapp unterhalb des Amlacher Turmes nach Osten, bis sie in die Isel mündete, die für den Norden einen ebenso natürlichen Schutz vor Feinden darstellte. Zudem floss noch eine zweite Wiere zwischen Burgum und Isel, als paralleles Rinnsal. Sie wurde jedoch im 17. Jahrhundert zugeschüttet. Das Bild von

⁵ Vgl. Ebner 2000, 26.



Lienz wurde früher von einer Vielzahl an Türmen geprägt, von welchen einige eine weite Entfernung zu Burgum aufwiesen und später teilweise in die große Erweiterung der Stadt eingebaut wurden. Die Türme dienten einigen Görzer Geschlechtern als Residenzen. Bis heute hat sich der Name „Glöcklturm“ erhalten. Er geht auf ein Turmgebäude der Familie Glöckl zurück und stand auf der Nordseite der Pfarrbrücke. Diese Brücke gilt als die älteste Verbindung von Burgum mit Patriasdorf. Sie wird erstmals mit 1216 genannt. Bis zum Ende des 13. Jahrhunderts folgte der Bau von zwei weiteren Übergängen: die Spitalsbrücke, mit dem Bau des Stadtspitals und der Kirche, sowie die Schlossbrücke; Nach den erfolgreichen Kämpfen der Görzer gegen den Kaiser stellten die Türken eine ständige Bedrohung dar. Als Schutz entstand der Lienzener Mauerring entlang des Grabens, der bis zu Beginn des 16. Jahrhunderts fertig gestellt wurde.⁶ Von ebenso wichtiger Bedeutung ist der Bau des Schloss Brucks. Es wurde um 1250 als neue Residenz, abschüssig von Lienz und Patriasdorf, für die Grafen errichtet. Bis 1500 blieb es fast durchgehend das Residenzschloss der Grafen, denn nach den Kämpfen im Süden, wollten

⁶ Vgl. Stadt Lienz 1982, 51-60.



B-7 Stadtkarte 1859

Allmählich wurde die Stadt erweitert. Die neuen Ansiedlungen entstanden um den Rindermarkt im Nord-Osten, sowie im Westen entlang der Schweizergasse Richtung Pfarrbrücke. Im Südwesten entwickelte sich die Bebauung entlang der Messinggasse. Den Süden bildete eine lockere Bebauung durch die Mühlen entlang der Drauwiere.

B-8 Lienz um 1861

Der Blick vom Westen Richtung Kärntner Tor lässt auf der rechten Seite das Schloss Bruck erkennen, links auf der Anhöhe zeigt sich Patriasdorf mit der Pfarrbrücke als Anbindung an die Stadt.

B-9 Lienz vom Schlossberg aus, um 1875

Die Aufnahme zeigt die Stadterweiterung gegen Westen (unten), sowie die neuen Gebäude der Bahn im Süden (rechts im Hintergrund).



diese den Einfluss nach Norden geltend machen. Nachdem Lienz räumlich geschlossen, wirtschaftlich kräftiger, verwaltungstechnisch besser organisiert und von weniger Feinden bedroht war, bot es sich optimal dazu an. Das Grundrisschema des Schlosses, mit dem weitgefassten, polygonalen Bering, entsprach den damaligen Dynastieburgen mit dem Streben nach Repräsentation. Zum ältesten Bestand gehörten der Turm, der Bering, der Trakt mit der Kapelle und der Pallas, sowie der Nordwesttrakt. Typisch für diese Zeit ist der doppelgeschossige Sakralraum.⁷ Nahezu jedes Jahrhundert fanden Veränderungen am Schloss statt. Seine Blütezeit hatte es in der Zeit der Herrschaft von Paola Gonzaga aus Mantua und Graf Leonhard.⁸ Mit dem Ableben dieses Grafen im Jahr 1500, starb das Geschlecht der Görzer aus. Das zugehörige Territorium gab es nicht mehr und Lienz verlor die zentrale Position einer Residenzstadt. Die Region fiel in den Besitz der Habsburger. Damit schloss sich endlich deren Reichslücke zwischen Kärnten und Tirol. König Maximilian I., der Landesfürst für diese beiden Regionen war, vereinigte Lienz, entgegen den erhobenen Ansprüchen der Kärntner,

⁷ Vgl. Stadt Lienz 1982, 61-68.

⁸ Vgl. Pizzinini 2005, 56-63.

mit Tirol. Die Kärntner plädierten auf eine ehemalige Zugehörigkeit zum Lurngau. Das Volk aus Lienz tendierte jedoch auch nach Tirol, da das Pustertal politisch, wirtschaftlich und kulturell nach Westen ausgerichtet war und Brixen als Bischofsstadt ein geistiges und kulturelles Zentrum darstellte.⁹ Nachdem Maximilians Machthandlungen die Geldmittel verschlungen hatten, verkaufte er die Herrschaft über Lienz an Michael, Freiherrn von Wolkenstein und Rodeneck. Dessen Bruder war bereits in Besitz von Schloss und Herrschaft Rodeneck am anderen Ende des Pustertales. Einige Generationen herrschten sie über das Schloss Bruck, bis ein solches residieren als nicht mehr zeitgemäß galt. So entstand die „Liebburg“ am Hauptplatz, als Ansitz in der Stadt. 1608 wurde sie vervollständigt. 1630 musste aus wirtschaftlichen Gründen die Herrschaft über Lienz den Landesfürsten zurückgegeben werden. Der Ruin der Wolkensteiner resultierte aus der materiellen Schädigung, die die Familie durch den Großbrand 1609 miterleben musste.¹⁰ 1653 wurde die Stadt Lienz unter die Grundherrschaft des adeligen Damenstiftes zu Hall in Tirol bestellt, bis dieses durch den Kaiser

⁹ Vgl. Stadt Lienz 1982, 123-128.

¹⁰ Vgl. Stadt Lienz 1982, 129-135.

B-10 Lienz gegen Osten um 1890



Josef II. im Jahre 1783 aufgelöst wurde. In Folge unterstand Lienz wieder habsburgerisch-landesherrlicher Verwaltung und sank in seiner Bedeutung zum Provinzstädtchen herab. Die Landwirtschaft, die Produktion von Messing in der Messinggasse (welche gegründet von den Wolkensteinern in Lienz florierte), das Fuhr- und Saumgewerbe wurden wieder wichtige Erwerbsquellen. Auch von Napoleon wurde Lienz nicht verschont. Das östliche Pustertal wurde abgeschlagen, gelang unter französische Besatzung und kam erst 1813 wieder zu Österreich. Nach verwaltungstechnischen Änderungen und wirtschafts- bzw. gesellschaftspolitischen Maßnahmen erlebte Lienz einen Aufschwung. Dieser brachte die Gründung der Bezirkshauptmannschaft 1868 und nachher die Eröffnung der Südbahn 1871, welche den Fremdenverkehr aufgenommen ließ, mit sich. Etwas später erfolgte der Bau der Großglockner-Hochalpenstraße.¹¹ 1806 wurde Tirol zu Bayern geschlagen und nach dem Aufstand 1809 in drei Staaten aufgeteilt. Nachdem Osttirol unter französischer Besatzung war, kam es erst später wieder zu Österreich. Südtirol wurde nach dem 1. Weltkrieg an Italien abgetreten. 1938 kam Lienz zu Kärnten, um

¹¹ Vgl. Ebner 2000, 26-29.

nach dem 2. Weltkrieg wieder zu Tirol zurückzukehren.¹² Trotz der Finanzkrise, wurden in der Zwischenkriegszeit einige neue Gebäude, wie das Krankenhaus und die Sparkasse, verwirklicht.¹³ Eine Bahnverbindung Lienz-Windisch Matrei stand ebenso zur Debatte, wurde aber abgelehnt.¹⁴ In der Nachkriegszeit wuchs die Bevölkerung innerhalb von 25 Jahren auf das Doppelte. Es entstand enormer Wohnungsbedarf. In der Stadt selbst wurde der Südtiroler Platz errichtet. Die Stadt dehnte sich aus und ein Ausbau des Straßennetzes war unerlässlich. Eine Verbindung der Pfarrbrücke gen Osten, zur Kärntner Straße, verringerte den Verkehr in der Schweizergasse. Die Tiroler Straße wurde 1963 dem Verkehr übergeben. Sie war ein Projekt der Stadt und galt ursprünglich als Entlastungsstraße. In diesem Zuge wurde auch die Drauwiere zugeschüttet und damit viele wirtschaftliche Betriebe geschlossen. An deren Stelle kamen Parkanlagen für Kraftfahrzeuge. Der Bau der Tiroler Straße erwies sich als Segen, spätestens nach der Eröffnung der Felbertauernstraße 1967, die die Stadt

¹² Vgl. Hofer-Zeni 2005, 7-11.

¹³ Vgl. Ebner 2000, 26-29.

¹⁴ Vgl. Stadt Lienz 1982, 340.

B-11 Johannesplatz 1922

Das Bild zeigt den Blick Richtung Osten, zum Hauptplatz, durch das ursprüngliche Mittertor



für den Durchzugsverkehr öffnete und freigab.¹⁵ Die Entwicklung der Stadt lässt sich noch ausweiten. Für diese Arbeit genügt jedoch dieser Auszug, der zeigt, dass sich Lienz im Laufe der Jahrhunderte unter dem Einfluss von unterschiedlichen Machtstrukturen stetig gewandelt hat. Es ist unumstritten, dass es zwei Blütezeiten gab, in denen Lienz eine wesentliche wirtschaftliche Rolle spielte. Zum einen war es die Zeit um Graf Leonhard, als Zentrum von Görz und zum anderen die Periode um den Bau der Bahn (wird im folgenden Kapitel genauer bearbeitet). Für das heutige Stadtbild ist jedoch die Entwicklung der Stadt im Mittelalter maßgebend, da während dieser Zeit der Grundstein für die Lienz in seiner heutigen Form gelegt wurde. Es lässt sich auch erkennen, dass Lienz und dessen Wirtschaft, vor allem von den territorialen Änderungen beeinflusst wurde. Die jetzige Position an der Peripherie des Landes Tirol ist eine derartige Isolation und bietet Gelegenheit eine eigenständige Entwicklung zu forcieren, um über die Bekanntheit als Schulstadt und Ort der Kunst, Kultur, des Handels und der Industrie hinauszuwachsen.¹⁶

¹⁵ Vgl. Stadt Lienz 1982, 507-510.

¹⁶ Vgl. Ebner 2000, 29.



B-1 Heizhaus Lienz mit Lokomotiven

DIE GESCHICHTE DER SÜDBAHN

Osttirol war nicht immer eine Randerscheinung. Besondere Bedeutung kam Lienz mit dem Bau einer Ost-West-Verkehrsverbindung für das Kronland zu, als Venetien an Italien verloren ging. Eine Schienenverbindung von Marburg nach Franzensfeste brachte wirtschaftlichen Aufschwung nach Osttirol, da die Station Lienz eine für den Krieg strategische Position darstellte. Die Stadt begann mit dem Bau der Schiene zu florieren. Zu dieser Zeit entstand auch der Tourismus, entlang der Bahn wurden die ersten Grand Hotels errichtet und man hat begonnen, die Region zu bewerben. Die Kriege und die damit nachfolgenden Veränderungen der politischen Länderaufteilung verlangsamten schlussendlich den Aufschwung. Die ursprünglich viel bereiste und benutzte, spektakuläre Strecke von Lienz, durch Südtirol, bis zum Brenner ist heute ein Nebenverbindung und damit Brennpunkt politischer Fragen. Die hohen Erhaltungskosten stehen der identitätsstiftenden Komponente eines geschichtlichen Erbes und der, mit seiner Bundeshauptstadt vernabelten,

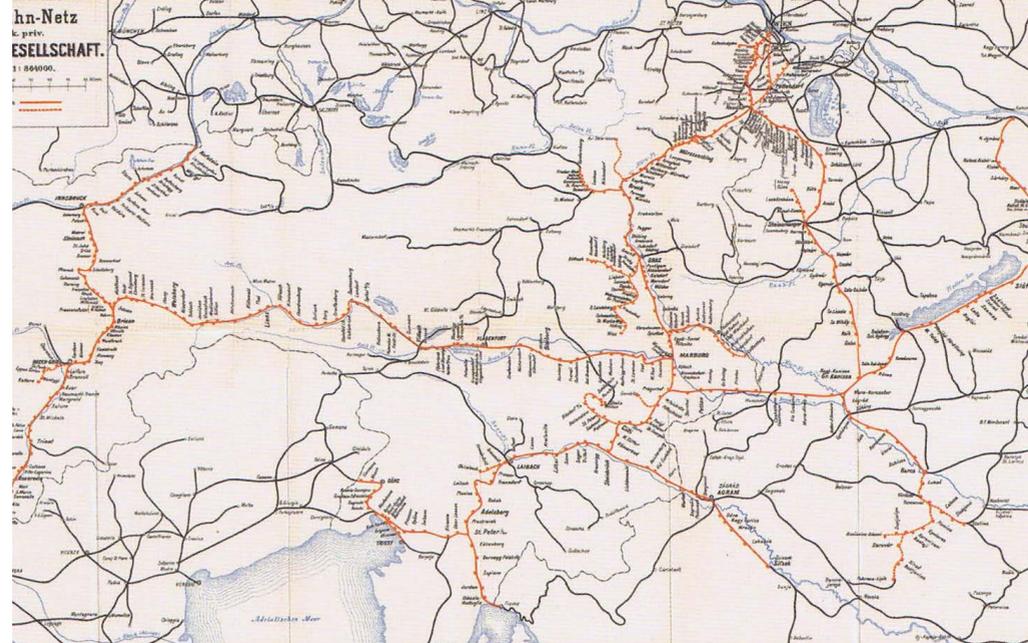
Wirtschaft von Lienz gegenüber. Seit einigen Jahren wird nun alles daran gesetzt die Menschen wieder dazu zu bewegen, mit der Bahn zu fahren, die Angebote attraktiver gestalten zu können und die Stadt zu bewerben, um die Schiene nicht gemeinsam mit dem Anschluss an die Zukunft verabschieden zu müssen.



B-2 Südbahn Gesellschaft

B-3 Karte der Südbahn Gesellschaft

Auf dieser Karte sind die Verbindungen von Wien nach Maribor und nach Triest, sowie die Brennerbahn von Franzensfeste nach Innsbruck gut erkennbar. Das Stück von Maribor über Lienz nach Franzensfeste ergänzte eine fehlende Ost-West Verbindung.



von Anna Gruber

Im Kaisertum der Habsburger kamen im frühen 19. Jahrhundert in Österreich die ersten Ideen von überregionalen Eisenbahnen auf. Die Bahnen wurden in dieser Zeit durch Bank- und Handelshäuser finanziert. Demnach bestand das Interesse vor allem in der Verbindung der Städte, in denen Handel eine Bedeutung hatte. Der Staat wollte aber vielmehr das gesamte Land mit einem Schienennetz überziehen. So kam die Bahn in den Besitz privater Eisenbahngesellschaften. Die erste Linie, wurde zuzüglich der Wasserstraße der Donau, als Nord-Süd Verbindung von Wien über den Semmering nach Triest, errichtet. Es folgten Anbindungen von Wien nach Sachsen, nach Budapest, nach Salzburg und Bayern. Im Westen gab es die Nord-Süd „Brennerbahn“ von Innsbruck über Franzensfeste nach Verona. Nach dem preußisch-österreichischen Krieg 1866 und der Abtretung Venetiens an Italien, war die Eisenbahnverbindung zwischen Südbahn (Wien-Triest-Budapest) und Brennerbahn abgeschnitten. Eine innerösterreichische Verbindung wurde notwendig. So kam es 1864 zum Bau der Bahnstrecke von Marburg über Klagenfurt nach

Villach. In diesem Zusammenhang bestand, aus militärischen und handelstechnischen Gründen, der Wunsch zur Anknüpfung an die Brennerbahn, mittels einer Verbindung von Villach nach Franzensfeste. Am 20. November 1871 erfolgte die Inbetriebnahme der 210 km langen „Pustertalbahn“ von Villach über Lienz nach Franzensfeste. Der Bau unterlag dem Direktor und Architekten der Südbahn Gesellschaft, Wilhelm Flattich, dem bedeutendsten Bahn-Architekten der Donaumonarchie, auf welchen ebenso der Bau des Wiener Südbahnhofs zurückzuführen ist. So erhielten sämtliche Hochbauten der Bahn ein einheitliches Erscheinungsbild, erkennbar unter anderem, durch das Einsetzen von unverputzten Ziegelwänden. Die bis heute verbliebenen Gebäude, stehen unter Schutz.¹ Der Bau beschäftigte viele Leute. Täglich sollen circa 100 Arbeiter, 280 Techniker, 58 Pferde und 500 Karren beschäftigt gewesen sein. Besonders zu der Strecke Olang-Welsberg, im heutigen Südtirol, kamen viele italienischsprachige Trentiner, um Arbeit zu finden.² Die Schließung vieler Betriebe, welche in Verbindung mit den bis dato vielgenutzten Fuhrwerken standen, ist eine negative

1 Vgl. Kofler 2013, 28-37.
2 Vgl. Kofler 2013, 42.

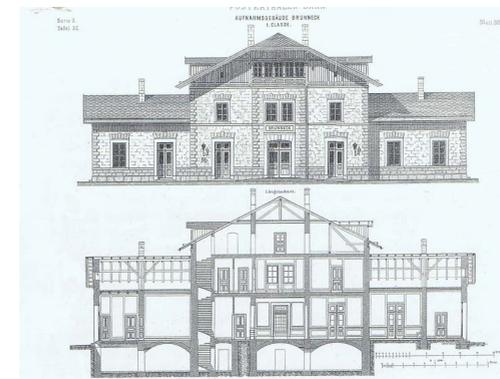


B-4 Gustav Wilhelm Flattich

Architekt der Südbahn Gesellschaft

B-5 Bahngebäude

Die Gebäude der Südbahn wurden in einem einheitlichen Design entworfen.



Folge des Bahnbaus, die nicht vergessen werden darf. Über Nacht waren hunderte Schmiede, Sattler, Wagner und Gastwirte an den Straßen arbeitslos. Diese Menschen fanden zum Teil bei den geplanten Straßenarbeiten der Strecke Lienz-Matrei Arbeit.³

Die Bevölkerung fand vor allem Begeisterung für die „Gebirgsbahn“, den Teilabschnitt von Lienz nach Franzensfeste. Diese Auszeichnung stand für enorme Steigung, kleine Kurvenwinkel und die Überwindung der 1.210 Höhenmeter.⁴ Nicht zuletzt gab es auf der Strecke fünf Tunnel und sechzehn Gitterbrücken. Der Teil von Lienz nach Villach wurde hingegen als „Talbahn“ abgetan.⁵

Obwohl man sich erst an den schrillen Pfiff der Pfeife und an den Geruch der Steinkohle, den Rauch und Dampf gewöhnen musste, verband man mit der Bahn die Anbindung nach „Draußen“ und den Austausch mit vielen „Fremden“. Die Schiene galt als Tor zur Welt.⁶

3 Vgl. Kofler 2013, 84.
4 Vgl. Kofler 2013, 32.
5 Vgl. Kofler 2005, 83.
6 Vgl. Kofler 2013, 40f.



B-6 Corporate Design

Das Design definierte auch Farben und Materialien.

„Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur gehoben und verbreitet.“⁷

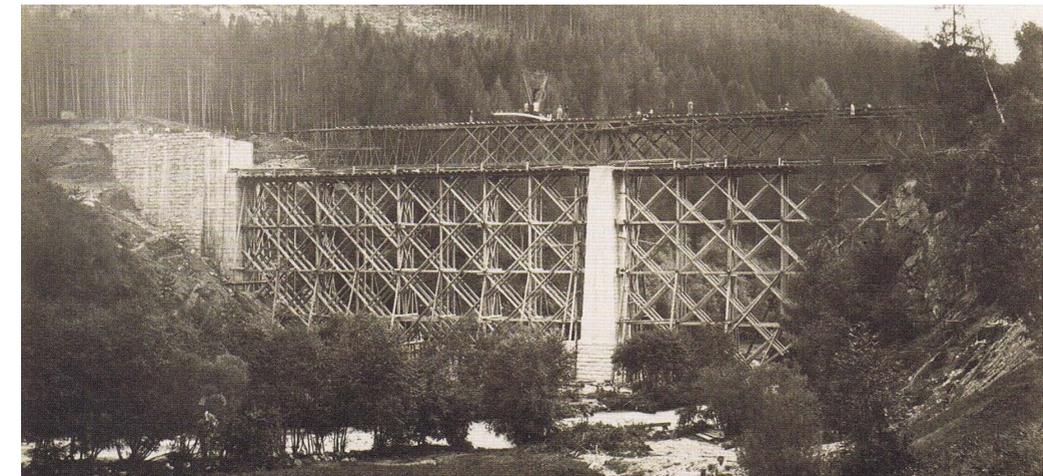
7 Kofler 2013, 33.

B-7 Bahn durch Lienz

Die Karte von 1816 zeigt Lienz mit dem Verlauf der Südbahnverbindung.

B-8 Lienz gegen Spitzkofel, um 1895

Die Ansicht zeigt einen Blick über den Rindermarkt Richtung Süd-Westen. Im Hintergrund ist mittig des Bildes der Verlauf der Geleise parallel zur Drau zu entdecken.



B-9 Eisenbahnbrücke bei Percha

Die Gebirgsbahn der Strecke Lienz-Franzensfeste umfasste fünf Tunnels und sechzehn Gitterbrücken.



In Lienz wurde die Eröffnung der Bahn gebührend gefeiert. Rund 300 Gäste kamen aus Kärnten und wurden mit einem Banner mit der Inschrift „Willkommen, liebe Brüder!“ begrüßt. Die offizielle Vertretung Tirols bestand aus 8 Personen aus Lienz und 4 Personen aus Bruneck. Den Beginn der Feier stellte die Ankunft des Festzuges dar. Anschließend wurde in den Gasthöfen gesungen, getanzt und gespielt. Der „Pustertaler Bote“, ein Lokalblatt, fasste jene Nacht so zusammen:⁸

„Es war fast ein Traum, denn die wenigen Stunden boten so viel Genuß [!], daß [!] man kaum das Gehörte und Gesehene geordnet zur Erinnerung in sich aufnehmen konnte.“⁹

Die Feier fiel dagegen in Bruneck recht klein aus, nachdem die Südbahn Gesellschaft den Vertretern der Handelskammern Bozen und Innsbruck keinen Zug überlies. Die Gesellschaft hatte jegliche Feierlichkeiten abgelehnt. Stattdessen spendete sie eine hohe Summe Geld an die Armen und sorgte sich um das Wohlbefinden der Fahrgäste im eiskalten Dezember 1872.

In den ersten Jahren verkehrten täglich drei Zugpaare zwischen Lienz und Franzensfeste. Die Fahrzeit betrug 4 Stunden mit dem Eilzug und 8 Stunden mit dem Personenzug. Innsbruck konnte ab nun über Nacht erreicht werden. Extra ausgewiesene Direktzüge Wien-Marburg-Lienz und Budapest-Lienz weisen auf die Bedeutung der Dolomitenstadt hin.¹⁰ Die Strecke von Franzensfeste nach Wien betrug nur 24 ½ Stunden.¹¹ Während der Staat ein gutes Verkehrskonzept anvisierte, hoffte das Volk von Lienz auf Urlauber, denen man das Pustertal mit seiner Landschaft und dem Gebirge anpreisen konnte.¹² Die Strecke passierte immerhin die attraktiven Dolomiten, welche kurz zuvor für den Alpinismus erschlossen worden sind.¹³ Der gewünschte wirtschaftliche Aufschwung trat ein. Durch die Errichtung des Bahnhofs, dem dazugehörigen Gelände und der Bahntrasse stieg die Bevölkerungszahl explosiv und es kam zur Stadterweiterung.¹⁴ Eine Vielzahl von Eisenbahnern siedelte sich in Lienz an und brachte so

⁸ Vgl. Stadt Lienz 1982, 323.

⁹ Stadt Lienz 1982, 323.

¹⁰ Vgl. Kofler 2005, 83f.

¹¹ Vgl. Kofler 2013, 43.

¹² Vgl. Stadt Lienz 1982, 324.

¹³ Vgl. Kofler 2013, 34.

¹⁴ Vgl. Kofler 2013, 46.

B-10 Grafik eines Fahrplans

Diagramme wie diese dokumentierten Abfahrtszeiten, Umsteigemöglichkeiten und Ankunftszeiten. Die schrägen Linien symbolisieren den Zeit-Wegverlauf einer Verbindung.



B-11 Werbeplakat

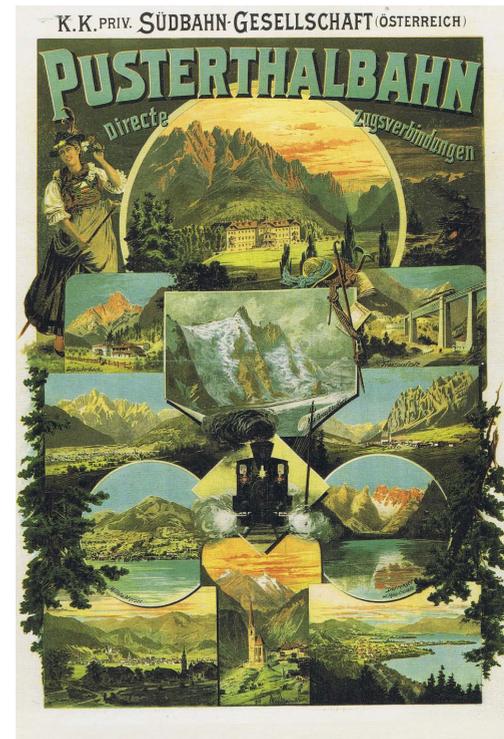
Mit solchen Plakaten wurde versucht internationales Publikum anzulocken.

zial-demokratisches Gedankengut in das bäuerlich-katholisch, konservative Milieu. Bis zum 1. Weltkrieg sollen sich an die 800 Angestellten mit deren Familien niedergelassen haben.¹⁵ Die Südbahn Gesellschaft errichtete für sie 48 Wohnungen in 4 Blöcken neben dem Lienzer Gasthof „Zum goldenen Fisch“. Dies waren die ersten größeren Gebäude in diesem Gebiet.¹⁶ Auch die Bevölkerung sollte Recht behalten, denn mit dem Dampfross kam der Tourismus. Der Verkehr mit der Bahn war wesentlich günstiger und bequemer als mit dem Fuhrwerk. Ein starker Aufwind kam durch die Alpinisten des 1862 gegründeten Alpenvereins, sowie den „Sommerfrischlern“ aus Wien und Triest. Doch die Lienzer Bevölkerung war auf den „Massentourismus“ nicht vorbereitet¹⁷ und musste in die Rolle des Gastgebers erst noch hineinwachsen. Die Infrastruktur ließ noch zu wünschen übrig. Die Touristen fanden keine Fahrgelegenheiten, konnten nicht zu jeder Zeit speisen und die Stadt, als „Hauptstadt“ von so vielen Tälern, erschien ziemlich klein und zurückgeblieben. Es wurde eigentlich nicht viel geboten. Daraufhin wurde 1874 die „Stadtver-

¹⁵ Vgl. Kofler 2005, 85.

¹⁶ Vgl. Kofler 2013, 51.

¹⁷ Vgl. Kofler 2013, 46.



B-12 Grand Hotel Toblach

Dieses Foto von 1880 zeigt eines der bekannten Grand Hotels entlang der Südbahn Strecke.

schönerungs-Gesellschaft“ gegründet, welche dafür verantwortlich war, Bäume zu pflanzen, Spazierwege, Alleen und ganze Anlagen, wie z.B. den Draupark, anzulegen sowie für ausreichend Sitzgelegenheiten zu sorgen.

1876 wurde die Stadt als freundlicher Ort, mit einer prachtvollen Umgebung, bezeichnet, in der man durchaus länger residieren konnte. Jedoch konnten die Züge und die Gasthäuser nicht allen Menschen Platz bieten. So kam es, dass nur wenige Touristen den längeren Aufenthalt in Kauf nahmen.¹⁸ Lienz wurde zum Umsteigeort in die Stellwägen nach Huben und Matrei, zu Sommerfrischeorten und Bergsteigerzentren.¹⁹ Zu dieser Zeit kam das Bewerben der Stadt und ihren Attraktionen auf. 1890 gab es schon 61 verzeichnete Bergführer zum Bezirk Lienz. Die Zugkraft der Berge machte einige Defizite wieder wett.²⁰ Die Bezeichnung „Lienzer Dolomiten“ wurde durch den Engländer Churchill geprägt und bekannt und galt von da an als Aushänger für die Stadt Lienz.²¹ Die Herausgabe ei-

¹⁸ Vgl. Stadt Lienz 1982, 329f.

¹⁹ Vgl. Kofler 2013, 80.

²⁰ Vgl. Kofler 2013, 83.

²¹ Vgl. Stadt Lienz 1982, 329.

nes Prospektes, eine Restauration am Tristacher See, die Eröffnung einer öffentlichen Badeanstalt und die Anfertigung und Verbreitung von Fotografien, sowie die Umgestaltung von Fahrpreisen wurden vorgeschlagen und einiges davon wurde verwirklicht. Man erkannte, dass für einen steten Touristenstrom auch ständig etwas getan werden muss.²² 1889 wurde in Brixen ein eigener Fremdenverkehrsverein für Deutsch-Südtirol und Osttirol gegründet, auf welchen einige Lokalzeitungen zurückzuführen sind.²³ Unter dessen Leiter entstand die Idee vom Bau der „Felbertauern-Bahn“, von Lienz nach Matrei. Man dachte an eine Verbindung mit dem Norden als günstigste Strecke von Triest nach München. Dieser Plan blieb wegen der Realisierung einer anderen Verbindung sowie dem Bauvorhaben der Felbertauernstraße, nur beim Projektstatus. Stattdessen wurden Autobuslinien Lienz-Windisch-Matrei und Lienz-Heiligenblut, zur Anbindung an den höchsten Berg Österreichs, eingerichtet.²⁴

Besonders bekannt waren das Angebot und das überdurchschnittliche Niveau der Gaststätten in

²² Vgl. Kofler 2013, 34.

²³ Vgl. Kofler 2013, 47.

²⁴ Vgl. Kofler 2013, 50.

Toblach, nicht zuletzt durch den Bau des ersten Grand Hotels der Südbahn, das ein luxuriöses Publikum anzog. Es war das erste Alpenhotel der Habsburger Monarchie.²⁵ Dort wurden die Gäste von Kellnern, in Frack und Krawatte gekleidet, erwartet. Das kam nicht gut an, da die Auswärtigen die Kultur des Ortes erleben wollten. Man empfand eine solche Anpassung als unpassend. Die Tiroler Eigenart galt als Erlebnis. Diesem Hotel folgten eine Reihe ähnlicher Bauten entlang der ganzen Strecke.²⁶ Diese Grand Hotellerie fand durch die Kombination mit der traditionsreichen Badekultur großen Anklang. So entstanden bis ins 19. Jahrhundert im Pustertal dreißig dieser Hotelbauten. Den Aufschwung, den die Bahn mit sich brachte, konnte auch ein Hochwasser im Herbst 1882, welches viele Teile der Bahn zerstörte, und den Verkehr für ein halbes Jahr ausfallen ließ, nicht eindämmen.²⁷ Obwohl die Südbahn den Schwerpunkt auf den Reiseverkehr gesetzt hatte, wuchs auch der Güterverkehr von Holz, Kohle, Getreide und Vieh stetig. Billige Importe aus dem Ausland, wurden zur Konkurrenz für die heimischen

²⁵ Vgl. Kofler 2013, 34.

²⁶ Vgl. Kofler 2013, 80f.

²⁷ Vgl. Kofler 2013, 43.

Bauern und brachte den Niedergang zahlloser Einzelunternehmer mit sich.²⁸

²⁸ Vgl. Kofler 2013, 46.



B-13 Chaotischer Rücktransport

Zu Kriegsende, im November 1918, wurden die Soldaten ostwärts, durch das Pustertal, nach Hause gebracht.

Die Bahn und der Krieg

von Anna Gruber

Der Beginn des Ersten Weltkriegs im Sommer 1914 hatte verheerende Auswirkungen auf den Fremdenverkehr in der Hauptsaison. Die Pustertalbahn wurde der zentrale Transportweg für Kriegsmaterial. Es kam zu einer Kriegsfahrordnung. Im Herbst desselben Jahres kehrten die ersten Verwundeten mit den Zügen zurück. Mit dem Kriegseintritt Italiens im Mai 1915, wurde Tirol zum Kriegsgebiet. Zum um Zug erweiterte man die Bahnanlagen in den Stationen, Schuppen und Lagerstätten wurden errichtet. In Toblach verlegte man Teile der Geleise, um sie aus der Schusslinie des Feindes zu bekommen. Die Grand Hotels mussten als Lazarette umfunktioniert werden. Der Krieg hatte große Auswirkungen auf die Auslastung der Bahn. Es wurden um 50% mehr Personen und um 40% mehr Güter transportiert. Da die Bahn große, strategische Bedeutung hatte, wurde sie zum Ziel für die Luftwaffe. Nach bereits vorangegangenen Angriffen, beschoss die italienische „Tricolore“ im September 1918 den Lienzener Bahnhof und zerstörte außerdem einige Gleise und Waggons. Eine Person kam ums Leben. Das Ende des Krie-

ges brachte chaotische Zustände für Lienz, denn hunderttausende Soldaten mussten zurück und weiter transportiert werden.²⁹ Nach dem Ende des 1. Weltkrieges, dem Friedensvertrag von St. Germain und den damit verbundenen neuen Grenzziehungen, wurde auch das Netz der Südbahn-Gesellschaft unter den jeweiligen Staaten aufgeteilt. Die österreichischen Strecken übernahmen ab 1924 erstmals die neu gegründeten Österreichischen Bundesbahnen.³⁰ Die einst so wichtige Pustertalbahn, war nun nur mehr ein minder bedeutungsvolles Glied der Verbindung zwischen Ost- und Nordtirol. Die meisten Zugverbindungen gab es nicht mehr. Zusätzlich erschwerten die Pass- und Zollkontrollen an der Grenze zu Italien den Verkehr, wenn er nicht komplett unterbunden wurde, sodass viele die Verbindung über Spittal und die Tauernbahn vorzogen.³¹ Auch der Bau der Felbertauernstraße wurde vertagt, denn man zog jenen der Großglockner-Hochalpenstraße vor.

Während des 2. Weltkrieges und der Zeit, als Lienz zum „Gau Kärnten“ gehörte, kam es 1942

²⁹ Vgl. Kofler 2013, 52-54.

³⁰ Vgl. Kofler 2013, 36.

³¹ Vgl. Kofler 2013, 55f.



zu einem schweren Eisenbahnunglück bei Lengberg, nachdem nach schweren Regenfällen der Bahndamm durch den Überlauf der Drau komplett unterspült wurde. Die Bahn stand 30 Tage still. 21 Personen starben und zahlreiche wurden verletzt.

Aufgrund des Einmarschs der Deutschen Wehrmacht in Italien, wurden das Puster- und das Drautal fast wieder vereint. Die Linie nach Franzensfeste als Anbindung an den Brenner und damit sämtliche Anlagen und Bahnhöfe wurden strategisch wichtig für den Krieg und stellten wiederum ein Ziel für die angloamerikanische Luftwaffe dar. Der Lienzer Bahnhof kam unter einem dieser Angriffe im April 1945 komplett zum Erliegen. Nach dem Krieg kam der Wunsch auf, Osttirol wieder an Tirol anzugliedern, was 1947 vollzogen wurde. Infolge des Gruber-de-Gasperi-Abkommens durften die Züge für den freien Güter- und Personenverkehr wieder zwischen Nord- und Osttirol verkehren. Ein Eisenbahndurchfahrtsabkommen ermöglichte nach 30 Jahren, mittels Korridorzug, erstmals die Verbindung Lienz-Innsbruck. Ein Aus- und Einstieg in Südtirol war untersagt und man hatte einen Pass mitzunehmen. Obwohl die Fahrt mit einigen Strapazen verbunden war, stiftete der Korridorzug wieder Identität für das lang-

abgespaltene Osttirol. Die Aufrechterhaltung des Dampflokbetriebes, anstatt der Verwendung von modernen Elektroloks auf der Südtiroler Seite und die Auflösung der Linie von Franzensfeste nach Wien, zeigten hingegen die wirkliche Bedeutungslosigkeit auf. Die isolierte Lage und eine Wasserkatastrophe 1965/66 führten erneut zu einer langsamen Entwicklung. Erst 1984 beschlossen die ÖBB und die Italienischen Bundesbahnen die Elektrifizierung der Bahn, was einem Neubau gleichkam.³²

Die Pustertalbahn steht seit Jahren im Zentrum von Diskussionen. Dem Interesse der österreichischen Bundesbahnen, einer guten Anbindung Osttirols an Nordtirol, stand die hohe Gebühr für die Nutzung der italienischen Schienen gegenüber. Damals gab es schon die Überlegungen, die Bahn komplett aufzulösen und stattdessen Busse über den Felbertauern einzurichten. Schlussendlich einigte man sich auf die Öffnung der Korridorbahn, was einen Ein- und Ausstieg in Südtirol erlaubte. Italien setzte damit die Achssteuer herunter. Auch der Wegfall der Grenzen, durch das Schengen Abkommen 1998, schaffte Vereinfachung. Ein Vertrag sicherte die Verbindungen

³² Vgl. Kofler 2005, 86-90.



*„Osttirol darf kein Bezirk zweiter Klasse werden:
Die Zug-Direktverbindung Lienz-Innsbruck muss
erhalten bleiben“¹,
plädierte die Opposition am Sonderlandtag.*

¹ Opposition Tiroler Landesregierung, zit.n. ECHO Zeitschriften- und Verlags GmbH 2013 Nirgendwo.



DER DREHPUNKT BAHNHOF LIENZ

Durch die Zeit in beharrlicher Kommunikation mit der Stadt

Seit dem 14. Dezember 2014 findet man auf dem neuen Fahrplan des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) 33 Verbindungen täglich zwischen Innsbruck und Lienz. Dabei kann man in Richtung Landeshauptstadt aus sieben Zügen mit Umsteigen in Franzensfeste (Fahrzeit 3.43 Stunden), vier Direktbus-Verbindungen über Südtirol (Fahrzeit 2.5 Stunden) oder sechs Kombinationen aus Bus und Bahn über Kitzbühel (Fahrzeit 3.10 bis 3.30 Stunden) wählen². Zurück nach Lienz ist das Angebot ungefähr gleich, doch durch den Einsatz der FLIRT-Züge besteht nun ab Franzensfeste zusätzlich die Möglichkeit die kleine Bezirkshauptstadt im Stundentakt anzufahren³. Am Bahnhof Lienz gibt es werktags stündlich einen Anschluss nach Spittal. Eine Reise über die Staatsgrenze hinaus funktioniert seither mit einem Ticket zum Einheitspreis, egal ob man den Schein auf der österreichischen oder ita-

² Vgl. New Media Online GmbH 2014 Haltestelle.

³ Vgl. Mühlburger 2014 VVT-Fahrplan.

lienischen Seite löst⁴. Diese Änderungen sind das aktuelle Ergebnis einer heftigen „Sonderlandtagsdebatte“ im August 2013, die letztlich die Einstellung des direkten Korridorzuges von Ost- nach Nordtirol nach sich gezogen hatte⁵. Der Bahnhof Lienz steht damit als ein Beispiel Tirols unerwartet im Mittelpunkt einer politischen Diskussion, die sich mit der peripheren Region und ihrem Wert beschäftigt⁶. Aus unserer Sicht ergeben sich daraus zwei grundsätzliche Fragen: Was bedeutet Anbindung für den entlegenen Bezirk Lienz wirklich? Und wie sollten die Verbindungen am Bahnhof Lienz als der Verkehrsknotenpunkt überhaupt in Zukunft aussehen? Um eine Antwort darauf zu finden, werfen wir einen kurzen Blick quer durch die Historie des Bahnhofs Lienz bis in die Gegenwart und ein kleines Stück darüber hinaus.

⁴ Vgl. New Media Online GmbH 2014 Haltestelle.

⁵ Vgl. Egger 2014 Felipe.

⁶ Vgl. ECHO Zeitschriften- und Verlags GmbH 2013 Nirgendwo.

B-2 Das Heizhaus

Diese Aufnahme aus dem Jahr 1870 zeigt gut die weite und freie Landschaft in Richtung Pustertal. Heute ist dieser Blick versperrt durch die intensive Uferbepflanzung entlang der Drau. Im Vordergrund ein Teil der Lokomotive Remise kurz nach Fertigstellung.



von Sabrina Lazzeri

Planung und Bau der Station Lienz

1871 wurde der Lienzener Bahnhof als wichtigste Haltestation an der Strecke Villach-Franzensfeste zur Festeröffnung der neuen Pustertalbahn fertiggestellt. Bereits im April des selben Jahres verkündete die Regionalpresse einen erheblichen Baufortschritt am Bahngelände, denn die Hochbauten zur Stadtseite hin erreichten beinahe das erste Stockwerk. Bis zu diesem Zeitpunkt markierte nämlich hauptsächlich das massive Heizhaus die öde und weitläufige Baustelle. Nach etwa zwei Jahren Bauzeit näherte sich das Vorhaben im Spätherbst bereits dem Ende und der vereinbarte Fertigstellungstermin war damit um etwa 10 Monate unterschritten. Vor dem Beschluss der neuen Südbahn-Teilstrecke 1869 war die Lage des Bahnhofes sowie der Umfang der Anlage mit der Stadtgemeinde Lienz längst

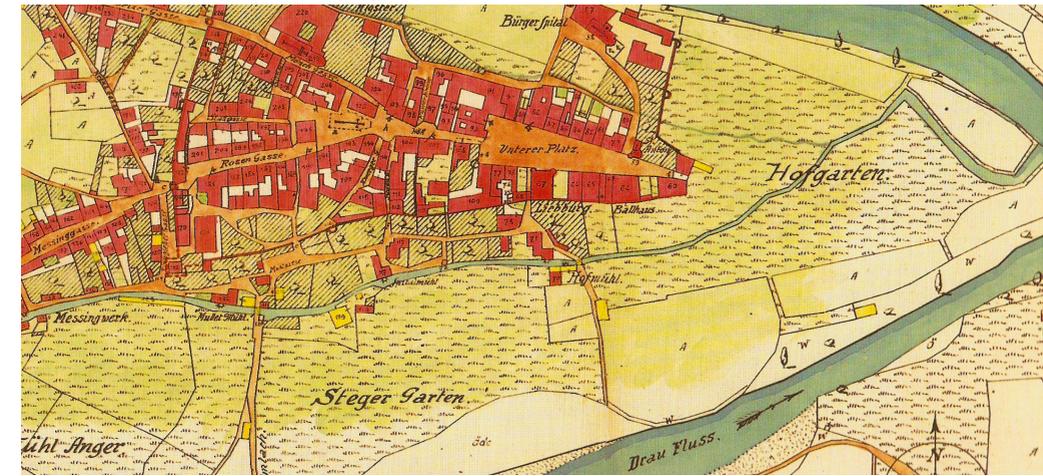
geklärt.⁷ Für den Bahnhof hatte man das kaum bebaute und genügend weite Land südlich der Altstadt bis zur Drau ausgewählt. Die Wiere hatte bis dahin diesen Teil der Landschaft geprägt und zur Ansiedlung einiger Wirtschaftsbetriebe geführt. Mühlen, Anger und Gärten kennzeichneten diesen Raum vor dem Baubeginn⁸. Am südöstlichen Ende des Unteren Platzes, dem derzeitigen Hauptplatz, war ursprünglich der Anschluss an den Bahnhof geplant. Dafür wurde die Stadtmauer um die Ecke des Ballhauses, das 1908 durch den Lienzenerhof ersetzt wurde, in Richtung Süden großzügig durchbrochen.⁹

Auf dem Plan der Station Lienz aus dem Jahre 1916 erkennt man, wie die Anbindung an die Stadt erfolgte und welche Funktionen das großräumige Bahngelände bis zum Fluss aufnahm. Neben den massiven technischen Anlagen und dem Aufnahmegebäude mit der Restauration gab es liebevolle Details wie Parks und Gärten, eine Kegelbahn und einen Zeitungspavillon. Kleine Abbilder des Fortschritts waren beispielsweise die öffentlichen Toiletten oder die Lampis-

⁷ Vgl. Stadt Lienz 1982, 319-323.

⁸ Vgl. Ebner 2000, 30.

⁹ Vgl. Ebner 2000, 48-54.



B-3 Ausschnitt Stadtkarte 1859

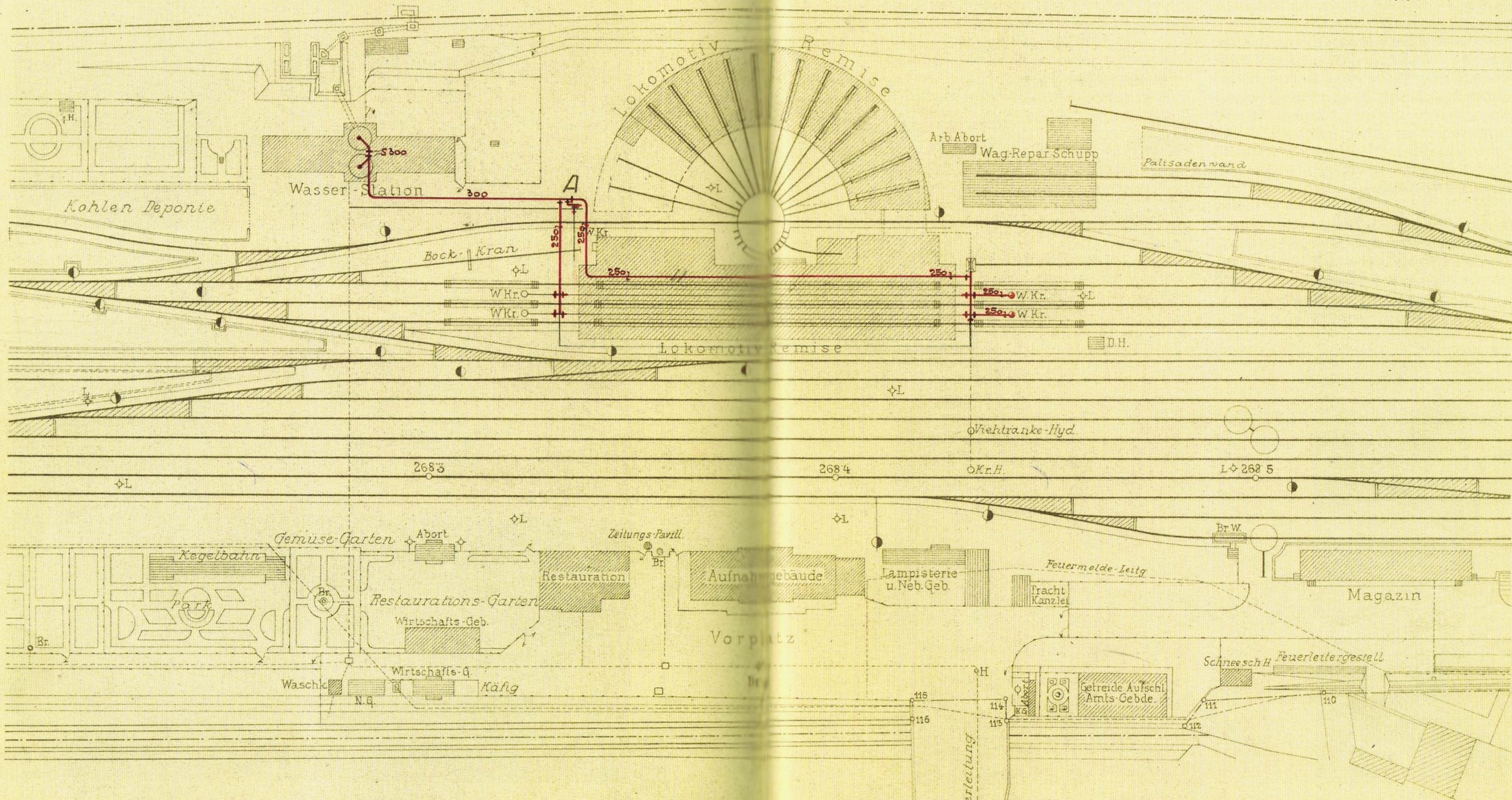
Der Ausschnitt zeigt die Situation vor dem Bau des Lienzener Bahnhofes. Die Wiere und ihre Gärten strukturierten diesen Raum. Ersichtlich ist auch das Ballhaus an der Spitze des Hauptplatzes, wo das neue „Stadtort“ zum Bahnhof entstand.

terie. Das Zentrum des Bahnhofes bildete schon damals die große Lokomotiv-Remise, in Lienz besser bekannt unter dem Namen „Heizhaus“. Am unteren Bildrand der Darstellung sieht man eine Brücke über die kanalisierte Drauwiere, die direkt von der Spitze des Hauptplatzes zum Bahnhofsvorplatz führte. Das Aufnahmegebäude fand an der Seite des Brückenendes seinen Platz. Wilhelm von Flattich hatte dieses Empfangsgebäude zusammen mit dem Restaurant als eine Einheit geplant. Über einen circa 116m langen überdachten Hausbahnsteig verband er die beiden Objekte miteinander und schuf dadurch den größten Bau an der Pustertalbahn. In den oberen Stockwerken befanden sich im Hauptgebäude drei Wohnungen und zur Gaststätte vier Ledigenzimmer.¹¹

¹¹ Vgl. Kubinszky 1986, 47.

Anm. Als Lampisterie bezeichnete man einen Werk- oder Lagerraum, indem die Wartung der Petrollampen für die gesamte Eisenbahnanlage durchgeführt wurde. Auch die Leuchtquellen der Züge, des Stellwerkes oder der Signallichter mussten ständig aufgefüllt, gereinigt und repariert werden¹⁰.

¹⁰ Vgl. Swiss Vapeur Parc 2009-2014.



— Alte Leitungen.
 — Neue Leitungen.

Z.N^o 25246.
 Wien, am 30. Juli 1916.

B-5 Bahngelände 1885

Dies Aufnahme zeigt das fertige Aufnahmegebäude im Hintergrund, aber ohne die geplante Bahnsteigüberdachung.



Dieses Empfangsgebäude erhielt 1908 einen neuen Ausblick in Richtung Stadt. Der Bahnhofsvorplatz sollte eigentlich Ausgangspunkt zweier Lokalbahnen werden, die man jedoch nie verwirklichte. Anstelle des Halts der Lokalbahn Windisch-Matrei, der südlichsten Strecke der geplanten Felbertauernbahn bis nach Kitzbühel, wurde über die Bahnhofstraße hinweg an der Westseite ein fünfgeschoßiger Hotelbau errichtet.¹² Der imposante Lienzerhof nahm den Platz des ausrangierten Ballhauses ein und sollte den ankommenden Gästen das Bild einer Großstadt vermitteln. Zur selben Zeit ersetzte der damalige VzBgm. Johann Oberhueber die „Dürnitz“, den Bau an der Ostseite, durch eine Stadtvilla. Diese bot Platz für sechs große Wohnungen. Das Bild dieses Ensembles hat sich im Wesentlichen bis heute erhalten.¹³ Bedauerlicherweise gilt dies nicht für den Bahnhof, dieser wurde am 19. April 1945 durch einen Luftangriff der Alliierten beinahe gänzlich zerstört.¹⁴ Fünf Jahre später erbaute die Gemeinde mit Unterstützung von Land und Bund jenes Bahnhofsgebäude, dessen

¹² Vgl. Denoth 2013, 64-67.

¹³ Vgl. Ebner 2000, 50-54.

¹⁴ Vgl. Kofler 2005, 87.

Gesicht sich heute noch der Stadt zuwendet.¹⁵ Flattichs Idee des zweiteiligen Aufnahmegebäudes mit verbindendem Bahnsteigdach blieb bestehen, doch der Neubau rückte durch seine Größe nun in die Sichtachse der Zufahrtsstraße vom Hauptplatz.

Das Bahnhofsumfeld veränderte sich ein weiteres Mal drastisch nach dem Wiederaufbau im Zusammenhang mit der Öffnung der neuen Umfahrungsstraße für den Verkehr im November 1963, denn von da an rollte der Großteil der Autos am Bahnhof vorbei. Bereits im Zuge des Baus der Tiroler Straße gab es große Umbrüche im Stadtgefüge. Zuerst mussten beispielsweise mehrere Teile der Drauwiere weichen bis sie 1962 endgültig zugeschüttet wurde. Aufgrund dessen verschwand vermutlich auch die charakteristische Brücke zum Bahnhofsvorplatz. Entlang des Straßenverlaufes errichtete man größere Parkflächen, die den Platz der ehemaligen Gärten einnahmen. Bis heute erinnert der „Parkplatz Stegergarten“ daran. Mit dieser umfangreichen Maßnahme zerstörte man zwar einen Teil des „romantischen Alt-Lienz“, doch zugleich verschonte sie die Altstadt nach der Öffnung der

¹⁵ Vgl. Stadt Lienz 1982, 492-493.



B-6 Zerbombter Bahnhof 1945



B-7 Neues Bahnhofsgebäude 1950

Felbertauernstraße 1967 vom schlagartig zunehmenden Durchzugsverkehr.¹⁶

Durch die große Wohnungsnot nach Kriegsende begann sich die Stadt über den Bahnhof hinweg weiter auszubreiten, der bis dahin einen prägnanten Abschluss des Ortes nach Süden hin darstellte. Es galt für etwa 1500 gemeldete Fälle, die größtenteils in miserablen Barackenlagern einquartiert waren, Wohnraum zu schaffen. Deshalb setzte man 1950 den Startschuss für die Pfarrsiedlung an der Tristacher Straße, die unterhalb der Drau das wachsende Gemeindegebiet im Süden erschloss. Vorwiegend versuchte man die Lücken im näheren Stadtgefüge aufzufüllen und nach 1962 vor allem nachzuverdichten. Dadurch entstanden größere Wohnsiedlungen im Norden und Westen der Stadt, sowie 1969 der Südtiroler Platz mit einer Reihe neuer Bauten im Zentrum. In dieser Periode erfolgte auch die Errichtung zahlreicher Schulen und Kirchen. 1947 nahm das evangelische Kirchlein seinen Platz am Draupark ein und ist seitdem ein reizender Blickfang am südwestlichen Ende des Bahngeländes. Der Bahnhof selbst ist durch die Ausdehnung der Stadt näher an ihre Mitte gerückt und bil-

¹⁶ Vgl. Stadt Lienz 1982, 509-510.

det nicht mehr den Rand der Siedlungsstruktur, wie man bereits 1980 anhand einer Luftbildaufnahme erkennen kann. Anstelle der Drauwiere trennt nun die Drautalstraße (B100) das Bahnhofsgelände von der Altstadt ab und verleiht ihm dadurch weiterhin, zwar in etwas geschwächerter Form, eine Art Insel-Charakter.¹⁷

¹⁷ Vgl. Stadt Lienz 1982, 493-509.

B-8 Lienzerhof mit der Dürnitz 1913

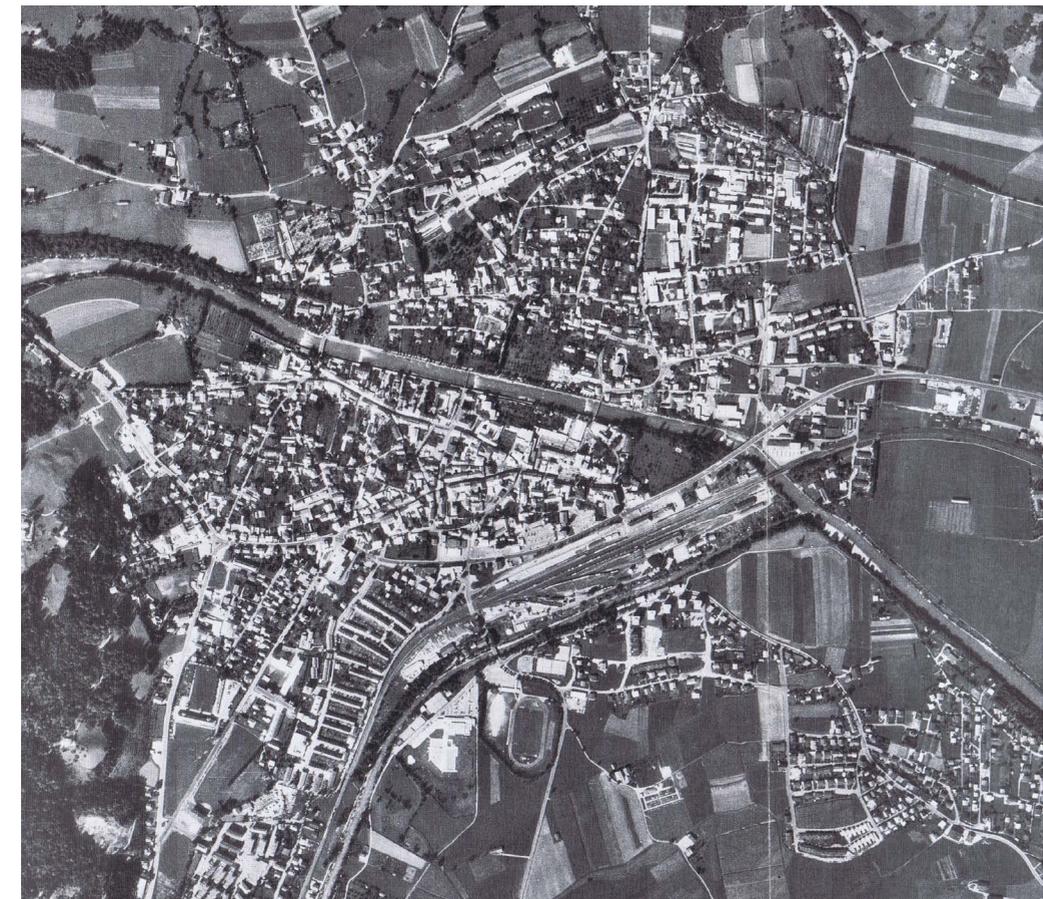
Dieser Anblick von der Bahnhofstraße aus hat sich bis heute im wesentlichen erhalten. Das Dach des Hotels wurde erneuert und die attraktiven Balkone entfernt. Die Dürnitz an der rechten Seite wird heute von einigen Zubauten im Erdgeschoß eingerahmt.



B-9 Evangelische Kirche am Draupark



B



B-10 Luftbildaufnahme Li-enz 1980

Der Inselcharakter des Bahnhofgebietes lässt sich hier eindeutig erkennen. Abgegrenzt durch die Drau und die Bundesstraße, liegt es als ein autonomes Gebiet mitten in der Stadt.

Der Drehpunkt Bahnhof Lienz



Das aktuelle Getümmel rund um den Bahnhof

Die Stadt Lienz ist eigentlich sehr bekannt für ihren boomenden Radtourismus, jenseits der Feller Tauern bekommt man als Nordtiroler davon allerdings sehr wenig mit. Ganz anders in Italien, denn bereits ab 2006 förderte auch Südtirol, vermutlich nach Vorbild seines österreichischen Nachbarn, aktiv den Tourist am Rad. Der durchschnittliche Italiener fährt rund 154 km im Jahr und liegt damit im guten Mittelfeld in Europa. Mit dem Vorschlag des nationalen Radfahrerverbandes in Italien ein landesweites Radroutennetz einzurichten, setzte „Alto Adige“ auf den Ausbau der Radwege in der Talsohle sowie die Einrichtung vermehrter Fahrradverleih-Stationen.¹⁸ Bereits seit 1996 bietet Osttirol in Zusammenarbeit mit der ÖBB eine günstige Reisekombination aus Rad- und Bahnfahrten für Touristen aus dem Pustertal an. Durch die ständigen Investitionen der beiden Länder nimmt die Beliebtheit der Strecke weiterhin zu. Alljährlich strömen tausende italienische „Fahrradgäste“ in den Som-

18 Vgl. Miglbauer 2012, 150.

mermonaten, speziell um die beliebten Feiertage des „Ferragosto“, in die Sonnenstadt Lienz. Mit durchschnittlich 500 Radlern pro Tag zählt der Drauradweg von Innichen nach Lienz damit zu den attraktivsten Radstrecken in den Alpen. Im August 2013 verzeichnete man auf diesem Abschnitt sogar einen absoluten Tagesrekord von 5000 Radfahrern. Im Verlauf eines Tages kehrt der Großteil der Gäste mit dem Zug dann wieder nach Südtirol zurück. Manche mit dem eigenen Rad, andere ohne - denn Papin Sport, der Radverleih mit Sitz in Innichen, fährt die „Drahtesel“ mit einem Shuttle zurück.¹⁹

Der Bahnhof Lienz ist der Drehpunkt des gesamten Konzeptes, denn er dient immerhin als Umschlagplatz. In der Hochsaison herrscht mehrmals am Tag großer Trubel am Bahnsteig. Etwa 3600 Personen pro Tag fuhren laut ÖBB 2009 mit dem Rad im Gepäck zurück ins Pustertal. Das entsprach auf das Jahr gerechnet 115.000 Fahrgästen. 1996 waren es im Vergleich dazu gerade einmal 13.000 Personen, die das Angebot nutzen.²⁰ 2013 reagierte man auf den stetigen Andrang dann mit einer Sonderzugar-

19 Vgl. Huber 2013 Radtourismus.

20 Vgl. Bezirksblätter Tirol GmbH 2010.



B-11 Die Gruppenansammlungen am Bahnhofplatz Lienz

nitur, die das Pustertal bis zu fünf Mal in nur einem Nachmittag anfuhr.²¹ Da das Verladen der Unmengen an Räder in die Waggonen aufwändig und zeitraubend ist und die Abfahrtszeiten der Züge beeinflusst, floriert mittlerweile der Kleinbus beim Rücktransport der Räder.²² Im Mai 2014 diskutierte man über die Anhebung der Ticketkosten der Bahn. Sowohl das Kombiticket als auch die Mitnahme des Rades sollten teurer werden.²³

„Es ist eine Zumutung, mit dem Bus von Lienz über den Brenner nach Innsbruck zu kommen“²⁴, äußerte sich die Lienzener Bürgermeisterin sowie SPÖ-Landtagsabgeordnete DI Elisabeth Blanik.

Bürgermeisterin Elisabeth Blanik betonte 2013 im Zusammenhang mit der Stilllegung des Direktzuges nach Innsbruck die Wichtigkeit der italienischen Gäste für die Belebung der Stadt

21 Vgl. Athesiadruck GmbH 2013.

22 Vgl. Huber 2013 Radtourismus.

23 Vgl. Egger 2014 Radtouristen.

24 Blanik, zit.n. Goritschnig 2013.

Lienz. Ein problematischer Aspekt dabei ist die gleichzeitig geplante Einführung des Stundentaktes bis Franzensfeste. Dadurch würde es für die Fahrradzüge keinen Platz mehr auf der Schiene geben. Durch das Ankoppeln der Radwagons bekäme der Zug zudem eine Überlänge, die den Umbau vieler Bahnsteige auf der Osttiroler Seite zur Folge hätte.²⁵ Für Landesrätin Ingrid Filipe stand im Vorhinein fest, dass in einem Jahr nach Einführung des neuen Fahrplans dessen Auslastung und Funktion überprüft werden müsse.²⁶ Damit ist die Diskussion um den Direktzug von Lienz nach Innsbruck doch nicht vollständig ad acta gelegt.

Euregio bleibt ein wichtiges Thema in der Landespolitik, denn ihr Ziel ist vorerst auch jenseits des Brenners mehr Tiroler zum Umsteigen auf die Schiene zu bewegen. Dazu investiert Tirol landesweit rund 100 Millionen Euro in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs²⁷ und etwa 2,63 Millionen in die Erneuerung von dreizehn Bahnhofsvorplätzen. Auch in Lienz soll dieser Raum der Barrierefreiheit angepasst und freund-

25 Vgl. Lenzer 2013 Korridorzug.

26 Vgl. Egger 2014 Felipe.

27 Vgl. New Media Online GmbH 2014 Haltestelle.

Von links nach rechts:

B-13 Geplantes Kaufhaus an der B100

B-14 Geplantes Haus für TVB und Nationalpark Hohe Tauern

B-15 Eine Vision für Lienz



Rund um das Gebiet des Bahnhofs ist einiges am Entstehen. Man versucht die Lücken der Altstadt „nachhaltig“ zu schließen und Raum zu eröffnen für Visionen, die zum Vordringen anregen. Das dritte Bild zeigt eine Idee zur Problemlösung zwischen Autofahrer und Radfahrer. Diese Kreuzung befindet sich in der Nähe des Schwimmbades in Richtung Amlach.

licher gestaltet werden. LHStv. Anton Steixner bemerkte bereits 2010 die Dringlichkeit dieser Umbauten, denn durch die drastische Zunahme des öffentlichen Nahverkehrs in Form von unzähligen Bussen wären die Vorplätze überlastet.²⁸

„Es macht wenig Sinn, wenn es mehr Zugverbindungen gibt und die Leute dann am Bahnhof stehen und nicht weiterkommen“²⁹, bemerkte Erwin Schiffmann, der Obmann des Planungsverbandes Pustertal.

Zur Verbesserung und Erweiterung der Mobilität hat der Bezirk Lienz drei Planungsverbände ins Leben gerufen, die sich mit gemeindeübergreifenden Projekten zur Infrastruktur beschäftigen. Die optimale Abstimmung des regionalen öffentlichen Verkehrs an den erweiterten VVT-Fahrplan ins Pustertal zählt beispielsweise dazu. Regionalbus, Skibus oder lokales Rufbus-System sollen zukünftig von den Bahnhöfen aus einen

28 Vgl. Dolomitenstadt Media KG 2010 Eisenbahninfrastruktur.

29 Schiffmann, zit. n. Pirkner 2014 Breitband.

direkten Anschluss ans Umland ermöglichen.³⁰ In der Bezirksstadt Lienz entschloss man sich, wahrscheinlich aufgrund der etwas komplexeren Sachlage und Problematik im Stadtverkehr, für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, das sich unmittelbar auf die Entwicklung des Bahnhofs auswirkt.

Im Oktober 2013 startete man mit einer anonymen Mobilitätsbefragung an alle Haushalte. Die Lienzer erhielten somit die Möglichkeit aktiv mitzuentcheiden, wie sich die Stadt zukünftig hinsichtlich Mobilität und Verkehr entwickeln sollte. Mit einem vierseitigen Fragebogen wurden Basisdaten für die Mobilitätsanalyse gesammelt. Fußgänger und Fahrradfahrer versuchte man dabei besonders in der Fragestellung zu berücksichtigen. Der zweite Schritt war eine Wegeanalyse, die stichprobenartig durchgeführt wurde. Alle Personen aus den ausgewählten Haushalten sollten ihre Wege einen Tag lang dokumentieren, um statistische Werte für die Erarbeitung des Konzeptes zu erhalten.³¹ Im April 2014 wurden diese Ergebnisse dann der Öffentlichkeit präsentiert.

30 Vgl. Pirkner 2014 Breitband.

31 Vgl. Stadtgemeinde Lienz 2013, 8.

11% der Haushalte (665 Teilnehmer) beteiligten sich an der ersten Umfrage. Dabei bestätigte sich das Bild der Stadt Lienz als Radstadt unabhängig von den Radtouristen, denn 69% der Teilnehmer sprachen sich für das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel aus. Die Bedingungen an den Fuß- und Radwegen bewertete der überwiegende Teil als positiv. Der motorisierte Verkehr wurde von rund zwei Drittel als Nachteil gesehen, da er in der Stadt viele Konfliktstellen verursacht.³² Interessanterweise betrifft es dabei kaum das Verkehrsnetz in der engen Altstadt. Die Tiroler Straße (B100), die direkt am Bahnhof vorbeiführt, mit ihrer erhöhten Temporegelungen, ihren vielen Kreuzungen und ihrem komplizierten Verkehrsmanagement, gilt als das große Problem der Stadt. In diesem Zusammenhang werden konkret die Zettlersfeldkreuzung, die Bahnhofskreuzung, die Dolomitenkreuzung, die Amlacher Kreuzung, die Bahnunterführung der Amlacher Straße und der gefährliche Übergang zum McDonalds genannt. Dabei handelt es sich um Verkehrsknotenpunkte, die sich unmittelbar am Bahnhof oder am Ende des Bahnge-

32 Vgl. Egger 2014 Umfahrung.

lände befinden.³³ Weiters betonten die Lienzer zur Frage des öffentlichen Verkehrs ausdrücklich, dass dieser in der Stadt nicht wirklich existiere.³⁴ Hierzu wird mehrmals der Vorschlag des Citybusses erwähnt.³⁵ Zur Frage, in welche Richtung sich die Stadt in Zukunft zum Thema Verkehr bzw. Mobilität entwickeln sollte, bekannte sich der Großteil zur Förderung umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel. Der Ausbau des lokalen öffentlichen Verkehrs, sowie die erweiterte und ganzjährige Fußgängerzone im Stadtzentrum wurden als Beispiele angeführt. Etwa 26% der Befragten erwogen die Senkung der Verkehrsbelastung, um die Flüssigkeit durch die Stadt zu gewährleisten. Im Zusammenhang damit wurden ebenfalls die bessere Einstellung der Lichtsignalanlagen, die Errichtung von Kreisverkehrsanlagen und die Umfahrung von Lienz angesprochen.³⁶

„Unser Ziel ist es, die Innenstadt zu entlasten und gleichzeitig den innerstädtischen

33 Vgl. Stadtmarketing Lienz 2014.

34 Vgl. Egger 2014 Umfahrung.

35 Vgl. Kleine Zeitung GmbH und Co KG 2014 Umfahrung.

36 Vgl. Stadtmarketing Lienz 2014.

B-16 Übersicht Bahnhofsumbau

zu Punkt 1: Brücke über die Drau

zu Punkt 2: Park & Rideanlage und Fahrradrückgabestation

zu Punkt 3: Barrierefreier Anschluss des bestehenden Bahnsteigs durch eine Unterflur-Passage

zu Punkt 4: Entfernen der Bushaltestationen und Umbau zur Vorfahrtszone

zu Punkt 5: Neuer Busterminal

zu Punkt 6: Ausgang der Unterflur-Passage



Verkehr flüssiger zu machen³⁷, betont der Lienzer Vizebürgermeister und Zivilingenieur Stephan Tagger.

Auf den zweiten Teil der Analyse, der Wegeerhebung, gab es 319 Rückmeldungen. Diese Daten waren wesentlich für die Berechnung des optimalen Verkehrsflusses in Lienz. Das fertige Mobilitätskonzept dient derzeit dem Gremium der Stadt Lienz als Ausgangsbasis für die Entscheidung, wie man zukünftig den Verkehr durch den Ort leitet. Ein formuliertes Ziel daraus ist den innerstädtischen Autoverkehr zu reduzieren und folglich auch den Verkehrsstrom zu verflüssigen. Die seit Jahrzehnte geplante Umfahrungsstraße ist damit wieder ein Gesprächsthema in der Stadtpolitik, denn damit könnte der Stau an der B100 gelöst und die Bahn freigemacht werden für den öffentlichen Verkehr. Derzeit steht auch der Bus ständig im Stau³⁸, der jedoch in Zukunft das neue Mobilitätszentrum der Stadt, den revitalisierten Bahnhof Lienz, möglichst pünktlich erreichen sollte. Der Bahnhof als Mobilitätszentrum ist die passende Antwort auf ein Mo-

³⁷ Tagger, zit.n. Egger 2014 Umfahrung.

³⁸ Vgl. Egger 2014 Umfahrung.

bilitätskonzept. Der Umbau nimmt die ersten verkehrstechnischen Probleme an der B100 in Angriff und dient als Startschuss für einen starken Schritt in Richtung nachhaltige Mobilität und Entwicklung. Wie man an den Bildbeispielen sehen kann ist er bereits jetzt indirekt Triebfeder für viele Ideen und Unternehmungen. Rund um den Bahnhof ist einiges am Entstehen, denn die Stadt und das Gelände bieten noch ausreichend Platz für Neues.

Im Dezember 2014 wurde der Umbau der Station Lienz abgesegnet. Die ÖBB, das Land und die VVT finanzieren gemeinsam mit der Stadt das 25 Millionen teure Großprojekt. Im Vorfeld bestanden schon seit längerem die Überlegungen den Bahnhof, vor allem den Mittelbahnsteig, an die geforderte Barrierefreiheit anzupassen und das Wohngebiet im Süden über die Drau direkt anzubinden. Mit dem geplanten Umbau entsteht darüber hinaus ein neues Busterminal an der Seite des Bahnhofsgebäudes, um den Vorplatz mehr Freiraum zu geben. Eine Park&Ride-Anlage im südlichen Teil des Bahngeländes soll die Dauerparker aufnehmen. Auch die italienischen Radfahrer wurden mitbedacht, denn sie müssen nicht mehr wie bisher durch die Unterführung an der Amlacherstraße, sondern können über die



B-17 Die geplante Achse zur Innenstadt

neue Unterflur-Passage direkt zum Hauptplatz fahren.³⁹

Die bestehende Situation bietet derzeit für die Radfahrer vom Drauradweg kommend keinen durchgehend gesicherten Anschluss an die Altstadt, ist nicht sehr attraktiv und erschwert für Ortsfremde die Orientierung. Die Richtung der Innenstadt ist zwar durch Schilder ausgewiesen, doch hadert man an mehreren Gabelungen mit der Weiterfahrt. Besonders in der Übergangszone zur Altstadt ist der Weg ins Zentrum oft unklar. Vermutlich, weil man in erster Linie die markanten Orientierungspunkte der Stadt, ihre unzähligen Türmchen, nicht mehr wirklich erblicken kann. Die zerfallende Stadtstruktur definiert zusätzlich keine Richtung und lässt den Fremden im Nirgendwo stehen. Enge Einbahnen erschweren das Weiterkommen. Kurz zusammengefasst, der Weg in Richtung Zentrum ist nicht klar ersichtlich und umständlich. Der Fahrradweg zum Bahnhof und damit zur Rückgabestation der Leihräder ist besser an das Radnetz angebunden und leichter zu finden. Es fehlt jedoch ein klarer Anschluss an das übrige Netz der Innenstadt und nach Osten hin in Richtung

Kärnten entlang der Drau. Ebenso mangelt es an genauen Beschilderungen, etwa wie man mit dem Fahrrad zum Schloß Bruck gelangt, einer Hauptattraktion in Lienz.

³⁹ Vgl. Pirkner 2014 Totalumbau.

Sehr geehrte Lienzerin, sehr geehrter Lienzer!
Wir entwickeln für unsere Stadt ein neues Verkehrskonzept und bitten Sie, uns dazu bei der Erhebung der Grundlagendaten durch die Bearbeitung dieses Fragebogens zu unterstützen.

Bitte lesen Sie sich
ALLE Fragen/Aussagen **AUFMERKSAM** durch
und beantworten Sie diese danach!
Ihre persönliche Meinung ist wichtig!

1	Als wie <i>geeignet</i> schätzen Sie ganz allgemein die <u>Situation</u> in Lienz für die folgenden Verkehrsarten ein? (-3 bedeutet gar nicht geeignet, +3 bedeutet sehr geeignet)	gar nicht geeignet	-3	-2	-1	+1	+2	+3	sehr geeignet
	Fußverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Radverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Pkw-Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2	Inwieweit ist Lienz von folgenden <u>Verkehrsproblemen</u> betroffen? (-3 bedeutet gar nicht betroffen, +3 bedeutet sehr betroffen)	gar nicht betroffen	-3	-2	-1	+1	+2	+3	sehr betroffen
	Verkehrsstau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	zu wenige Pkw-Parkplätze	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	unzureichender öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Luftverschmutzung durch Kraftfahrzeuge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	zu wenige Radwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	verparkte Straßen in Wohngebieten durch Fahrzeuge von EinpendlerInnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Unfallgefahr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Zurückdrängen des Fußverkehrs durch den motorisierten Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstige Verkehrsprobleme in Lienz: *ISSP KREUZUNG AM JOHANNESPLATZ - SOLLTE SHARED SPACE SEIN, GENEHMLICH ÜBERGANG FUßGÄNGER/FAHRRAD ZU MOTORISIERTEN STRASSENVERKEHR*

3	Wie zufrieden sind Sie mit folgenden Verkehrsaspekten in Ihrem unmittelbaren Wohnumfeld in Lienz? (-3 bedeutet gar nicht zufrieden, +3 bedeutet sehr zufrieden)	gar nicht zufrieden	-3	-2	-1	+1	+2	+3	sehr zufrieden
	Parkplatzangebot für Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Erreichbarkeit einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wohnqualität bezüglich Verkehrslärm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹ Der Fragebogen wurde so gestaltet, dass Ihre Anonymität gewahrt bleibt.

4	Wie sehr treffen die folgenden Aussagen auf Lienz zu? Bitte versuchen Sie, alle Aussagen zu bewerten, zu denen Sie eine Meinung haben bzw. zu denen Ihnen Informationen zur Verfügung stehen! (-3 bedeutet trifft gar nicht zu, +3 bedeutet trifft sehr zu)	trifft gar nicht zu	-3	-2	-1	+1	+2	+3	trifft sehr zu
	Die Nutzung des Lienzer Stadttaxis ist unkompliziert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	In Lienz gibt es zu wenige Radabstellanlagen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Der Pkw-Verkehr in Lienz verläuft im Großen und Ganzen flüssig.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Das Lienzer Stadtzentrum ist von den angrenzenden Stadtbezirken gut zu Fuß erreichbar.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Die wichtigsten Lienzer Gesundheitseinrichtungen (Krankenhaus, Arztpraxen, Apotheken etc.) sind, sogar vom Stadtzentrum aus, fast nur mit dem Kfz erreichbar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Die Lienzer Kreuzungsbereiche sind für den Radverkehr komfortabel gestaltet.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Mit dem Pkw findet man in Lienz meistens rasch einen Parkplatz nahe am Ziel.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	In Lienz gibt es zu wenige sichere Straßenquerungsmöglichkeiten für FußgängerInnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Die Bedürfnisse von Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität (ältere Personen, Personen mit Geh- und Sehbehinderung etc.) sind in Lienz ausreichend berücksichtigt.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Für eine Bezirkshauptstadt bietet Lienz nur ein mangelhaftes Angebot im öffentlichen Verkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	In Lienz kann man ohne große Umwege zügig mit dem Rad fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Der Weg von Ihrer Wohnadresse zur nächsten Volksschule bietet für Kinder auch zu Fuß ausreichend Sicherheit.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Mit dem Auto von A nach B zu gelangen, kann in Lienz ziemlich umständlich werden.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Die wichtigsten Lienzer Einkaufsmöglichkeiten (Supermärkte, Bekleidung, Sport, Technologie) sind für alle nachhaltigen Verkehrsmittel (Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr) gut angebunden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5	„Unter optimalen Bedingungen würde ich die meisten meiner Wege mit dem folgenden Verkehrsmittel zurücklegen“: Bitte nur ein Verkehrsmittel ankreuzen!
	<input type="checkbox"/> zu Fuß <input checked="" type="checkbox"/> mit dem Fahrrad <input type="checkbox"/> mit dem Motorrad/Moped <input type="checkbox"/> mit öffentlichen Verkehrsmitteln <input type="checkbox"/> mit _____
	Warum? <i>WEIL ES GESUND IST, AM SCHNELLESTEN GLEICH UND GÜNSTIG IST! SPASS MACHT ES AUCH.</i>

6	Wie würden Sie Ihr <u>aktuelles Mobilitätsverhalten</u> in Lienz beschreiben?
	„Ich gehe in Lienz gerne zu Fuß.“ <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, weil: _____
	„Ich fahre in Lienz gerne mit dem Rad.“ <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, weil: _____
	„Ich fahre in Lienz gerne mit dem öffentlichen Verkehr.“ <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, weil: <i>JJA UND NEIN, ES IST ANGENEHM (BUS ZU Fahren), ABER DIE FAHRT DAHER #</i>
	„Ich fahre in Lienz gerne mit dem Auto.“ <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, weil: <i>MAN IST MIT DEM RAD GLEICH SCHNELL UND KOMMT DIREKT AN ZIEL AN # IST ZU LANGE.</i>



7 An welchen Stellen/Abschnitten im Lienzer Straßennetz sehen Sie Sicherheitsprobleme bzw. Konfliktpotenzial? Für welche Verkehrsart bzw. zwischen welchen Verkehrsarten? (z.B. Pkw - Rad)
Falls Sie möchten, können Sie gerne zur Verdeutlichung des Verkehrsproblems eine Skizze auf einem extra Blatt beilegen! Bei mehreren Skizzen bezeichnen Sie diese bitte mit den angegebenen Buchstaben, damit sie den betreffenden Problemen auf diesem Fragebogen zugeordnet werden können.

	Stelle/Abschnitt	Verkehrsart/Verkehrsarten
A	SÜDTIROLER PLATZ	FUSSGÄNGER / AUTOFÄHRER
B	BAHNHOFVORPLATZ	ALLE
C	SCHNITZBAD KREUZUNG AM/BEIM DOLOMITENSTADION	RADFÄHRER FUSSGÄNGER AUTO

8 Wie sehr stimmen Sie den unten angeführten Vorschlägen zu?
(-3 bedeutet stimme gar nicht zu +3 bedeutet stimme voll zu)

	stimme gar nicht zu	-3	-2	-1	+1	+2	stimme voll zu	+3
Wenn der Platz nicht für alle Verkehrsarten ausreicht, soll der nicht-motorisierte Verkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die vorhandenen finanziellen Mittel sollen stärker als bisher für die Erleichterung und Beschleunigung des Autoverkehrs eingesetzt werden.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Stadtzentrum von Lienz soll den Charakter einer Erholungs- und Einkaufszone nach dem Modell der oberen Altstadt erhalten und so weit wie möglich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs in Lienz (z.B. durch Einführung eines Citybusses) soll Priorität vor den Maßnahmen für die Förderung des Kfz-Verkehrs eingeräumt werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wohngebiete sollen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Tempo 30, Straßenrückbau etc.) von gebietsfremdem Verkehr freigehalten werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen soll bei Entscheidungen in der Lienzer Verkehrspolitik eine noch größere Rolle spielen als bisher.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Interessen der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen sollen bei der Verkehrsplanung vorrangig berücksichtigt werden. SITUATIONSGEMÄSS!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Weitere Vorschläge:

9 In welche Richtung soll sich Lienz Ihrer Meinung nach in Bezug auf das Thema Verkehr/Mobilität entwickeln?
Mittel- bis langfristig:

EINEN FLÜSSIGEN DURCHFUHRVERKEHR FÜR KOFFERTTÄGLICHEN, ABER DIE STADTPLANUNG AUF FUSS- UND RADFÄHRERVERKEHR AUSRICHTEN

Welche Maßnahme hat für Sie aktuell die höchste Dringlichkeit?
ÜBERSICHT UND ORIENTIERUNG SCHAFFEN!

BITTE FÜLLEN SIE AUF DER NÄCHSTEN SEITE NOCH DIE FRAGEN ZUR STATISTIK AUS!

Angaben zur Statistik:

10 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zu Ihrer Person!

Geschlecht männlich weiblich

Geburtsjahr 1988

höchste abgeschlossene Schulbildung Pflichtschule ohne Lehre Matura Fachhochschule / Universität Fachschule ohne Matura Sonstiges:

derzeitiger Beruf / Ausbildungsfach STUDENT / ARCHITEKTUR

Sind Sie im Ausmaß von mehr als 30 Std./Woche erwerbstätig?
 ja nein: in Ausbildung im Haushalt tätig in Pension / im Ruhestand Sonstiges:

Liegt Ihr Arbeitsplatz bzw. Ihr Ausbildungsort in Lienz?
 ja nein → in welcher Straße? in (Gemeinde): GRAZ

Führerscheinbesitz ja nein Pkw-Besitz ja nein
Fahrrad-Besitz ja nein Motorrad-/Moped-Besitz ja nein
Besitz einer ÖV-Dauerkarte (mindestens Wochenkarte) ja nein

Mit welchem Verkehrsmittel haben Sie im vergangenen Jahr die meisten Wege zurückgelegt? ("Zu Fuß" gilt auch als Verkehrsmittel) RAD

Wie viele km haben Sie in der letzten Woche ungefähr mit den folgenden Verkehrsmitteln zurückgelegt?
als Pkw-LenkerIn: 0 mit dem ÖV: 0
mit dem Fahrrad: 40 zu Fuß: 20

Verfügen Sie über einen privaten Pkw-Abstellplatz? ja nein
Verfügen Sie über einen Fahrrad-Abstellplatz in Ihrem Haus? ja nein

11 Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zu Ihrem Haushalt!

Wohnen Sie in Lienz?
 ja nein → in welcher Straße? in (Gemeinde):

Anzahl der Personen insgesamt davon Personen unter 6 Jahren
davon Personen über 18 Jahren

Anzahl der Personen mit Führerschein im Haushalt Anzahl der Pkw im Haushalt
Anzahl der Mopeds im Haushalt Anzahl der Motorräder im Haushalt
Anzahl der Fahrräder im Haushalt davon E-Fahrräder

VIELEN DANK!

Retournieren Sie uns bitte den ausgefüllten Fragebogen mit beiliegendem Rückantwortkuvert an die Stadtgemeinde Lienz. Gerne übernehmen wir Ihre Unterlagen auch im BürgerInnen-Service der Stadt Lienz, Liebburg Erdgeschoß.
Für zusätzliche Anmerkungen bzw. Anregungen legen Sie bitte ein Blatt bei!

B-22 Schilder für die italienischen Fahrradgäste an der Amlacher Brücke



Unser Conclusio: Mehr Bewegungsfreiheit für die Osttiroler?!

Die Station Lienz erhält durch ihre Aufwertung auch mehr Bedeutung über die Gemeindegrenze hinaus. Sie wird zur Mobilitätsmitte des Bezirkes. Der gesamte öffentliche Verkehr des Umlandes dockt hier an. Deshalb sollte dieser Ort zukünftig intermodale Mobilität ermöglichen oder anders ausgedrückt, ein breitgefächertes Angebot an Fortbewegungsmittel und auch deren Kombination anbieten. Egal ob man sich in Zukunft mit Bahn, Bus, Carsharing-Wagen, E-Bike oder zu Fuß zur nächsten Destination bewegt, das Umsteigen sollte einfach sein und das Konzept intuitiv verstanden werden. Doch sollten wir bei all der Bewegung das Ankommen nicht vergessen, denn nur wer ankommt, nimmt sich und seine Umgebung auch wirklich wahr. Das Warten in der Bahnhofshalle, der Zwischenstopp am Bahnhofskaffee und das Herumschlendern an den Bahnsteigen sind wirklich wichtige Bestand-

teile einer Reise. Diese Dinge geben ihr etwas Vertrautes, machen sie zu etwas Alltäglichem - ja, zu einem Teil des öffentlichen Lebens. Gibt man dem Bahnhof dahingehend noch mehr Bedeutung, wird er als wertvoller identitätsstiftender Teil der Stadt wahrgenommen. Der Bahnhof Lienz sollte laut unseren Vorstellungen demnach mehr in das öffentliche Leben eingebunden werden.

Durch seine zentrale Lage ist der Bahnhof geradezu prädestiniert zur Mobilitätsdrehscheibe der Stadt zu werden. Damit er jedoch als öffentliches Gebäude angenommen werden kann, müssen zuerst die Voraussetzungen für eine gute Benutzbarkeit bzw. eine rege Belebung geschaffen werden. Die Anbindung an die Umgebung muss verstärkt und die Erreichbarkeit der Innenstadt über den Bahnhof hervorgehoben werden. Ein effizienter Anschluss an den Verkehr, vor allem den öffentlichen, ist unumgänglich. Da derzeit auch hauptsächlich der Verkehr auf der B100 dieses Gebiet „belebt“, ist für uns die Idee der Umfahrungsstraße fragwürdig. Durch die Verlegung der Straße befürchten wir ein „Verstummen“ der Innenstadt. Denn schon jetzt bekommt man kaum etwas vom Städtchen Lienz mit, wenn man es über die Tiroler Straße passiert. Man sieht über-

wiegend die verkehrstechnischen Anlagen und das Gewerbegebiet. Die Altstadt macht sich nur sehr dezent bemerkbar. Eine Temporeduzierung erscheint sinnvoller, als die alte Umfahrungsstraße wieder zu verlegen und damit mehr Verkehr zu erzeugen. Mehr Platz und eine höhere Geschwindigkeit führen unabänderlich zu Verkehrswachstum. Der Individualverkehr soll sich in Lienz reduzieren, damit im Gegenzug der öffentliche Verkehr wachsen kann. Die Tempodrosselung wird zusätzlich für mehr Achtsamkeit unter den Verkehrsteilnehmern sorgen. Langsamer fahren heißt auch, seine Umgebung besser betrachten zu können. Damit man die Altstadt besser wahrnimmt, vor allem jedoch den Umstand, dass der Bahnhof sich gerade einmal 80 Meter von ihrem Hauptplatz entfernt befindet, muss man ihre Lage ersichtlich machen. Folglich sollte man dem Bahnhof, als jüngeren Teil der Stadt, diesen Raum geben, um die Verbindung zur Altstadt herzustellen. Der Bahnhofsvorplatz nimmt eine wichtige Rolle ein.

Am Bahnhof Lienz soll der Mensch Raum bekommen. Das großzügige Bahnhofsgelände mit seinen ausrangierten Bahngleisen hält viel Platz dafür bereit. Wir sehen es als mögliche Kulturinsel, die einen Gegenpol zur kommerziellen

Innenstadt darstellt. Das Gebiet soll jene Angebote aufnehmen, die nur schwer in der Innenstadt Platz finden bzw. diese ergänzen. Unserer Meinung nach verhindert man dadurch die Benachteiligung der Innenstadt und setzt trotzdem einen Akzent auf das zukünftige Entwicklungsgebiet der Stadt. Es bildet den idealen Ort zur Errichtung neuer Schulen und Arbeitsstätten, die für Zuwanderung im Bezirk Lienz sorgen sollten.⁴⁰ Durch diese Maßnahmen bekommt der Bahnhof über die Grenzen Osttirols hinaus eine stärkere Bedeutung und die direkte Anbindung an Innsbruck wird vielleicht weniger in Frage gestellt.

Wir sind der Ansicht, für den Bezirk Lienz bedeutet Anbindung in erster Linie eine verbesserte öffentliche Verbindung in die Täler Osttirols sowie nach Kärnten und Südtirol. Durch die Geschichte hindurch prägten diese Gebiete Osttirol wesentlich stärker als Nordtirol oder Salzburg, deren Anschluss durch die Alpen schwieriger war. Es steht natürlich außer Frage, dass es auch für einen Osttiroler in Zukunft einfacher sein sollte in die Landeshauptstädte Österreichs zu gelangen. Die künstliche Staatsgrenze darf da-

⁴⁰ Vgl. Österreichischer Rundfunk 2013 Abwanderung.

B-23 Radfahrende vor dem Bahnhof Lienz 1925

Anscheinend waren die Lienzener schon früh begeisterte Radfahrer.



bei, in einer Zeit des vereinten Europas, keine Schwierigkeit darstellen. Doch bis man für diese Grenzregionen passende Lösungen gefunden hat, sollte man vielleicht den Blick näher an die Menschen heran rücken. Eine „lokale Mobilität“ fern vom Auto ist dabei entscheidend. Besonders in Lienz dürfen die Fahrradliebhaber nicht vernachlässigt werden. Der Bahnhof als zukünftiges Mobilitätszentrum muss folglich noch mehr diesen „Individualverkehr“ am Rad miteinbeziehen. Wir plädieren daher für einen Bahnhof, an dem die Bedeutung des „Fortfahrens“ zweitrangig ist. Denn manchmal muss man gar nicht weit weg, um anzukommen!

BLACKBOX

Was spiegelt sich dort im Fensterglas?



DIE STADT UND DER BAHNHOF

Lienz im Überblick



155

Der Bahnhof im Stadtgefüge

Stadtteil Patriarsdorf
Stadtteil Lienz





Das Lienzer Zentrum mit dem Bahnhof

Das Foto wurde von der „Tschwabele Anhöhe“ aus aufgenommen.

Der Bahnhof in seiner Umgebung



Dolomitcenter

Alte Spitalskirche Lienz

Liebburg am Hauptplatz und City-Center Lienz

ÖAMTC

Esso Tankstelle

Hofgarten

Altstoffsammelstelle Lienz

Heilige Familie

Mischfutterwerk der Raiffeisengossenschaft

Martin Luther - Evangelische Kirche

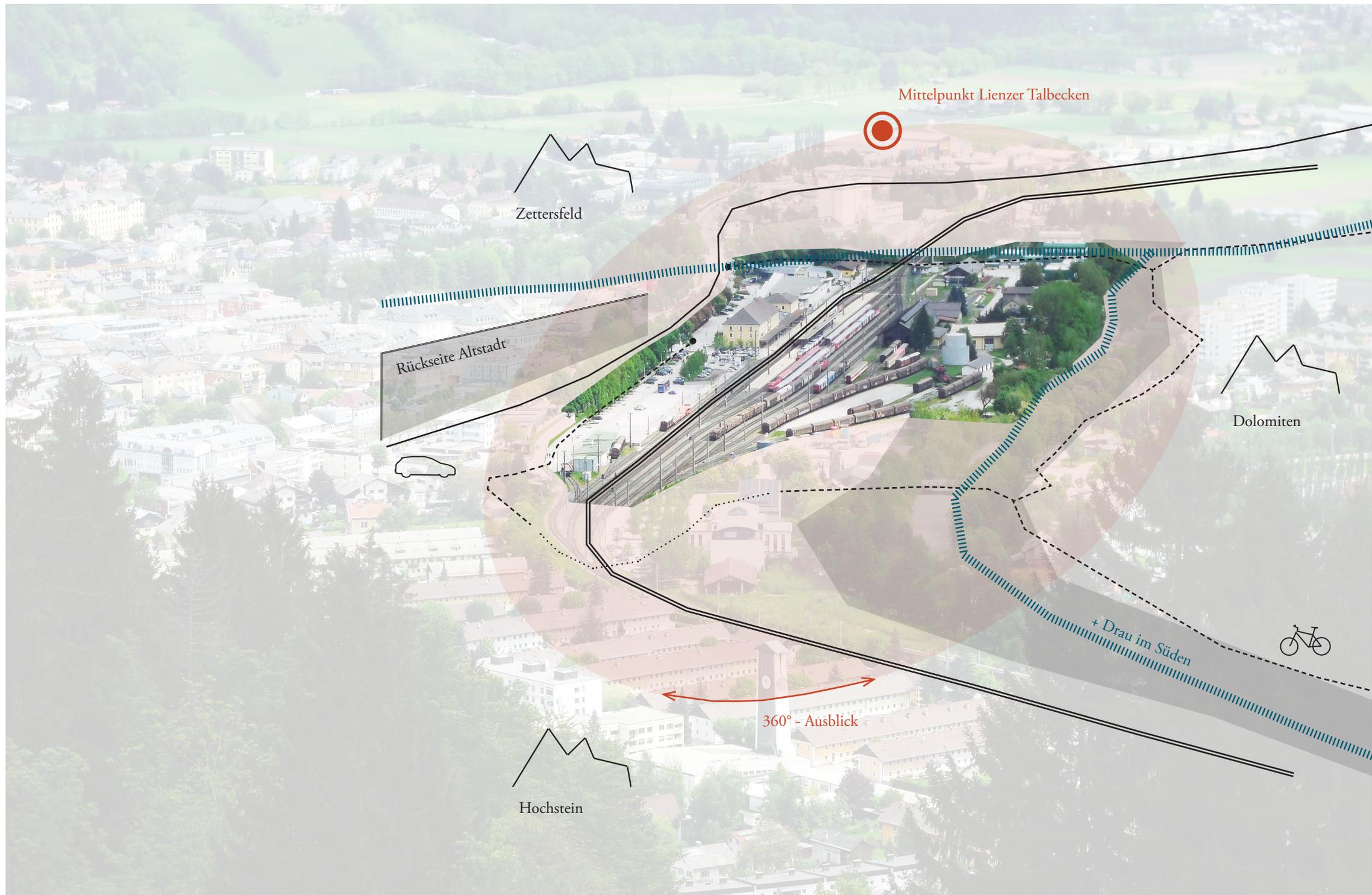
Brücke Amlacher Unterführung

Draupark

Tennisplätze

„Die Hochhäuser“

Dolomitenstadion



Der Bahnhof und seine Einflüsse

Die Vernetzung

Die orange Linie beschreibt die Hauptfahradwege in und aus der Stadt. Der grüne „H“ steht für die Haltestationen.



Die Vielfalt um und auf dem
Bahnhofsareal



Dolomiten
Center
Hervis
Radio Osttirol
Zoo Lienz
Schlecker
Star Videothek
...

ÖAMTC

ESSO
Tankstelle

City
Center
Trenker Südtirol
Roma
Bipa
Roma - Frisörbedarf
Aus&Raus
...

Post

WinWin

Intersport

MC's

NYer
Vögele

Autohaus
Niedertscheider

Mischfutterwerk

Europa
Platz

ÖBB Bahnhof

Museum
Tennis

ÖBB Verwaltung

Planungsareal

Drau

NV Adeg

Altstoffsammelz.

Zuegg Öl

Wirtschaftspark
und -kammer

Tennis

Draupark

Stadion

Dolomitenbad

zentrale (!)
großflächige
Parkflächen!

Radfahrer
(Tourismus!)
Weiterführung?!

Bahnhofshalle
Bahnhofsapotheke
Trafik
P3 - Pizza, Kebap
evtl. NV

Fussgänger +
Radfahrer!
Weiterführung?!

altes
Gebäude
(geschützt)

ehem. Heizhaus (geschützt)
Eisenbahn-Technikmuseum

- Planungsgebiet
- Gebietsweiterung
- Altstadt - Zentrum
- Naherholungsgebiete
- Sportanlagen
- Flüsse
- Shopping
- Sportzentren
- Büro
- Sonderanlagen
- Straßen
- saisonal gesperrte Straße
- Radwege
- unbefestigte Radwege

N 1:5000

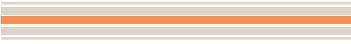
B-1 Flugaufnahme der Stadt Lienz von Westen



B-2 Bahnhof Lienz von Norden



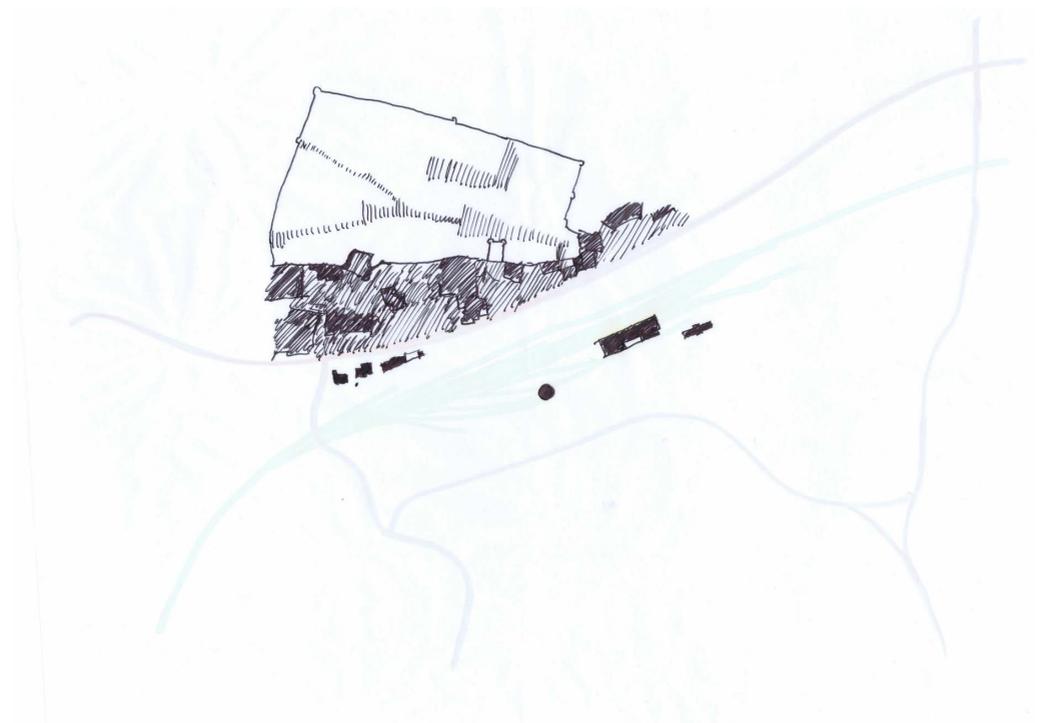
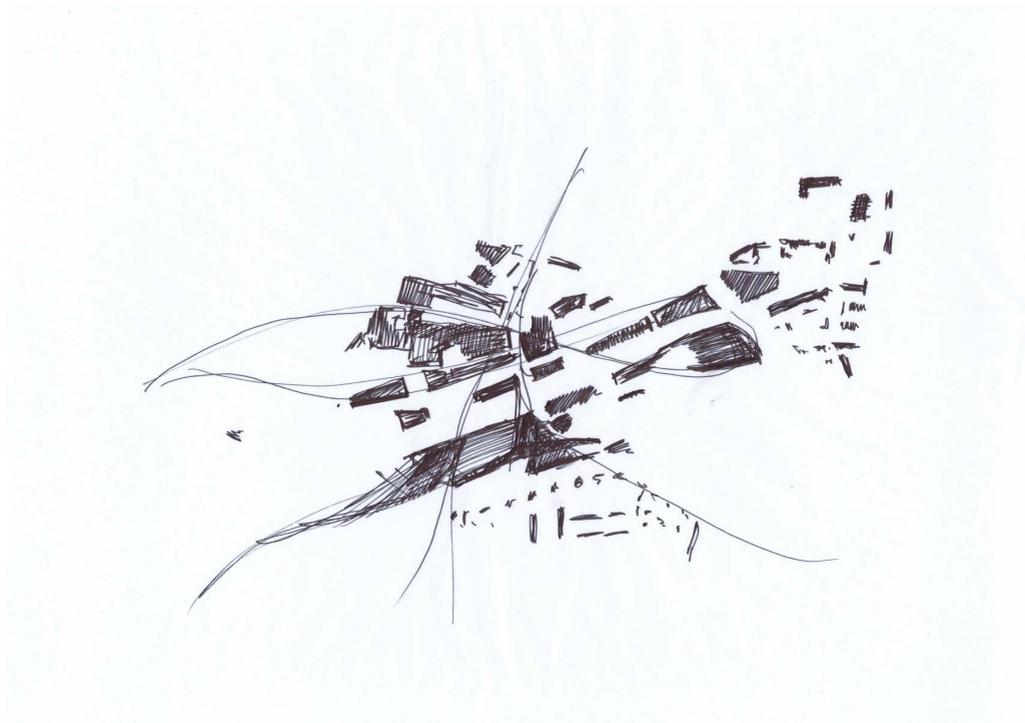
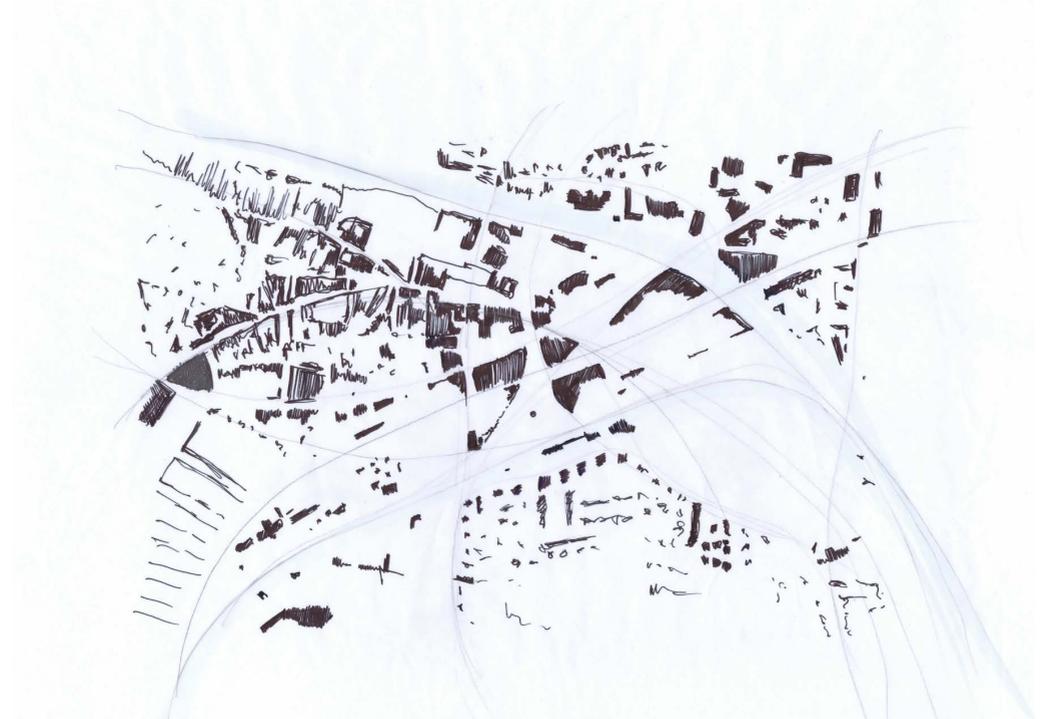
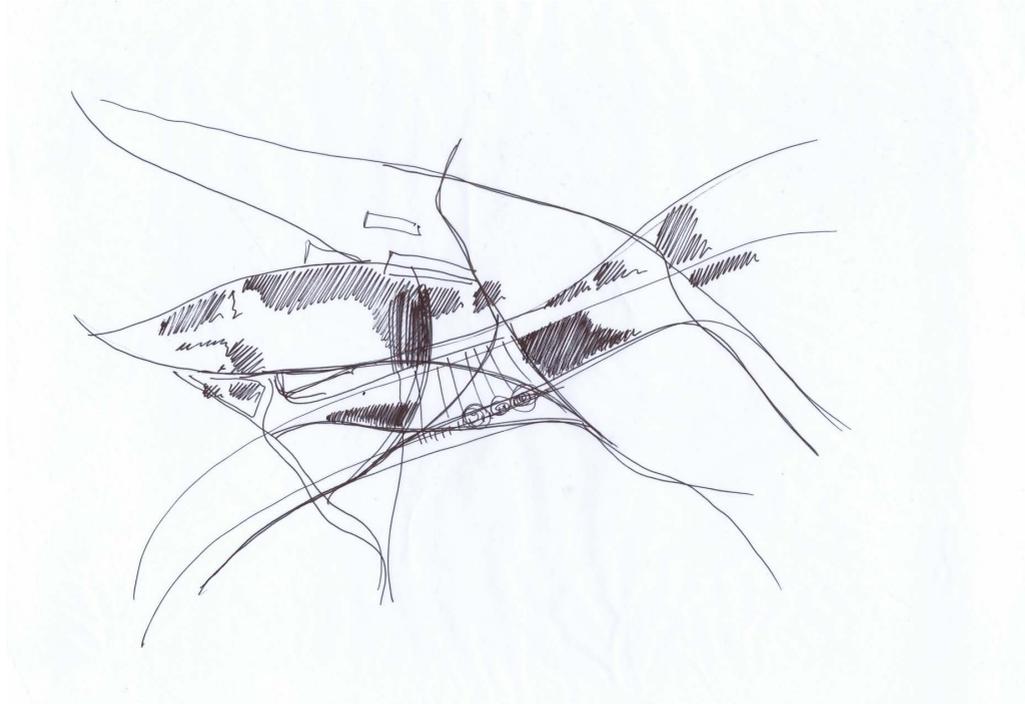
DIE RAUMSTUDIEN

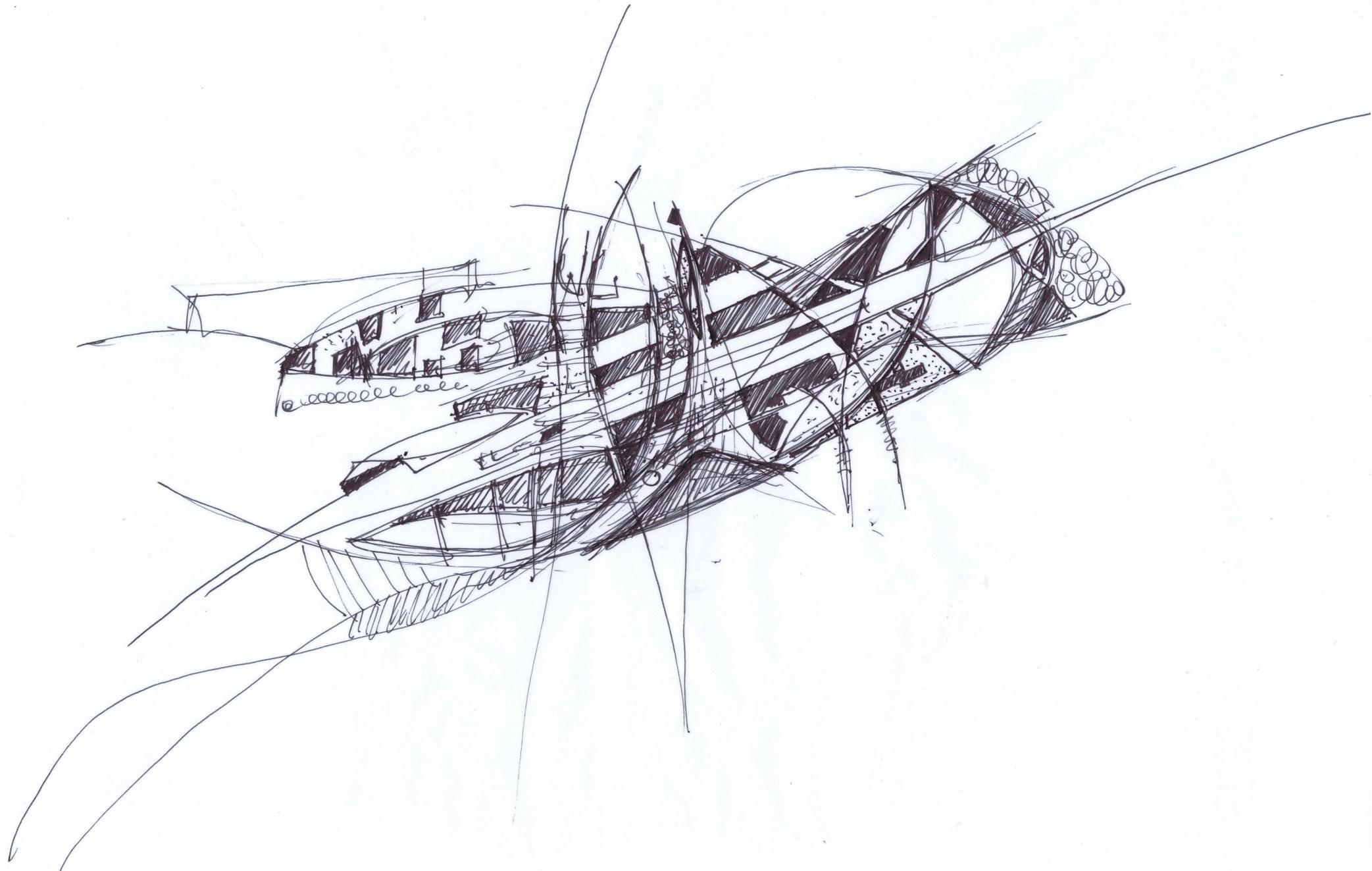


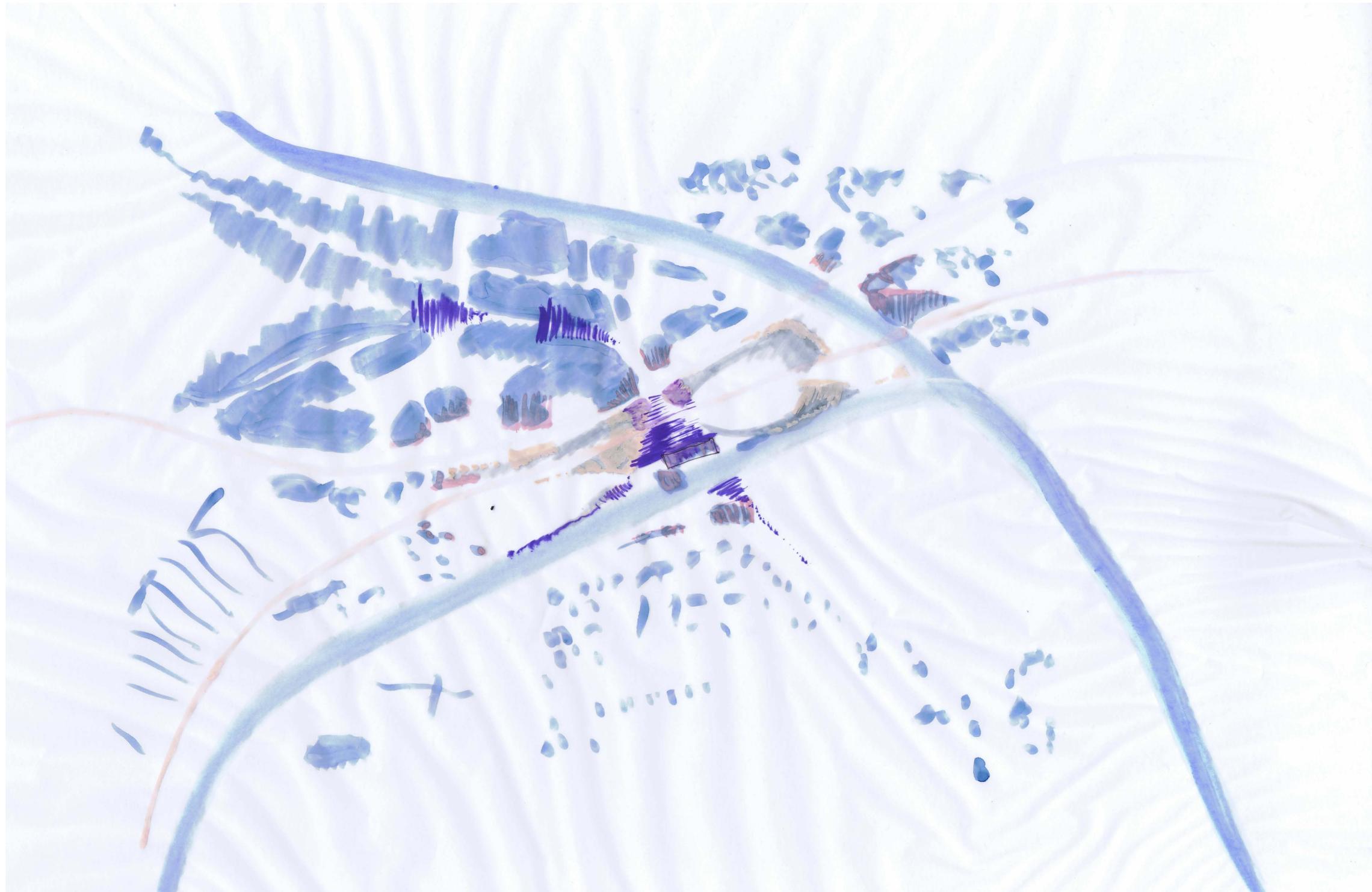
Der Umstand, dass unser Projektgebiet in der Größe etwa der Altstadt entspricht, macht es notwendig sich intensiver mit den umliegenden Baumassen zu beschäftigen. Die neuen Eingriffe dürfen die Umgebung nicht zerstreuen, sondern sollen den Stadtraum neu definieren.

Unsere Studien beginnen mit der Suche nach den passenden Linien im Stadtraum. Danach folgt die Strukturanalyse hinsichtlich Straßennetz, Grünraum und Typologien in der Stadt. Den Schluss bildet das Umgebungsmodell im Maßstab 1:1000 und die Auseinandersetzung mit den Baumassen.



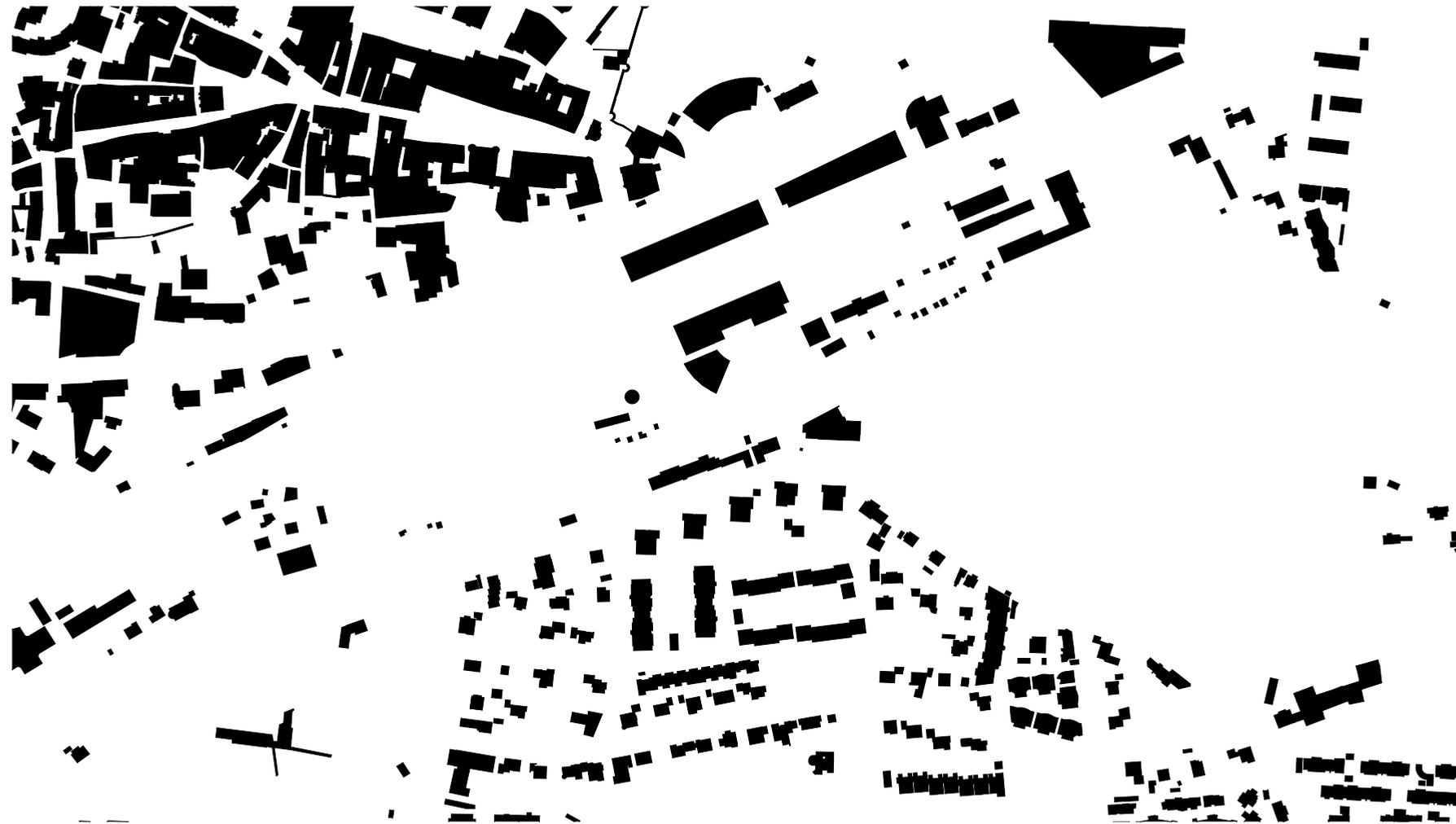






Struktur Bebautes

In dieser Grafik kann man klar die unterschiedlichen Bereiche der Stadtentwicklung erkennen. Die dichte Bebauung im Norden (Altstadt), die Punktbebauung im Süden und die vermischte Zone in der Mitte mit dem Bahnhof.



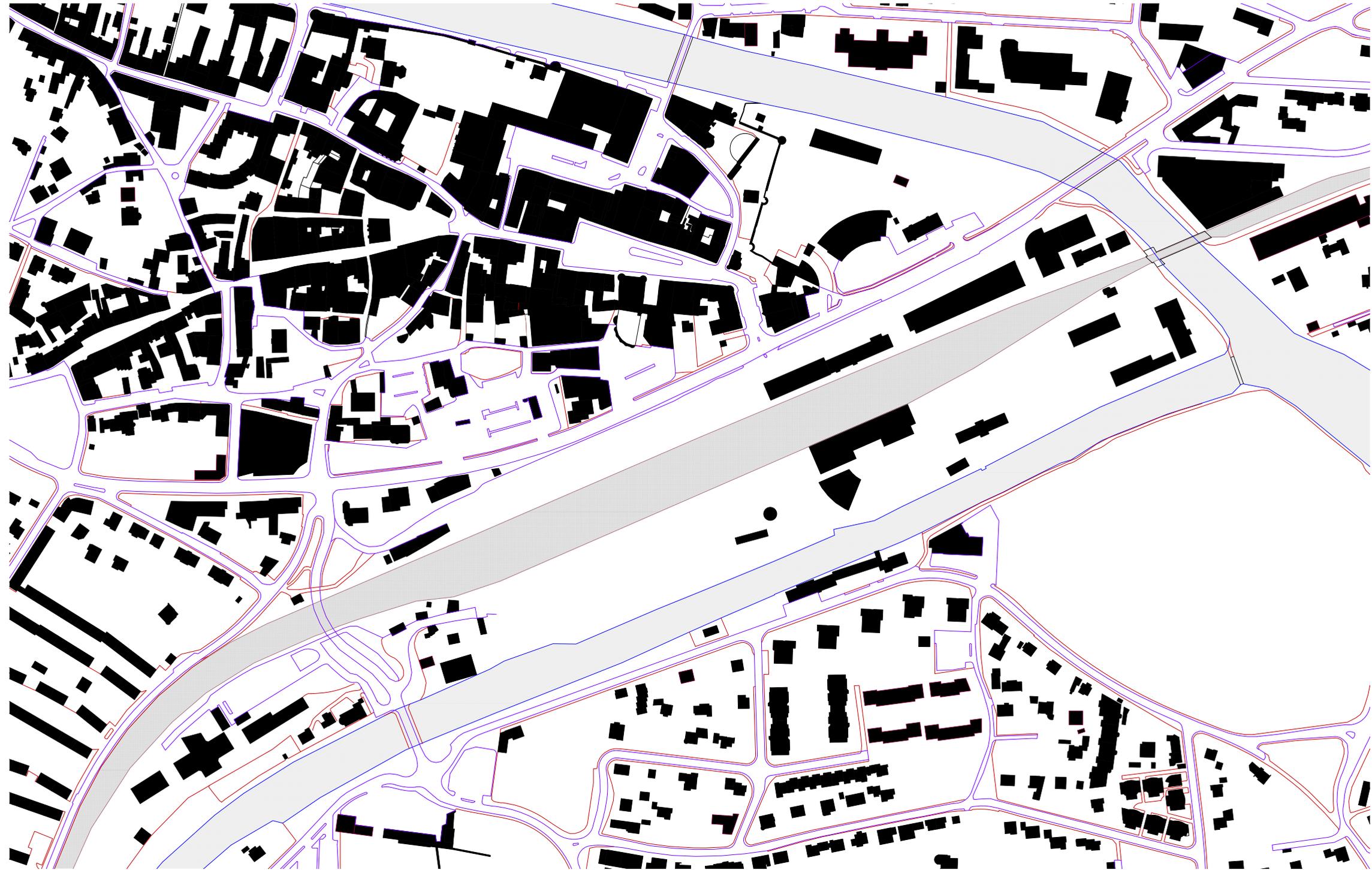
Struktur Bebautes mit Ka-
taster



Struktur Verkehrsflächen



Struktur der Viertel





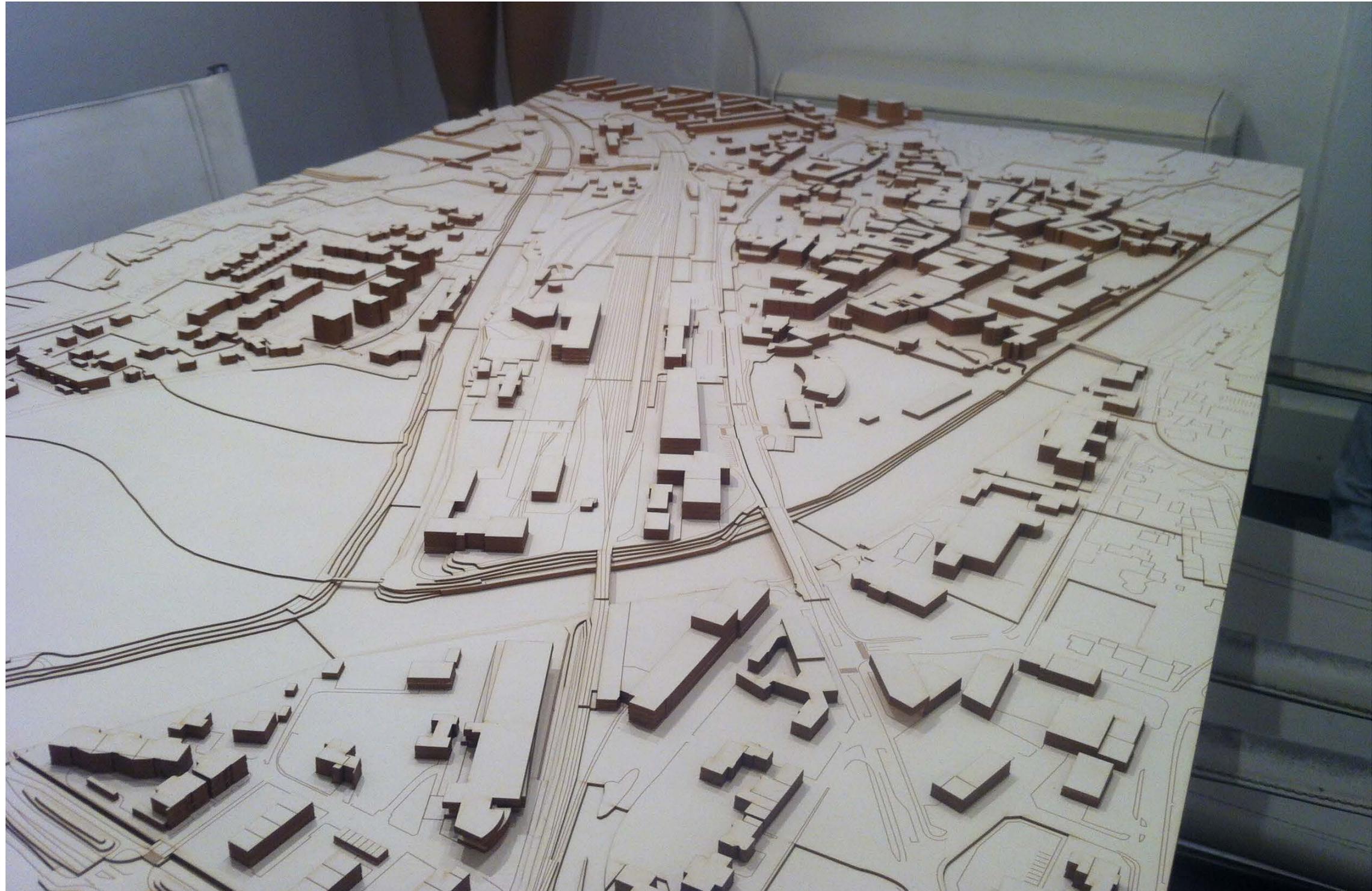
Umgebungsmodell im Maßstab 1:1000

Hier gut zu erkennen, ist die Topografie des Geländes mit den Einschnitten der beiden Flüsse, der Isele rechts und der kleineren Drau links.



*Umgebungsmodell im
Maßstab 1:1000*

Das Modell bildet die der-
zeitige Situation der Stadt
Lienz ab.



Baumassenstudie 1

Erfassen des Raumes durch das Einstellen von Quadern in unterschiedlicher Dimension - 25 mal 25 Meter oder 10 mal 10 Meter. Die Raumlinien sind vorher mit einer Schnur gesetzt worden und dienen zur ersten Einteilung der großen Fläche des Bahngeländes.

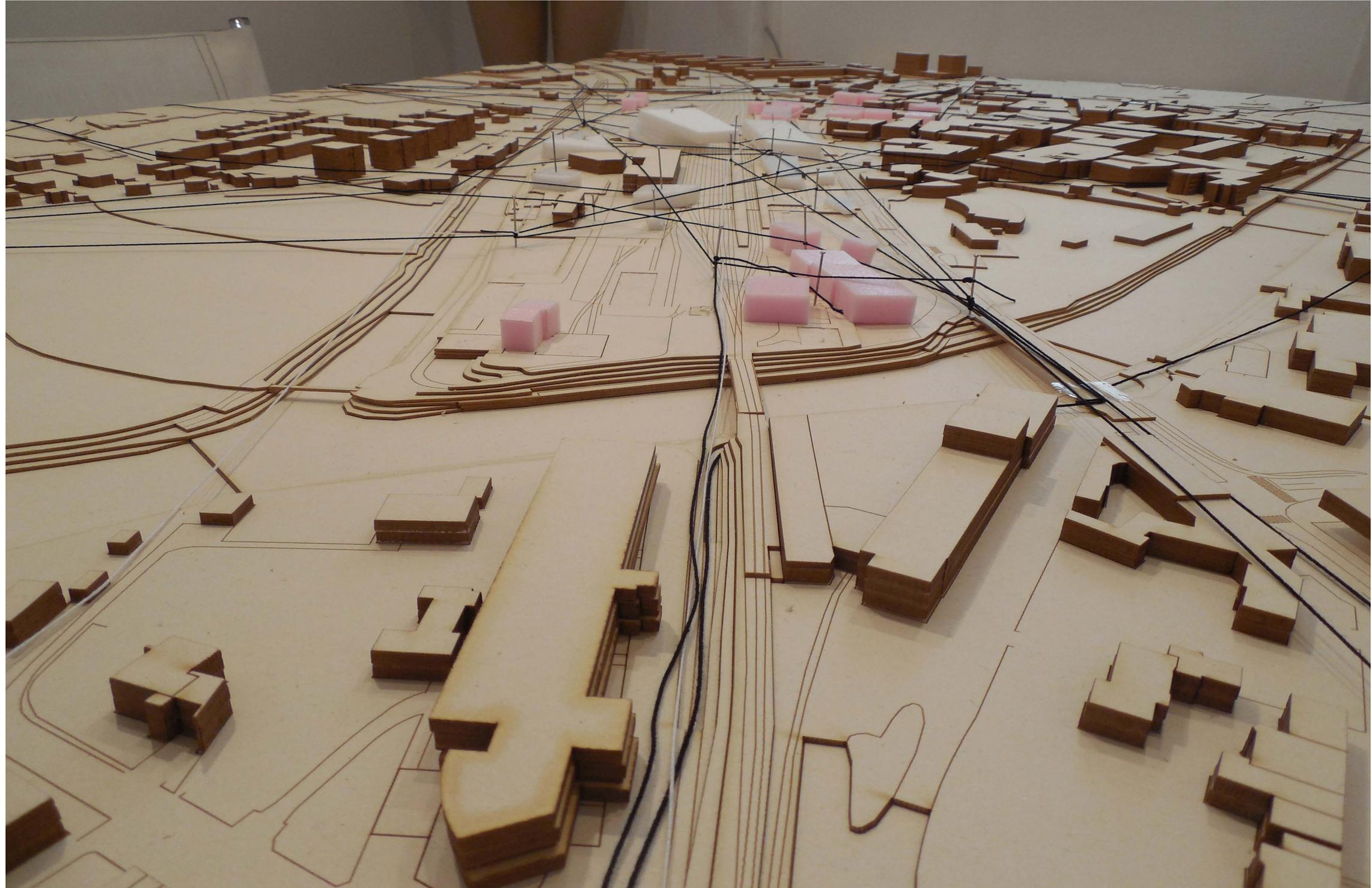


Baumassenstudie 2

Der Versuch mit größeren Baumassen die Mitte des Grundstückes zu stärken. Die Lage des Bahnhofes hat sich hier schon herauskristallisiert..



*Baumassenstudie 2 mit
Blick in Richtung Westen*



DER BAHNHOFPLATZ



Der Raum zwischen der Altstadt und dem Bahnhof

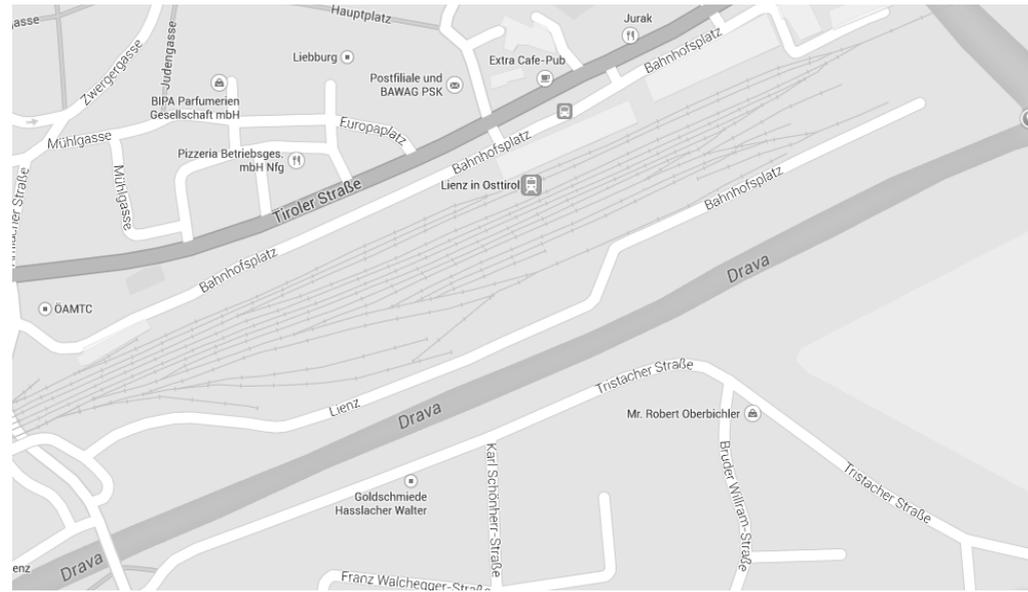
Von Beginn an erregte der Bahnhofplatz bzw. der Raum zwischen der Altstadt und dem Bahnhof unsere Aufmerksamkeit. Wir bezeichneten den zerklüfteten Raum schnell als „Rückseite der Stadt“ und wollen ihm deshalb mehr Bedeutung zuweisen. Er ist der „Link“ zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof. Um eine geeignete Antwort auf einen neuen Bahnhofsvorplatz zu finden, analysierten wir die bestehende Situation am Bahnhof und in der näheren Umgebung.

B1 - Der Bahnhofplatz

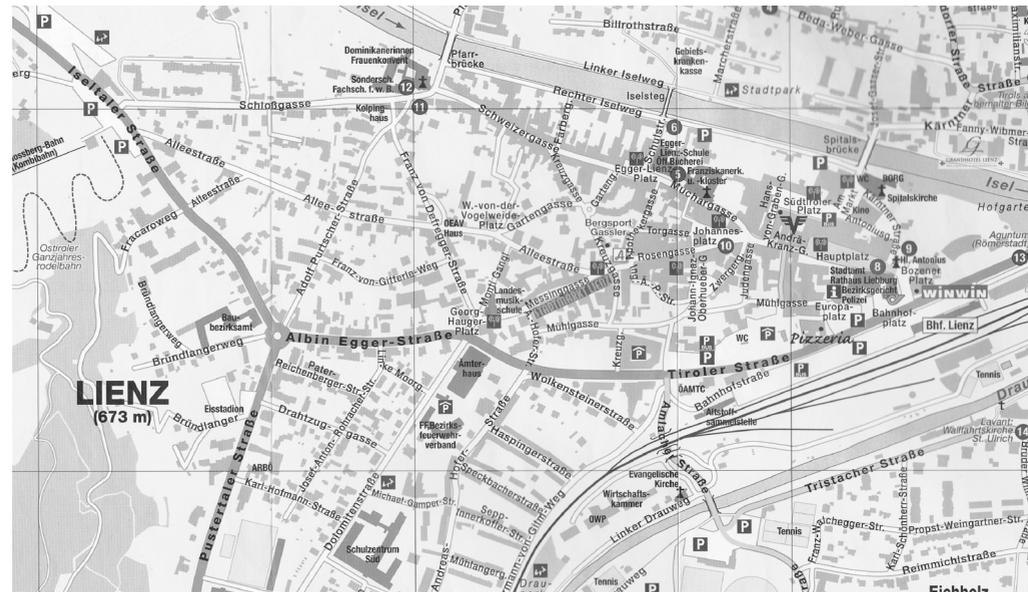
Das Bild zeigt jenen Blick, den man beim Austreten aus dem Bahnhofsgebäude erlebt. Im Hintergrund die Antoniuskirche mit der gelben Putzfassade, die an der Spitze des Hauptplatzes situiert ist.



B2 - Auszug Google Maps Bahnhofplatz



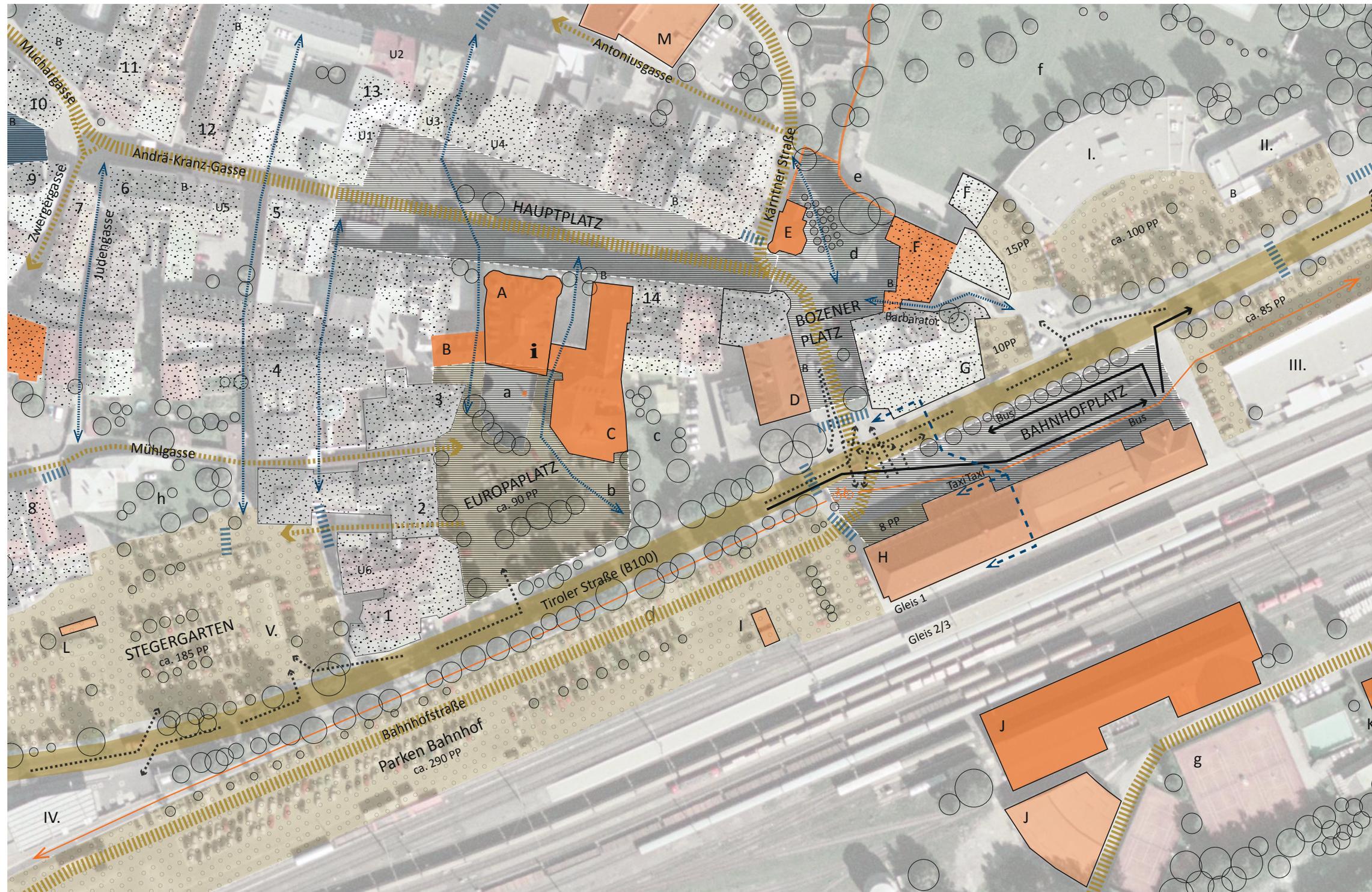
B3 - Auszug Stadtplan der Sonnenstadt Lienz



Kartografische Darstellung

Sucht man mit Hilfe von Google Maps den Bahnhofplatz in Lienz, so erstreckt sich dieser über eine weitläufige Fläche, sogar über die Vielzahl der Schienen am Bahnhofsgelände hinweg. Wo der Platz anfängt oder aufhört, ist nicht eindeutig. Er geht an seinen Schmalseiten über in großzügig asphaltierte Parkplätze und wird am Ende, in der Realität kaum wahrnehmbar, zur Bahnhofstraße. Seinen Namen kann man an mehreren Stellen auf der Karte lesen. Dieser Umstand zeigt, dass sich hier der städtische Raum in der Ferne verliert und der Platz keine genaue Definition seiner Lage zulässt. Auch auf dem Stadtplan von Lienz scheint der Bahnhofplatz zwischen Bundesstraße und Bahntrasse zu zerfließen. Um sich einzugrenzen, sucht er Halt an Gebautem - das „agglomerierte“ Empfangsgebäude bindet sich an ihn.

Die Situation am Bahnhof



Legende:

- Einbahn
- Strasse mit Gegenverkehr
- Bundesstrasse mit Mittelzone
- Abbiegespur
- Busbahnhof
- Radfahrstreifen/-zone
- Fußgänger: Passagen/ Tore
- Übergänge
- Unterführungen
- öffentl. Gebäude
- öffentl./denkmalgeschützt
- Mischnutzung
- Parkflächen
- Platz
- überwiegend Parknutzung
- Fußgängerzone
- bestehende Bäume

Erklärungen zur Situation

Markante Elemente im Stadtgefüge:

A Schloss Liebburg (Rathaus denkmalgeschützt), Tourismusinformation

B Kleine Fronfeste (denkmalgeschützt)

C ehem. Geigersche Behausung (denkmalgeschützt):

Bezirksgericht, Polizei, Amtsgebäude

D ehem. Hotel Lienzerhof:

BAWAG P.S.K. Filiale, A1 Shop, Marionnaud Parfumeries

E „Antoniuskirchl“ bzw. Hl. Antonius -Kapelle (denkmalgeschützt)

F Barbarahof (denkmalgeschützt):

Würstel Lois, 3Shop, UniCredit Bank Austria, Dr. Thonhauser (Facharzt für Innere Medizin)

G Friseursalon Manuela, Sanimobil Lothar Mair (Sanitätsartikel), Handy-World, WinWin (Sportwetten), X-Games DVD und Spielemarkt, Cafe Extra

H Bahnhof Lienz:

Schalterhalle, Wartebereich, Gepäckdepot, Österreichische Postbus AG (Verkehrsstelle Lienz), Bahnhofsapotheke KG Tabak Trafik Josef Bachmann e. U., Haaralarm Bahnhof (Friseur), B3 Pizza & Kebab Ömer Tozar

I Überdachter Fahrradstellbereich, Zone für den Fahrradverleih über die Sommermonate

J Eisenbahn-Technikmuseum mit denkmalgeschütztem Heizhaus (Lockschuppen) und Reststück der Lokomotive Remise

K ehem. Wasserstation (denkmalgeschützt) des Bahnhofs Lienz, derzeitig Wohnhaus

L Öffentliche WC-Anlage

M Kino CineX Lienz:

Cine Café Lienz, Japan-Restaurant WOK, Tabakfachgeschäft Semrajc Helmut, Friseur Figaro Giuseppe

Bereiche mit gemischter Nutzung:

1 Pizzeria Da Leonardo, Perlini Shoes, NKD Lienz, Friseur Klipp, Sunnysine Sonnenstudio, Stadtkeller Lienz, Mag. Dr. Vergeiner (Steuerberater), SynTrop Unternehmensberatung, Seirer & Weichselbraun (RAW), Dr. Hibler (RAW), Dr. Rapf (Allgemeinärztin), Dr. Rapf (Radiologe), Dr. Reichl (Zahn, Mund- und Kieferheilkunde), Jaufer-Hiebl (Psychotherapie)

2 Pick Nick Ossi (Imbiss), City Toys - Gustl Spiel & Papier GmbH, Merit Landhausmode, s'Gwandtl Verein SOFA, Generali Versicherungs AG, Delfin Wirtschaftstreuhand, Dr. Großmann (Facharzt für Neurologie), Dr. Großmann (Kli-

nische Gesundheitspsychologin), Persil-Gruber (Psychotherapie)

3 Tourismusverband Osttirol, s'Gwandtl Naturladen, Juwelier Pulferer Josef, Pulchris - Kosmetik Fußpflege und Nageldesign, Allianz Elementar Versicherungs AG, Nageler Frischbeton GesmbH & Co KG

4 City-Center Lienz:

Fleischerei Ortner, Bäckerei Trenker, ROMA Friseurbedarf, BIPA Lienz, aus & raus Warenhandels Ges.mbH, Topline Lienz, Reymont-Computer, Alpenschule Glocknerprofi, Praxis Stuhler GmbH (Verkehrspsychologie), Dr. Aichner (Frauenheilkunde & Geburtshilfe), Dr. Morgenstern (Facharzt für Neurologie), Univ. Prof. Dr. Dr. Jank (Mund-, Kiefer- & Gesichtschirurgie)

5 City Cafe - Konditorei Glanzl, Café Petrocelli's, Joy Bar, Café Bibiza, Café Central, Die süße Ecke - Il Gelato Italiano (Eisdiele), Juwelier Steiner, C&A Kids Store Lienz, Poeples Fashion, Kunz Mode, Meirer Moden Wassermann, Architekturbüro Rohrer, Grazer Wechselseitige Versicherungs AG

6 Restaurant Adlerstüberl, Hartlauer Filiale Lienz, Klockwerk-modern times (Uhren und Schmuck), Modeboutique Kraftwerk, Friseur Papillota, Schülerhilfe Lienz, Martin Lugger Photography, IBK Ingenieurbüro Kuenz, Interselect Management Consult GmbH (Unternehmensberatung), Dr. Steinwender (Facharzt für Innere Medizin)

7 Orsay, Zanon Lifestyle & Sports, Gasthaus Batzenhäusl, Tapas-Bar Himmelblau, Café Pub Zeitlos, Nightcafé Bar Zick Zack

8 La Ola Zimmermann KEG (Sport und Freizeit), Osttiroler Kajak Club, Glaserei & Spenglerei Zimmermann GmbH

9 Tabaktrafik Dobnig, Cutting Crew Lienz (Friseur), Bierpub Café s'Stöckl Lienz, Vinothek Lienz

10 Goller Schuhhandels GmbH, Msc. Meuschke (Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde)

11 Café Bäckerei Gruber, Café Bar Sunset, KM Haar Lienz (Friseur), **Stadtsaal Lienz**, Libro Handels GmbH, RLB-Atelier Lienz, Raiffeisen-Landesbank Tirol AG, Kleine Zeitung GmbH und Co. KG, Ortner Versicherungsmarkler GmbH, Immobilien Ortner, Dr. Kraler (RAW), Dr. Rüscher (Facharzt für Lungenheilkunde)

12 Blue Tomato Shop Lienz, Trachtenstube Krimer GmbH, Halbedel GmbH & Co. KG (Kindermode), Danler Lederwaren, Theodor Strein & Söhne Klagenfurt GmbH (Bürobedarf), Volksbank Osttirol-Westkärnten

13 Schuhe von Rieder, Tom Tailor Denim, s.Oliver Store, Textil Geiger, Zillertaler Trachtenwelt, trendmaker - Tracht & Country, Mode Tally Weijl, name it - H12 Fashionstore

(Kindermode), TUI das Reisebüro, Tirol Shop Lienz, Souvenirgalerie D&D, Home & Art (Geschenkartikel), Foto Dina Marina, Eduscho Tschibo Filiale, Hypo Tirol Bank AG, Bar Almrausch Osttirol, La Taverna-Trabe Keller, Maria's Imbissecke, M. Brentner's Erben (Wurstwaren), Dr. Grausgruber (Psychotherapie), Dr. Grubauer (Allgemeinärztin), Dr. Grubauer (Haut- und Geschlechtskrankheiten), Dr. Bacher (Dermatologie und Venerologie)

14 Fashion Outlet Store F&M OG, Junior Moden Dorer, Bundschuh Reisen GmbH, Taxi Bundschuh, Pop Shop Lienz (Musik)

Elemente mit einer Nutzung:

I. Sport Eybl & Sports Experts GmbH

II. McDonald's Österreich

III. Charles Vögele AG (Austria)

IV. Eni Tankstelle - Gutmann GmbH (Gas-Station)

V. Ab-/Auffahrt Parkgarage City Center

Elemente im öffentlichen Raum:

a erhöhter Platzbereich mit Statue Kaiser Joseph II. (denkmalgeschützt)

b Müllsammelstelle

c umzäunter Privatgarten

d Vorplatz zur Kirche - „Antoniusplatz“

e Teil der Befestigung - Stadtmauer (denkmalgeschützt)

f Hofgarten (Privatgarten)

g Tennisplätze und Freischwimmbaden des Eisenbahner Sportvereins

h ehem. Obstgarten an der Spitalmühl (in seiner Grundform erhalten)

Unterkünfte:

U1 Altstadtotel Eck

U2 Hotel Post

U3 City Apartments Marina

U4 Romantikhôtel Vergeiner's Traube

U5 Apartment Erler & Urlaub

U6 Seeapartments Presseggensee Süd

Aufschlüsselung der Branchen (betrachteter Ausschnitt):

22x	Bekleidung
19x	Arzt/Therapie/Psychologie
7x	Café
7x	Friseur
6x	Gasthaus/Restaurant
6x	Hotel/Unterkunft
5x	Bank
5x	Bar
5x	Fastfood/Imbiss
5x	Immobilien/Versicherungen
5x	Reisebüro/Werbung/Verkehr
4x	Sportartikel/-bekleidung
4x	Rechtsanwalt
3x	Juwelier/Uhren
3x	Geschenkartikel/Souvenir
3x	Kosmetik/Pflege
3x	Mobilanbieter
3x	Schuhe
3x	Trafik/Tabak
2x	Apotheke/Sanitätsartikel
2x	Architektur-/Ingenieurbüro
2x	Aus-/Weiterbildung
2x	Bäcker
2x	Bauunternehmen
2x	Brillen/Elektronik
2x	Bürobedarf
2x	Club/Verein
2x	Drogerie
2x	Fleischer/Wurstwaren
2x	Fotografie
2x	Musik/Unterhaltung
2x	Spielwaren
2x	Unternehmensberater
1x	Atelier
1x	Discothek
1x	Eisdiele
1x	Konditorei
1x	Lederwaren
1x	Parfumerie
1x	Redaktion
1x	Steuerberater
1x	Tanken
1x	Taxiunternehmen
1x	Wettbüro
1x	Wirtschaftstreuhand

Nutzungen, Durchmischungen und urbanes Leben

Zusammensetzung aus eigener Analyse vor Ort und den Daten aus <http://www.lienz-hat-es.at>

Persönliche Wahrnehmung der Situation und des Stadtraumes

Betrachtet man die Situation mit den Augen des Benutzers, wird einem schnell klar, dass der Bahnhofplatz kein Platz ist! Er schafft keinen Platz für angenehmen Aufenthalt, Orientierung, Anknüpfung oder Information. Es ist kein Ort zum Innehalten, denn seine Fläche ist vorwiegend als Verkehrsfläche definiert. Vor dem Bahnhof Lienz wird chaotisch gefahren, gehalten und geparkt. Der Busbahnhof, durch Markierungen ausgewiesen, bietet kaum übersichtlichen Freiraum zum Wenden und Warten. Die Taxi haben keine eindeutige Vorfahrt und warten einmal hier und da auf die Gäste. Alle zusätzlichen Parkplätze sind natürlich für das Individuum zum Kurz- oder Langzeitparken. Der Radfahrer oder Fußgänger muss sich hier seine Berechtigung erst erkämpfen. Zwischen parkenden Bussen sowie aus- und einfahrenden Autos quetscht er sich hindurch, um vom Bahnhofseingang aus den Übergang in die Innenstadt oder die jeweils gegenüberliegende Seite des langgezogenen Areals zu erreichen. Der Radfahrstreifen hört an der Kreuzung vor dem Bahnhofsgebäude einfach auf und, abgesehen vom erhöhten Unfallpotential,

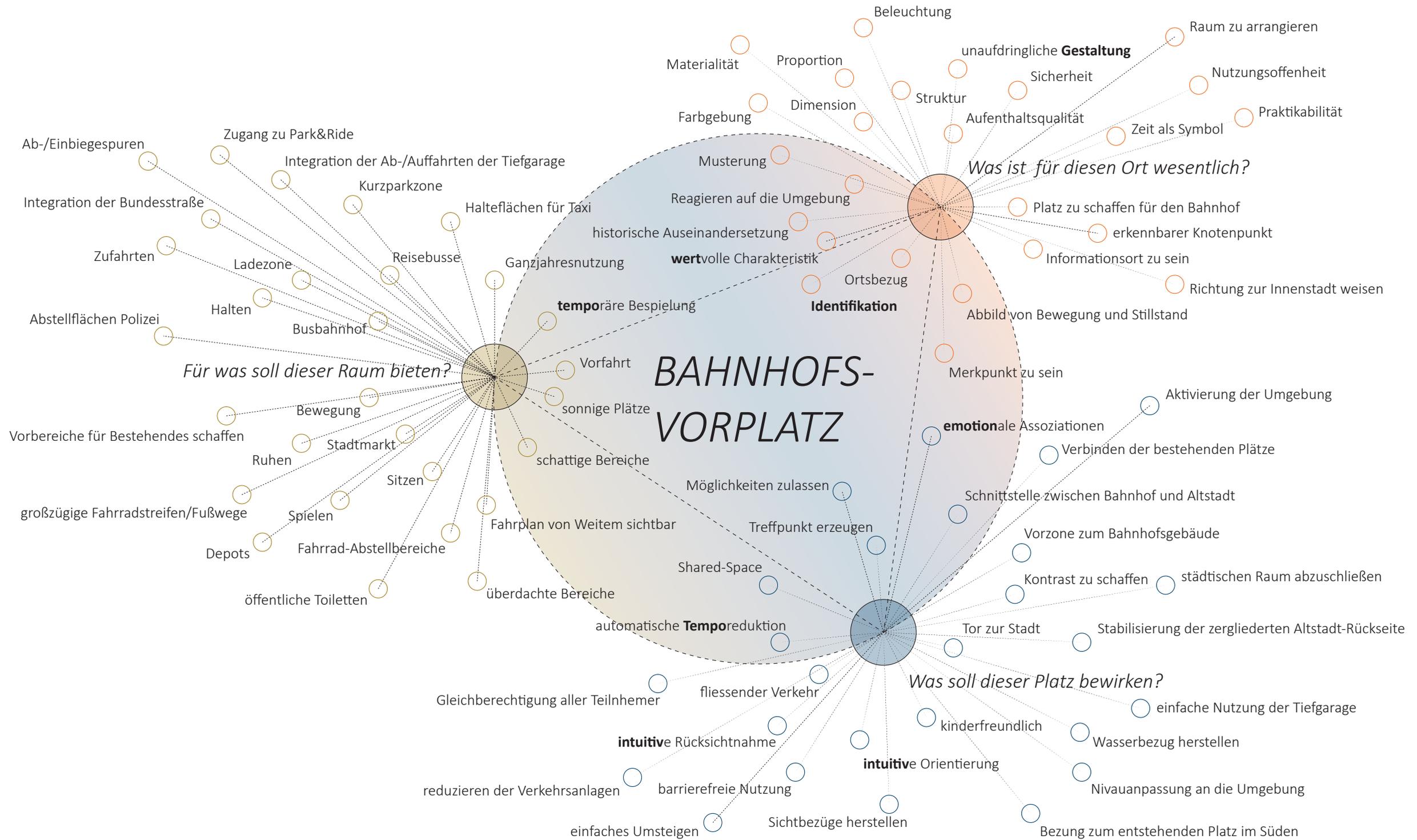
weist kein Schild geradeaus zum Anschluss an den Drauradweg im Osten. Verloren steht der Fremde an diesem Punkt und weiß nicht wohin. Wäre kein Zebrastreifen vorhanden, würde man nicht einmal die Richtung zum Zentrum erahnen.

Ähnlich ergeht es dem Reisenden, der aus der Bahnhofshalle austritt und aus erhöhter Position direkt auf eine Baumallee, eine stark befahrene Landesstraße und ein fragwürdiges Gegenüber blickt. Die renovierungsbedürftige, jedoch charmante, Stadtvilla mit sichtbarem Fachwerk wird im Erdgeschoss förmlich umschlungen von ihrem wilden Zubau. Die Vielzahl an Vor- und Rücksprüngen, Werbeschriften, Farben und teils leeren Auslagen verwirren den Betrachter. Formlos steht das Bauwerk so an der Spitze der dichten Altstadt und drückt weder ihren Anfang noch ihr Ende aus. In den Wintermonaten, wenn die Baumkronen noch mehr Durchsicht gewähren, ist dies der erste Eindruck eines Bahngastes vom charmanten Städtchen Lienz.

In den Vordergrund drängt sich jedoch durchwegs das Gewirr des Verkehrs, das Meer der parkenden Autos und die übermächtigen Baumkronen der Allee, die besonders in der Blütezeit

jegliche Blicke auf sich ziehen. Indes versperren sie jeden Weitblick und betonen die Länge des Bahnhofplatzes zusätzlich. Dem Gewerbe auf der Bahnseite wird folglich mehr Bedeutung zugemessen als der Anbindung zur Innenstadt - ihre Nähe zum Bahnhof geht völlig unter.

Überquert man nämlich die Tiroler Straße, durchstreift die Altstadt und kommt an einer ihrer unzähligen „Stadttore“ retour, spürt man sofort ihren plötzlichen Abriss. Dort, außerhalb ihrer einstigen Befestigung, befinden sich heute die Restflächen zum Parken, die Landesstraße und das Bahnhofsgebiet. Das Orientieren in dieser willkürlichen Raumstruktur fällt schwer, würde man nicht die prägnanten Lienzer Dolomiten vor sich haben. Man fragt sich unvermeidlich, in welchen Hinterhof man hier so abrupt geraten ist!? Denn was wir vom Stadtkern noch erkennen, ist eine stark zergliederte und kaum noch lesbare Rückseite. Die begleitende Allee der Tiroler Straße versucht das Auseinanderfallen des Raumes zu verhindern, sowie der Altstadt Stabilität und dem unstrukturierten Zwischenraum durch eine natürliche Grenze Form zu geben.



Intention

Der neue Bahnhofsvorplatz sollte aufgrund seiner vielfältigen Anforderungen einfach auf die Umgebung reagieren und Spielraum für eine differenzierte Nutzung gewähren. Vor allem sollte er die Verbindung zur Innenstadt herstellen, um eine intuitive Orientierung zu ermöglichen. Auch der Verkehr sollte automatisch seine Geschwindigkeit verringern und ohne weitere Verkehrsregelanlagen oder -zeichen auskommen. Den Fußgängern und Fahrradfahrern muss Priorität eingeräumt werden. Um all die Anforderungen zu managen, ist eine klare Unterscheidung der verschiedenen Oberflächen notwendig.

CONCLUSIO

Beschreibung und Überlegungen zur vorherrschenden Situation

In Osttirol laufen die Uhren immer etwas anders. Im Moment scheint die Bewegung zu funktionieren, aber was passiert in der Zukunft? Die passive Lage von Osttirol, mit seinem Zentrum Lienz, ist ein zweischneidiges Schwert. Auf der einen Seite setzte diese Abgeschlossenheit immer ein gewisses Maß an Eigeninitiative voraus, denn schlussendlich liegt es im Interesse der Osttiroler Bevölkerung, dass die gegenwärtige Struktur erhalten bleibt, oder ausgebaut wird. Für ein Wirtschaftswachstum müssen die Verbindungen in der eigenen Region gestärkt und neue in die Umgebung geschaffen werden. Passiert dies nicht, wird der Erhalt von Infrastruktur zunehmend teurer, mehrere Firmen werden woanders einen Platz suchen und infolge dessen wird sich ein Erhalt des kleinen Osttirols für die politische Regierung Nordtirols nicht mehr bezahlt machen. Es gilt eine Strategie zu entwerfen. Die Betriebe müssen es sich zum Ziel setzen, den Absatz in der Region zu fördern, sowie Produkte lokal weiter zu verarbeiten, damit sich die Wertschöpfungskette verän-

gern kann und Aufschwung entsteht.

Für eine Region wie Lienz und Osttirol ist es zusätzlich wichtig ein positives Image zu schaffen. Gerade wenn der Tourismus eine so wichtige Sparte ausmacht, ist es essentiell, die wichtigen Attribute und positiven Charakterzüge der Gegend nachhaltig zu bewerben. Zusätzlich sorgt ein gutes Bild unter der Bevölkerung für einen gemeinsamen Leitgedanken. Die Menschen erhalten einen natürlichen Bezug zur Region. Durch diese Verbindung entsteht Identität.

Betrachtet man die „immer etwas verzögerte“ Entwicklung von Osttirol aus einem anderen Winkel, so hat die Region das Glück, dass sie von übermäßigen Auswüchsen touristischer Einrichtungen, wie den Bau von überdimensionalen Hotelanlagen, verschont blieb. Osttirol hat den Vorteil, wirklich noch natürlich zu sein – eine Eigenschaft, auf welche die Osttiroler stolz sind, die jedoch in Zukunft noch mehr Wert mit sich bringen wird. Es ist wichtig, die

B-1 Stadtbild

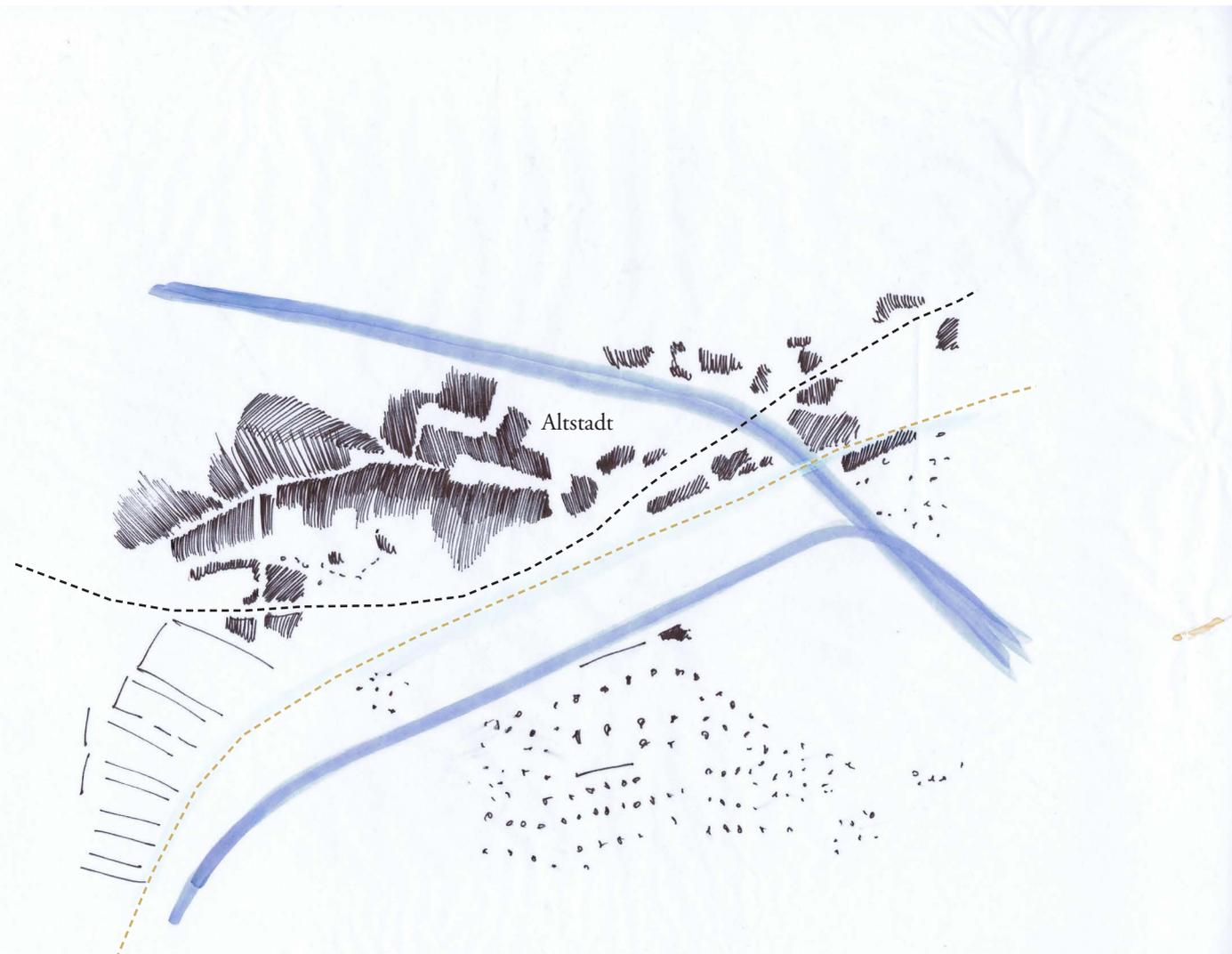
Das Bild zeigt die Stadt inmitten der Flussgabelung, mit der Schiene und der Bundesstraße als Trennung zum Wohngebiet im Süden.



Menschen wieder zu ihrem Ursprung zurück zu bringen. Damit ist nicht gemeint, dass es keine Entwicklung geben soll. Es sollte vielmehr darauf geachtet werden, die Traditionen zu leben, die unberührte Natur zu schützen bzw. hervorzuheben und mit innovativen Input und zarten Interventionen für neuen Wind und damit den Erhalt und die Zukunft Osttirols zu garantieren.

Lienz ist ein historischer Ort, dem die letzten hundert Jahre nicht gut bekommen sind. Durch die Abkoppelung von Nordtirol, dem Wegfall von Südtirol an Italien nach dem Ersten Weltkrieg, blieb eine Narbe zurück. Als strategisch wichtiger Punkt, der positive Wirtschaftsentwicklung mit sich brachte, wie es einst für die Grafen und im Krieg für das Kronland der Fall war, galt es ab nun nicht mehr. Seit dem Zweiten Weltkrieg hat sich trotzdem etwas verändert. Die Bevölkerungszahl ist bis zur Jahrtausendwende gestiegen und die Stadt hat sich erweitert. Doch Neubauten folgten einzig dem Zweck der Funktion. Auf

bestehende Strukturen und Kulturgut wurde wenig geachtet, denn das Automobil wurde als neues, kommerzielles Bewegungsmittel wichtig. Unter anderem erhielt Lienz eine neue Straßenführung – eine neue Bundesstraße, als gerade West-Ost Achse, entlang dem Verlauf der schon vorhandenen Bahngeliseisen. Die Stadtwahrnehmung wurde für Passanten komplett neu definiert. Fuhr man zuerst durchs Zentrum, so bewegte man sich ab den 1980er Jahren auf der B-100, der Kehrseite der Stadt. Vorher wurde diese Gegend durch eine ländliche Struktur und dem Bahnhof, mit seinen obsoleten, aus der Kriegsindustrie verbliebenen, Gebäuden definiert. Weiter im Süden bildet ein Fluss, die Isel, eine natürliche Grenze innerhalb der Stadt, die sich unterhalb weiter ausdehnte. Ab dem Zeitpunkt der Eröffnung der B-100, gab es eine weitere Barriere, die es zu überwinden galt. Der Nordteil der Stadt (nördlich der Drau) sowie die Altstadt (in der Flussgabelung) wurden nun durch die Bundesstraße, die Schiene und den Fluss vom südlichen Talkessel ab-



- B 100
- - - - - Bahnverlauf
- Isel und Drau

C

getrennt. Entlang dem Straßenverlauf nahmen zunehmend mehr Parkierungsmöglichkeiten den ursprünglich ländlichen Charakter hinweg. Das Bild, welches heute zurückbleibt, ist eine zerstückelte Struktur ohne Hinweis auf Geschichte, mit Betonflächen geebnet. Für Passanten zeigt sich die Stadt von ihrer rauen Seite. Die fehlende Struktur führt auch bei Fahrradtouristen, wie sie in Lienz häufig vorkommen, zur Zerstreuung. Den Weg ins Zentrum zu finden, stellt bei einer heruntergekommenen Kehrseite eine Herausforderung dar.

Das Gebiet um den Bahnhof ist ein Großes. Verhältnismäßig gleicht die Fläche ungefähr der Größe der Altstadt. Da das Gebiet jedoch vollkommen umschlossen, zwischen 2 Bundesstraßen und einer Flussgabelung liegt, ist es für die Bewohner nahezu unerschlossen. Den Großteil der Flächen bilden alte, ungenutzte Flächen der Bahn und der Stadt. Es gibt keine Notwendigkeit dieses Gebiet zu erschließen. Notwendig ist jedoch eine gute, Fußgänger freundliche Anbindung des Sü-

dens an die Altstadt, sowie eine Aufwertung der Rückseite der Stadt, um ein einheitliches Bild und einen geschlossenen Raum zu erzeugen. Der Bahnhof selbst ist unmissverständlich den heutigen Anforderungen entsprechend umzugestalten und sollte gut an die Altstadt angebunden werden, ja, ihr vielmehr ein Gegenüber stellen, um für Spannung zu sorgen und Passanten aufblicken zu lassen. Er sollte für die gesamte Umgebung als Symbol der Hoffnung und Zuversicht angesehen werden. Mobilität im Fluss bedeutet Zukunft für alle.

Es bietet sich an, das gesamte Gebiet um den Bahnhof in die Planung einzuschließen, um das bis jetzt unerschlossene Gebiet den Menschen näherzubringen. Es bedarf einer Funktion, die den Süden an den Norden anknüpft, mit der Altstadt im Kontrast steht, und dennoch Hand in Hand mit ihr geht. Das neue Zentrum darf keine Konkurrenz sein, sondern muss dem Alten gegenüberstehen, um im Gegenspiel einander Bedeutung zuzupas-

sen. Für die Menschen bedeutet dies, dass es möglich wird intuitiv zu handeln und sich nirgends zu verlieren. Momente der Emotion schaffen eine neue Verankerung an den Ort, schaffen Identifikation und Identität.

D

.

OUTPUT

Eine Reise bringt neue Perspektiven



DIE IDEE

Leitgedanke und Keywords

Am Anfang war der Ort. Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um ein Bahnhofsareal, welches zum Großteil von unzugänglichen Brachflächen bedeckt ist, da es keine Verwendung für die alten Gebäude der Schiene mehr gibt. Das Grundstück hat jedoch mit seiner Lage mitten im Zentrum das Potenzial ein neuer, identitätsstiftender Anlauf für die Bevölkerung zu sein. Dieser Ort lockt jetzt schon durch seine Geschichte eine Vielzahl von Emotionen hervor. Eine Reihe von Begriffen, die wir mit diesem Ort verbinden und an diesem Ort als wichtig erachten, stecken den Rahmen für den Entwurf ab. Die Begriffe sollen für den Menschen spürbar werden.

Tempo ist für uns der prägnanteste Begriff. Tempo ist ein Wort, das sowohl für Geschwindigkeit als auch für Takt verwendet werden kann. Gerade an einem Bahnhof, oder einem Grundstück wie diesem, wo sich Menschen auf die unterschiedlichste Weise fortbewegen, symbolisiert dieses Wort Geschwindigkeit und die Art der Fortbewegung, misst

dabei aber auch den Abständen dazwischen, also der Zeit, in der nichts geschieht, viel Bedeutung zu.

Identifikation ist besonders wichtig für ein symbolträchtiges Gebäude wie den Bahnhof. Ein neues Gebiet, oder öffentliches Gebäude lebt erst durch die Menschen, die es nutzen. Dass die Frequenz erhöht wird, hat damit zu tun, dass es gut funktioniert, oder dass ihm etwas Positives anhängt, eine gute Wirkung. Besonders an einen Bahnhof knüpfen Menschen Verbindungen, da er für Besucher zum Orientierungspunkt wird und für Bewohner den Charakter und das Image der eigenen Stadt symbolisiert.

Emotionen sind an einem Bahnhof unvermeidlich. Die Bewegung wird zur Fortbewegung und zum Ankommen. Trennung oder Verbindung schafft Emotion. Eine Bindung zum eigenen Land kann dabei genauso Gefühle wecken, wie der Besuch von Verwandten oder Freunden.

Noch besser als das Wort „Gefühl“ beschreibt Emotion für uns die Verbindung zu „Motion“, dem englischen Wort für Bewegung. Gefühl hat mit Bewegung zu tun. Bewegung der inneren Struktur.

Intuition spielt eine wichtige Rolle bei der Benutzbarkeit. Ein Bahnhof ist ein Gebäude der Zeit. Intuition bedeutet handeln ohne zu denken, Zeit zu sparen. An einem Bahnhof muss die Benutzung klar ersichtlich sein, und ein Weiterbewegen muss instinktiv Orientierung schaffen um Wege zu minimieren und Zeit zu sparen.

Wertung ist ein Begriff, der die unbewussten Entscheidungen der Menschen beschreibt. Die Gebäudestruktur und der Raum allein müssen in einem Menschen eine Empfindung von Priorität und Bedeutung hervorrufen. Gerade wenn ein großes Gebiet keine Anhaltspunkte hat, ist es wichtig verschiedene Werte zu schaffen, aber nicht die umliegenden zu ersetzen.

Am Ende ist die **Gestalt** der Punkt, der alle Begriffe vereint. Sie ist dafür verantwortlich, dass die Erfordernisse erfüllt werden. Mit Gestalt kann dafür gesorgt werden, dass Menschen intuitiv eine gute Orientierung haben und sich zu einem Ort verbunden fühlen. Als unterbewusste Wahrnehmung schafft die Bewegung durch den Raum ein wortloses Konzept in unserem Kopf.

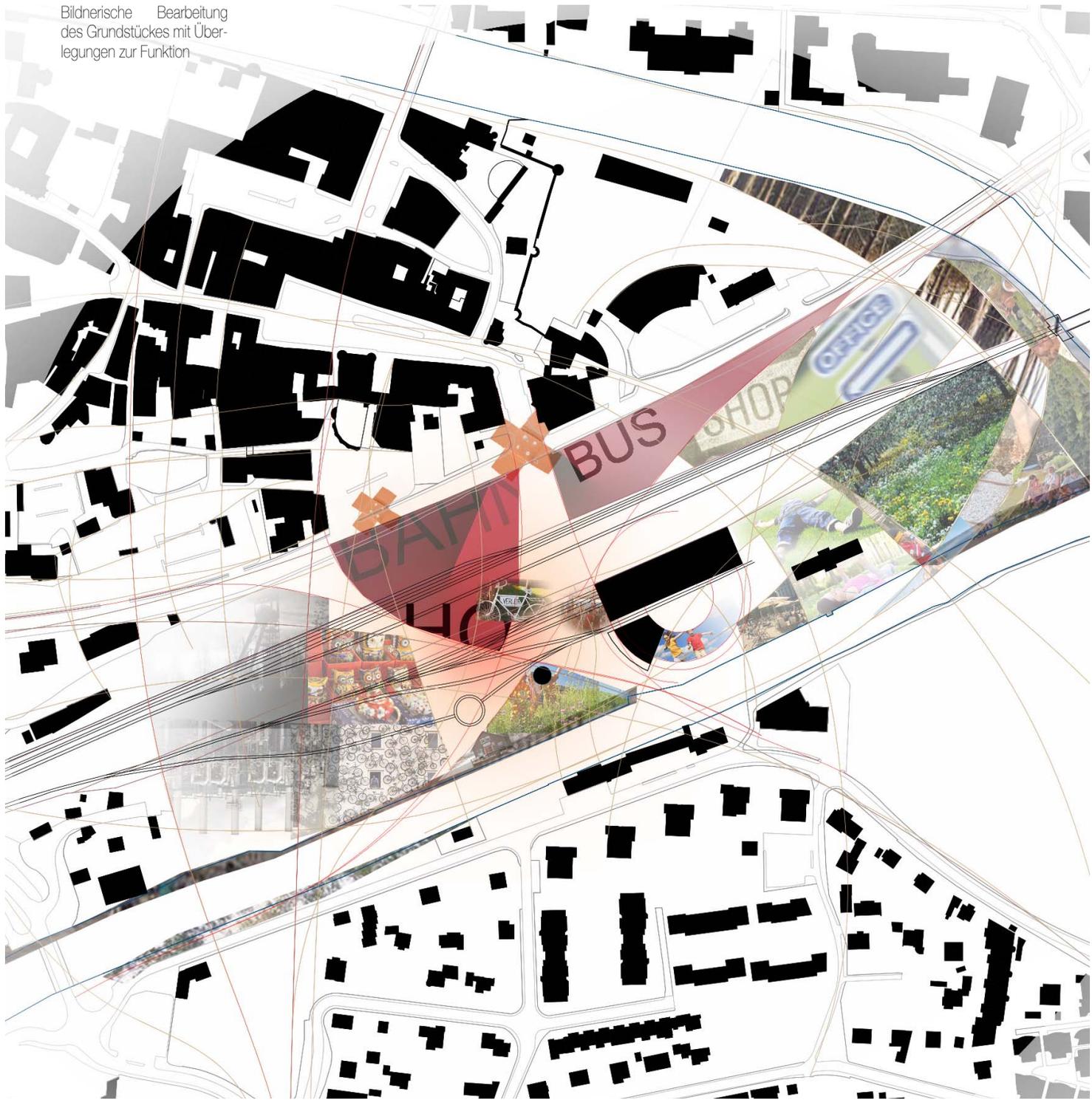
Die Grundidee unseres Entwurfs liegt in der Schaffung einer guten Verbindung der Altstadt, über Bundesstraße, Bahn und Fluss hinweg, mit dem südlichen Teil der Stadt. Da Lienz als „sportliche“ Kleinstadt prädestiniert dafür ist, dass sich die Bewohner unmotiviert fortbewegen, sollen die momentanen Grenzen für Fußgänger und Radfahrer einfacher zu passieren sein. Auch der Radtourismus, der für die Stadt so wichtig ist, würde davon profitieren.

Da es sich bei dem zu überbrückenden Gebiet um ein Bahnhofsgelände handelt, gibt es (bei gleichbleibendem Niveau der Bahn) für

eine Fuß- und Radverbindung zwei Möglichkeiten – unterhalb oder oberhalb der Geleise. Das Niveau der Bahn zu verlegen würde bedeuten, eine weitere, sogar sichtbare und spürbare Grenze zum Süden zu schaffen. Aus diesem Grund wird das Schienenniveau beibehalten. Die langen Distanzen machen es möglich Rampen zu verwenden und die Hauptverbindungen barrierefrei zu gestalten. Das neue Radnetz soll nun den Bahnhof überbrücken, da so lange, unterirdische Wege zu vermeiden sind und die Möglichkeit besteht, die erhöhten Wege als Aussichtsplattformen, oder Panoramaweg zu benutzen. Die schöne Lienz Umgebung ist aus der Stadt nirgends mit einem Blick zu fassen. Das Wegenetz soll dies ermöglichen. Der Blick von oben ist nicht nur ein Genuss, sondern schafft auch eine intuitive Orientierung und Übersicht, was besonders für die ankommenden Radtouristen von Vorteil ist. Zudem bildet ein Emporheben von Fuß- und Radfahrerverkehr auch eine Verknüpfung in unseren Gedanken, als langsamer Verkehrsteilnehmer, trotzdem „oben“ zu

sein. „Oben sein“ verschafft Bedeutung. Der grüne Leitgedanke der Region, auf Tradition und Natur zu bauen wird durch die Emporhebung des langsamen Verkehrs unterstützt. An so einem wichtigen Punkt wie dem Bahnhof wird dieser Gedanke zum Symbol für die Stadt. Besonders schön ist auch, dass „oben am Netz sein“ auch bedeutet, die Möglichkeit zu haben, genießen zu können. Mit langsamen Tempo nimmt man mehr von der Umgebung wahr. Alles Schnelle und Laute bleibt unten. So könnte das Netz auch als Filter gesehen werden, der Lärm und Hast mit zunehmender Höhe entsagt, um den Blick nach oben frei zu geben und den Moment zu genießen. Die Wege des Netzes stellen die nötigsten Verbindungen in der Stadt dar, und bilden zusammen mit den bestehenden Gebäuden Raumgrenzen. So wird der Stadtraum gegliedert, was wiederum Orientierung schafft. Das Radnetz ist zudem an eine Reihe alter und neuer Gebäude angeschlossen. Der Bahnhof bildet das Zentrum.

Bildnerische Bearbeitung
des Grundstückes mit Über-
legungen zur Funktion



STÄDTEBAULICHER ENTWURF

A decorative graphic element consisting of three horizontal lines of varying shades of brown and orange, extending from the right side of the title area across the top of the page.

grafisches Erfassen der ausschlaggebenden Informationen



M 1:3500

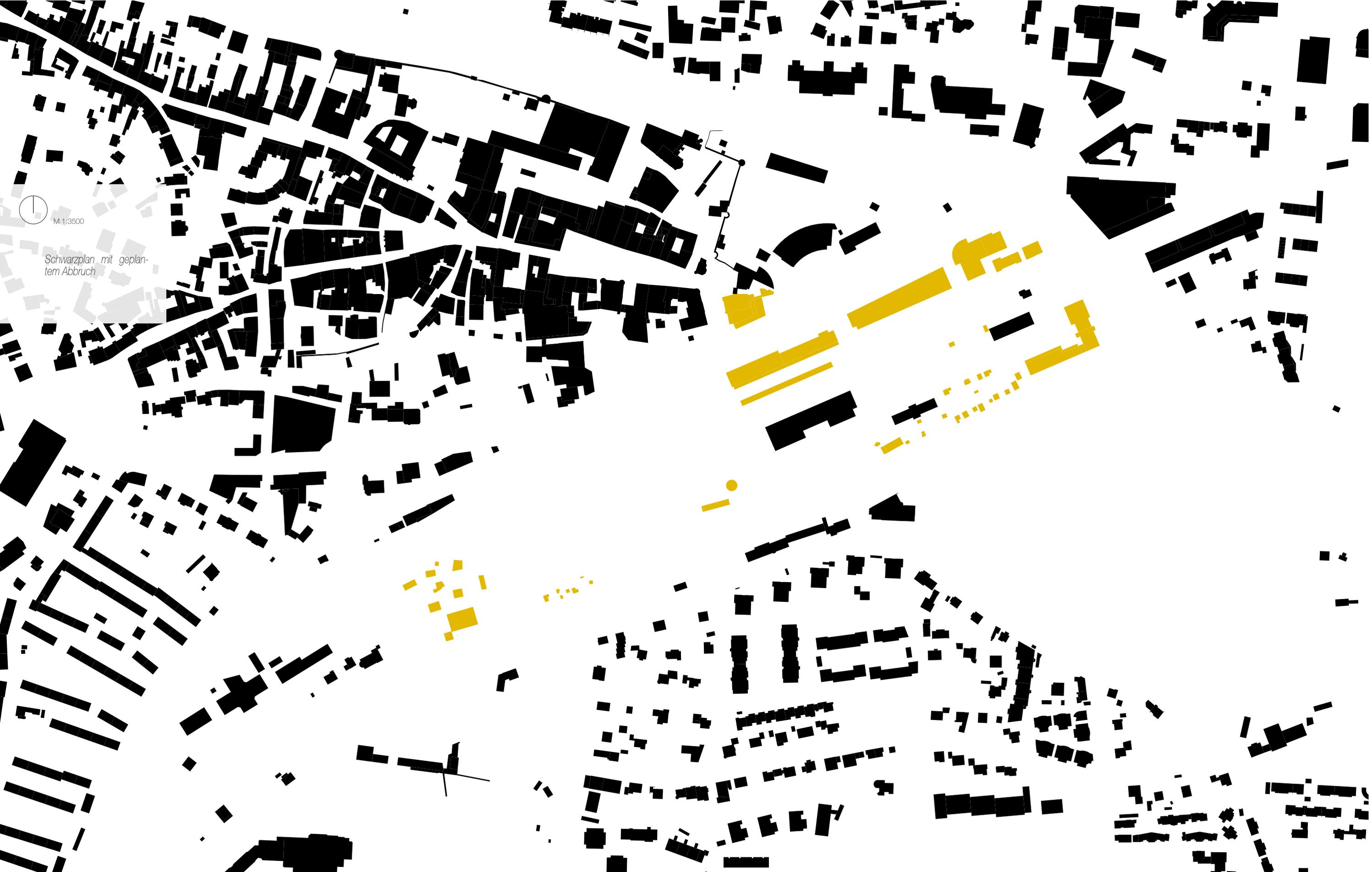
Schwarzplan der bestehenden Situation





M 1:3500

Schwarzplan mit geplan-
tem Abbruch





M 1:3500

Ausgangssituation für den Entwurf





M 1:3500

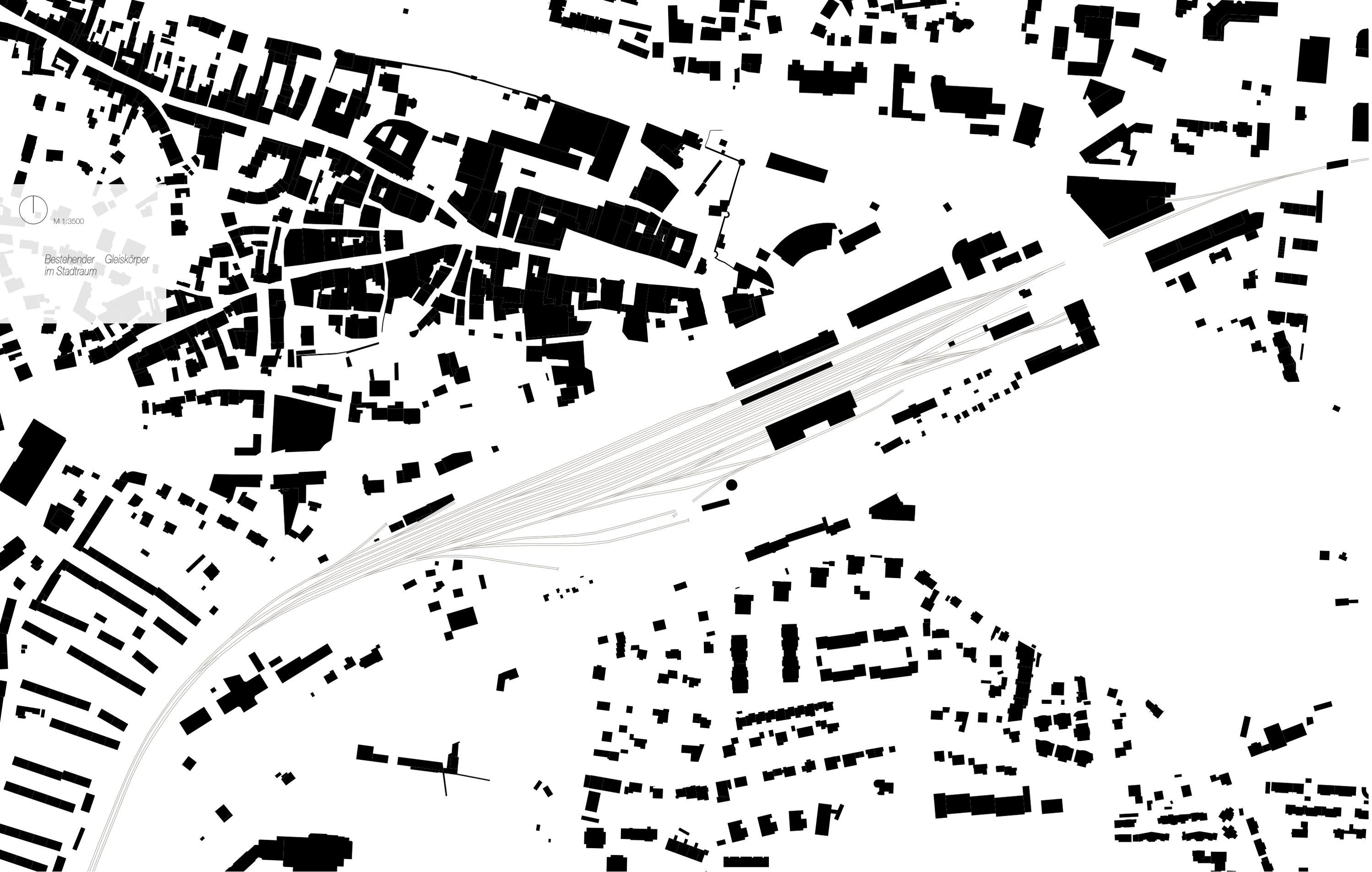
Schwarzplan mit neuen
Baumassen





M 1:3500

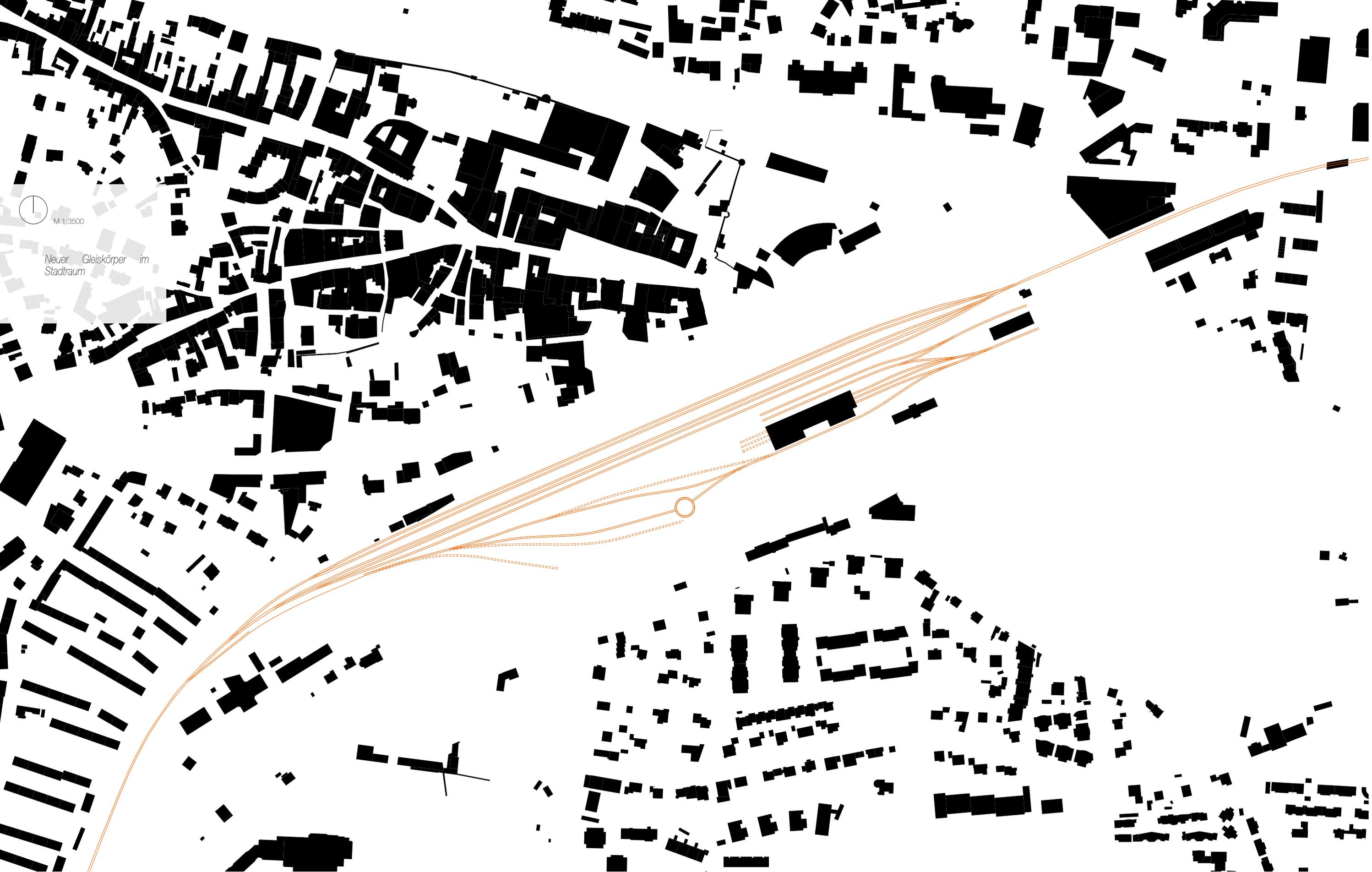
Bestehender Gleiskörper
im Stadtraum





M 1:3500

Neuer Gleiskörper im
Stadtraum





M 1:3500

Baumbestand im Stadt-
raum





M 1:3500

Baumbestand mit Neube-
pflanzung





M 1:3500

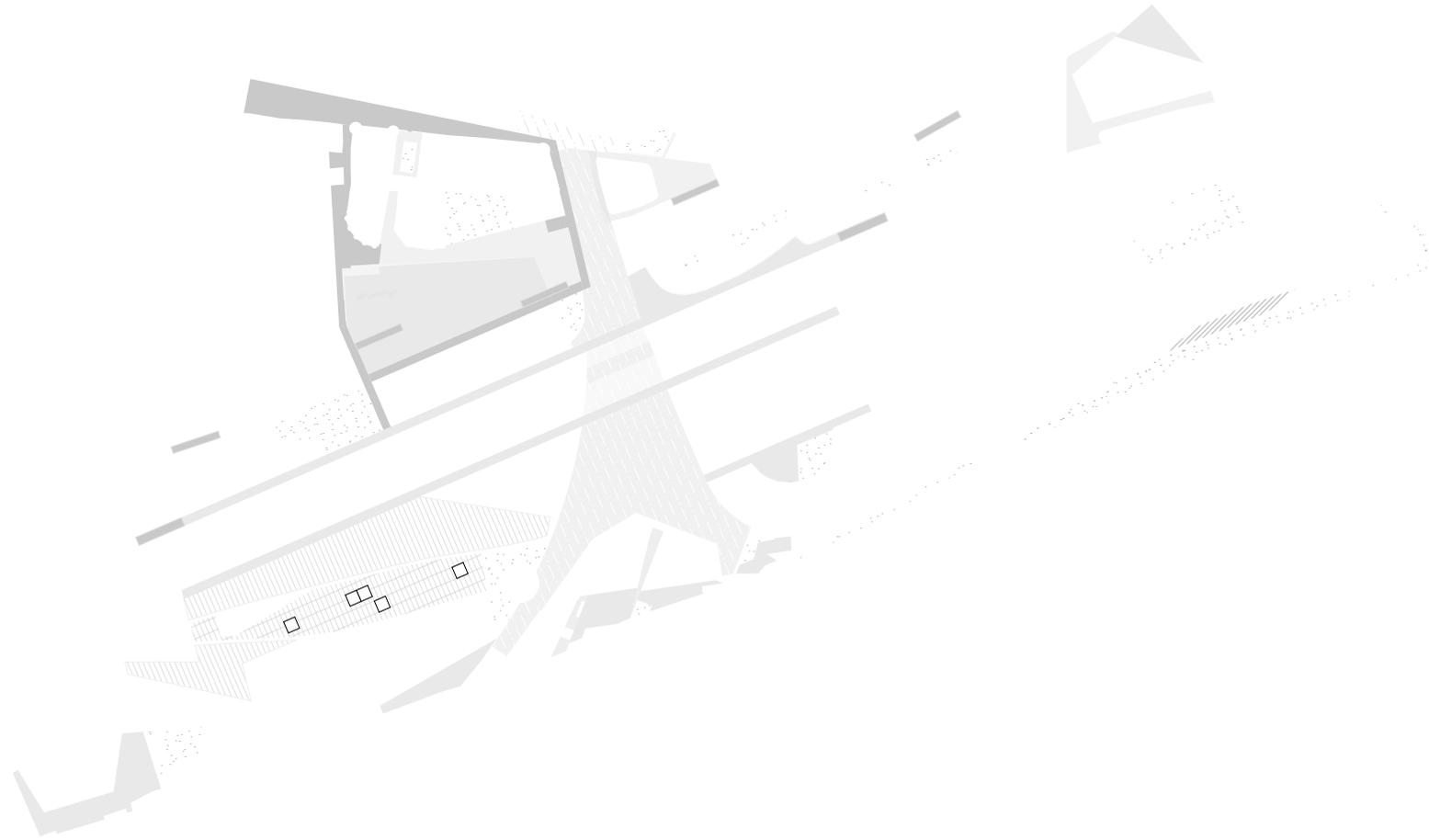
Bestehende befestigte Flächen





M 1:3500

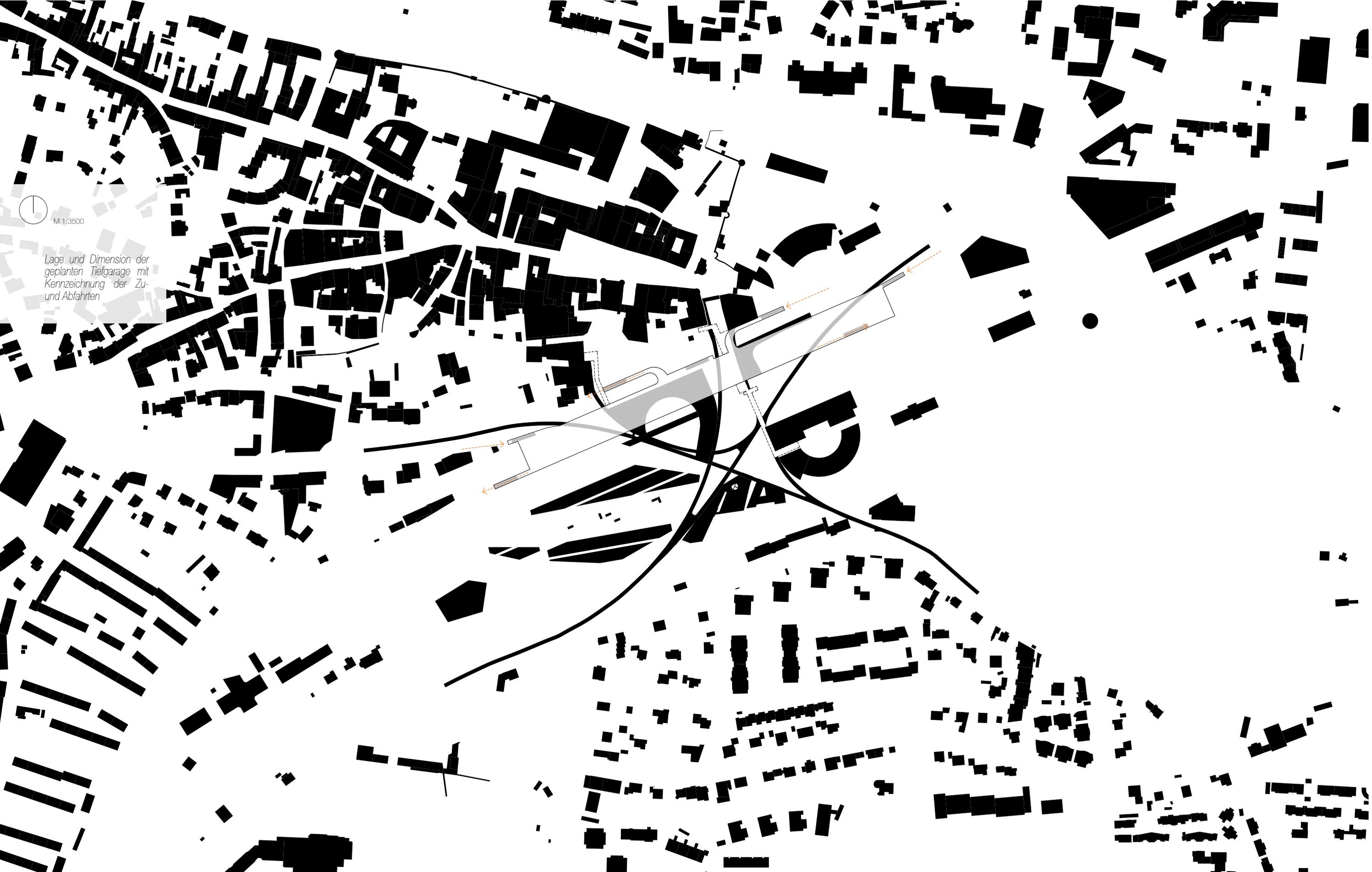
Neue befestigte Flächen





M 1:3500

Lage und Dimension der geplanten Tiefgarage mit Kennzeichnung der Zu- und Abfahrten





M 1:3500

Entwicklungsstufe 1

D

Städtebaulicher Entwurf





M 1:3500

Entwicklungsstufe 2

255

D

Städtebaulicher Entwurf





M 1:3500

Entwicklungsstufe 3

D

Städtebaulicher Entwurf





M 1:3500

Entwicklungsstufe 4



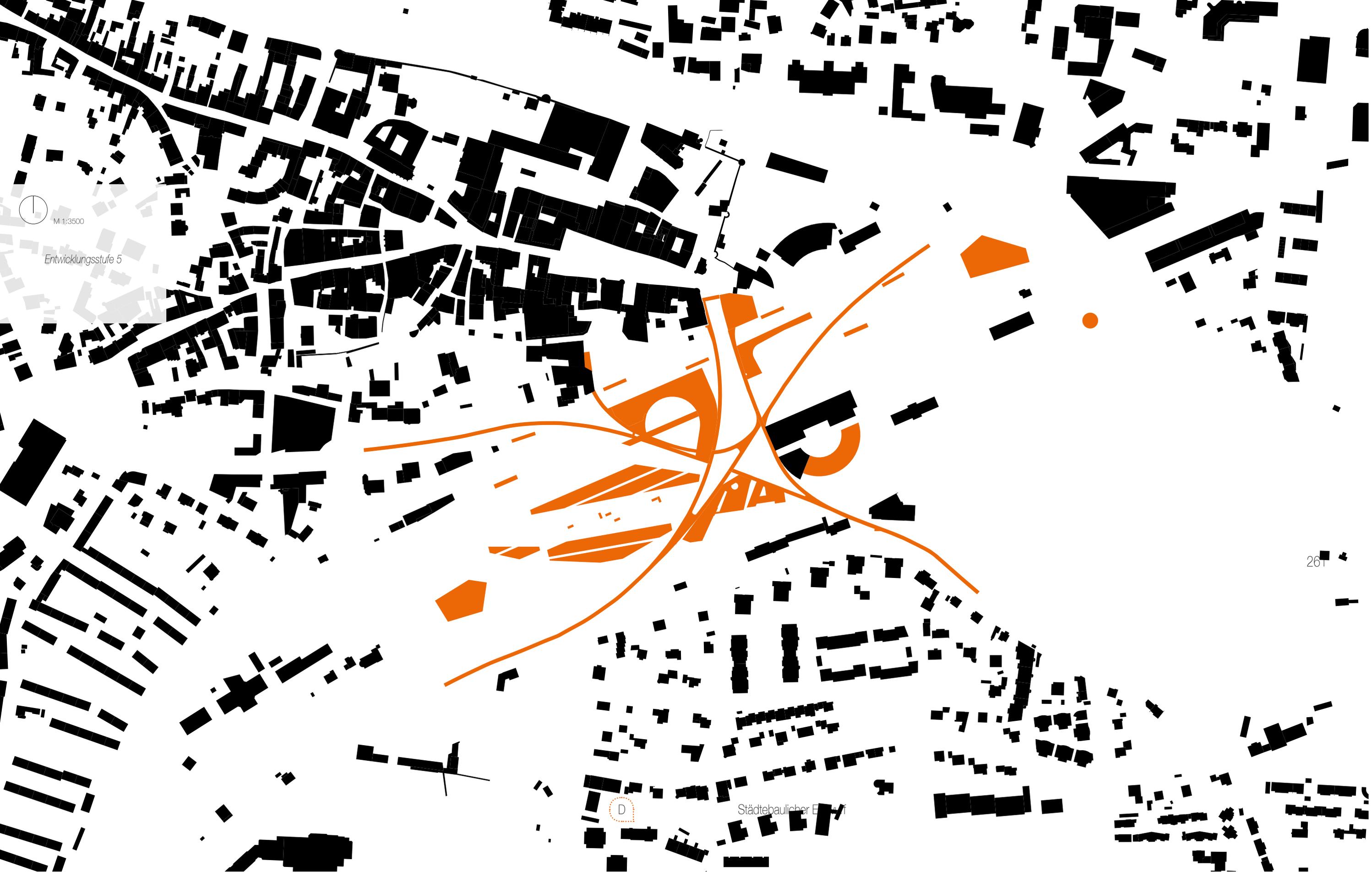
D

Städtebaulicher Entwurf



M 1:3500

Entwicklungsstufe 5



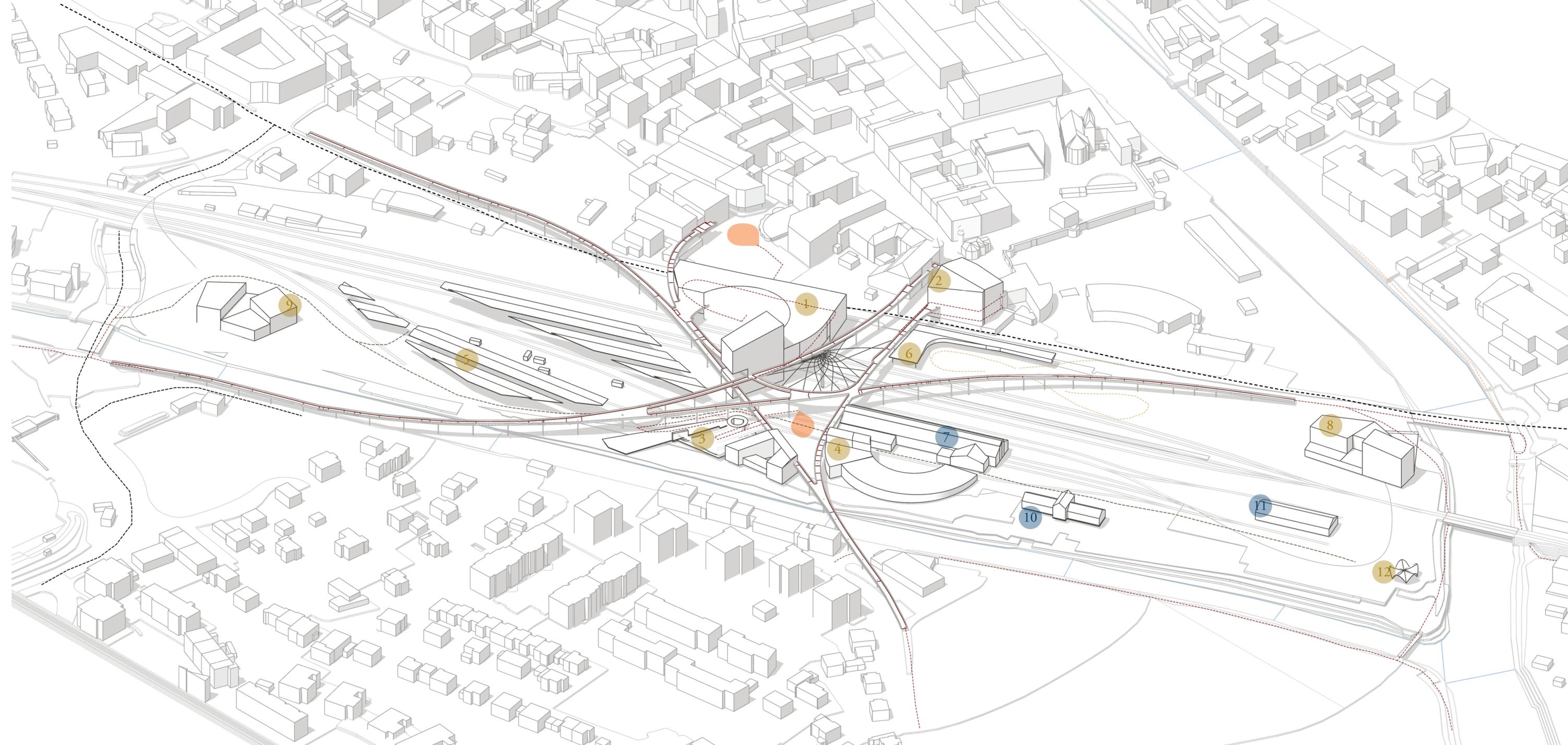
D

Städtebaulicher Entwurf

VON DER IDEE ZUM GREIFBAREN KONZEPT

Prinzip und Zusammenhang von Funktion und Erschließung

Axonometrische Darstellungen von Erschließung und Funktion



1 Zentrum des Grundstücks, welches besser erschlossen werden soll, ist der Bahnhof. Der derzeitige Bahnhof entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Zudem versperrt er die Sichtverbindung der Altstadt Richtung Süden und steht verloren auf offener Fläche. Der neue Bahnhof, gegenüber der Rückseite der Liebburg, bildet zusammen mit dem Europaplatz eine neue Verbindung zur Altstadt – gut verständlich für Touristen und identitätsstiftend für Einheimische. Seine Form schließt die Rückseite zum Platz und nimmt die Geschwindigkeit der umliegenden Fortbewegungsmittel auf. Das Erdgeschoss ist offen, damit der Europaplatz sich in das Gebäude hinein verlängern kann. Es ist möglich mit dem Fahrrad über eine Rampe im Gebäude vom Platz auf das Netz zu fahren. Der Turm setzt den größten Akzent für das Gebiet. Er schafft räumliche Verbindung von Nord zu Südbebauung. Er bietet Platz für junge Reisende.

2 Gegenüber des Bahnhofs steht das Haus Osttirol. Es bildet eine neue, starke Ecke neben dem Hoftor und bietet Platz für einen Infopoint bzw. eine Niederlassung der Werbung Osttirols, sowie ein Zentrum für den Nationalpark Hohe Tauern. Darüber befindet sich ein Tanzsaal. Entlang der Hausfront läuft einer der Netzwege hinab und mündet neben dem Hoftor in den Hauptplatz.

3 Das Dreieck mit dem „Alten Silo“ und dem Burggasthof schließt den neuen Bahnhofplatz nach Süden hin ab. Es bietet auf der westlichen Seite Flächen für Sport, als Weiterführung der Freizeiteinrichtungen im Südwesten der Stadt. Ein Kajakzentrum und Mountainbike Zentrum sorgen für frischen Wind auf dem Bahnhofplatz. Im östlichen Teil befindet sich ein Gasthaus und eine Kochschule um die regionalen Produkte zu verarbeiten und deren Verwendung den Menschen näher zu bringen. Mit dem Fahrrad ist es möglich über das Gebäude auf das Netz zu gelangen.

4 Das neue Kulturzentrum nimmt die alte Struktur der ursprünglichen Bahnremise auf und schließt den Raum zum alten Heizhaus hin. In ihm findet ein neuer Saal für Veranstaltungen Platz. Im Untergeschoss wäre eine Anbindung zum Burggasthof und der Tiefgarage möglich.

5 Die südwestlichen Flächen des Neuen Bahnhofplatzes sollen Platz für Containerwerkstätten bieten und damit an die industriellen Einrichtungen des Westens anknüpfen. Das bestehende Geleissystem bleibt erhalten. Es gibt ein System, welches einen Rahmen für die Platzierung der Container festlegt. Die Boxen bieten für Firmen die Möglichkeit, günstige, zentrale Flächen zu mieten, diese zu erweitern oder zu verringern. Die Open Houses auf dem Platz in der Mitte bieten die Möglichkeit das Handwerk den Passanten näherzubringen.

6 Der neue Busbahnhof bekommt seinen eigenen Platz, mit guter Anbindung an den Bahnhof, unterirdisch und oberirdisch. An ihm angebunden gibt es einen Kiosk für Reiseproviant, sowie einen geschlossenen Wartebereich.

7 Das alte Heizhaus ist heute ein Museum der Bahngeschichte von Lienz, initiiert von dem Verein für Eisenbahnerfreunde.

8 Das neue Ausbildungszentrum an der Tiroler Brücke steht als städtebaulicher Kontrast zum Mischfurtherwerk auf der gegenüberliegenden Flussseite. Die Lage am Bahnhof bietet hervorragende Anbindung an den Fernverkehr.

9 Das neue Generationenzentrum schließt das Grundstück in Richtung Westen ab. Es bildet einen städtebaulichen Akzent zur Evangelischen Kirche gegenüber.

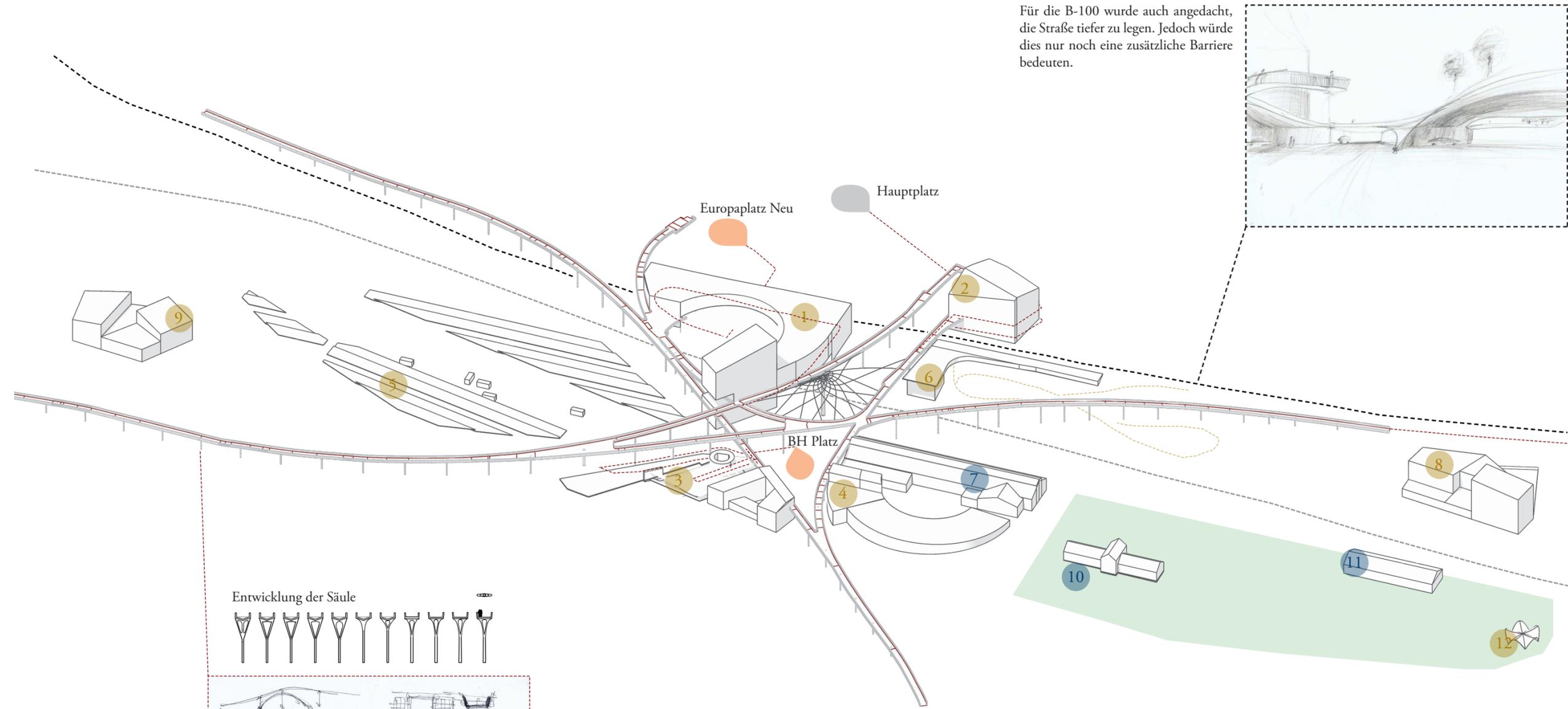
10 Die alte Wasserstation wird zum Haus der Naturfreunde umfunktionierte. Dort finden Seminare zu Obst- und Gemüseanbau im regionalen Kontext statt. Die umliegenden Flächen, Gärten und Wäldchen werden von den Menschen betreut und die Ernte kann frisch an den Burggasthof weiter gegeben werden. Das gesamte Gebiet soll für alle Sinne ansprechend sein.

11 Die Orangerie ist ein bestehendes Gebäude welches in Zukunft Platz für Pflanzen und damit in Verbindung stehenden Kräuterseminaren schaffen soll.

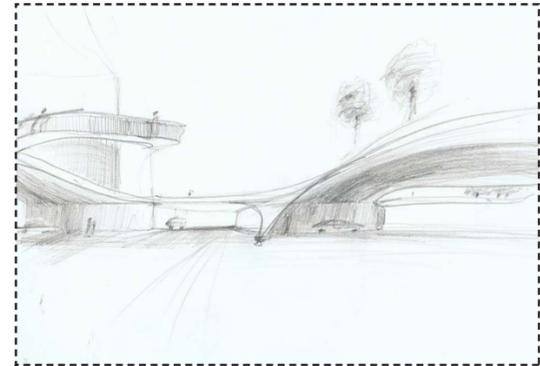
12 Der Pavillon ist ein Ausflugsziel für Stadtspeziere. Er steht an der schönsten Stelle, der Flussgabelung und bietet Platz für Schatten in der grünen Umgebung.

- Bahn -----
- Bundesstraße B100 -----
- Straßennetz -----
- Erschließung des Bahnhofsgeländes für Kraftfahrzeuge -----
- Busbahnhof -----
- Fahrrad- und Fußgängerwege -----
- optionale Erweiterung -----
- neue Plätze ●

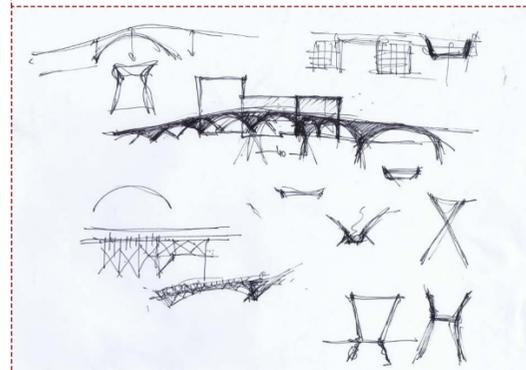
- Neues Mobilitätszentrum 1
- Haus Osttirol 2
- „Altes Silo und Burghof“ 3
- Neues Kulturzentrum 4
- Galerie / Werkstätten 5
- Busbahnhof 6
- Altes Heizhaus / Museum 7
- Neues Fortbildungs- und Schulzentrum 8
- Generationenwohnen 9
- Alte Wasserstation / Haus der Naturfreunde 10
- Orangerie 11
- Pavillon 12



Für die B-100 wurde auch angedacht, die Straße tiefer zu legen. Jedoch würde dies nur noch eine zusätzliche Barriere bedeuten.



Entwicklung der Säule



von der Idee zum greifbaren Konzept



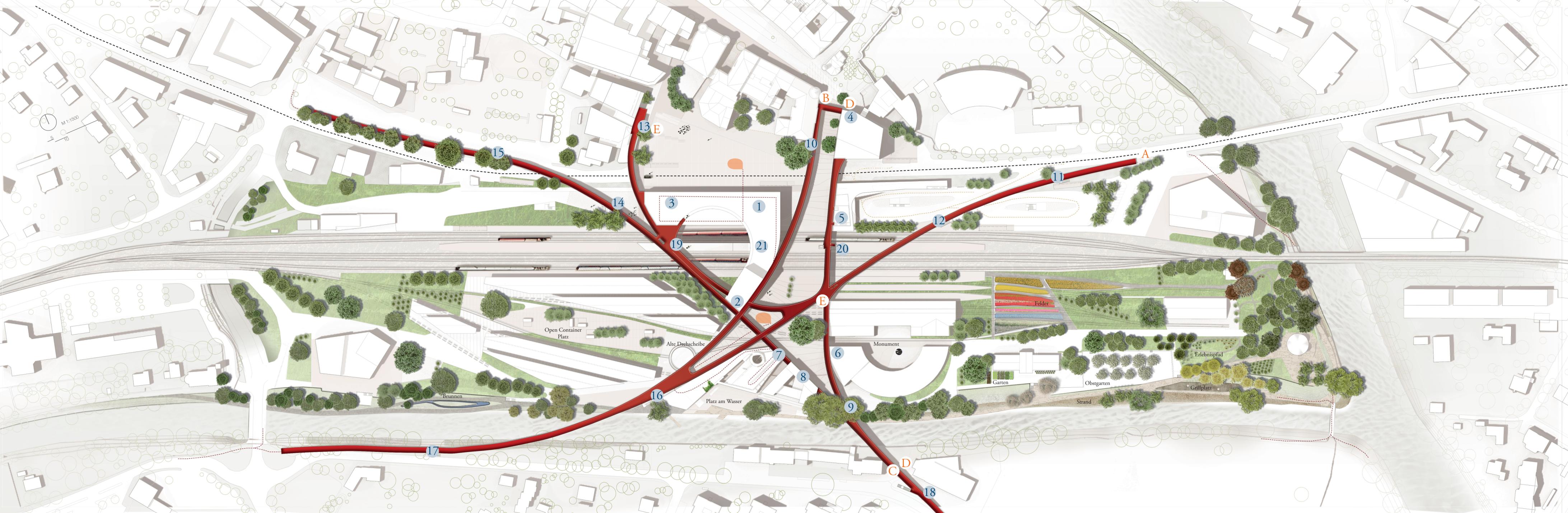
M 1:5000

Funktionen im Kontext der Umgebung

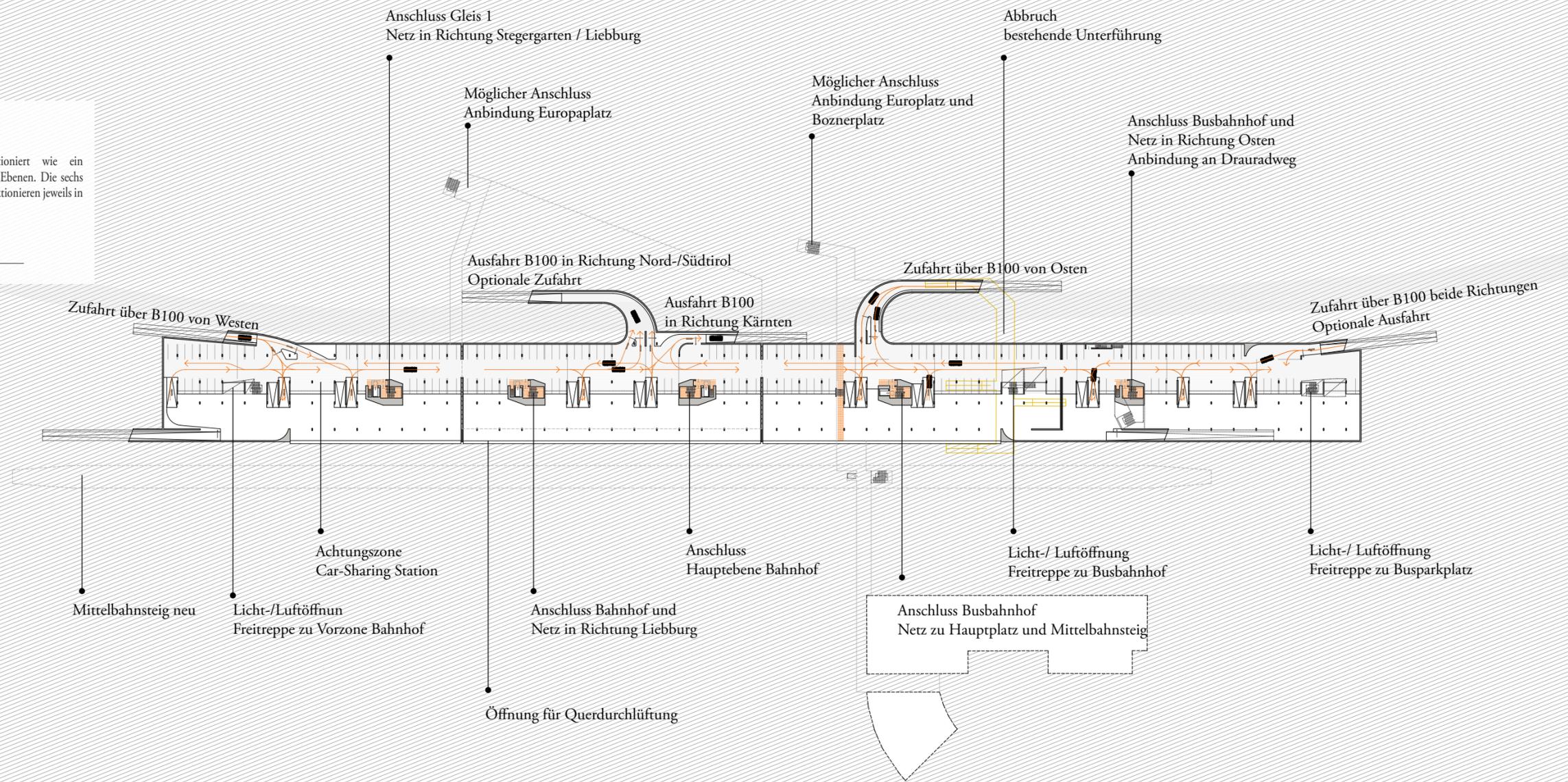
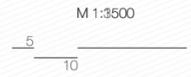
Die Darstellung zeigt eine Entwicklung der Funktionsverteilung nach Anknüpfung zur Umgebung. Das Kajak- und Mountainbike-Zentrum bildet Anschluss an die Sporteinrichtungen (grün) im Süden. Der westliche Teil wird durch den Bau der Werkstätten zu einem neuen Gebiet, in dem der industrielle Charakter der Bahn (gelb) erhalten bleibt. Der ruhigere Osten wird dominiert von Kultur und Freizeiteinrichtungen (ocker), welche der Entspannung dienen.

Der Farbverlauf zeigt den Geräuschpegel. Entlang des neuen Bahnhofplatzes bis zum Hauptplatz und entlang der Bundesstraße wird mehr Lärm den Luftraum bewegen, nicht nur durch den Verkehr der Straße, sondern auch durch die Belebung am Platz. Der Weg des Netzes von Südwest nach Nord stellt eine nicht nur funktionale Grenze, sondern auch eine symbolische dar, dass alles weiter östlich gelegene, eher dem Bereich der Ruhe zuzuordnen ist.

Masterplan



Die Tiefgarage funktioniert wie ein Split-Level. Es gibt vier Ebenen. Die sechs Zu- und Ausfahrten funktionieren jeweils in eine Richtung.



Abschnitt A
210 PP

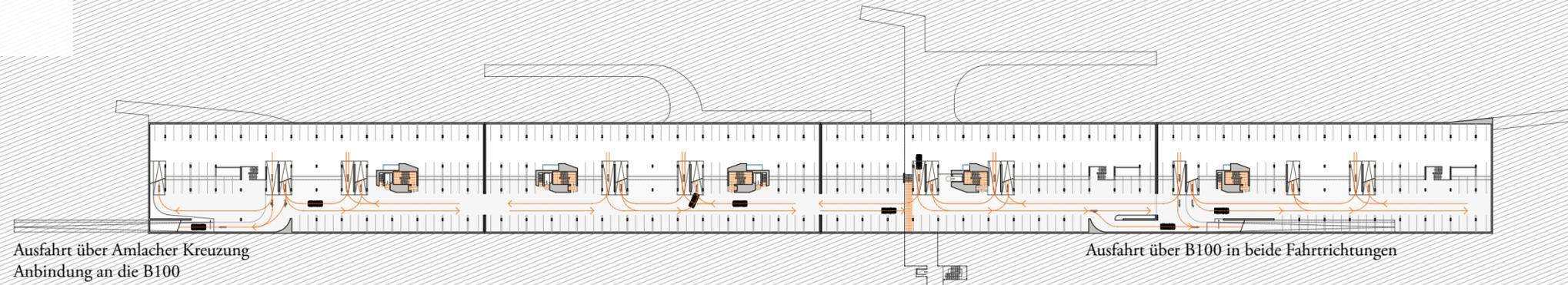
Abschnitt B
233PP

Abschnitt C
241PP

Abschnitt D
202PP

**Gesamtanzahl
886PP**

M 1:3500



Ausfahrt über Amlacher Kreuzung
Anbindung an die B100

Ausfahrt über B100 in beide Fahrtrichtungen

Fundamentbereich
bestehendes Museum

Mögliche Anbindung an den Südtteil
des neuen Bahnhofplatzes
und das neue Kulturzentrum mit dem Veranstaltungssaal

275

Höhenabwicklung des Netzes und der Knotenpunkte



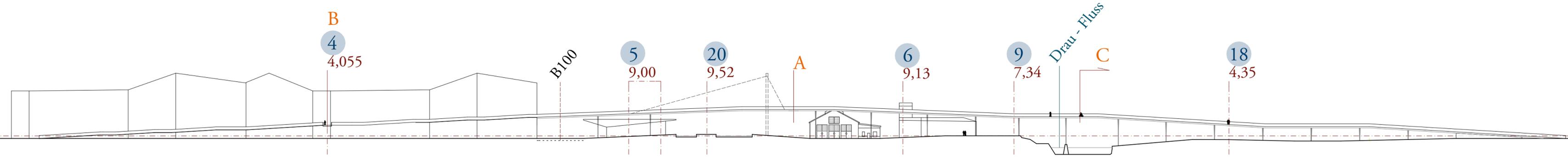
von der Idee zum greifbaren Konzept

Höhenangaben in Meter

M 1:1000



WEG D NORD - SÜDOST



B

4

4,055

B100

5

9,00

20

9,52

A

6

9,13

9

7,34

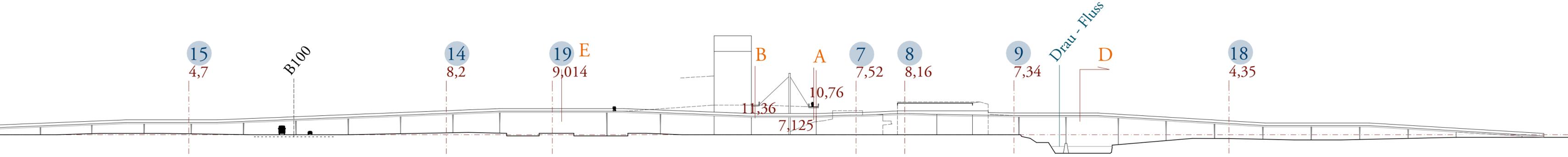
Drau - Fluss

C

18

4,35

WEG C WEST - SÜDOST



15

4,7

B100

14

8,2

19

E

9,014

B

11,36

A

10,76

7

7,52

8

8,16

9

7,34

Drau - Fluss

D

18

4,35

Höhenangaben in Meter

M 1:1000



WEG A SÜDWEST - NORDOST

17

4,4

Drau - Fluss

B

6,85

16

7,81

C

7,125

E

D

10,068

12

7,84

11

2,52

WEG B SÜDWEST - NORD

17

4,4

Drau - Fluss

A

6,85

16

7,81

2

C E

7,125

11,36

10,52

B100

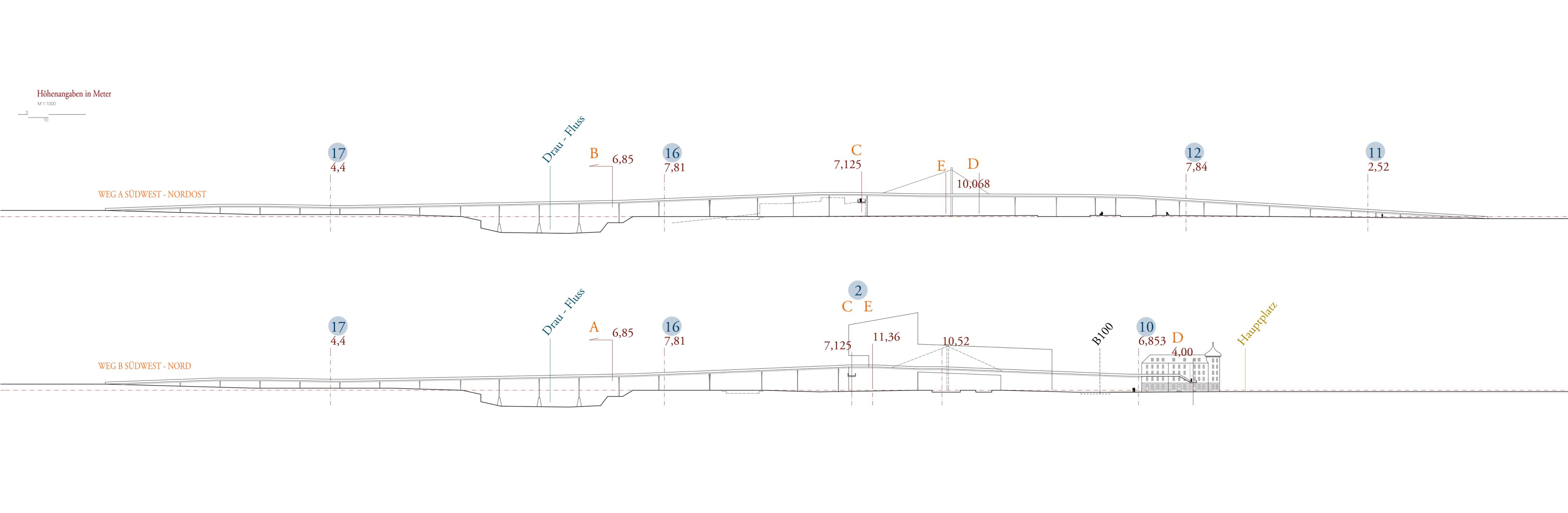
10

6,853

D

4,00

Hauptplatz

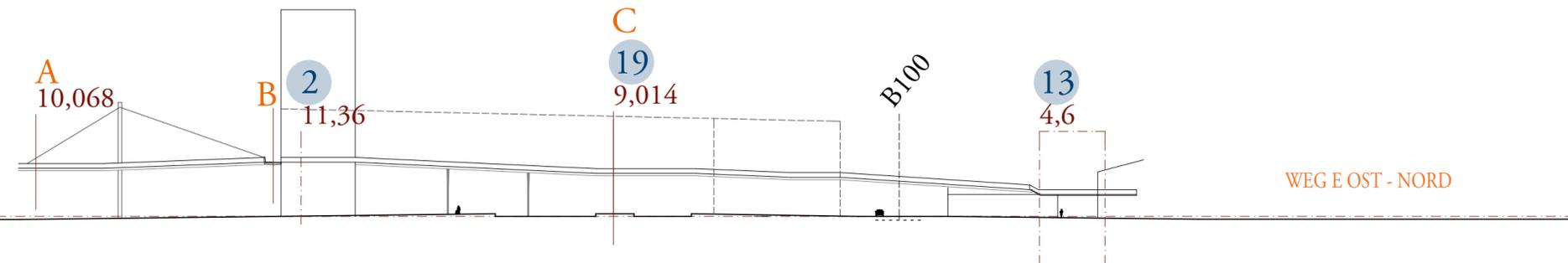


Höhenangaben in Meter

M 1:1000

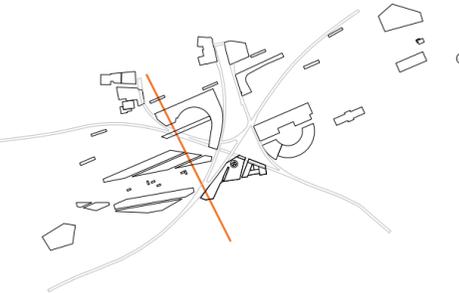


Querschnitt durch den Europaplatz

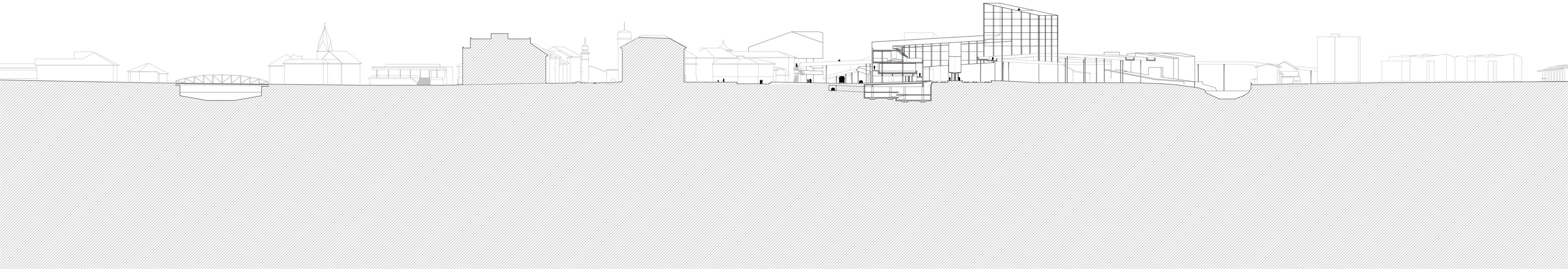


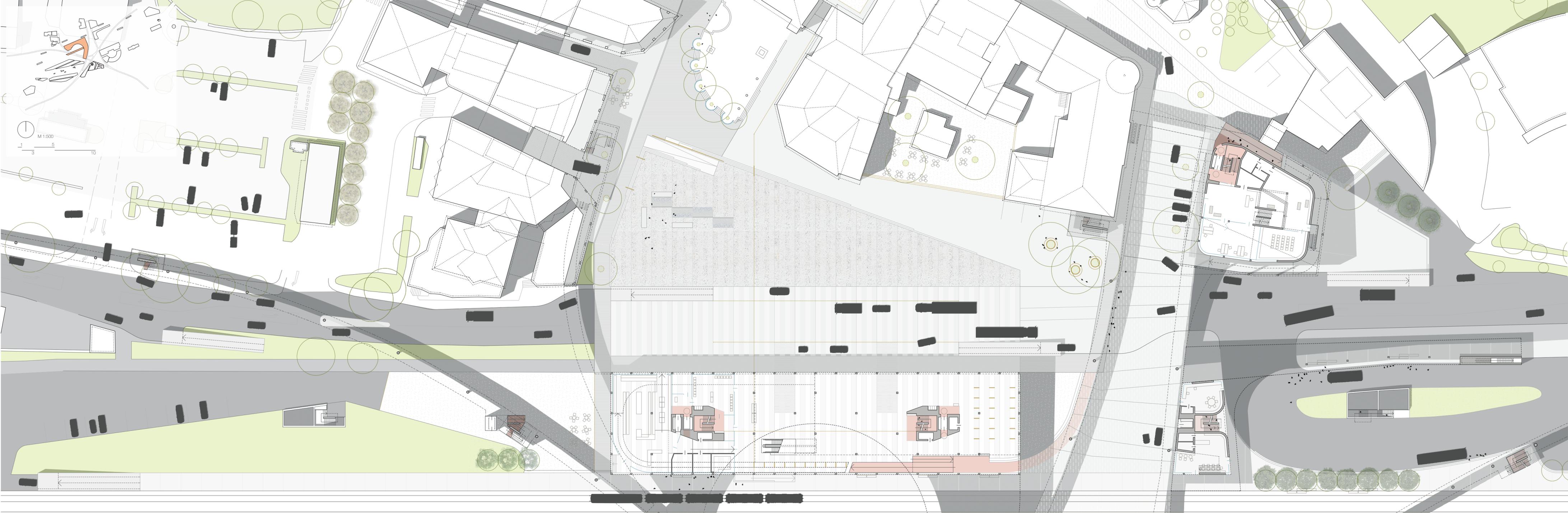
281

von der Idee zum greifbaren Konzept

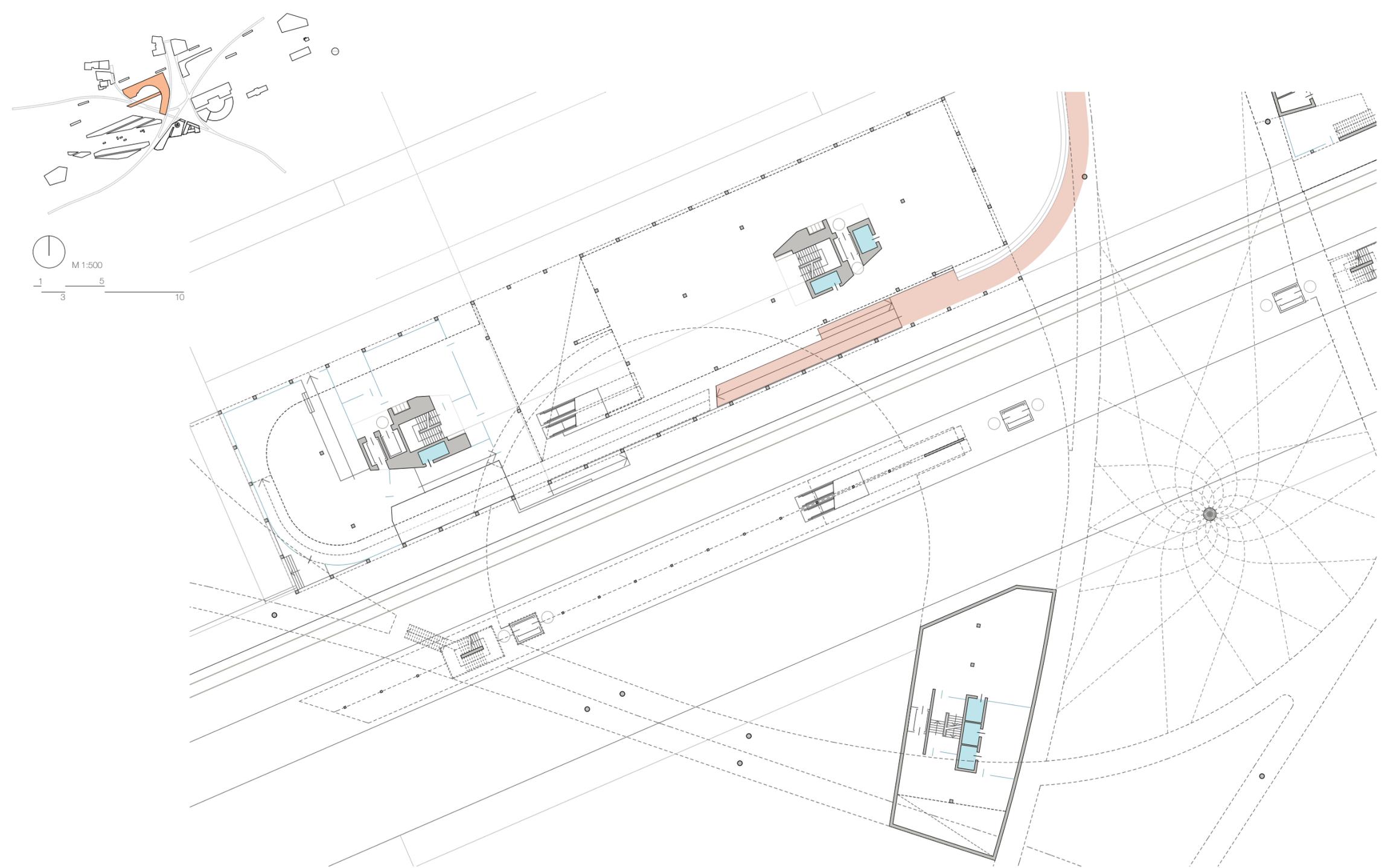


M 1:1000
5 10 25

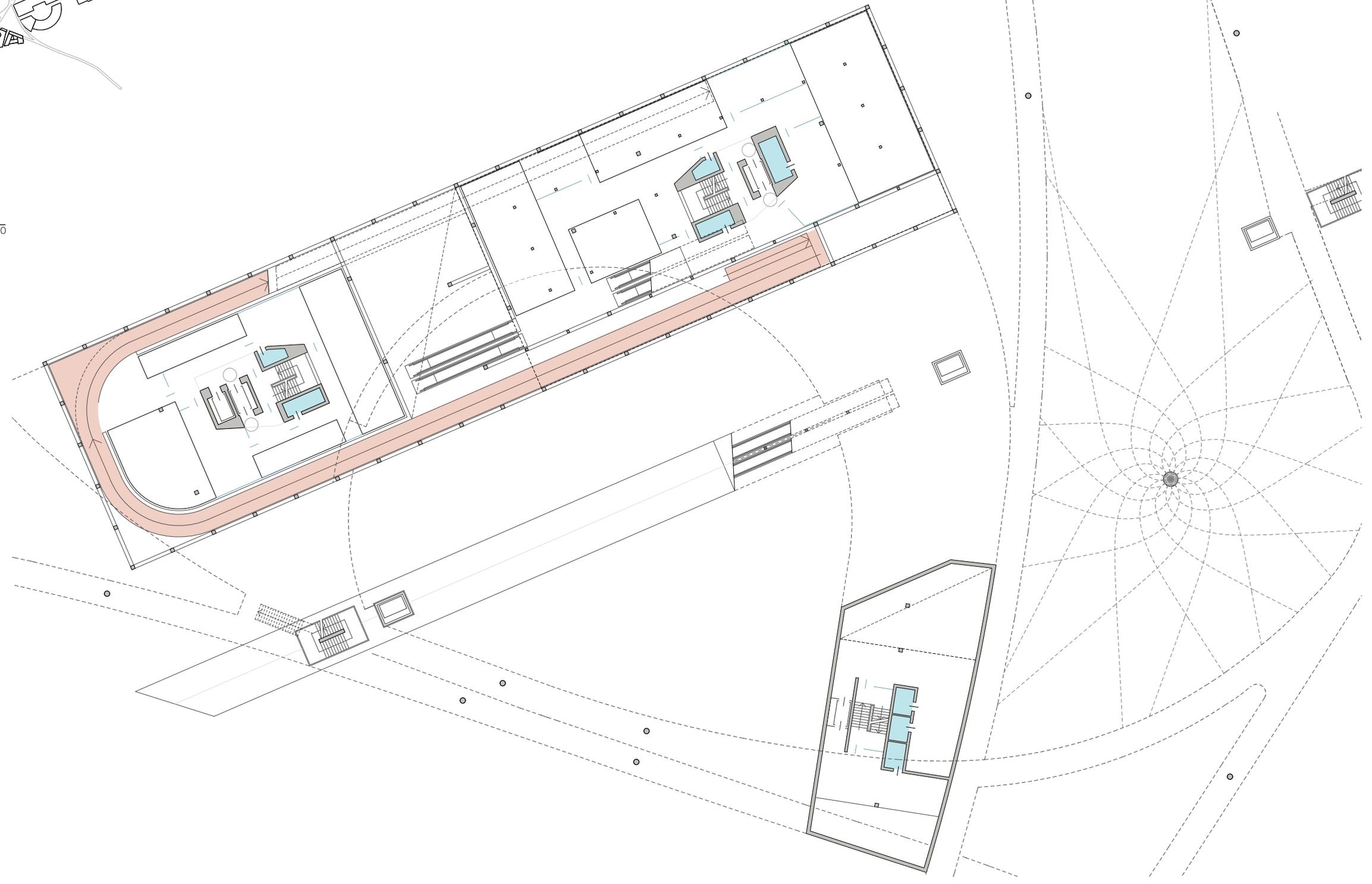
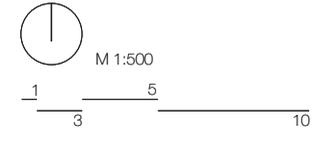
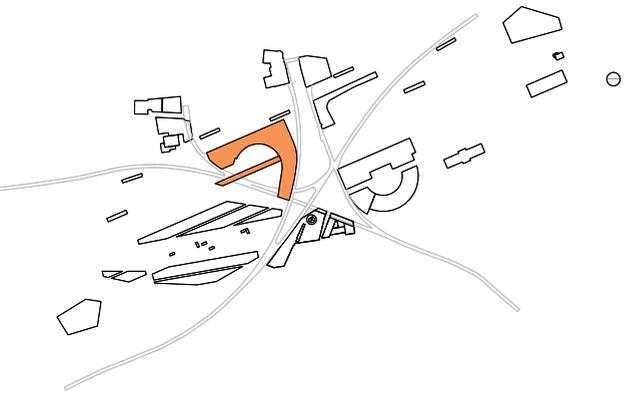




Grundrisse

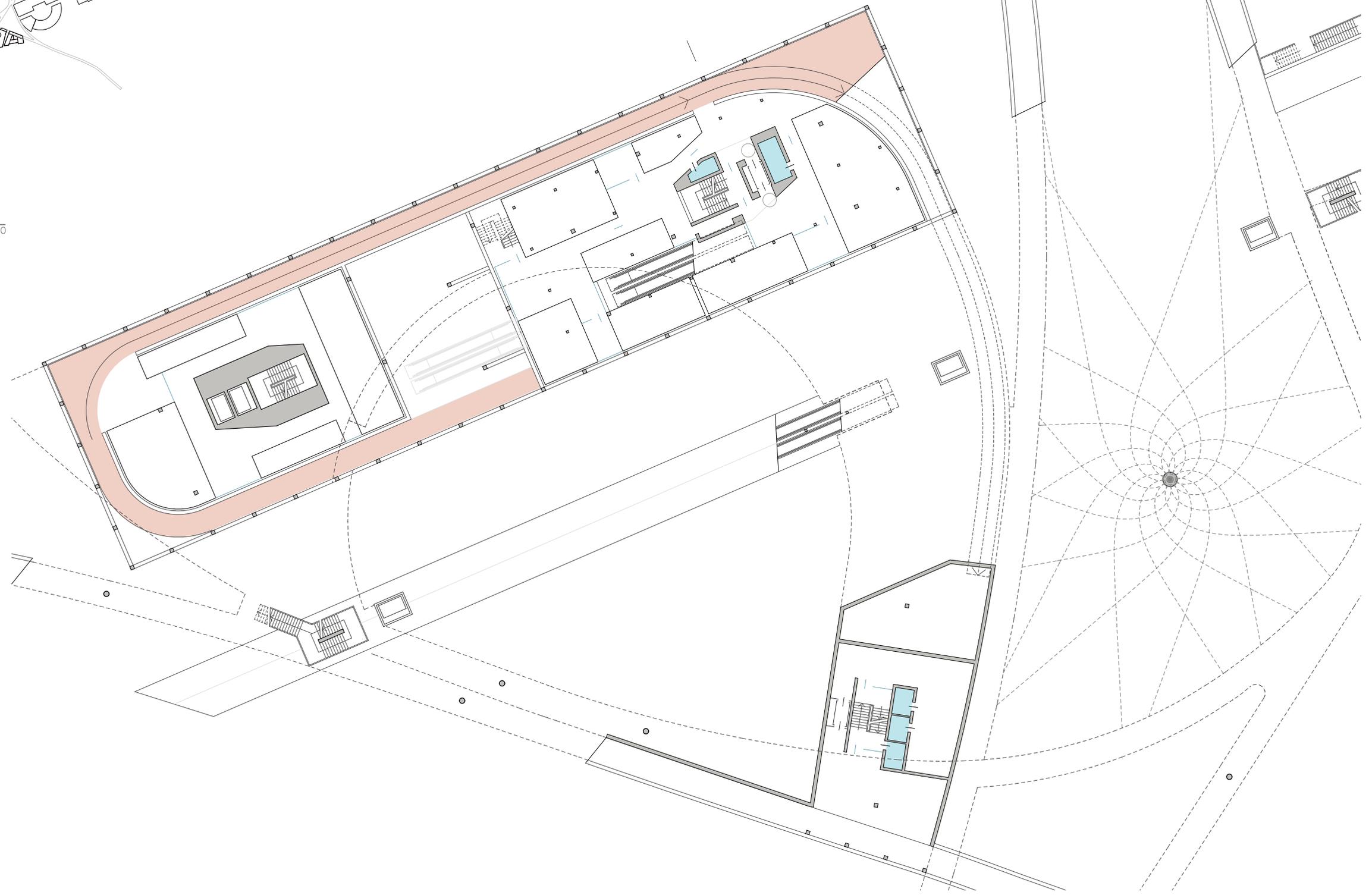
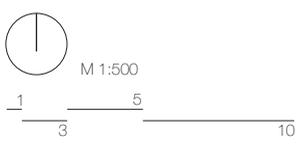
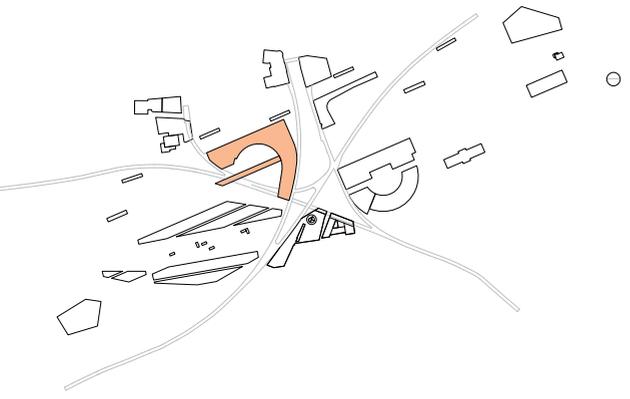


von der Idee zum greifbaren Konzept



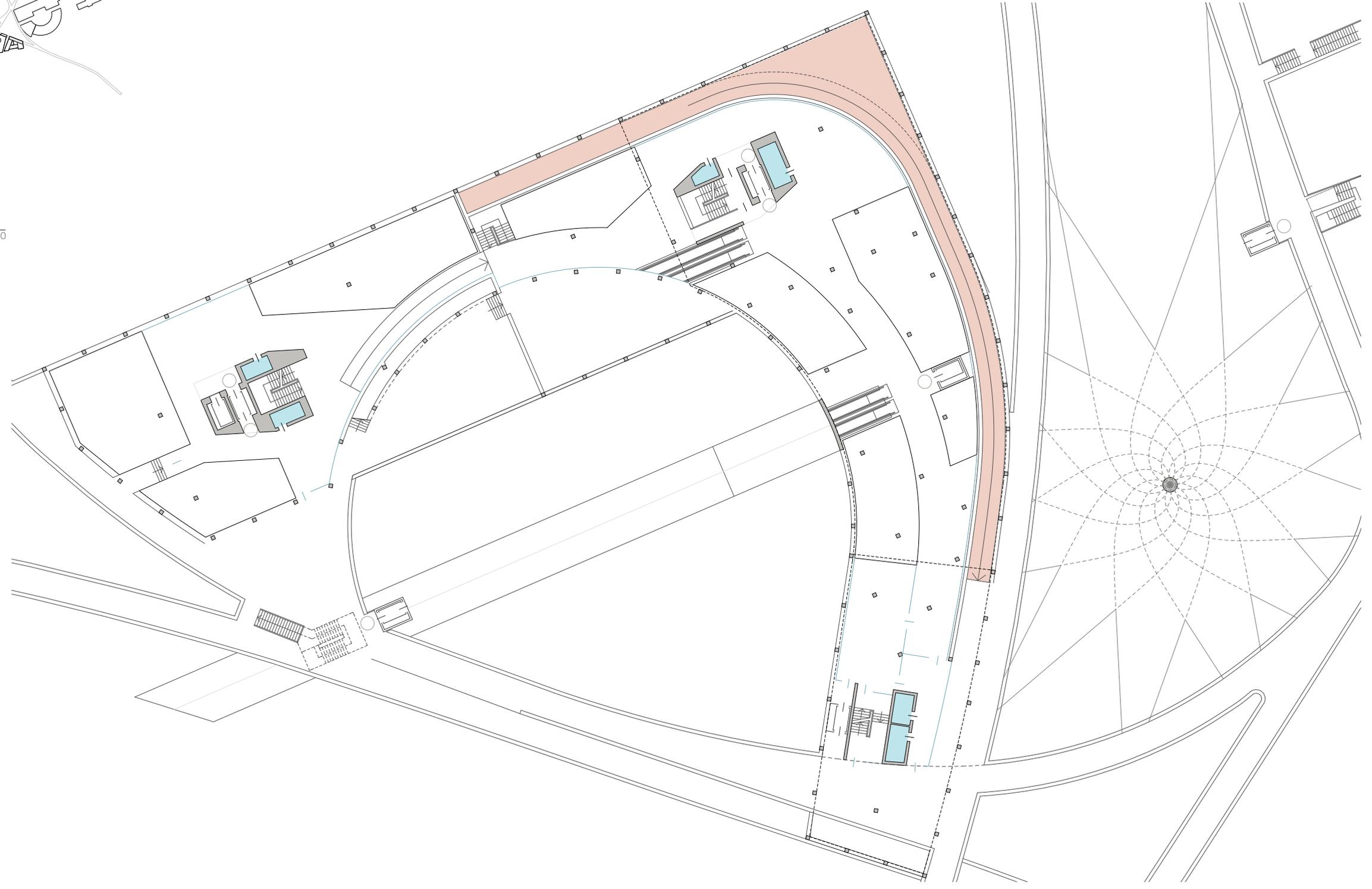
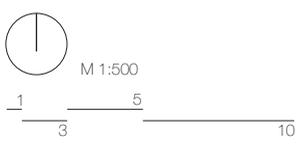
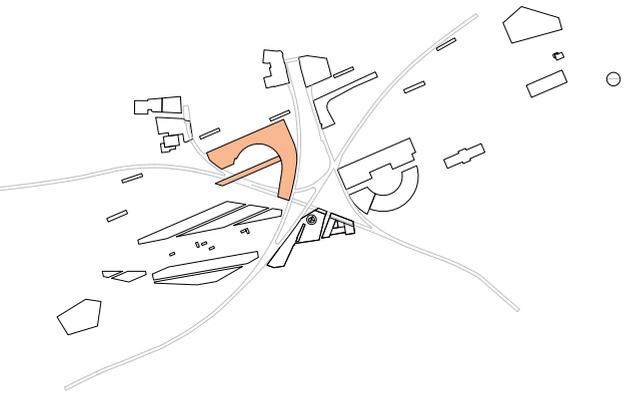
D

von der Idee zum greifbaren Konzept



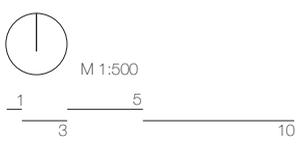
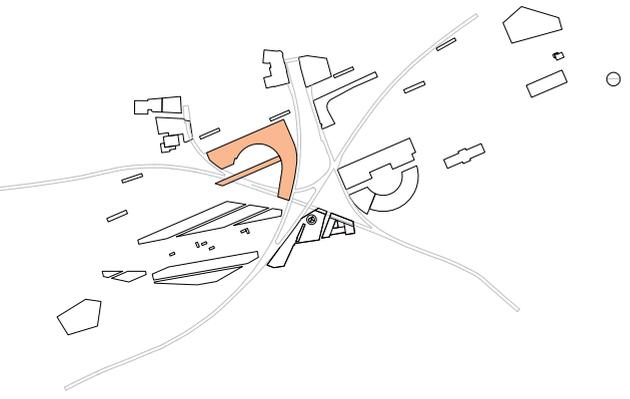
D

von der Idee zum greifbaren Konzept



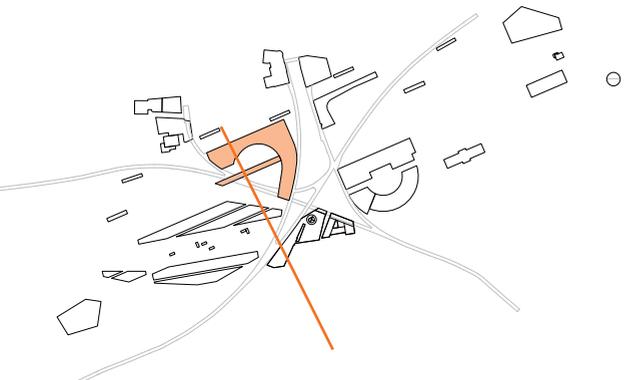
D

von der Idee zum greifbaren Konzept

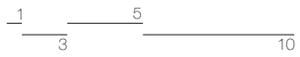


D

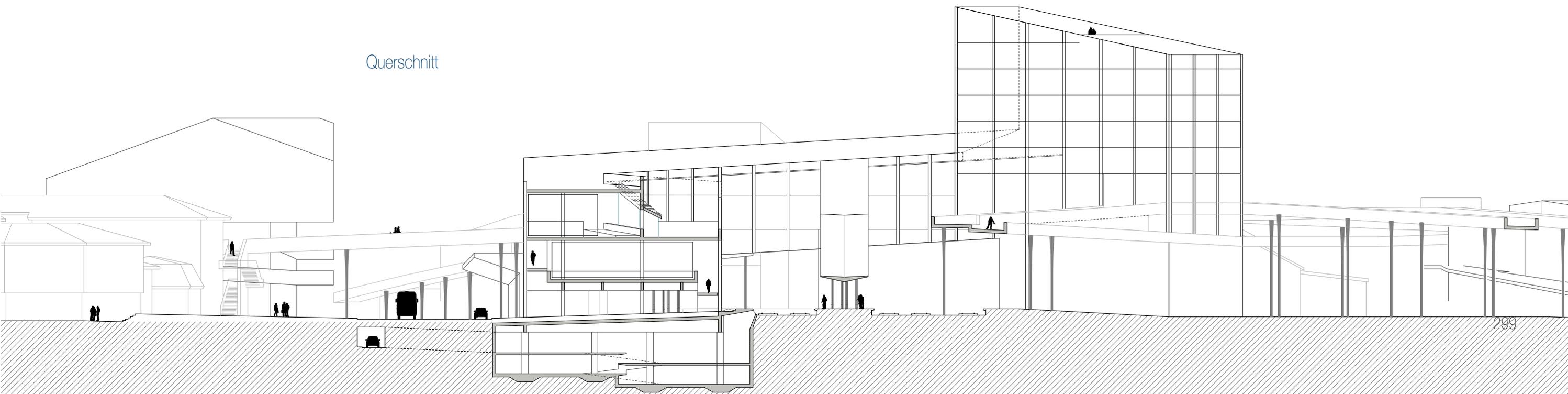
von der Idee zum greifbaren Konzept



M 1:500



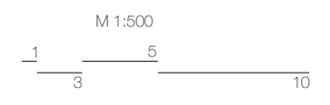
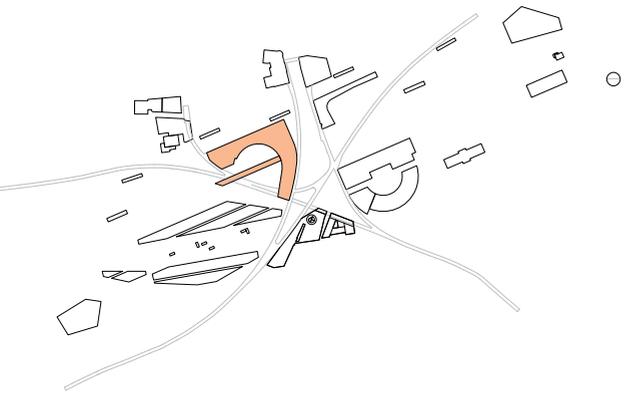
Querschnitt



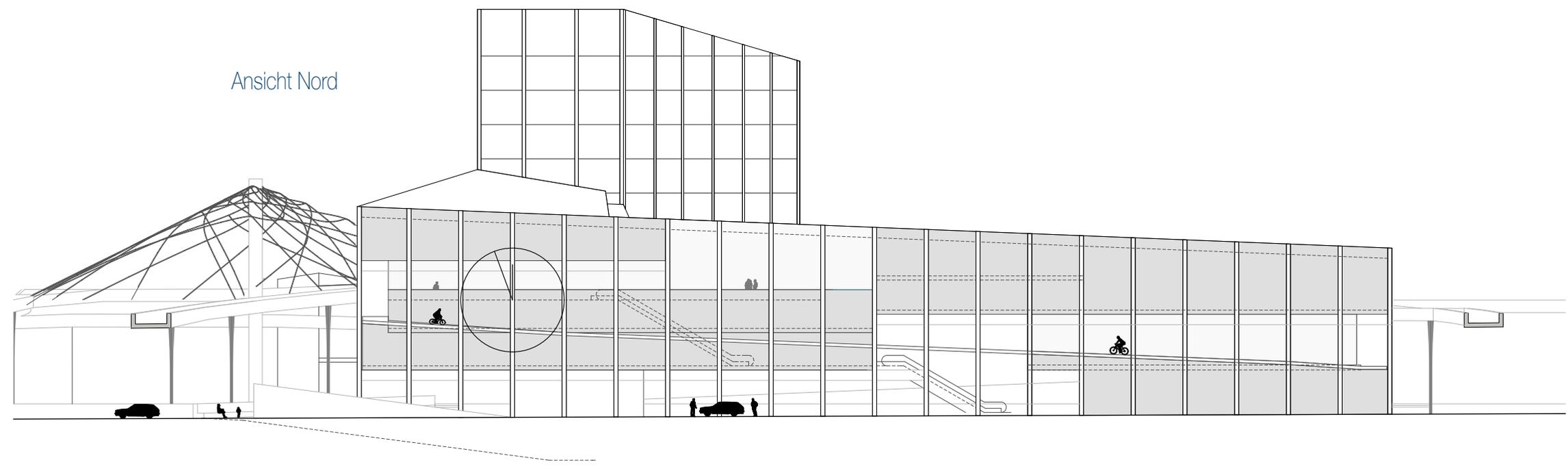
299

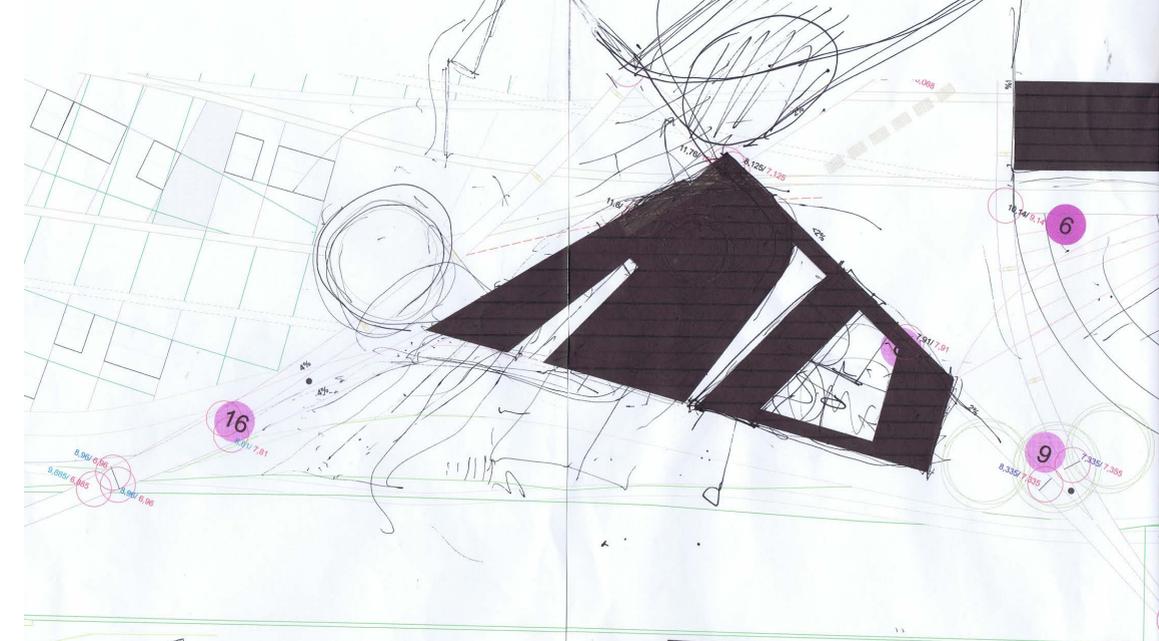
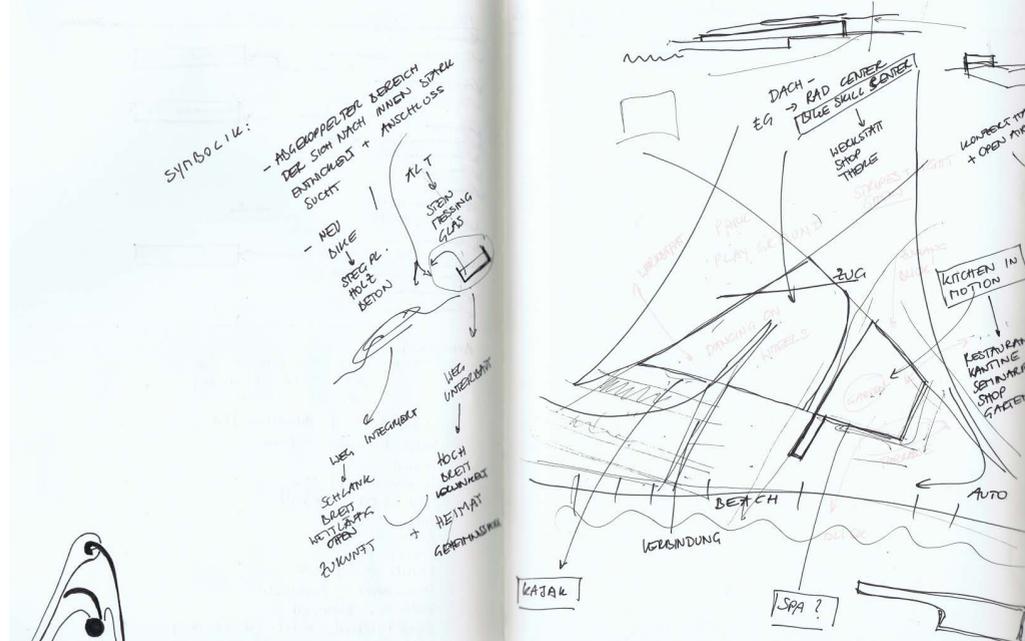


von der Idee zum greifbaren Konzept



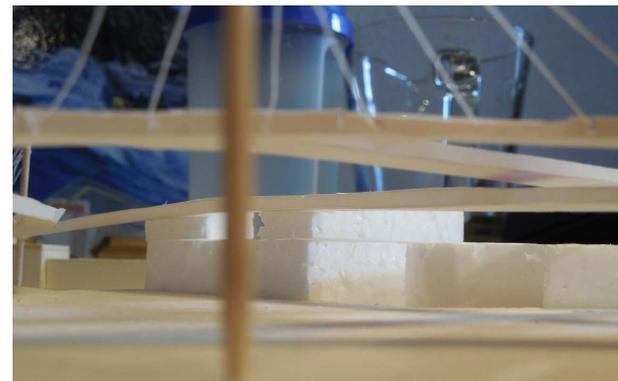
Ansicht Nord





Die Skizzen zeigen die ursprüngliche Idee, den Platz im Norden mit scharfen, zurückhaltenden Kanten zu schließen. Das Gebäude öffnet sich nach unten und bildet zwei Baukörper, die sich ähneln, aber 2 verschiedene Sprachen sprechen. Die Einschnitte sollen Neugier erzeugen, jedoch nicht aufdringlich sein.

Der Blick vom Platz in Richtung Süden, mit dem hohen Teil des Burggasthofs und dem flachen, niedrigen des MTB / Kajak Zentrums - der Versuch in Höhen zu denken...



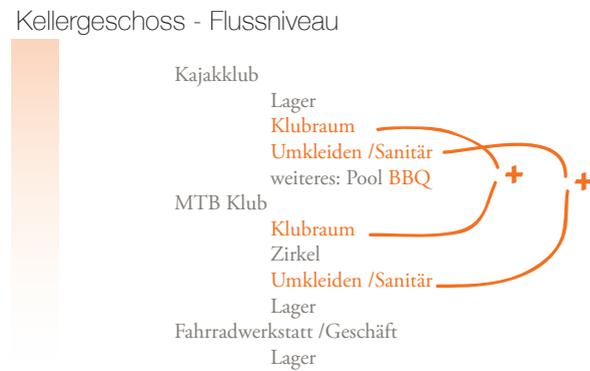
Das Dreieck im Detail eine Brücke schaffen - zwischen Form, Funktion und Sprache

Für das Mountainbike /Kajak Zentrum und dem Burggasthof war die Form des Dreiecks entscheidend. Diese Form schließt den Bahnhofplatz nach Süden ab, bietet Sicherheit. Trotzdem gibt der Raum zwischen dem Dreieck mit den umliegenden Gebäuden die Sicht frei, Sichtachsen und Blickrichtungen werden umgeleitet. Das Gebäude steht im Zentrum des Areals und ist damit wichtiger Bestandteil zur Belebung des Gebiets. Mit zwei unterschiedlichen Zwecken reagiert es auf die Struktur der Umgebung, den Sport im Südwesten und der Kultur im Osten. So unterschiedliche Funktionen, wie Mountainbike /Kajak und Küche wecken ein kontroverses Publikum, was für rege und permanente Belegung auf dem Platz sorgt. Dieser Kontrast soll spürbar sein. So soll der westliche Teil um das Alte Silo, der das Mountainbike/Kajak Zentrum beherbergt, eine offene, extrovertierte Wir-

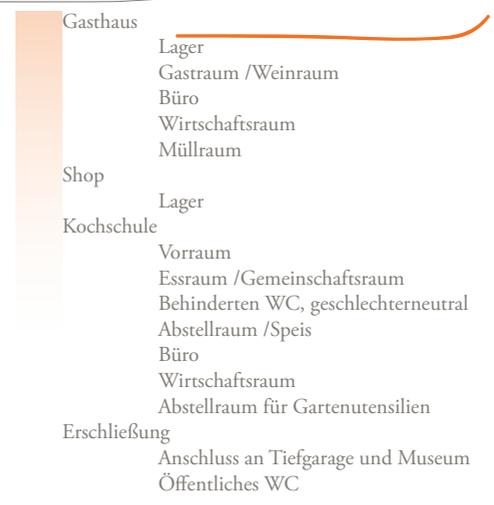
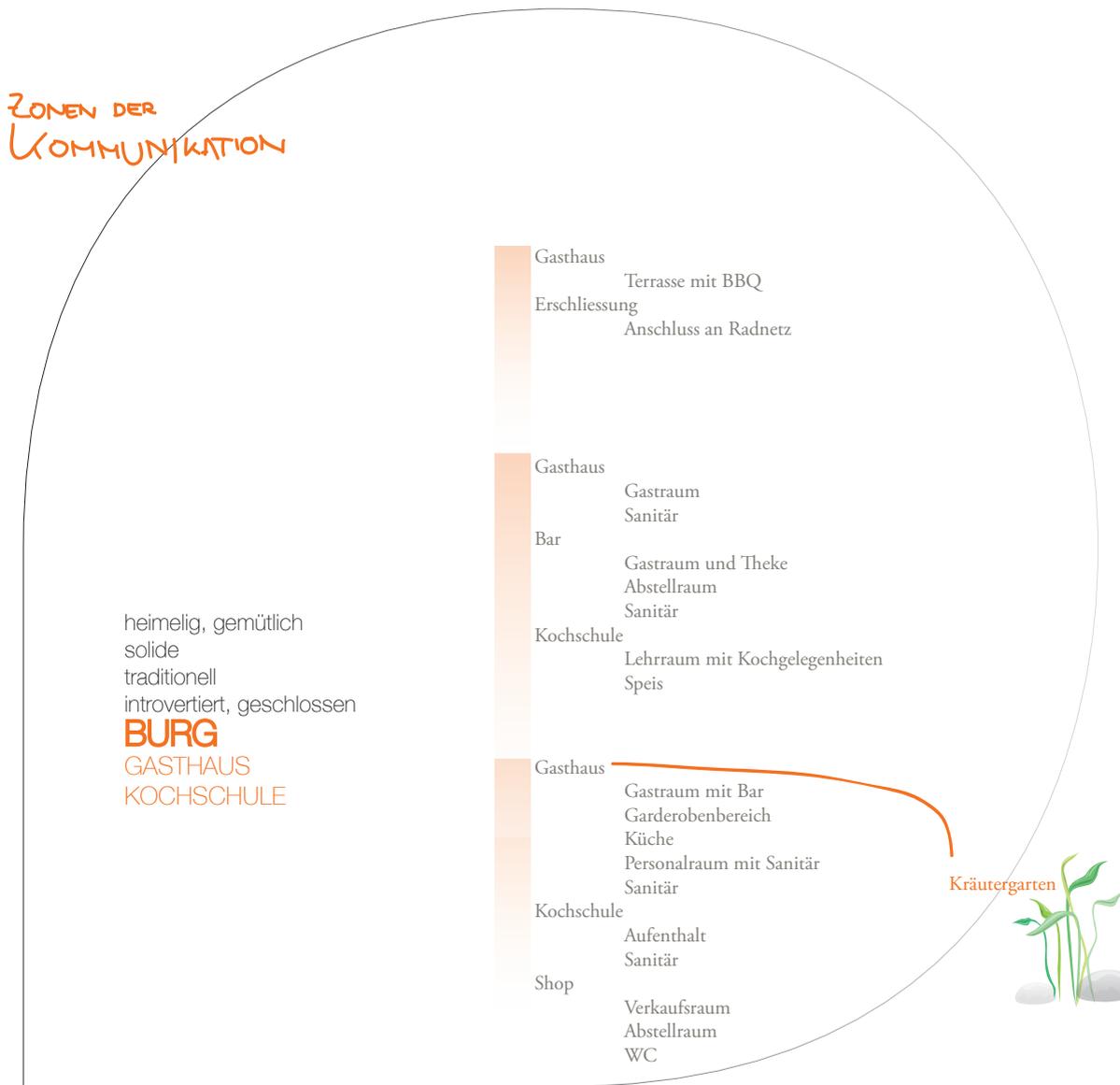
kung erzeugen. Der Charakter soll dem der westlich industriellen Gegend entsprechen. An das alte Silo erinnert der kreisförmige Erschließungskern. Der östliche Teil, der Burggasthof ist dagegen introvertiert, solide, baut auf Tradition. Zusammen bilden beide Teile trotzdem eine Einheit.

Beim Entwurf waren für beide Teile ebenso kontroverse Themen wichtig. Der westliche Teil sollte ein interessantes Dach erhalten, welches mit der Umgebung in Verbindung tritt und zugleich die Anbindung an das Netz schafft. Die Extrovertiertheit wurde zum Thema.

Der östliche Teil entwickelte sich stark in die Höhe. Die Idee war, ein introvertiertes „Burglokal“ zu schaffen mit vielen Ebenen und Raumbeziehungen. Das Gebäude entwickelte sich nach innen, ohne abgekoppelt zu sein.

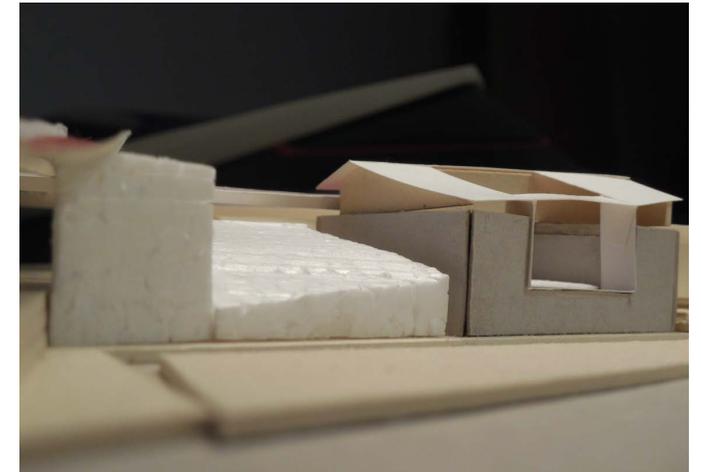
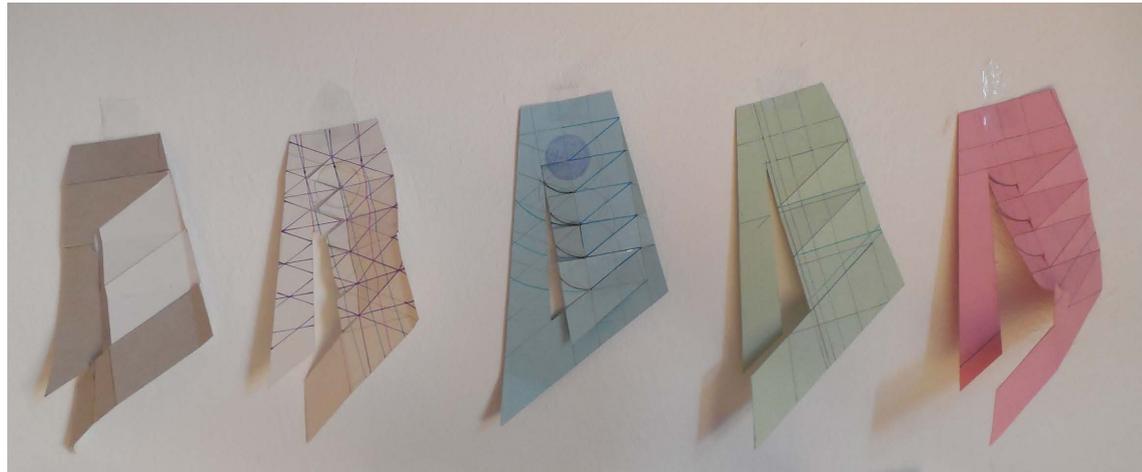


ZONEN DER
KOMMUNIKATION



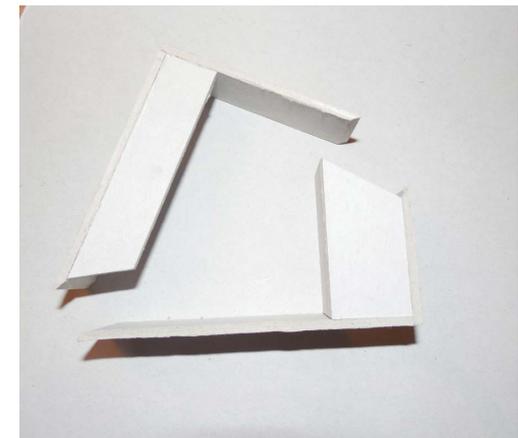
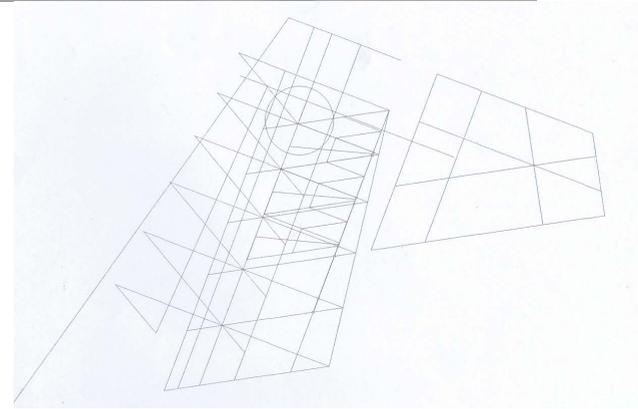
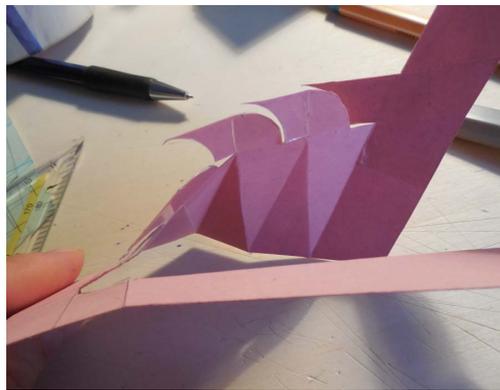
von der Idee zum greifbaren Konzept

Da das Dach als Auffahrt zum Radnetz funktionieren soll, wurden Studien zur Entwicklung der Form gemacht.

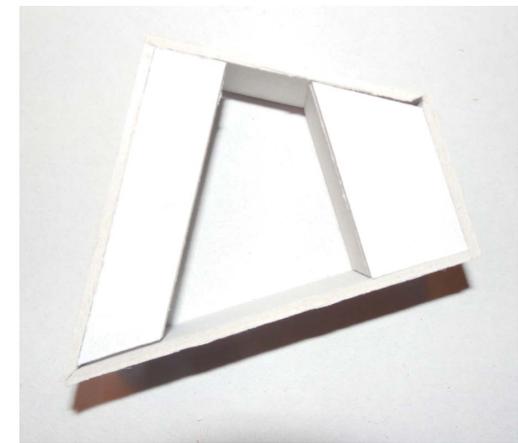
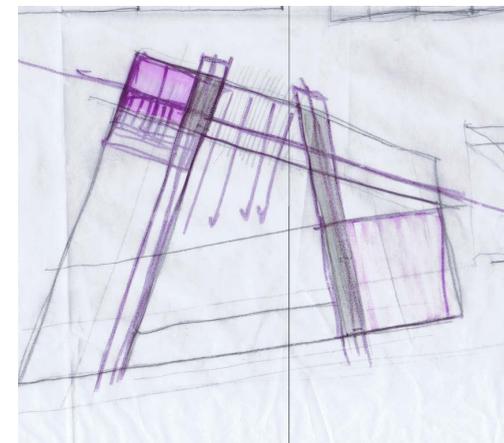
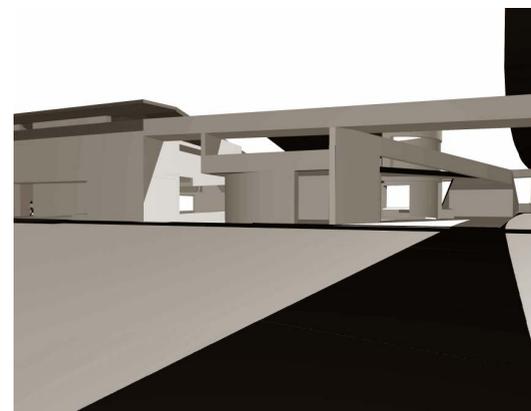
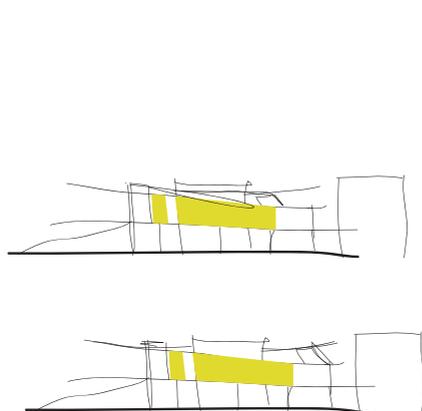


Der Burggasthof als geschlossener, introvertierter Raum...

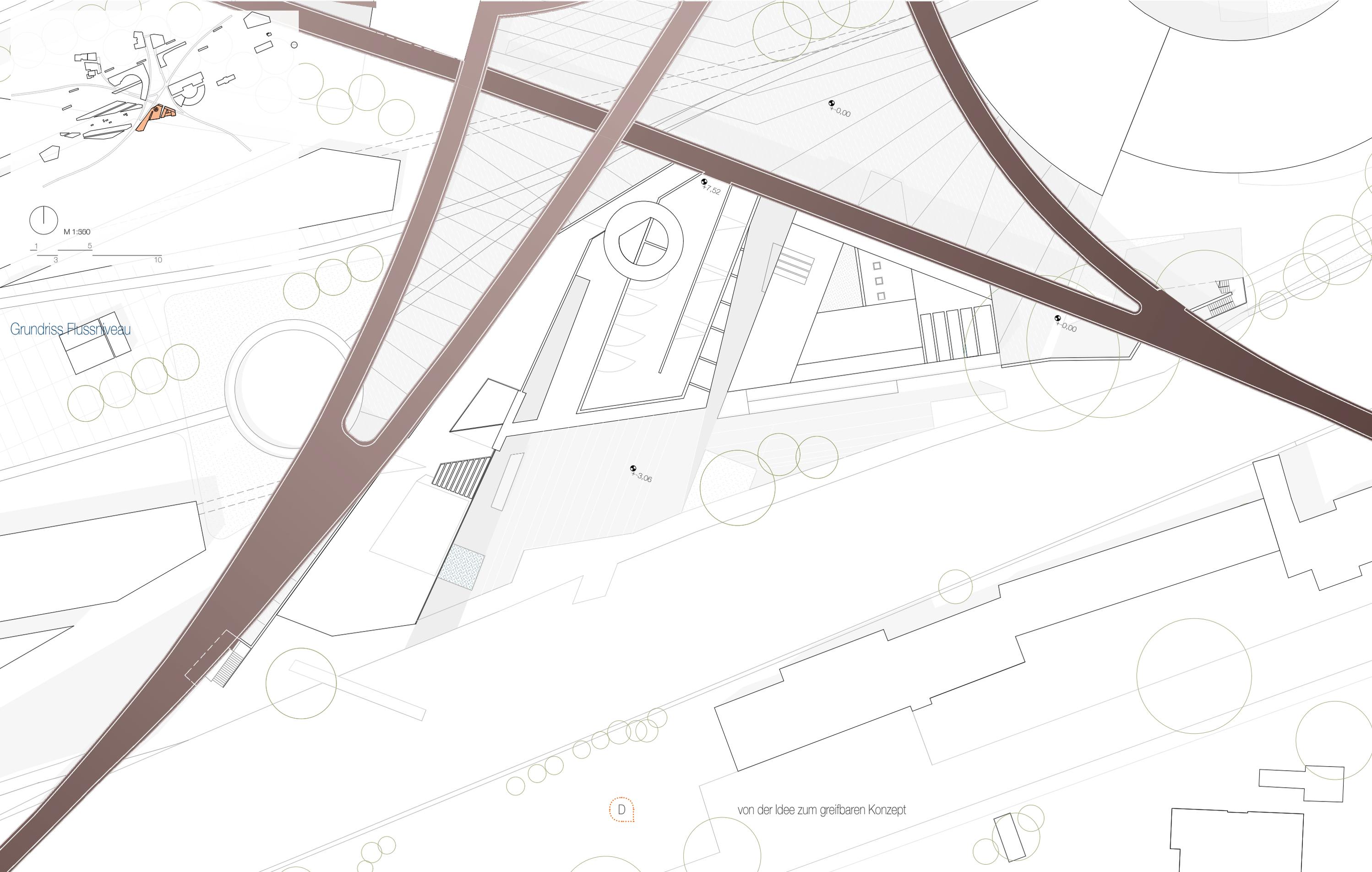
Als Grundstruktur dient ein Muster basierend auf dem goldenen Schnitt.



Perspektive vom Bahnhofplatz in Richtung Süden



von der Idee zum greifbaren Konzept



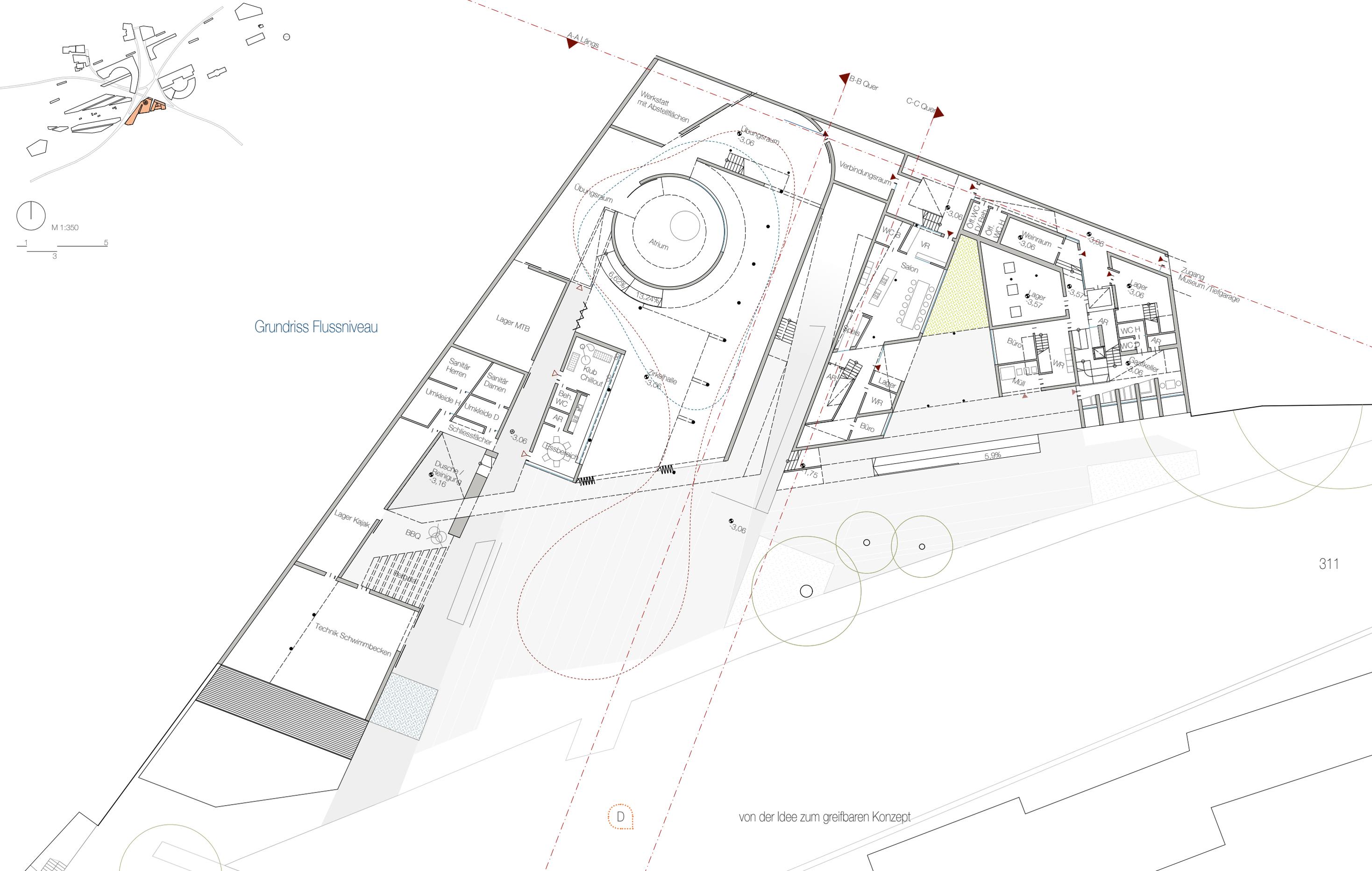
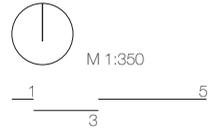
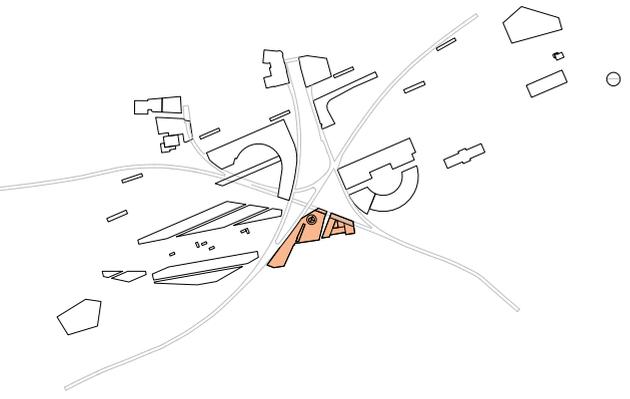
M 1:500
1 3 5 10

Grundriss Flussniveau

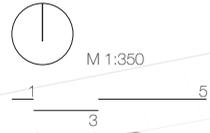
D

von der Idee zum greifbaren Konzept

Grundriss Flussniveau



von der Idee zum greifbaren Konzept



M 1:350

Grundriss Platzniveau

Auffahrt zu Radnetz

Auffahrt zu Radnetz

Wasserbecken für
Kajakfahrer

A-A Längs

B-B Quer

C-C Quer

+0,00
Fahrad Shop
Verkaufsraum

+0,79
Terrasse

+0,79
Wintergarten

WC D
Klub
Cafe

WC H
Bett

+0,00

-0,75

+0,45

+0,51

+0,00
Küche

Speis

Trinke

Shop
+0,00

Geschäfts

+0,00

-3,06

5,9%

5,9%

Wasche

Umkleide

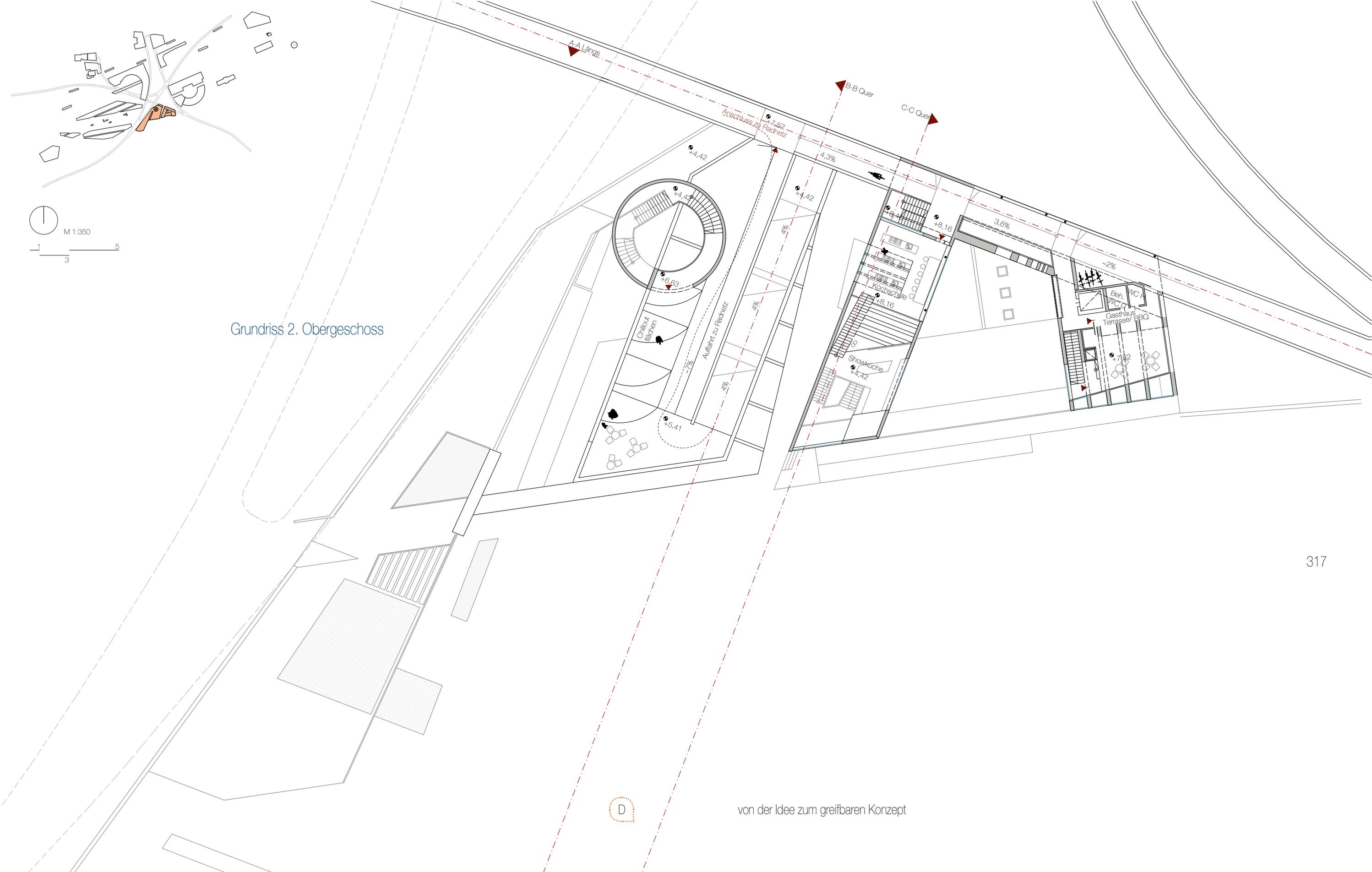
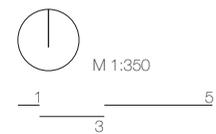
Sanitär

Wintertal

D

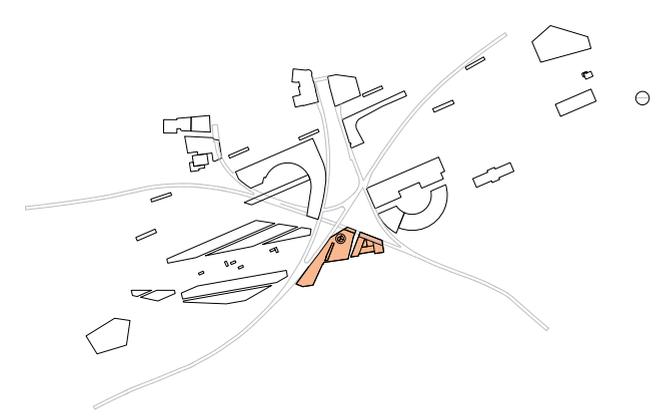
von der Idee zum greifbaren Konzept

Grundriss 2. Obergeschoss

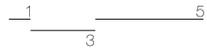


D

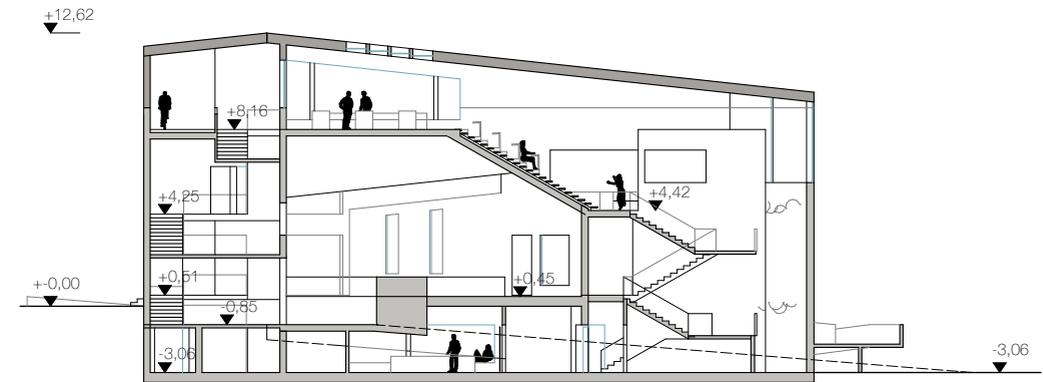
von der Idee zum greifbaren Konzept

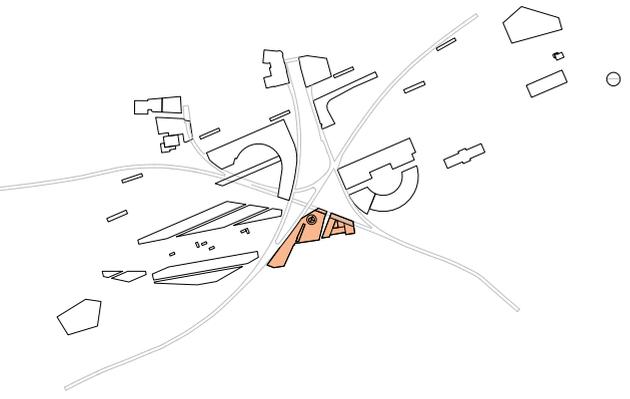


M 1:350



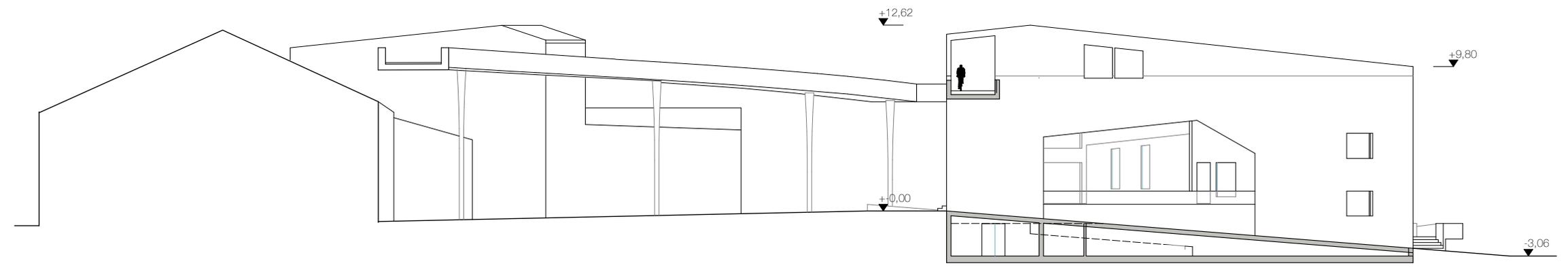
Schnitt C-C Quer

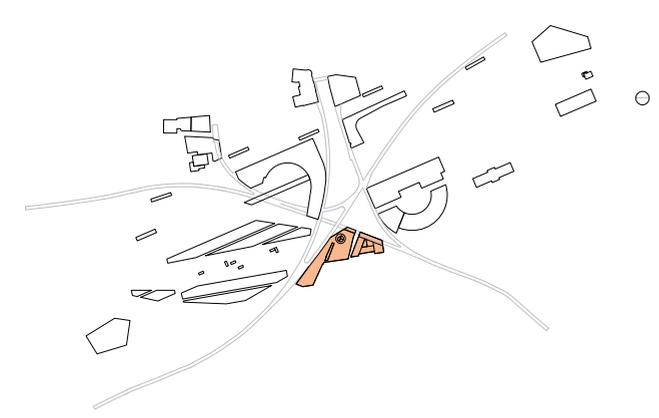




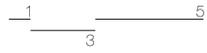
M 1:350
— 1 — 5
3

Ansicht Burggasthof West

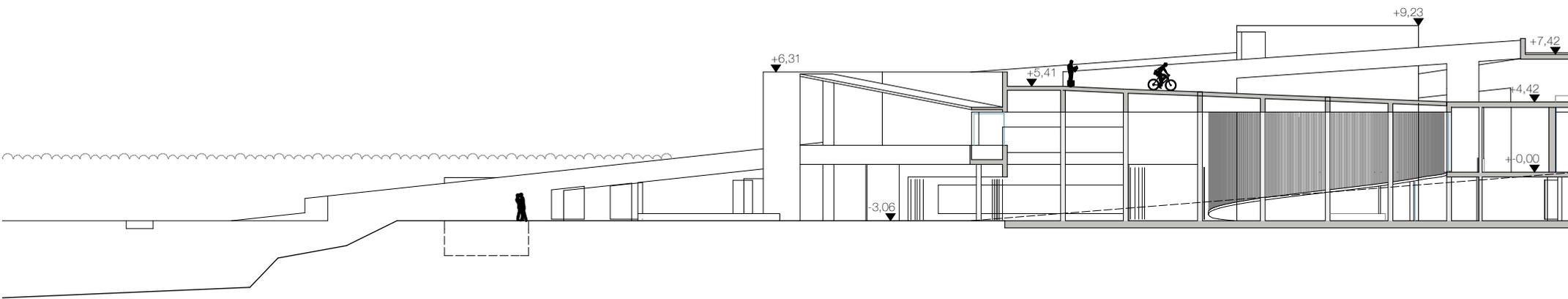


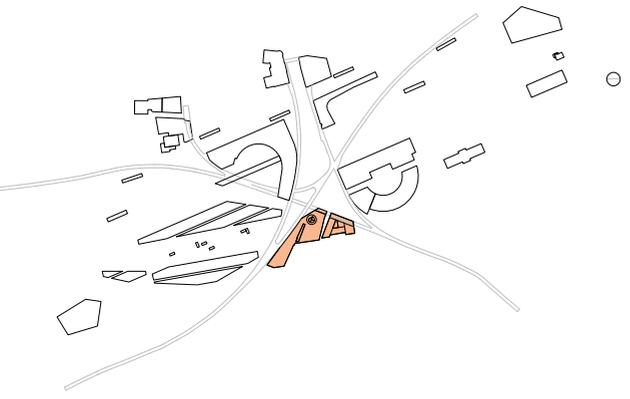


M 1:350

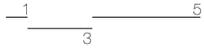


Schnitt B-B Quer

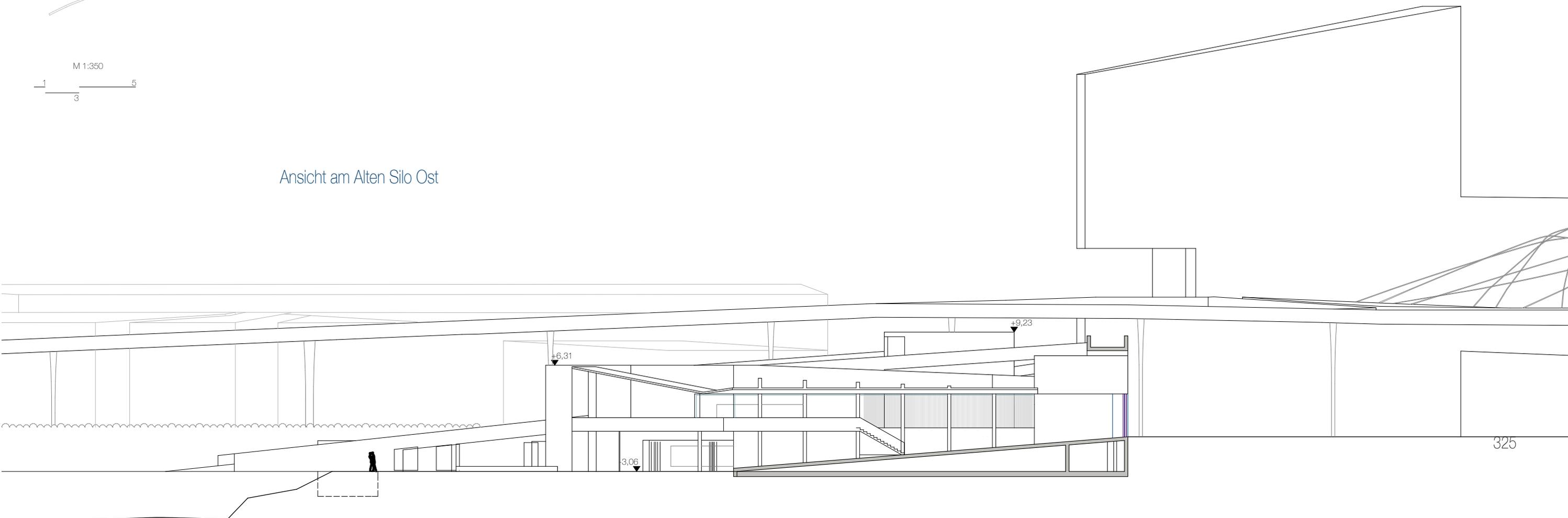




M 1:350



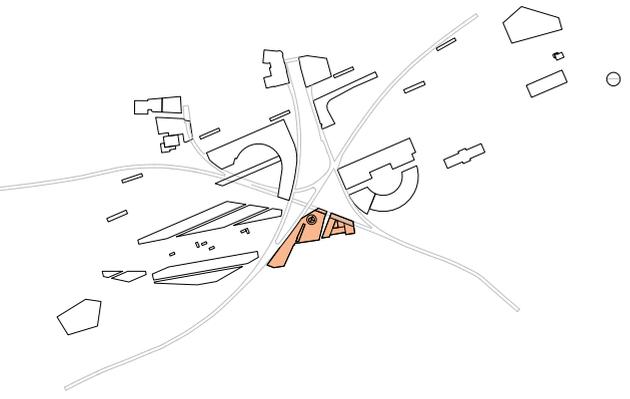
Ansicht am Alten Silo Ost



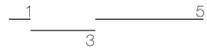
325



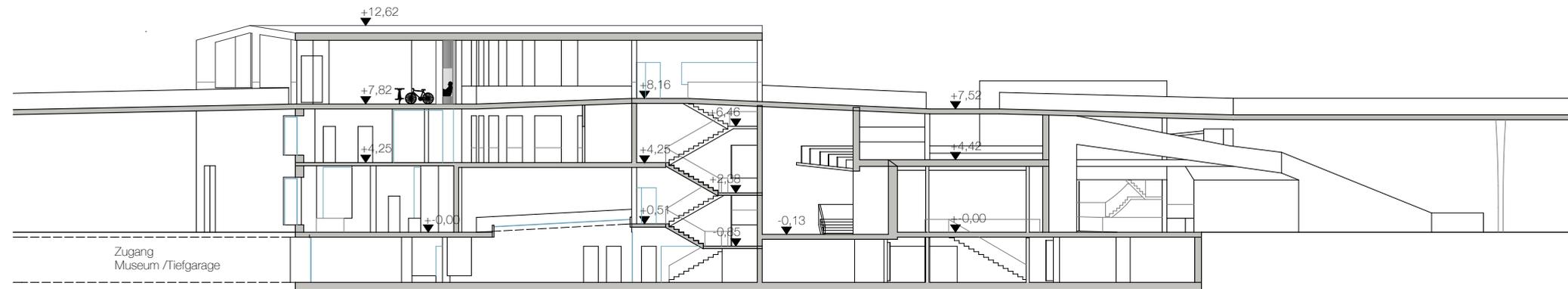
von der Idee zum greifbaren Konzept

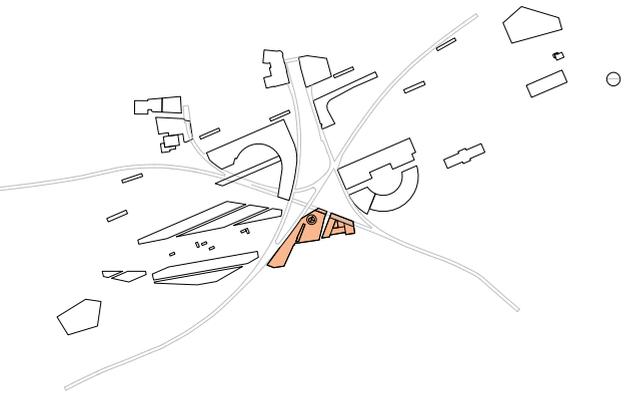


M 1:350



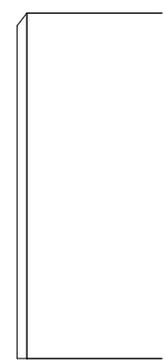
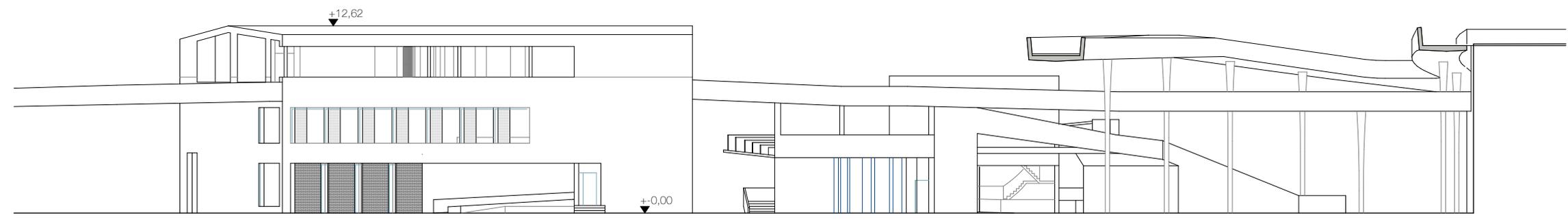
Schnitt A-A Längs

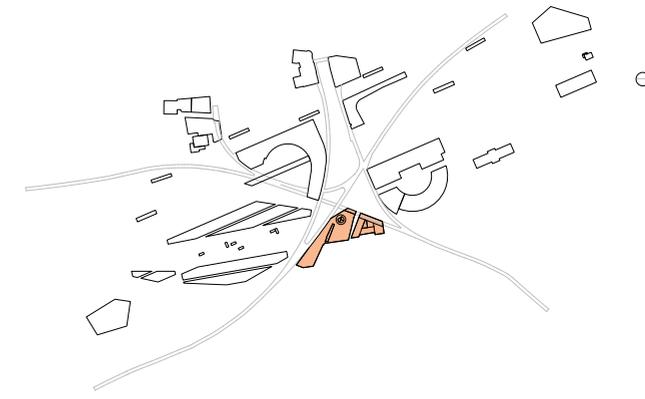




M 1:350
—1— 5
3

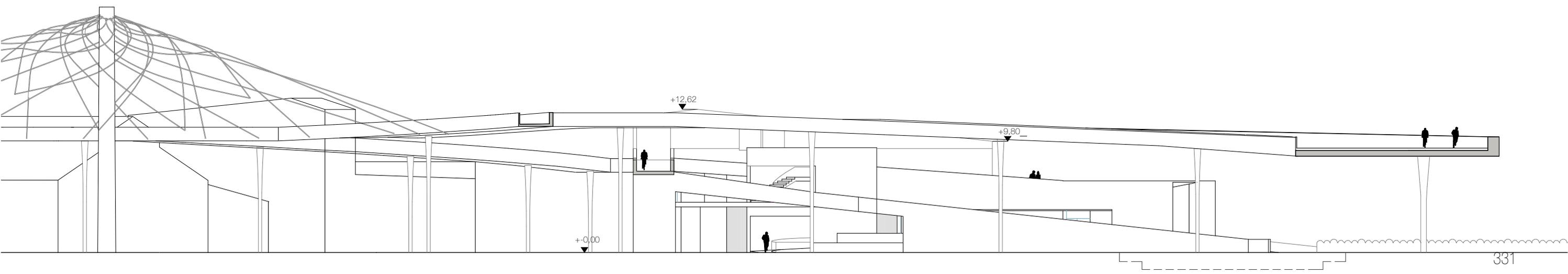
Ansicht Nord



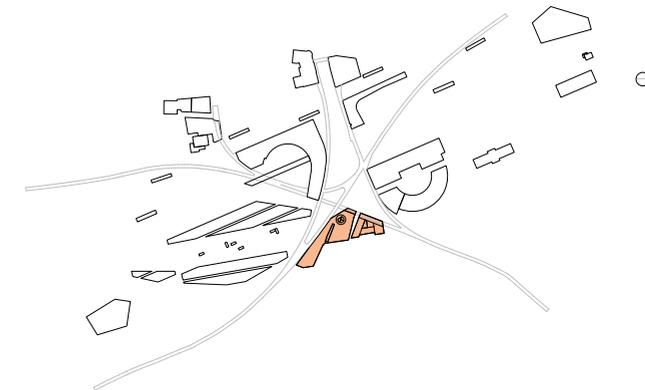


M 1:350
1 3 5

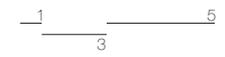
Ansicht West



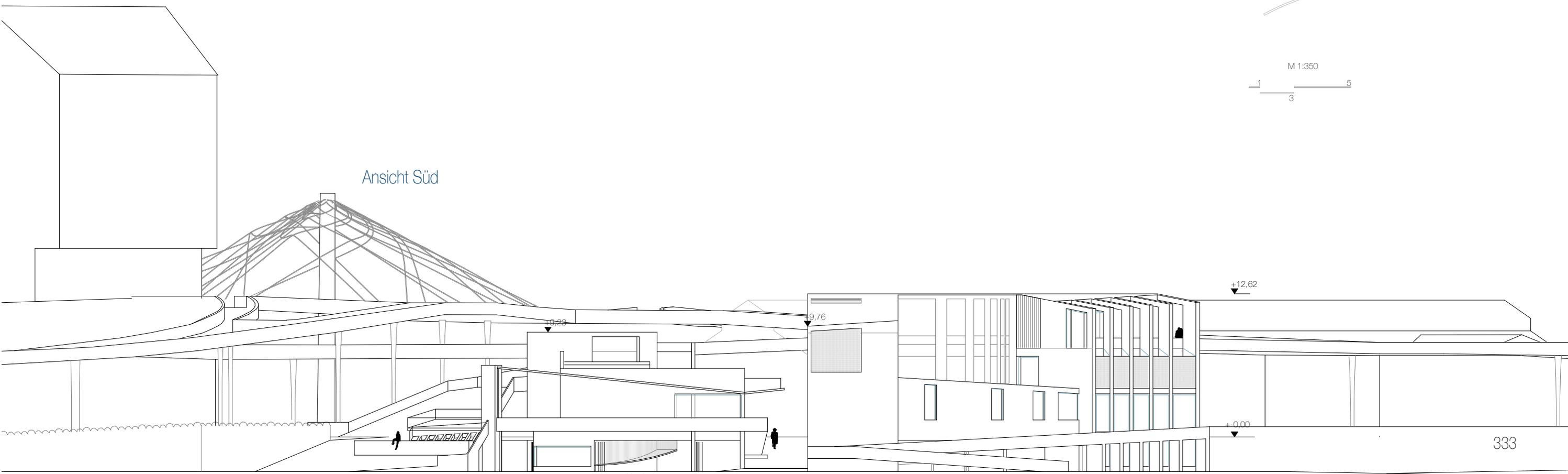
von der Idee zum greifbaren Konzept



M 1:350



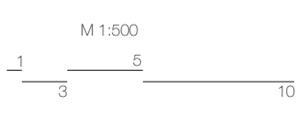
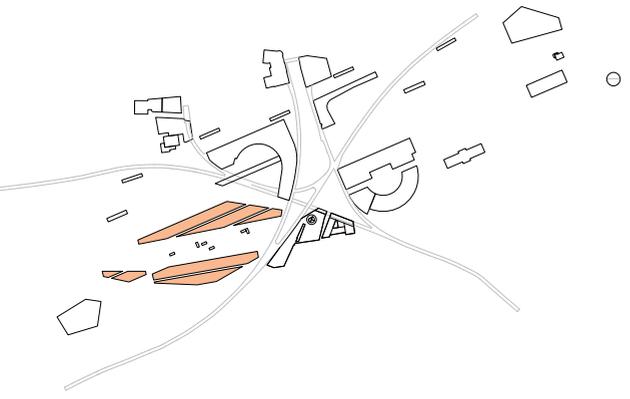
Ansicht Süd



333



von der Idee zum greifbaren Konzept



ISO - Container Werkstätten Grundidee und Konzept

Container bieten sich optimal für eine temporäre Unterkunft an. Sei es für die Einrichtung einer Werkstatt, eines Atelier oder als vorübergehendes Wohnquartier –optimal für junge Unternehmer, die eine Firma aufbauen und nach Verbindung suchen, es sich aber noch nicht leisten können, in etwas zu investieren. Sie haben den Vorteil, dass sie gut sta-

pelbar, also individuell anzupassen sind.

Damit durch das Stapeln jedoch kein Chaos entsteht, ist es gut, einen Rahmen zu schaffen, in dem diese aufgestellt werden. Der Rahmen setzt ein Raster fest und bietet zudem die Möglichkeit einer Überdachung, wenn diese gebraucht wird.

A



20' - kleinste Containergröße
 Außenmaße:
 Länge = 6,058m
 Breite = 2,438m
 Höhe = 2,591m
 Innenmaße:
 Länge = 5,898m
 Breite = 2,352m
 Höhe = 2,385m

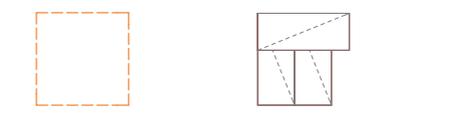
B



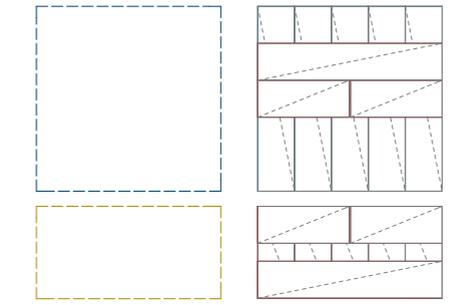
40'
 Außenmaße:
 Länge = 12,192m
 Breite = 2,438m
 Höhe = 2,591m
 Innenmaße:
 Länge = 12,032m
 Breite = 2,352m
 Höhe = 2,385m

D

kleines Raster: 2,5xBreite x 1x Länge A

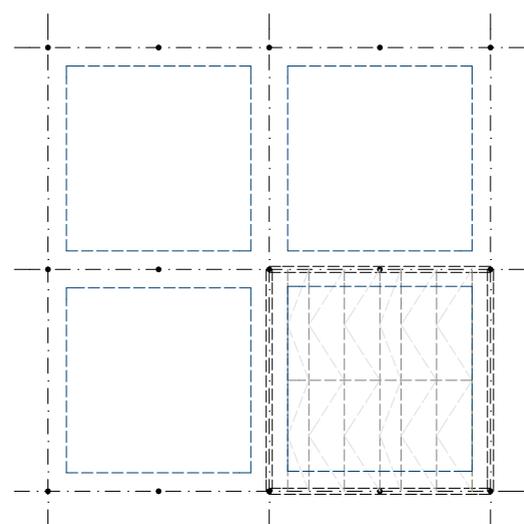


großes Raster: 5x Breite x 1x Länge B

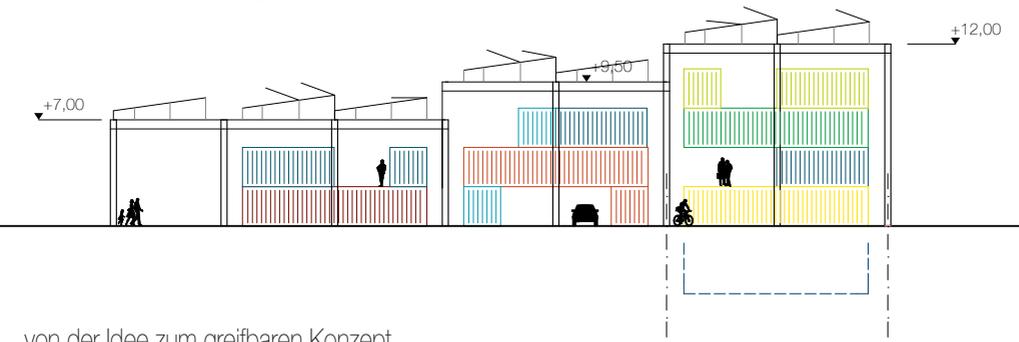


Stützenabstand: 14,63/7,315m

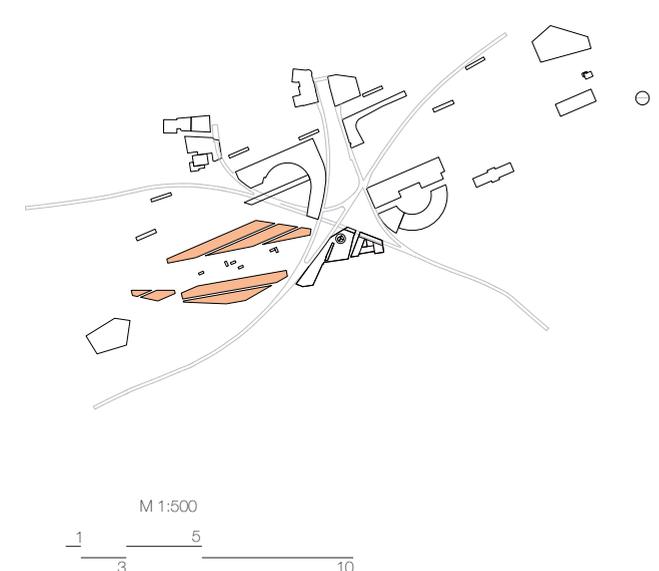
Die Stützenabstände werden auf den Abständen des großen Rasters aufgebaut, da so die Möglichkeit bestehen bleibt, auch die großen Container in beiden Richtungen zu verwenden. Die verwendeten Abstände ergeben sich aus 6x der Breite eines Containers, damit je 5 Stück innerhalb eines Rasters mittig Platz finden und trotzdem die Möglichkeit besteht bleibt, zu einem Nachbarraster gut anzuschließen, da das Achsmaß der Stützen genau Mittig einer weiteren Containerbreite läuft.



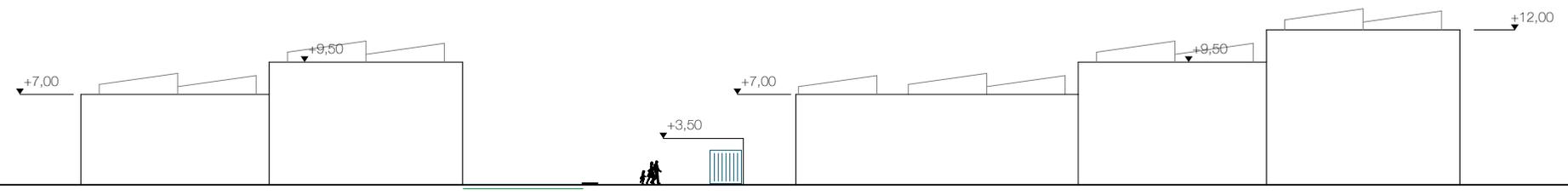
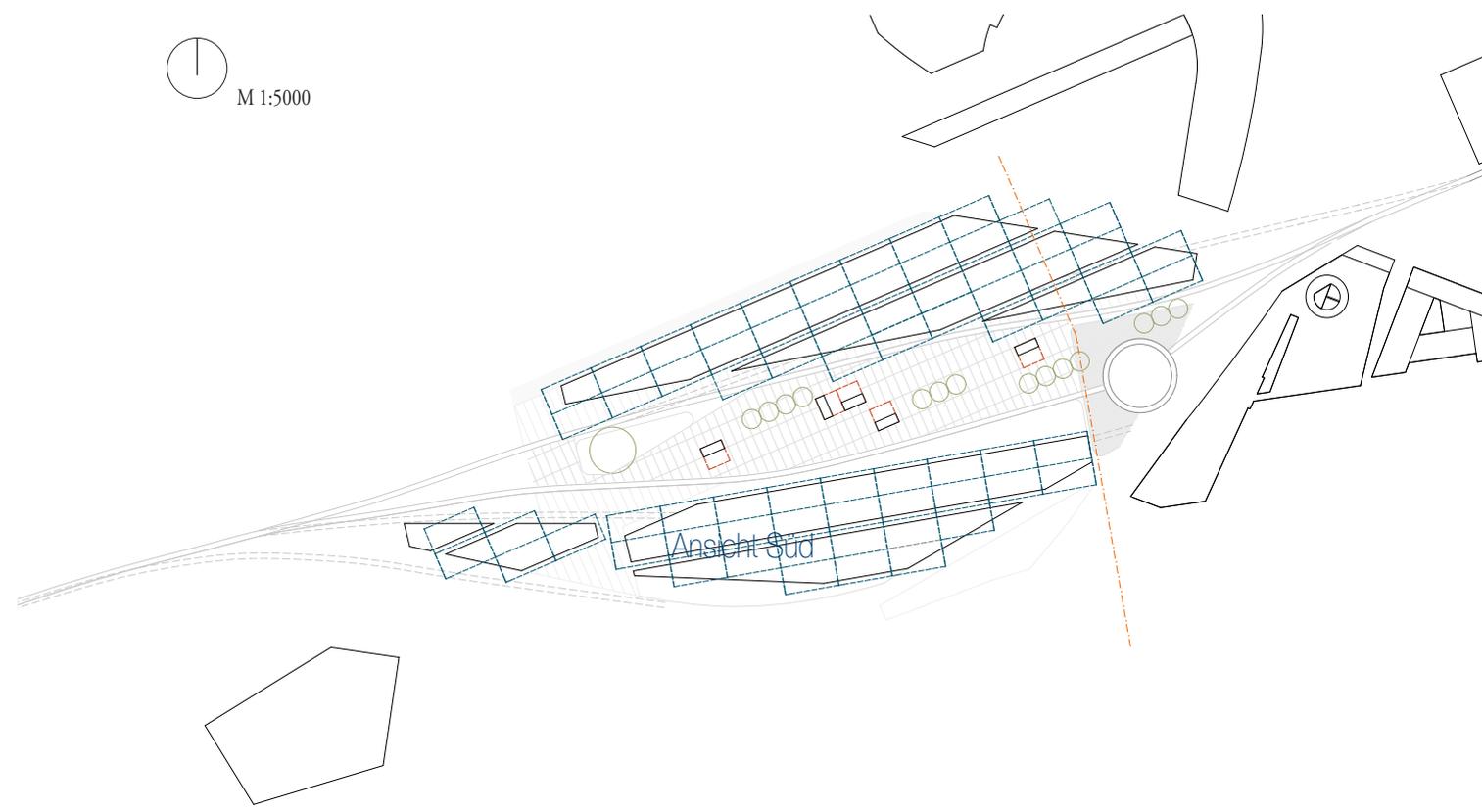
In Nord-Süd Richtung wird der Stützabstand von 14,63 unterteilt, um das Dach in West-Ost Richtung gut in schmalere Streifen zu unterteilen und so eine optimal - angepasste Sonneneinstrahlung zu ermöglichen.



von der Idee zum greifbaren Konzept

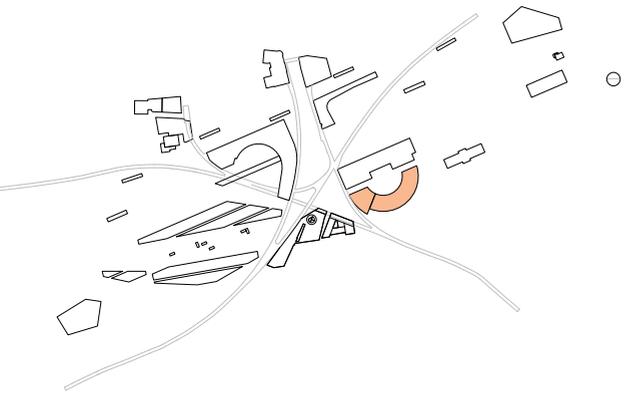


M 1:5000



D

von der Idee zum greifbaren Konzept

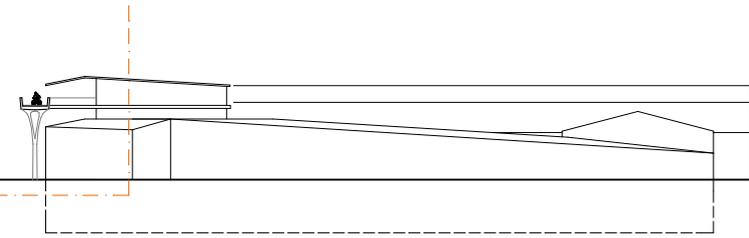
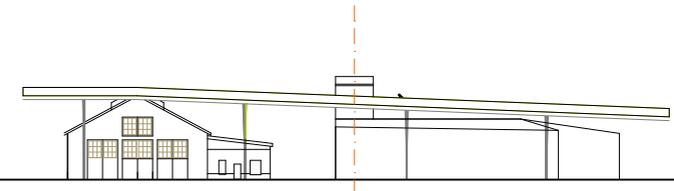


Kulturzentrum
Ansicht West und Ansicht Süd

Die Form des Kulturzentrums reagiert auf die Umgebung. Zum Bahnhofplatz und zum Netz hin muss es höher sein um mit den anderen, höheren Gebäuden in Spannung zu stehen. Gegen Osten sinkt das Gebäude, um der Landschaft im Osten Raum zu geben. Die Idee ist, dass das Dach im Sommer bespielbar wird.



339



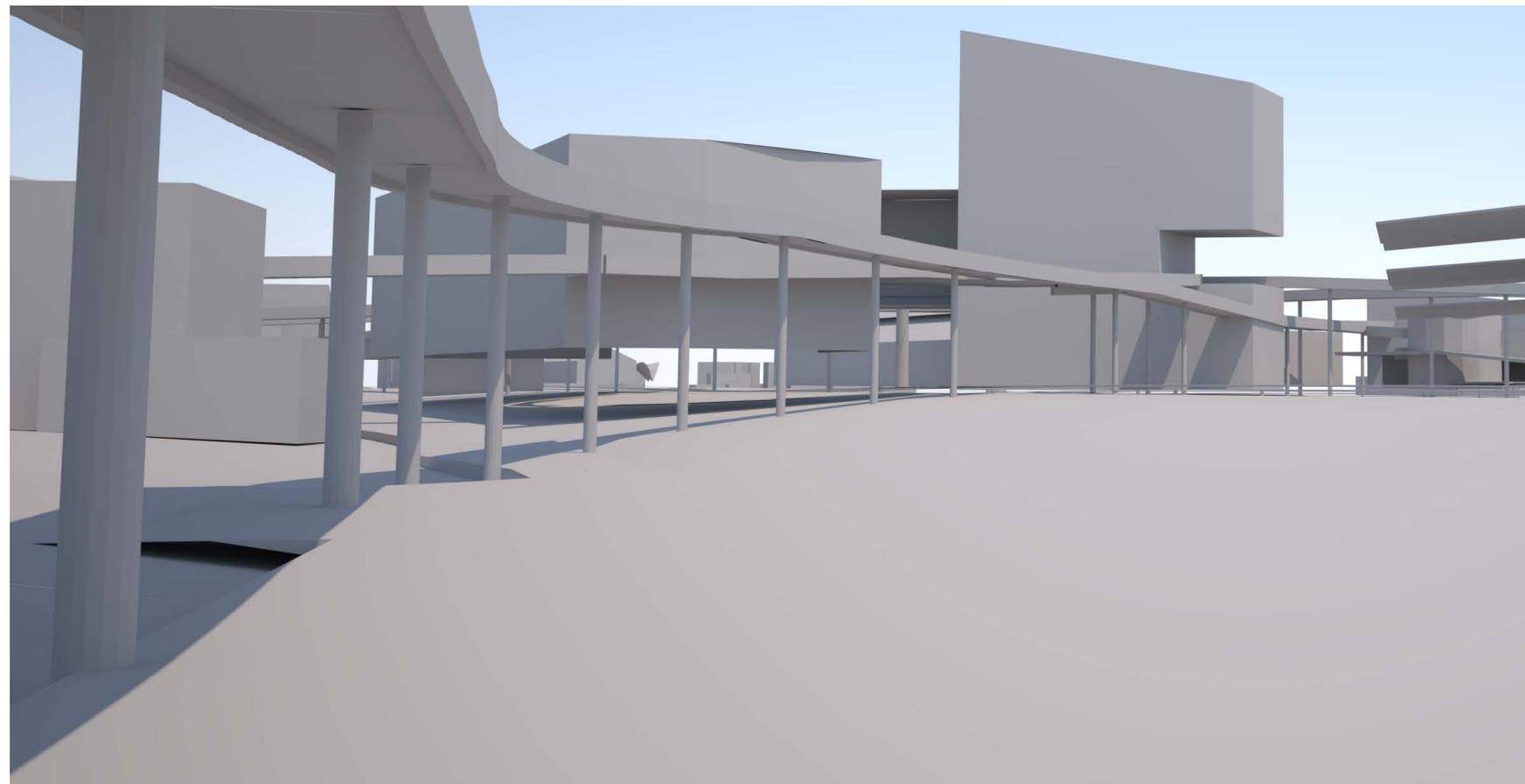
D

von der Idee zum greifbaren Konzept

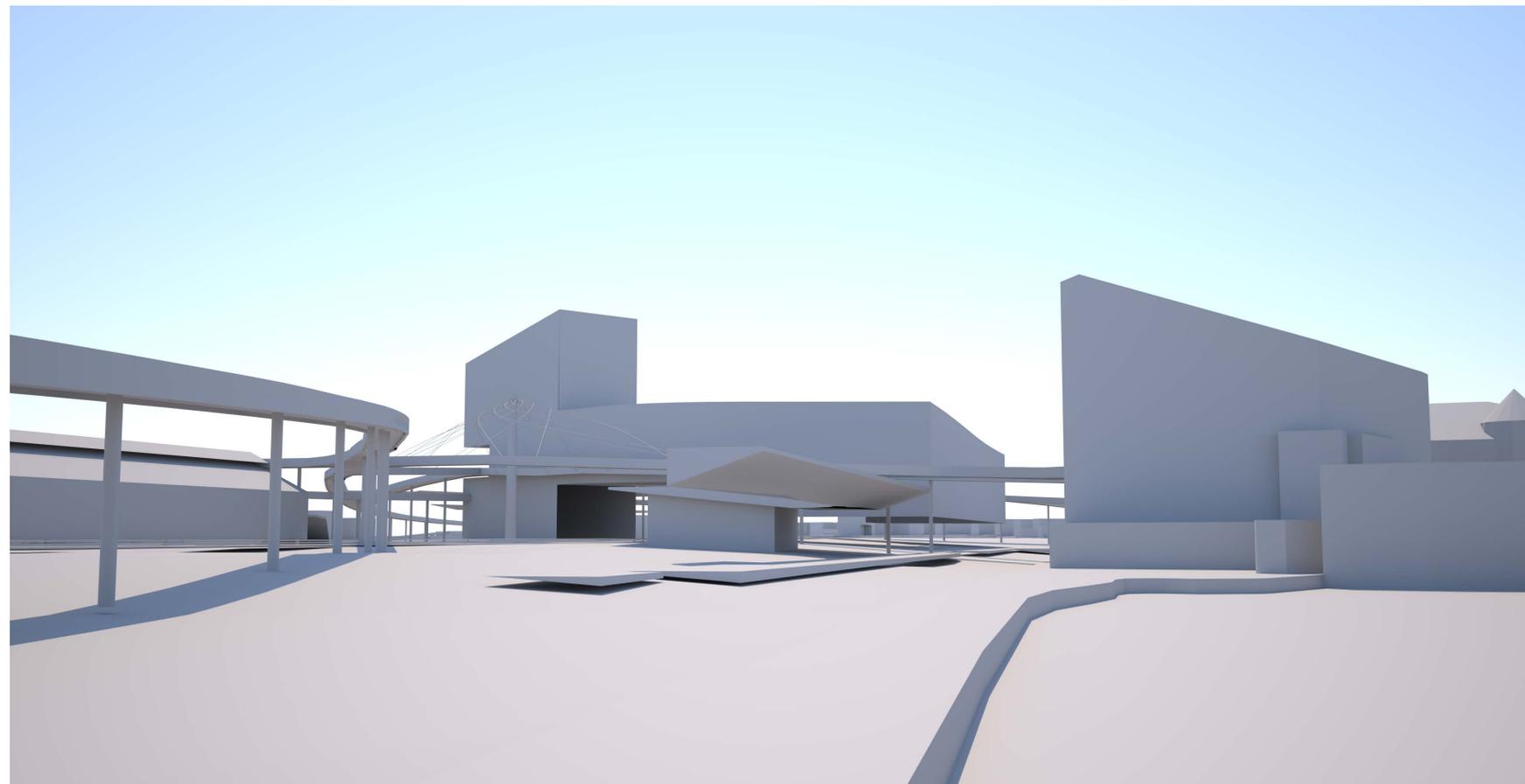
PERSPEKTIVEN

A decorative graphic consisting of three horizontal lines of varying shades of brown and orange, extending from the right side of the page towards the center.

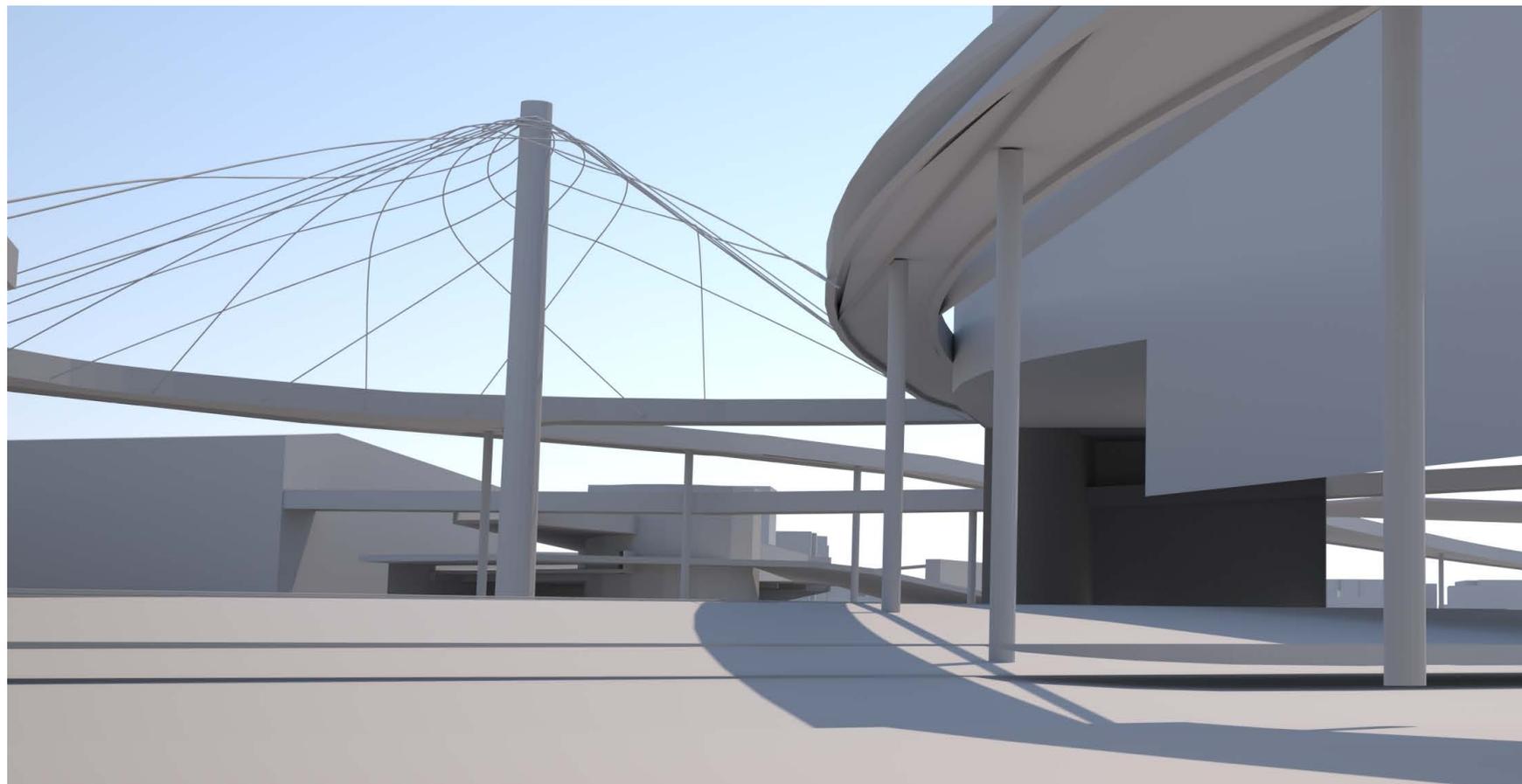
Darstellungen der Raumänderung aus der Fußgängerperspektive



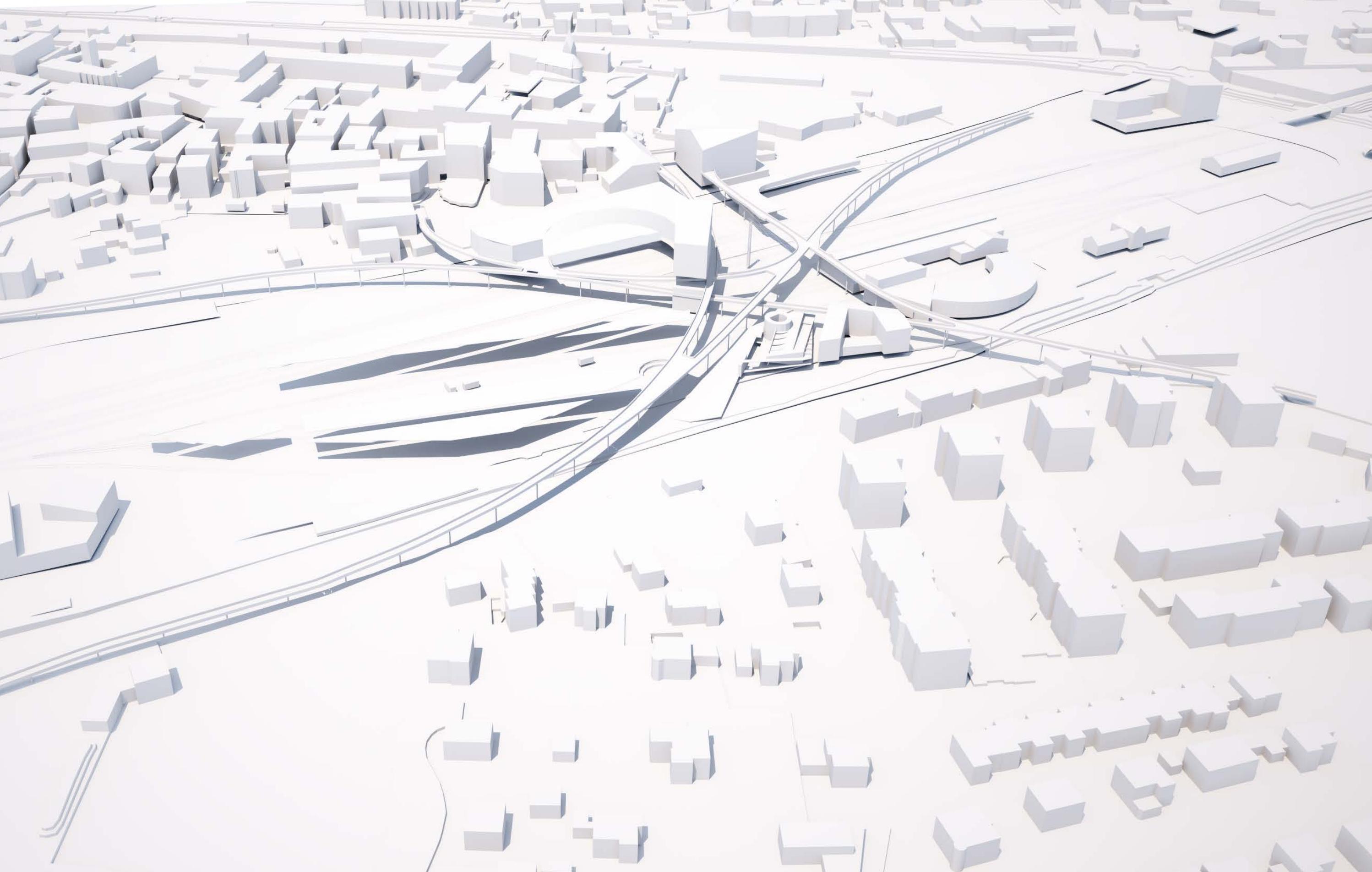
Auf dem sieht man die Ansicht vom Stebergarten Parkplatz in Richtung Osten. Hinter den Bäumen steht der Bahnhof. Der andauernde Stau schafft Grenzen.



Das Bild zeigt auf der rechten Seite das jetzige Gebäude an Stelle des Hauses Osttirol. Eine starke Kante, wie sie der Entwurf vorschlägt, bildet zusammen mit dem Bahnhof ein Tor zur Stadt.



Das Bild zeigt das Bahnhofsgebäude in der Sichtachse der östlichsten Ecke des Hauptplatzes. Derzeit steht der Bahnhof leicht versetzt. Eine Verlegung auf die westliche Seite (rechts) grenzt den Raum ein und sammelt die Blicke bewusst im Süden.



E.

FINAL

Die Ankunft eines anderen Zuges

EPILOG

Visionen über die Grenzen hinaus

Für eine Entwicklung, die ständig in Bewegung ist, lässt es sich schwer ein Schlusswort fassen. Dass der Erhalt eines Bahnhofs für eine Kleinstadt wie Lienz unerlässlich ist, steht außer Frage. Die jetzige Situation fordert einen Eingriff, nicht zuletzt um endlich die öffentlichen Flächen barrierefrei zugänglich zu machen.

Unsere Herangehensweise an diesen Problemfall war die von Idealisten. Der Entwurf ist das Resultat ausgiebiger Analysen und Studien der Stadt und ihrer Bewohner. Er folgt dem großen Vorhaben eine Verknüpfung von Mensch und gebautem Raum zu schaffen. Dass die Realität anders aussieht, ist klar. Für Hirngespinnste wie dieses Projekt sind nicht genügend Ressourcen vorhanden. Trotzdem ist es wichtig großen Ideen und Träumen Raum einzurichten, denn die großartigsten Dinge die wir im Leben erfahren können, sind jene, die vorher niemand für möglich gehalten hätte.

Mille Grazie...

...an unseren Betreuer Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov für die gute Begleitung, die motivierenden Gespräche und das große Verständnis.

...an das Stadtbauamt Lienz für das Planmaterial, besonders gilt dies für Dipl.-Ing. Klaus Seirer, der uns zu diesem Thema inspiriert hat.

...an Mag. (FH) Oskar Januschke vom Stadtmarketing Lienz für das atemberaubende Fotomaterial über den Bahnhof und die Stadt Lienz.

...an Mag.phil. Dr.phil. MA Martin Kofler vom Tiroler Archiv für photographische Dokumentation und Kunst (TAP) für sein Geschenk, das Buch „Volldampf“, und das Fotomaterial über Lienz in den alten Zeiten.

...an Klaus Ladinig für die spannende Privatführung durch die Ausstellung „Volldampf“ und die umfangreiche Sammlung im Heizhaus. Das Museum ist wirklich ein besonderes Juwel der Stadt.

...an unsere Familien und Freunde. Aus tiefsten Herzen kommend, folgen noch ein paar ausgewählte Zeilen für euch...



...Anna

Danke

Meine Fähigkeiten, das seid ihr.
Diesen Weg sind wir gemeinsam gegangen.

Danke Mama, Danke Papa,
für das Geschenk der Zeit, um Entwicklung passieren zu lassen.
für euer Vertrauen in mich, das unerschöpflich Kraft spendet.

Danke Sabrina,
für die Willenskraft, auszudauern, wenn die Nacht kommt.

Danke Christoph,
für die Besinnung, die Welt in einem Sandkorn zu sehen, wenn Hoffnung schwindet.

Danke Mo,
für die Erkenntnis, dass ein Spiegel nicht immer nötig ist.

Danke Alexandra,
für die Stabilität, der kein Umwelteinfluss etwas anhaben kann.

Danke Julia,
für das Einfühlungsvermögen, das bindet.

Danke AVA,
für die gelebte Leidenschaft, die infiziert.

Danke HBG 7,
für die Geborgenheit, die einen harten Aufprall vermeidet

Danke CrossFit Murstadt,
für den Fokus auf das Entscheidende.

e Sabrina.

Aus tiefstem Herzen danke ich allen, die mich bis hierher begleitet haben!

Ihr alle habt mich geprägt und verändert,
und von jedem trage ich einen kleinen Teil in mir.

Nun lasst uns anständig gemeinsam feiern und
sehen, was die Zukunft für uns bereit hält.

Danke Mama und Papa,
für eure Liebe und Bestärkung und
für euren Glauben an mich.

Danke Mario,
für die ehrlichen Worte im richtigen Moment.

Danke an meine Tanten,
für den guten Zuspruch, die Unterstützung und die schönen Kindheitserinnerungen.

Danke Barbara, Judith und Martina,
für das Mitfeiern und das Zupacken, wenn es wieder mal klemmt.

Danke Jürgen und Peter,
für euren ansteckenden Optimismus.

Danke an alle meine Freunde in Tirol,
für die Motivation von Weitem.

Danke an meine Freunde in der GBVE,
für eure Aufmunterungen und Ablenkungen.

Danke an den AZ Astwerk,
für euer Verständnis und die tolle Zeit mit euch.

Danke Anna,
für all die schönen Stunden, die ich mit dir hier in Graz erleben durfte und
für deinen unerschütterlichen Mut!

Selbstständige Publikationen

- Chramosta, Walter M.: Bauen für Gäste. Beispiele alpiner Freizeitarchitektur in Tirol, Innsbruck ³1995
- Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd.1, Budapest 2000
- Fischer, Günther: Architektur und Sprache. Grundlagen des architektonischen Ausdrucksystems, Stuttgart-Zürich 1991
- Fischer, Günther: Vitruv NEU oder Was ist Architektur?, Basel-Berlin 2010
- Gora, Slatka: Der Süße Berg, Graz 1965
- Gütl, Clemens (Hg.): Das „Heilige Land Tirol“ und der Rest der Welt. Beiträge zu Fragen von Identität und Kulturtransfer, Göttingen 2010
- Held, David, u.a.: Global Transformations. Politics, Economics and Culture, Stanford ¹1999
- Keichel, Marcus/ Schwedes, Oliver (Hg.): Das Elektroauto. Mobilität im Umbruch, Wiesbaden 2013
- Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013
- Kubinszky, Mihály: Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte, Wien 1986
- Luchner, Oskar Friedrich: Die Tiroler Stadt, München 1914
- Lyon, Dirk u.a. (Hg.): Österreich - >bewußt<-sein – bewußt Österreicher sein?. Materialien zur Entwicklung des Österreichbewußtseins seit 1945, Wien 1985
- Rogers, Richard: Architecture: A Modern View, London 1991
- Stadt Lienz (Hg.): Lienz das große Stadtbuch, Innsbruck-Lienz 1982
- Statistik Austria (Hg.): Österreich. Zahlen.Daten.Fakten, Wien ⁹2013
- Unwin, Simon: analysing Architecture, New York ³2009
- Werth, Andrej: Raum – Region – Tirol. Die (De-)Konstruktion politischer Räume am Beispiel der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino, Frankfurt am Main 2011

QUELLENVERZEICHNIS

Unselbstständige Publikationen

- Athesiadruck GmbH (Hg.), (07.09.2013): Pustertal: Radtourismus boomt, 51.027 Radfahrer bevölkerten im August die Strecke Innichen-Lienz, <http://www.stol.it/Artikel/Chronik-im-Ueberblick/Lokal/Pustertal-Radtourismus-boomt>, in: <http://www.stol.it>, 08.04.2015
- Bedürfnis, in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Bedürfnis>, 01.04.2015
- beweglich, in: <http://de.wiktionary.org/wiki/beweglich>, 01.04.2015
- Bezirksblätter Tirol GmbH (Hg.), (19.05.2010): Gerüstet für die Radtouristen, <http://www.meinbezirk.at/lienz/wirtschaft/geruestet-fuer-die-radtouristen-d7225.html>, in: <http://www.meinbezirk.at/tirol/>, 08.04.2015
- BOKU, Universität für Bodenkultur Wien, (15.03.2009): Auswirkungen des Klimawandels auf das künftige Reiseverhalten im österreichischen Tourismus. Am Beispiel einer repräsentativen Befragung der österreichischen Urlaubsreisenden, https://meteo.boku.ac.at/klima/berichte/Klimawandel_Reiseverhalten_Endbericht.pdf in: <http://www.wau.boku.ac.at/>, 26.11.2014
- Bronner, Gerhard: Chanson in Rot-Weiß-Rot, in: Lyon, Dirk u.a. (Hg.): Österreich - >bewußt<-sein – bewußt Österreicher sein?. Materialien zur Entwicklung des Österreichbewußtseins seit 1945, Wien 1985, 166
- Datler Wilfried/ Studener-Kuras Regina: Alles Leben ist Bewegung - pädagogische Anmerkungen über den Zusammenhang von Bewegung und Entwicklung, in: Voglsinger, Josef/ Kuntz, Stephan (Hg.): Bewegung ist Leben - Leben ist Bewegung, Wien 2005, 55-65
- Denoth, Günther: Nie verwirklicht, längst eingestellt... Die Lokalbahnen entlang der Pustertalbahn, in: Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, 64-73
- Dolomitenstadt Media KG (Hg.), (17.11.2010): Land investiert in Eisenbahninfrastruktur, <http://www.dolomitenstadt.at/2010/11/17/land-investiert-in-eisenbahninfrastruktur/>, in: <http://www.dolomitenstadt.at>, 30.07.14
- Dudenredaktion (Hg.): Duden. Zitate und Aussprüche, Mannheim u. a. ²2002

- ECHO Zeitschriften- und Verlags GmbH (Hg.): Zug nach Nirgendwo, in: basics, 30.08.2013, 6
- Egger, Michael B., (19.02.2014): Felipe: „Der Aufschrei ist vorprogrammiert“, Landesrätin verkündet endgültiges Aus des Direktzuges von Lienz nach Innsbruck., <http://www.dolomitenstadt.at/2014/02/19/felipe-der-aufschrei-ist-vorprogrammiert/>, in: <http://www.dolomitenstadt.at>, 01.05.2014
- Egger, Michael B., (25.04.2014): Tagger: Umfahung von Lienz ist unumgänglich. Vizebürgermeister präsentierte Umfrageergebnisse zur Lienzener Verkehrssituation., <http://www.dolomitenstadt.at/2014/04/25/tagger-umfahung-von-lienz-ist-unumgaenglich/>, in: <http://www.dolomitenstadt.at>, 01.05.2014
- Egger, Michael B., (13.05.2014): Radtouristen sollen künftig mehr bezahlen, Radtarife für die Strecke Lienz-Innichen sollen steigen. ÖBB dementiert., <http://www.dolomitenstadt.at/2014/05/13/radtouristen-sollen-kuenftig-mehr-zahlen/>, in: <http://www.dolomitenstadt.at>, 08.04.2015
- Fischer, Ernst: Die Entstehung des österreichischen Volkscharakters, in: Lyon, Dirk u.a. (Hg.): Österreich - >bewußt<sein – bewußt Österreicher sein?. Materialien zur Entwicklung des Österreichbewußtseins seit 1945, Wien 1985, 164-165
- Fischer, Gabriele (Hg.): Der Weg ist nicht das Ziel, in: Mobilität. brand eins 4 (2002), H. 2, Online unter: <http://www.brandeins.de/archiv/2002/mobilitaet/der-weg-ist-nicht-das-ziel/> (Stand: 15.03.2015)
- Fischer-Kowalski, Marina: Gesellschaft und soziale Ungleichheit in Österreich, in: Lyon, Dirk u.a. (Hg.): Österreich - >bewußt<sein – bewußt Österreicher sein?. Materialien zur Entwicklung des Österreichbewußtseins seit 1945, Wien 1985, 174-175
- Fortbewegung, in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Fortbewegung>, 01.04.2015
- Funk, Zorica (01.02.2015): Forever Young? Visionen fürs Alter, <http://www.detail.de/transfer/veranstaltungen/forever-young-visionen-fuers-alter-024559.html>, in: <http://www.detail.de>, 15.03.2015
- Goritschnig, Judith, (28.08.2013): Sonderlandtag: Opposition enttäuscht, <http://www.osttirol-heute.at/heute/politik/7590-heisses-eisen-bahnverbindung-beschaeftigt-auch-opposition>, in: <http://www.osttirol-heute.at>, (07.04.2015)
- Grundbedürfnis, in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Grundbedürfnis>, 01.04.2015
- Haberstich, Kurt, in: Schefter, Thomas: Aphorismen, Zitate, Sprüche und Gedichte, <http://www.aphorismen.de/zitat/163712>, in: <http://www.aphorismen.de/>, 17.04.2015
- Hofer-Zeni, Herbert: Kurzer geschichtlicher Überblick, in: Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau, Innsbruck-Bozen 2005, 7-11
- Hopfgartner, P. Willibald: Am Rand. Oder was ich aus Osttirol in mir trage..., in: Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau, Innsbruck-Bozen 2005, 75-79
- Huber, Bettina, (06.09.2013): Radtourismus legte einen Gang zu, <http://www.kleinezeitung.at/k/kaernten/osttirol/4082283/Radtourismus-legte-einen-Gang-zu>, in: <http://www.kleinezeitung.at/k/index.do>, 08.04.2015
- Huber, Lukas, (24.04.2014): Gedanken zu „Osttirol braucht eine Dachmarke“, <http://www.dolomitenstadt.at/2014/04/24/gedanken-zu-osttirol-braucht-eine-kulinarische-dachmarke/> in: <http://www.dolomitenstadt.at/>, 27.11.2014
- Kininger, Marcus, (24.04.2014): Osttirol: Jubelmonat März für Tourismus, <http://www.dolomitenstadt.at/2014/04/25/osttirol-jubelmonat-maerz-fuer-tourismus/> in: <http://www.dolomitenstadt.at/>, 27.11.2014
- Kleine Zeitung GmbH & Co KG, (19.11.2012): Osttiroler flüchten sich in „Betongold“, <http://www.kleinezeitung.at/k/kaernten/osttirol/4001612/Osttiroler-fluchten-sich-in-Betongold> in: <http://www.kleinezeitung.at/>, 26.11.2014
- Abk.: Kleine Zeitung GmbH & Co KG 2012 Betongold.
- Kleine Zeitung GmbH & Co KG, (01.08.2012): Sonnenstadt Lienz wird Ruf gerecht, <http://www.kleinezeitung.at/k/kaernten/osttirol/3971106/Sonnenstadt-Lienz-wird-Ruf-gerecht>

recht, in:

<http://www.kleinezeitung.at/>, 21.11.2014
Abk.: Kleine Zeitung GmbH & Co KG 2012
Sonnenstadt.

Kleine Zeitung GmbH & Co KG, (18.02.2013):
Gewerkschaftler sehen zu hohe Mieten für Lienz,
http://www.kleinezeitung.at/k/kaernten/osttirol/4026480/Osttirol_Gewerkschaftler-sehen-zu-hohe-Mieten-in-Lienz in: <http://www.kleinezeitung.at/>, 26.11.2014

Kleine Zeitung GmbH und Co KG (Hg.),
(26.04.2014): Lienzler Volkspartei will Umfah-
rung der Stadt, <http://www.kleinezeitung.at/k/kaernten/osttirol/4148931/Lienzler-Volkspartei-will-Umfahrung-der-Stadt>, in: <http://www.kleinezeitung.at/k/index.do>, 04.04.2015

Knoblauch, Helmut: „Bewegung fesselt mehr
den Blick als Ruhendes“, in: Du bist was du
denkst. Abenteuer Philosophie (2013), H. 1, 43-
45

Kofler, Martin: Osttirol und „seine“ Pustertal-
bahn. Von der Weltverbindung zur umkämpften
Nebenstrecke, in: Wielander, Hans (Hg.): Tirol
an Isel und Drau, Innsbruck-Bozen 2005, 80-95

Koren, Katrin: Veränderung. Wenn der Wind
des Wandels weht, bauen die einen Schutz-
mauern und die anderen Windräder, in: tu info
(2011), H. 3, 4-5

Kornbichler, Florian: Dort hinten nirgend-
wo. Was fangen Südtiroler mit Osttirol an?, in:
Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau,
Innsbruck-Bozen 2005, 12-15

Land Tirol, (09.2004): Die Tiroler Bevölkerung.
Ergebnisse der Volkszählung 2001,
<https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/statistik-budget/statistik/downloads/vz-2001.pdf>, in:
<https://www.tirol.gv.at/>, 16.11.2014

Land Tirol, (2010): Gemeinderatswahl 2010 I
Gemeinde Lienz,
http://wahlen.tirol.gv.at/gemeinderatswahl_2010/gemeinden/lienz.html, in: <https://www.tirol.gv.at/>, 23.11.2014

Land Tirol, (2013): Landtagswahl 2013 I Lan-
desergebnis http://wahlen.tirol.gv.at/landtagswahl_2013/index.html, in: <https://www.tirol.gv.at/>, 23.11.2014

Land Tirol: Stadtgemeinde Lienz,
<https://portal.tirol.gv.at/TirolGvAt/viewGemeinde.do?cmd=fetchGemeindenDetail&gemeostat=70716&cid=1>, in: <https://www.tirol.gv.at/>, 16.11.2014

Lenzer, Bernd, (08.03.2013): SP warnt: Stun-
dentakt gefährdet Korridorzug, <http://www.dolomitenstadt.at/2013/03/08/studentaktzuge-gefahren-korridorzug-nach-innsbruck/>, in:
<http://www.dolomitenstadt.at/>, 08.04.2015

Leßmöllmann, Annette: Das Zeitalter der An-
kunft, in: Mobilität. McK Wissen 2 (2006),
H. 6, Online unter: http://www.brandeins.de/uploads/tx_b4/mck_06_12_Das_Zeitalter_der_Ankunft.pdf (Stand: 15.03.2015)

Lobenwein, Reinhard: Osttirols Wirtschaft, in:
Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau,
Innsbruck-Bozen 2005, 176-183

Lokomotion, in: <http://www.wissen.de/fremdwort/lokomotion>, 01.04.2015

Lotter, Wolf: Spurwechsel, in: Mobilität. brand
eins 4 (2002), H. 2, Online unter: <http://www.brandeins.de/archiv/2002/mobilitaet/spurwechsel/> (Stand: 15.03.2015)

Mangel, in: http://www.duden.de/rechtschreibung/Mangel_Defizit_Defekt, 01.04.2015

Mair, Walter: Die Bergwelt Osttirols, in: Wielan-
der, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau, Inns-
bruck-Bozen 2005, 106-125

Miglbauer, Ernst: Wirtschaftliche und politische
Bedeutung des Radtourismus in europäischen
Ländern, in: Dreyer, Axel/Mühlnickel, Rainer/
Miglbauer, Ernst (Hg.): Radtourismus: Entwick-
lung, Potenziale, Perspektiven, München 2012,
146-154

Mühlburger, Raimund, (22.11.2014): Neu-
er VVT-Fahrplan bringt Verbesserungen,
<http://www.osttirol-heute.at/heute/wirtschaft/13622-neuer-vvt-fahrplan-bringt-verbesserungen>, in: <http://www.osttirol-heute.at/>,
28.11.2014

Mühlburger, Raimund, (24.11.2014): Touris-
mus: Oktober und der gesamte Sommer im Plus,
<http://www.osttirol-heute.at/heute/wirtschaft/13621-tourismus-oktober-und-der-gesamte-sommer-im-plus> in: <http://osttirol-heute.at/>

at/, 27.11.2014
Abk. Fußnote: Mühlburger 2014 Sommer.

Mühlburger, Raimund, (25.11.2014): Tourismus-Budget 2015 einstimmig verabschiedet, <http://www.osttirol-heute.at/heute/wirtschaft/13656-tourismus-budget-2015-einstimmig-verabschiedet> in: <http://osttirol-heute.at/>, 27.11.2014

Abk. Fußnote: Mühlburger 2014 Tourismus-Budget.

New Media Online GmbH, (29.05.2014): Bedarf an Wohnungen wird steigen, <http://www.tt.com/wirtschaft/markt/8450949-91/bedarf-an-wohnungen-wird-steigen.csp> in: <http://www.tt.com/>, 26.11.2014

New Media Online GmbH (Hg.), (16.12.2014): Nächste Haltestelle: Trient, mehr Züge nach Bozen, <http://www.tt.com/panorama/verkehr/9387770-91/nachste-haltestelle-trient-mehr-zuege-nach-bozen.csp?tab=article#>, in: <http://www.tt.com/home/index.csp>, 04.04.2015

Österreichischer Rundfunk (Hg.), (06.02.2011): Politik. Elisabeth Blank neue Lienzer Bürger-

meisterin, <http://tirv1.orf.at/stories/497396>, in: <http://orf.at>, 23.11.2014

Österreichischer Rundfunk (Hg.), (11.03.2013): Osttirol will gegen Abwanderung kämpfen, <http://tirol.orf.at/news/stories/2574888/>, in: <http://tirol.orf.at/news/>, 13.03.2015

Piock, Richard, (24.05.2013): Wider einem europäischen Entleerungsraum, <http://www.vordenken-osttirol.at/wp-content/uploads/2013/05/Ein-Aufruf-an-die-Osttiroler-ihre-Region-zukunftsfahig-zu-gestalten.pdf>, in: <http://www.vordenken-osttirol.at>, 27.11.2014

Abk. Fußnote: Piock 2013 Entleerungsraum.

Piock, Richard, (16.10.2013): Der Wirtschaftsstandort. Zusammenfassung, <http://www.vordenken-osttirol.at/wp-content/uploads/2013/10/WirtschaftsstandortDieStudie.pdf> in: <http://www.vordenken-osttirol.at>, 27.11.2014

Abk. Fußnote: Piock 2013 Wirtschaftsstandort.

Piock, Richard, (20.02.2014): Wird Osttirol Alpinmuseum oder Label-Region, <http://www.dolomitenstadt.at/2014/02/20/>

wird-osttirol-alpinmuseum-oder-label-region/ in: 173

<http://www.dolomitenstadt.at/>, 27.11.2014

Pirkner, Gerhard, (20.03.2014): Breitband im Linzer Becken rückt näher, Osttiroler Planungsverbände kooperieren in Infrastrukturfragen., <http://www.dolomitenstadt.at/2014/03/20/breitband-im-lienzer-becken-rueckt-naeher/>, in: <http://www.dolomitenstadt.at>, 01.05.2014

Pirkner, Gerhard, (22.12.2014): Totalumbau am Bahnhof Lienz steht bevor. Das 25-Millionen-Projekt „Mobilitätszentrum“ ist per Handschlag auf Schiene., <http://www.dolomitenstadt.at/2014/12/22/totalumbau-am-bahnhof-lienz-steht-bevor/>, in: <http://www.dolomitenstadt.at>, 22.12.2014

Pizzinini, Meinrad: Die Grafen von Görz und ihre Burgen im Pustertal, in: Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau, Innsbruck-Bozen 2005, 56-63

Plasser, Fritz/Ulram, Peter A.: Unbehagen im Parteienstaat, in: Lyon, Dirk u.a. (Hg.): Österreich - >bewußt<sein – bewußt Österreicher sein?. Materialien zur Entwicklung des Österreichbewußtseins seit 1945, Wien 1985, 171-

Prettenthaler, Franz, (24.05.2013): Wirtschaftsstandort Osttirol. Erste Ergebnisse und Ausblick, <http://www.vordenken-osttirol.at/wp-content/uploads/2013/05/Wirtschaftsstandort-Osttirol-Erste-Ergebnisse-und-Ausblick.pdf> in: <http://www.vordenken-osttirol.at>, 27.11.2014

Rainer, Gottfried: Mein Lienz vor den sieben Bergen, in: Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau, Innsbruck-Bozen 2005, 26-33

Remler, Verena: Vorhang auf für Stadtkultur.at, <http://www.stadtkultur.at/-stadtkultur.html>, in: <http://stadtkultur.at/>, 23.11.2014

Ringel, Erwin: Der österreichische Mensch, in: Lyon, Dirk u.a. (Hg.): Österreich - >bewußt<sein – bewußt Österreicher sein?. Materialien zur Entwicklung des Österreichbewußtseins seit 1945, Wien 1985, 168-169

Schmidpeter, Renè, (24.05.2013): Osttirols Weg in die Zukunft, <http://www.vordenken-osttirol.at/wp-content/uploads/2013/05/Osttirols-Weg-in-die-Zu->

kunft.pdf in:
<http://www.vordenken-osttirol.at>, 27.11.2014

Schmitz-Normann, Rüdiger: Stau im Kopf?, in: *Mobilität. McK Wissen 2* (2006), H. 6, Online unter: http://www.brandeins.de/uploads/tx_b4/mck_06_16_Stau_im_Kopf.pdf (Stand: 15.03.2015)

Stadtgemeinde Lienz (Hg.): *Modernes Mobilitätskonzept für die Stadt Lienz. Wir planen gemeinsam die Mobilität der Zukunft für Lienz*, in: *Liebburginfo 62* (2013), H. 2, 8-12

Stadtgemeinde Lienz, *Modell Schöner Leben: Zahlen und Fakten*, <http://www.stadt-lienz.at/system/web/fakten.aspx?menuonr=218265649>, in: <http://stadt-lienz.at/>, 16.11.2014

Stadtmarketing Lienz (Hg.), (25.04.2014): *Presseinformation*, http://www.solux-lienz.at/resources/mobilitaetlienz_studie_hochkofler.pdf, in: <http://www.solux-lienz.at>, 04.04.2014

Stanzl, Eva (28.11.2014): *Leben bedeutet Bewegung*, in: *Wiener Zeitung*, Online unter: http://www.wienerzeitung.at/themen_channel/

[wissen/technologie/717355_Leben-bedeutet-Bewegung.html](http://www.wienerzeitung.at/wissen/technologie/717355_Leben-bedeutet-Bewegung.html), <http://www.wienerzeitung.at/>, (14.03.2015)

Statistik Austria: *Ein Blick auf die Gemeinde*, <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=70716>, in: <http://www.statistik.at/>, 16.11.2014
Abk. Fußnote: *Statistik Austria 2014 Blick Gemeinde*.

Statistik Austria: *Online Atlas*, <http://www.statistik.at/OnlineAtlasWeb/start?action=start&atlas=443>, in: <http://www.statistik.at/>, 16.11.2014
Abk. Fußnote: *Statistik Austria 2014 Atlas*.

Steiner, Linda (18.01.2015): *Heimweh?. Ich würde gern im Umweltschutz arbeiten*, <http://www.dolomitenstadt.at/2015/01/18/ich-wuerde-gern-im-umweltschutz-arbeiten/> in: <http://www.dolomitenstadt.at/>, 18.04.2015

Urban, Tim, (09.2013): *Why Generation Y Yuppies Are Unhappy*, http://waitbutwhy.com/2013/09/why-generation-y-yuppies-are-unhappy.html?doing_wp_cron=1415619135.2552819252014160156250, in: <http://>

waitbutwhy.com/, 10.11.2014

Wielander, Hans: *Glaube, Politik und Natur*, in: *Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau*, Innsbruck-Bozen 2005, 16-21

Wirtschaftskammer Österreich, (23.06.2010): *Der Immobilienpreisspiegel 2010 aus Tiroler Sicht*, http://wko.at/tirol/presse/Immobilienpreisspiegel_fuer_Tirol_2010.pdf in: <https://www.wko.at/Content.Node/iv/index.html>, 26.11.2014
Abk. Fußnote: *WKO 2010*

Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG): *Klimadaten von Österreich 1971-2000*, http://www.zamg.ac.at/fix/klima/oe71-00/klima2000/klimadaten_oesterreich_1971_frame1.htm in: <http://www.zamg.ac.at/>, 16.11.2014
Abk. Fußnote: *ZAMG 2014*

Ziel, in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Ziel>, 01.04.2015

Andere Quellen

- Aarhus School of Architecture, Arkitektskolen Aarhus, (28.04.2014): What is architecture?, <http://www.youtube.com/watch?v=F-VxsbzQOTfE>, in: <http://www.youtube.com/>, 05.11.2014
- ASICS (05.01.2011): Running releases more than just sweat: ASICS, <https://www.youtube.com/watch?v=o5j0i41Nn58&list=UUT135e-auXPA36lioy-cmjzw>, in: <https://www.youtube.com/>, 19.03.2015
- Coca-Cola (13.05.2014): Coca-Cola Freude an Bewegung 2014, <https://www.youtube.com/watch?v=asyUXsupS8g>, in: <https://www.youtube.com/>, 19.03.2015
- Dalsgaard, Andreas M.: The Human Scale. Dänemark 2012 (DVD: Realdania)
- Interaktive Karte von Swiss Vapeur Parc: Architektur - Beschreibung des Parks. Nr. 23 - Die Lampisterie, CH 2009-2014, in: <http://swissvapeur.ch/de/architecture.php>, in: <http://www.swissvapeur.ch/de/>, 17.04.2015
- Libeskind, Daniel, (19.09.2012): Architecture is a Language: TEDxDUBLIN, <http://www.youtube.com/watch?v=yEkDosanxGk>, in: <http://www.youtube.com/>, 05.11.2014
- Microsoft Deutschland (21.02.2013): Surface: Movement (TV-Spot) I Microsoft, <https://www.youtube.com/watch?v=p4jg37TMAiA&list=U-UwYfEJOZ3sJ6BkwoZNfxHyw>, in: <https://www.youtube.com/>, 19.03.2015
- Nova Scotia (30.05.2014): Bike – Nova Scotia Tourism 2014 Commercial, <https://www.youtube.com/watch?v=PEJSilgLP5c>, in: <https://www.youtube.com/>, 19.03.2015
- SalomonTrailRunning (30.10.2013): Why We Run – Salomon Running TV S3 E01, <https://www.youtube.com/watch?v=zn6k3gXCszE>, in: <https://www.youtube.com/>, 18.03.2015
- SchöffelDE (02.10.2013): Schöffel „Ich bin raus.“ Ski TV Spot, <https://www.youtube.com/watch?v=dpbUAwzew0w>, in: <https://www.youtube.com/>, 19.03.2014
- Siemers, Ryan, (19.11.2013): What is Architecture?, <http://www.youtube.com/watch?v=w-QT7FXKvd28>, in: <http://www.youtube.com/>, 05.11.2014
- Söhne Mannheims GmbH (15.07.2011): Söhne Mannheims - Freiheit Official Video HD, <http://www.soehne-mannheims.de/media#d1nGfpKg3O4>, in: <http://www.soehne-mannheims.de/>, 19.03.2015
- Toyota Deutschland (13.04.2012): Toyota Hybrid – Kraftvoll, entspannend, sparsam. (Toyota Werbung 2012/TS030 Hybrid, Prius, Yaris), <https://www.youtube.com/watch?v=U2yNfD3WSV0>, in: <https://www.youtube.com/>, 19.03.2015

Alle Pläne, Bilder, Collagen und Grafiken, welche nicht im Abbildungsverzeichnis aufgelistet sind, wurden durch die Verfasser angefertigt.

Vorzug

B-1 „Schienen“, Stadtmarketing Lienz, Retter Wolfgang, 2012, Original nachbearbeitet

Startup

B-1 „Wasser“, Privataufnahme, Aufgenommen am 19.10.2013, St. Ulrich am Pillersee, gemeinsamer Ausflug

B-2 „Wo ist der rote Faden?“, Privataufnahme
Der Versuch Gedanken zu ordnen.

B-3 „Tiroler Passionsspiele und Festspiele Erl“, Privataufnahme
Aufgenommen am 18.10.2013

B-4 „Potenzial“, aus <<http://static4.businessinsider.com/image/537697356bb3f7ad40d20c51/one-way-advisors-can-find-funds-with-the-potential-to-outperform.jpg>> (17.04.2015)

B-5 „Team“, aus <<http://cliparts.co/cliparts/6cr/o9j/6cro9j6qi.jpg>> (17.04.2015)

Kapitel: Die Bedeutung der Mobilität

B-1 „Mindmap“, Privataufnahme

B-2 „Mobilität, Bewegung und Verkehr“, aus <http://ais.badische-zeitung.de/piece/00/d8/68/cc/14182604.jpg>, 22.04.2015

B-3 „Mindmap Mobilität“, Privataufnahme

B-4 „Wie viel bewegen wir uns?“, aus Ritter, Arno/ Sauer, Benedikt/ Mariacher, Christian: Vermessungen. Tirol auf der statistischen Couch, Innsbruck 2014, Seite 91

Kapitel: Die ÖsterreicherInnen

B-1 „Flagge der Republik Österreich“, aus <http://api.ning.com/files/JgmTTAS-jgl11Xc-Z5HfzsVXWB-zmgCf7Iwd4QmajFRh1nFggVv2V9uOUpYacqzU9xde3IvRHF94xQN1X9T131x8uJsxqRQQS/Fotolia_oesterreich_Flagge.jpg> (17.04.2015)

B-2 „Typisch Österreich“, aus Franzke, Sonja: Total alles über Österreich, Wien-Bozen 2013, Seite 103

http://www.fromaustria.com/blog/wp-content/uploads/2014/05/osterreichgrafik_1382717820302835.jpg (17.04.2015)

B-3 „Wienerschnitzel“, aus Franzke, Sonja: Total alles über Österreich, Wien-Bozen 2013, Seite 80

B-4 „Mannerschnitte“, aus Franzke, Sonja: Total alles über Österreich, Wien-Bozen 2013, Seite 94

B-5 „Nachnamen in Österreich“, aus Franzke, Sonja: Total alles über Österreich, Wien-Bozen 2013, Seite 14-15

B-6 „Richtungen“, aus Franzke, Sonja: Total alles über Österreich, Wien-Bozen 2013, Seite 50-51

B-7 „Satellitenaufnahme von Österreich“, nachbearbeitet, aus <<http://www.bing.com/maps/#Y3A9NDYuNzc3NDEwfjEyLjcxMzczNyZsdmw9OSZzdHk9YSZ0bT0lN0lMjJX-ZWxjb21lUGFuZWxUYXNrJT0lJT0lMCUy-MiUzQW51bGwlnOQ>> (16.11.2014)

Kapitel: Der Tiroler, der Osttiroler und das Land

B-1 „Mander s'isch Zeit“, aus <http://image.spreadshirtmedia.net/image-server/v1/compositions/11281102/views/1,width=280,height=280,appearanceId=70.png/andreas-hofer_design.png> (18.04.2015)

B-2 „Treue“, aus <<http://www.dem-land-tirol-die-treue.de/gif-shop-neu/DER-adler-mitschrift-gross-bearbeitet3-max-gif3-online-shop3.gif>> (18.04.2015)

B-3 „Herz-Jesu-Feuer“, Privataufnahme, aufgenommen am 09.06.2013 um Mitternacht

B-4 „historisches Tirol“, aus <<http://antiquariat-paulusch.de/wordpress/wp-content/uploads/2013/11/11783.jpg>> (18.04.2015)

B-5 „Andreas Hofer“, aus <http://shop.antik-salzburg.at/images/Andreas_Hofer_2_big.jpg> (18.04.2015)

B-6 „Tiroler Dirndl“, aus <<http://kreativwerk.info/image/cache/data/Bodys/Tiroler%20Dirndl%20Adler%20Bo->

dy-800x800.jpg> (18.04.2015)

B-7 „Gelöbnis vor der Berg-Isel-Schlacht 1809“, aus
<http://www.sagen.at/doku/andreas_hofer/images/Andreas_Hofer_Capella_6.jpg> (18.04.2015)

B-8 „Der Teufelsstein“, aus
<<http://www.dolomitenstadt.at/2015/04/14/neue-serie-osttiroler-sagen-als-comics/>> (17.04.2015)

B-9 „Osttirol“, nachbearbeitet, aus <<http://www.bing.com/maps/#Y3A9NDYuNzc3NDEwfjEyLjcxMzczNyZsdmw9OSZzdHk9YSZ0bT0lN0IIMjJXZWxjb211UGFuZWxUYXNrJTl0JTl0MCUyMiUzQW51bGwlnOQ=>>> (16.11.2014)

B-10 „Gruss aus Lienz“, aus Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd. 1, Budapest 2000, Seite 31

B-11 „Lienzer Dolomiten – Prospekt“, aus Tourismusverband, Osttirol (Hg.): Lienzer Dolomiten, Lienz, Coverblatt

B-12 „lebendige Stadt“, aus <<http://www.ost->

[tirol.com/fileadmin/bilder/Orte_Regionen/Lienzer_Dolomiten/Lienz/lienz_hauptplatz.jpg](http://www.tirol.com/fileadmin/bilder/Orte_Regionen/Lienzer_Dolomiten/Lienz/lienz_hauptplatz.jpg)> (18.04.2015)

B-13 „Schleinitz“, Privataufnahme
Aufgenommen am 13.04.2013

B-14 „Spitzkofeltürme“, aus Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau, Innsbruck-Bozen 2005, Seite 108

Kapitel: Lienz im Durchschnitt

B-1 „Blick vom Ulrichsbichl“, Privataufnahme

B-2 „Luftbild Lienz“, nachbearbeitet, aus
<<http://www.bing.com/maps/#Y3A9NDYuNzc3NDEwfjEyLjcxMzczNyZsdmw9OSZzdHk9YSZ0bT0lN0IIMjJXZWxjb211UGFuZWxUYXNrJTl0JTl0MCUyMiUzQW51bGwlnOQ=>>> (16.11.2014)

B-3 „Osttirols Topografie“, nachbearbeitet, aus
<<http://www.bing.com/maps/#Y3A9NDYuNzc3NDEwfjEyLjcxMzczNyZsdmw9OSZzdHk9YSZ0bT0lN0IIMjJXZWxjb211UGFuZWxUYXNrJTl0JTl0MCUyMiUzQW51bGwlnOQ=>>> (16.11.2014)

B-4 „Sonnenstuhl“, Privataufnahme

B-5 „Winterliches Lienz“, aus <<http://www.foto-webcam.eu/webcam/lienz/#/2012/12/27/0400>> (18.04.2015)

B-6 „Bauernmarkt“, Privataufnahme

B-7 „Messinggasse“, Privataufnahme

B-8 „Schloss Bruck“, Privataufnahme

B-9 „Adventmarkt Lienz“, aus <<http://pressezone.myds.me/ait/Adventmarkt%202010%20sch%C3%B6nFoto%20-%20Profer&Partner.jpg>> (18.04.2015)

B-10 „Grünes Lienz“, Privataufnahme

Kapitel: Der Schauplatz Lienz

B-1 „Liebburg 1870er Jahre“, aus Stadt Lienz (Hg.): Lienz. Das große Stadtbuch, Innsbruck-Lienz 1982, Seite 398

B-2 „Liebburg 1982“, aus Stadt Lienz (Hg.): Lienz. Das große Stadtbuch, Innsbruck-Lienz

1982, Seite 135

B-3 „Aguntum“, aus Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau, Innsbruck-Bozen 2005, Seite 35

B-4 „Wappen“, aus Stadt Lienz (Hg.): Lienz. Das große Stadtbuch, Innsbruck-Lienz 1982, Seite 53

B-5 „Stadtentwicklung Lienz“, aus Stadt Lienz (Hg.): Lienz. Das große Stadtbuch, Innsbruck-Lienz 1982, Seite 58

B-6 „Lienz um 1606“, aus Stadt Lienz (Hg.): Lienz. Das große Stadtbuch, Innsbruck-Lienz 1982, Tafel 1

B-7 „Stadtkarte 1959“, aus Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd. 1, Budapest 2000, Seite 30

B-8 „Lienz um 1861“, aus Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd. 1, Budapest 2000, Seite 16

B-9 „Lienz vom Schloßberg aus, um 1875“, aus Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd. 1, Budapest 2000, Seite 35

B-10 „Lienz gegen Osten um 1890“, aus Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd. 1, Budapest 2000, Seite 39

B-11 „Johannesplatz 1922“, aus Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd. 1, Budapest 2000, Seite 60

Kapitel: Geschichte der Südbahn

B-1 „Heizhaus mit Lokomotiven“, Stadtmarketing Lienz, Retter Wolfgang, 2012

B-2 „Südbahn Gesellschaft“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, Seite 30

B-3 „Karte der Südbahn Gesellschaft“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, Seite 32

B-4 „Wilhelm Gustav Flattich“, aus < <http://www.architektenlexikon.at/de/portrait/1058.jpg>> (19.04.2015)

B-5 „Bahngelände“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Inns-

bruck-Wien 2013, Seite 98

B-6 „Corporate Design“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, Seite 101

B-7 „Bahn durch Lienz“, aus Stadt Lienz (Hg.): Lienz. Das große Stadtbuch, Innsbruck-Lienz 1982, Seite 22

B-8 „Lienz gegen Spitzkofel, um 1895“, aus Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd. 1, Budapest 2000, Seite 40

B-9 „Eisenbahnbrücke bei Percha“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, Seite 39

B-10 „Grafik eines Fahrplans“, Privataufnahme, Aufgenommen am 23.10.2013

B-11 „Werbeplakat“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, Seite 78

B-12 „Grand Hotel Toblach“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, Seite 102

B-13 „Chaotischer Rücktransport“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, Seite 56

B-14 „Dampflokomotive Nr.983, 3. Januar 1907“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, Seite 56

Kapitel: Der Drehpunkt Bahnhof Lienz

B-1 „Die Drehscheibe“, Stadtmarketing Lienz, Retter Wolfgang, 2012

B-2 „Das Heizhaus“, aus Stadt Lienz (Hg.): Lienz das große Stadtbuch, Innsbruck-Lienz 1982, Seite 319

B-3 „Ausschnitt Stadtkarte 1859“, aus Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd.1, Budapest 2000, Seite 30

B-4 „Plan der Station Lienz 1916“, aus Kofler, Martin (Hg.): Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918, Innsbruck-Wien 2013, Seite 92-93

B-5 „Bahngelände 1885“, Tirol Archiv Photographie, Sammlung der Eisenbahnfreunde Li-

enz, Georg Egger

B-6 „Zerbombter Bahnhof 1945“, Tirol Archiv Photographie, Sammlung Foto Baptist, Baptist

B-7 „Neues Bahnhofsgebäude 1950“, Tirol Archiv Photographie, Sammlung Stadtgemeinde Lienz Schloss Bruck, Baptist

B-8 „Lienzerhof mit der Dürnitz 1913“, aus Ebner, Lois: Lienz in historischen Ansichten, Bd.1, Budapest 2000, Seite 54

B-9 „Evangelische Kirche am Draupark“, Privataufnahme

B-10 „Luftbildaufnahme Lienz 1980“, aus Stadt Lienz (Hg.): Lienz das große Stadtbuch, Innsbruck-Lienz 1982, Faltafel IV

B-11 „Die Radwagons“, aus <http://www.dolomitenstadt.at/wp-content/uploads/2014/05/Beitragsbild-Radfahrer.jpg>, 22.04.2015

B-12 „Die Gruppenansammlungen am Bahnhofplatz Lienz“, Privataufnahme

B-13 „Geplantes Kaufhaus an der B100“, aus

http://www.dolomitenstadt.at/wp-content/uploads/2012/03/Kaufhaus_B100.jpg, 22.04.2015

B-14 „Geplantes Haus für TVB und Nationalpark Hohe Tauern“, aus [http://www.tt.com/csp/cms/sites/dt.common.streams.StreamServer.cls?STREAMOID=ULcv-9jE0wneGQb9LM1UVZs\\$daE2N3K4ZzOUs-qbU5sYvkvQeyWEipI8r\\$2s0NX6ZXWCs-jLu883Ygn4B49Lvm9bPe2QeMKQdVeZ-mXF\\$9l\\$4uCZ8QDXhaHEp3rvzXRJFdy0K-qPHLoMevcTLo3h8xh70Y6N_U_CryOsw6F-TOdKL_jpQ-&CONTENTTYPE=image/jpeg](http://www.tt.com/csp/cms/sites/dt.common.streams.StreamServer.cls?STREAMOID=ULcv-9jE0wneGQb9LM1UVZs$daE2N3K4ZzOUs-qbU5sYvkvQeyWEipI8r$2s0NX6ZXWCs-jLu883Ygn4B49Lvm9bPe2QeMKQdVeZ-mXF$9l$4uCZ8QDXhaHEp3rvzXRJFdy0K-qPHLoMevcTLo3h8xh70Y6N_U_CryOsw6F-TOdKL_jpQ-&CONTENTTYPE=image/jpeg), 22.04.2015

B-15 „Eine Vision für Lienz“, aus <http://www.dolomitenstadt.at/wp-content/uploads/2014/09/dolomiten-sportzentrum-lienz-592x446.jpg>, 22.04.2015

B-16 „Übersicht Bahnhofsumbau“, aus <http://www.dolomitenstadt.at/wp-content/uploads/2014/12/projekt-mobilitaetszentrum-lienz-592x341.jpg>, 22.04.2015

B-17 „Die geplante Achse zur Innenstadt“, aus <http://www.dolomitenstadt.at/wp-content/>

[uploads/2014/12/neue-achse-bahnhof-lienz-592x390.jpg](http://www.dolomitenstadt.at/wp-content/uploads/2014/12/neue-achse-bahnhof-lienz-592x390.jpg), 22.04.2015

B-18 bis B-21 „Ausgefüllte Mobilitätshebung“, aus Liebburginfo 62 (2013), H. 2, Seite 9-12

B-19 „Schilder für die italienischen Fahrradgäste an der Amlacher Brücke“, Privataufnahme

B-20 „Radfahrende vor dem Bahnhof Lienz 1925“, Tirol Archiv Photographie, Sammlung Stadtgemeinde Lienz Archiv Museum Schloss Bruck, Fotograf unbekannt

Blackbox

Kapitel: Die Stadt und der Bahnhof

B-1 „Flugaufnahme der Stadt Lienz von Westen“, Stadtmarketing Lienz, Retter Wolfgang, 2012

B-2 „Bahnhof Lienz von Norden“, Stadtmarketing Lienz, Retter Wolfgang, 2012

Kapitel: Der Bahnhofplatz

B-1 „Der Bahnhofplatz“, Stadtmarketing Lienz, Retter Wolfgang, 2012

B-2 „Auszug Google Maps Bahnhofplatz“, aus <https://www.google.at/maps/@46.8279313,12.770329,17z>, 23.04.2015

B-3 „Auszug Stadtplan der Sonnenstadt Lienz“, aus Schubert & Franzke: Stadtplan Sonnenstadt Lienz, M 1:6500, St. Pölten 2013

Kapitel: Conclusio

B-1 „Stadtbild“, Stadtmarketing Lienz, Retter Wolfgang, 2012

Final

B-1 „Hier ist Ende“, Stadtmarketing Lienz, Retter Wolfgang, 20

Kapitel: Der Antriebsmotor von Lienz (Input)

B-1 „Wachstum“, aus http://www.gratis-photos.com/bildergalerie/var/albums/Alleinstehender-Baum-Schnee_MG_3345.JPG?m=1328481940 (18.04.2015)

B-2 „Kinder“, aus http://www.packages.at/osttirol/slideshow/slide_sommer/sommer_allg_manuel.jpg (18.04.2015)

B-3 „Ski n' the City“, aus http://www.hotel-moarhof.at/fileadmin/user_upload/Pauschalbilder/232531ba5f.jpg (18.04.2015)

B-4 „Österreich Tourismus“, aus Franzke, Sonja: Total alles über Österreich, Wien-Bozen 2013, Seite 103

B-5 „Schafwolle als Dämmstoff“, aus Wielander, Hans (Hg.): Tirol an Isel und Drau, Innsbruck-Bozen 2005, Seite 180

B-6 „Landwirt“, aus <http://www.dolomitenstadt.at/2014/04/18/bilder-aus-dem-lander-wiederkaeuer/> (19.04.2015)

B-7 „Martin Fuchs“, aus <http://www.dolomitenstadt.at/2015/01/18/ich-wuerde-gerne-im-umweltschutz-arbeiten/> (18.04.2015)

B-8 „Nationalpark Hohe Tauern“, aus <http://6.www.alpen-guide.de/m/image/db/145137.jpeg> (18.04.2015)