Julia Bruckmüller, BSc

RAD AUF SCHIENE
Umnutzung eines alten Bahnhofareals für einen 2.200-Einwohner-Ort

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuerin

Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros

Institut für Städtebau

Graz, Oktober 2018

GLEICHHEITSGRUNDSATZ

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

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.

Datum

Unterschrift

RAD AUF SCHIENE

Umnutzung eines alten Bahnhofsareals
für einen 2.200-Einwohner-Ort

INHALT

01 EINLEITUNG

EINLEITUNG 1

02 THEORIE

ÖFFENTLICHER VERKEHR AM LAND 4
INFRASTRUKTUR HALTESTELLE 7
BAUPLATZANALYSE 10

03 ORT

LOKALISIERUNG 16
ECKDATEN 20
IMPRESSIONEN 21
GESCHICHTE DES ORTES 26
ANALYSE 29
NUTZUNGEN 33
DEMOGRAFIE 36
PENDLER 38
ÖFFENTLICHER VERKEHR 42
RADWEGE 49

04 BAUPLATZ

GESCHICHTE BAHNHOF UND ZUG 63
STANDORTBESCHREIBUNG 67

05 ENTWURF

05.1 MOBILITÄT

BAHNHOF - MARKTPLATZ - LUISENHÖHE 88
VERLEGUNG BUSHALTESTELLE 93
ANBINDUNG ORTSTEILE AN ORTSKERN 95
MARKTPLATZ 97

05.2 BAHNHOFSAREAL

FUNKTIONEN 106
LAGEPLAN 1:500 108
STADTTOR UND BOULDERPLATZ 119
OFFENLEGUNG BACH 123
NEUBAU BUSTERMINAL 127
MOTORIKPARK UND ZELTPLATZ 149
GESTALTUNG MÜLLPLATZ 155
UMBAU REMISE 159
GESTALTUNG NORDAUFGANG 181
NEUE PLATZGESTALTUNG 184
MATERIALISIERUNG 186

06 REFLEXION

REFLEXION 194

07 ANHANG

LITERATURVERZEICHNIS 198
ABBILDUNGSVERZEICHNIS 200

01 EINLEITUNG

EINLEITUNG

Die vorliegende wissenschaftliche Arbeit strebt die Revitalisierung einer Bahnhofsbrache an. Der Entwurf zeigt eine Anpassung an die Freizeit- und Mobilitätsbedürfnisse der Menschen des 21. Jahrhunderts in einem 2200-Einwohner-Ort in einer ländlichen Region in Oberösterreich an.

Der Ort Haag am Hausruck war seit jeher ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für die umliegenden Orte und zwar sowohl als Endbahnhof der Zugstrecke Haag am Hausruck – Lambach als auch als Umsteigepunkt für Busverbindungen. Die Bahn wurde umgangssprachlich „Haager Lies“ genannt, wodurch die Bedeutung des Ortes Haag zu spüren ist. Jedoch ging, wie in so vielen ländlichen Regionen, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zurück. Ende 2009 wurde die Bahnstrecke stillgelegt. Durch die am Rande von Haag gelegene Autobahnauffahrt A8 ist der motorisierte Individualverkehr oft die schnellste, günstigste und praktischste Fortbewegungsart. Der öffentliche Verkehr stellt durch das mangelnde Angebot keine attraktive Alternative dar.

Die Nachteile daraus ziehen jene Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Für sie und für alle, die aus Umweltbewusstsein oder anderen Gründen öffentliche Verkehrsmittel nutzen möchten, will ich ein attraktives Infrastrukturzentrum in Haag schaffen. Dafür will ich den Verkehr nicht alleinstehend betrachten, sondern mit anderen Aktivitäten verknüpfen, damit ein interessantes und aktiv genutztes neues Areal entsteht.

Da das ehemalige Bahnhofsareal mit einer Größe von ca. 10.000 m² um einiges größer ist als die für ein Busterminal benötigte Fläche, werde ich eine weitere Nutzung für das Gelände und die sich dort befindliche Remise finden.

Das Ziel meiner Arbeit ist es, ein Grundstück mit Aufenthaltsqualität zu entwerfen, das mit und ohne öffentlicher Mobilität gut funktioniert. Mit dem Entwurf soll ein Platz entstehen, der von der Bevölkerung angenommen und belebt wird. Die Bushaltestelle soll auch abseits der Busfahrzeiten genutzt werden und in den Gesamtentwurf des Grundstücks integriert sein. Verschiedene Nutzungen, die unterschiedliche Altersgruppen ansprechen, werden auf dem Gelände angesiedelt und teils im bestehenden Gebäude, teils in der neu geplanten Bushaltestelle untergebracht. Abseits der Mobilität soll mein Entwurf als Freizeitangebot für die Dorfbevölkerung und für Touristen dienen.

02 THEORIE

ÖFFENTLICHER VERKEHR AM LAND
INFRASTRUKTUR HALTESTELLE
BAUPLATZANALYSE

ÖFFENTLICHER VERKEHR AM LAND

In der Raumordnungspraxis Österreich wird das Konzept der Zentralen Orte genannt, bei dem es um eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen geht. Eine bestmögliche Flächendeckung mit öffentlichen Verkehrsmitteln am Land hin zu regionalen Zentren wird angestrebt.

Zwei Drittel der Bevölkerung Österreichs kann ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen. Als regionales Zentrum versteht man einen Ort mit einem größeren Infrastrukturangebot. Neben der Grundversorgung an Lebensmitteln, Ausbildung und Gesundheit sind das fachärztliche Praxen, Krankenhäuser und weiterführende Schulen. Grieskirchen und Ried im Innkreis sind regionale Zentren in der Umgebung von Haag.

In Oberösterreich können 63% der Einwohner innerhalb von 30 Minuten ein regionales Zentrum mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Zum Vergleich: Mit dem PKW sind es 98% der Einwohner. 73% der Einwohner Oberösterreichs wohnen maximal 500 m von einer Bushaltestelle entfernt. Als zumutbare Entfernung gilt für Bushaltestellen in regionalen Zentren ein Einzugsbereich von 300 m bzw. 600 m (Luftlinie) für Gebiete mit geringer Nutzungsdichte.[1]

Die Erreichbarkeit von Haltestellen steht in engem Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur. In Städten ist somit eine bessere Flächendeckung möglich, als im ruralen Raum. In 300 Metern Entfernung zu einer Bushaltestelle wohnen im urbanen Raum viel mehr Menschen als in einem kleinen Ort auf dem Land, wo Einfamilienhäuser die bevorzugte Wohnform sind.
Die Förderung von Mehrparteienhäusern wäre ein Mittel, um die flächendeckende Mobilität zu stärken. Durch die Förderung von Nachverdichtung im Zentrum und im fußläufigen Umkreis von Bushaltestellen kann, die Erreichbarkeit ebenfalls verbessert werden, da so der Zersiedelung entgegengewirkt wird.[2]

„Von Zersiedelung wird gesprochen, wenn die Siedlungsfläche schneller wächst als die Bevölkerung."[3]

„Im Gesamtverkehrsplan für Österreich wird empfohlen, bis zum Jahr 2020 mehr als die Hälfte der Umwidmungen in Baugründe nur noch in einem Umkreis von 500 Metern innerhalb von bestehenden oder geplanten Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs zu erteilen."[4]

Die Kombination von Bus und Fahrrad erhöht den Radius der Erreichbarkeit rund um Haltestellen. Wenn zu Fuß maximal 0,7 km als zumutbare Strecke gilt, die Menschen zurücklegen würden, um zum Bus zu gelangen, dann kann mit dem Fahrrad ein Radius von maximal 2,5 km erwartet werden.

1 Vgl. VCÖ 2016, 24-26.
2 Vgl. ebda, 32.
3 VCÖ 2013, 11.
4 VCÖ 2013, 12.

Ein gut funktionierendes Geh- und Fahrradwegnetz ist somit ein Grundstein für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs.[5]
Durch die Verbesserung der Fuß- und Radwege können kürzere Strecken innerhalb von Gemeinden unmotorisiert zurückgelegt werden. Auf längeren Wegen zwischen den Gemeinden stellt ein gut ausgebautes Netzwerk an Fahrradwegen ebenfalls eine Alternative zu Auto und Öffentlichem Verkehr dar.

Mit der sich verändernden Siedlungsstruktur, genauer gesagt der Zersiedelung, nimmt vielfach die Abhängigkeit vom eigenen Auto zu. Im ruralen Raum wird teilweise „jeder Schritt" mit dem Auto gefahren. Distanzen, die eine in der Stadt lebende Person täglich zu Fuß zurücklegt, werden von Menschen am Land oft ganz selbstverständlich mit dem Auto zurückgelegt. Diese Bequemlichkeit steht in Zusammenhang damit, dass Menschen im ruralen Raum für viele tägliche Wege auf das Auto angewiesen sind.[6]

„Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Häufigkeit der Verbindungen sowie ausreichendes Sitzplatzangebot und günstige Fahrzeit, gute Tarife, zeitnahe Information, vor allem bei Störungen und möglichst wenige Umstiege machen den Öffentlichen Verkehr für Pendelnde attraktiv."[7]

Gehen Einwohner keiner Beschäftigung im Ort nach, brauchen sie ein Auto für die Fahrt zur Arbeit. Öffentliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu benutzen ist durch die geringe Verfügbarkeit und die ausgedünnte Taktung meist sehr schwierig. Die Voraussetzung hierfür ist ein Arbeitsplatz, in einem Ort, in den eine Verbindung durch den öffentlichen Verkehr besteht. Ist dieser Aspekt erfüllt, müssten die Arbeitszeiten geregelt sein und mit der Taktung des öffentlichen Verkehrs übereinstimmen. Flexible Arbeitszeiten, die in sehr vielen Berufen gefordert werden, sind damit fast nicht vereinbar.

Ein Ausbau der Busverbindungen ist aufgrund der geringen Nachfrage keine Option. Busse im ländlichen Raum fahren oft leer oder mit weniger als zehn Passagieren. Während der Schulferien fällt dies besonders auf, da Schüler zu den Hauptnutzern des öffentlichen Verkehrs zählen. Sobald eine Person alt genug für den Führerschein ist und sich ein Auto leisten kann, verzichtet sie auf öffentliche Verkehrsmittel.

Es ist ein Teufelskreis: Geringe Nachfrage - Geringes Angebot - Geringe Nachfrage

Wenn man die Busverbindungen für Haag genauer betrachtet, gibt es zu einigen größeren Orten in der Umgebung gute Verbindungen. Es wäre notwendig diese auch publik zu machen. „Schüler fahren mit dem Bus und Erwachsene mit dem Auto." – Dieses Credo ist so stark in den Köpfen der Landbevölkerung fixiert, dass fast niemand mehr auf die Idee kommt, es zu hinterfragen.

5 Vgl. VCÖ 2016, 16.
6 Vgl. VCÖ 2013, 10-14.
7 VCÖ 2013, 16.

ÖFFENTLICHER VERKEHR AM LAND

Es gibt durchaus positive Aspekte des öffentlichen Verkehrs auf dem Land: überfüllte Busse sind kein Thema und somit kein Grund, um auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu verzichten.
Verkehrssicherheit und Kosten sprechen ebenfalls für die Nutzung öffentlicher Mobilität. Das Risiko, verletzt zu werden, ist beim Busfahren fast viermal niedriger als bei einer Autofahrt. Mit dem eigenen PKW an den Arbeitsplatz zu pendeln, ist im Vergleich zu öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich teurer.[8] [9]

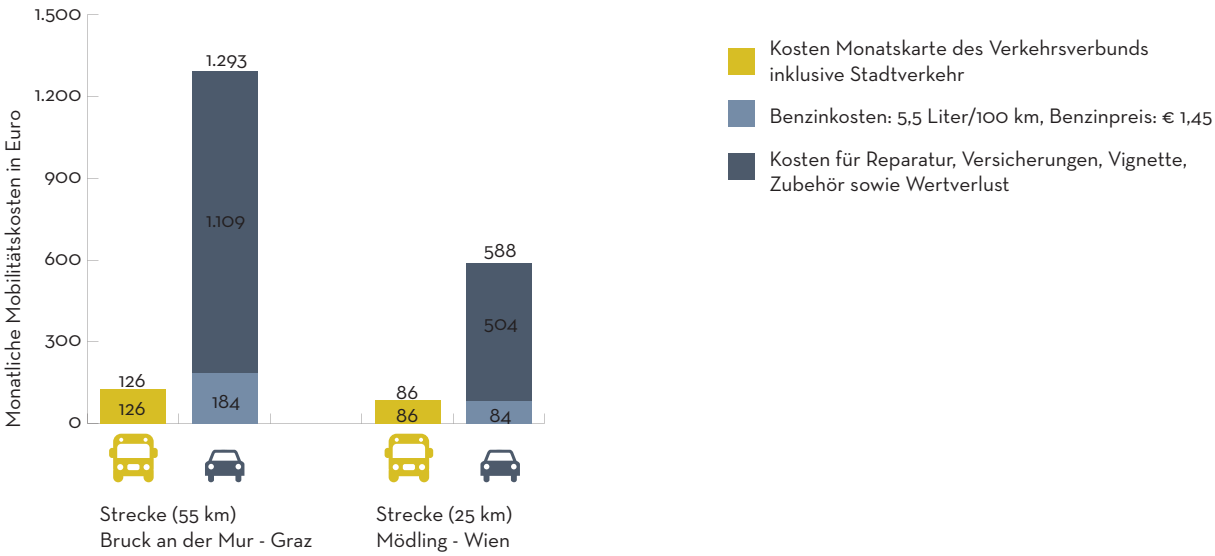


Abb. 1: Kostenvergleich Transportmittel

Nicht zuletzt ist die Nutzung des öffentlichen Verkehrs umweltfreundlicher, da jedes einzelne Auto Abgase produziert, die für Mensch, Tier und Umwelt schädlich sind.

„Die Treibhausgas-Emissionen je Personenkilometer betragen bei einer Busfahrt etwa ein Viertel einer Autofahrt, bei einer Bahnfahrt ein Zwölftel."[10]

Vielen Nutzern des öffentlichen Verkehrs steht die Wahl zwischen Auto und Bus allerdings gar nicht zur Verfügung. Auszubildende, Pensionisten, Studenten und sozial schwache Bevölkerungsgruppen (sogenannte „Captives") sind auf die Verfügbarkeit von öffentlichen Transportmöglichkeiten angewiesen.[11]

8 VCÖ 2013, 32.
9 VCÖ 2013, 16.
10 VCÖ 2013, 32.
11 Vgl. Bodensteiner/Dienel/Schiefelbusch 2009, 47.

INFRASTRUKTUR HALTESTELLE

„...a public transport environment for the 21st century can, and should, be more than just a place to catch a bus or tram; it can play a positive and active role in a wider range of cultural, social, and economic matters..."[12]

Übersetzung aus dem Englischen: Die Haltestelle des öffentlichen Verkehrs im 21. Jahrhundert sollte mehr sein als nur ein Ort, an dem man auf den Bus wartet. Sie könnte eine positiv aktive Rolle spielen mit kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Angeboten, die der Bevölkerung der Umgebung zur Verfügung stehen

Unter Leistungsanforderungen werden im öffentlichen Verkehr die Aufenthaltsqualität an Haltestellen, die Freundlichkeit des Personals oder der elektronische Fahrscheinerwerb verstanden. Der Neubau einer schönen Bushaltestelle mit hoher Aufenthaltsqualität hat somit eine spürbare Auswirkung auf die Zufriedenheit der Nutzer des öffentlichen Verkehrs.

Die Begeisterungsanforderungen können die Zufriedenheit der Kunden stark steigern, allerdings nur, wenn die anderen Anforderungen bereits erfüllt sind. Zu dieser Kategorie zählen Zeitungsservice oder Fernsehen im Fahrzeug.

Auch bei vollständiger Erfüllung der Basisanforderungen (Pünktlichkeit, Direktverbindungen, nahtloses Umsteigen) bleibt die Zufriedenheit der Nutzer im negativen Bereich, weil diese Anforderungen vorausgesetzt werden. Dafür wurde festgestellt, dass die Erfüllung von Begeisterungsanforderungen eine deutlich positive Wirkung auf die Zufriedenheit der Nutzer hat.[13]

Auf die Basisanforderungen haben Architekten keinen Einfluss. Allerdings kann die Architektur einer Bushaltestelle Änderungen bei den Leistungs- und Begeisterungsanforderungen bewirken.

Eine Haltestelle, an der durch die Architektur eine komfortable Umgebung geschaffen wird, in der man sich sicher fühlt und bei der die Wartezeit sinnvoll genutzt werden kann, ist eine Haltestelle, an der man sich gerne aufhält.

Durch zusätzliche Nutzungen können Leistung- und Begeisterungsanforderungen erfüllt werden. Aktivitäten können im Wartebereich und in der Umgebung angesiedelt sein und für mehr Frequentierung sorgen. Die Einbindung des Entwurfs einer Bushaltestelle in die Umgebung lässt eine bessere Integration der Aktivitäten zu.

12 Gardner/Haeusler/Mahar 2014, 12.
13 Vgl. Bodensteiner/Dienel/Schiefelbusch (Hg.) 2009, 44.

„Die Lebendigkeit eines Ortes wird maßgeblich durch das Zusammenspiel der einzelnen Nutzungen beeinflusst.“[14]

Bushaltestellen sind nur zu bestimmten Zeiten belebt und zwar kurz bevor ein Bus ankommt bzw. abfährt. Da an einem Ort wie Haag am Hausruck durchschnittlich 3,5 Busse pro Stunde fahren, wird eine Bushaltestelle nur ca. 15 Minuten pro Stunde genutzt. Die restliche Zeit ist sie leer.

Durch die Ansiedlung von zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten kann eine stärkere Aktivität am Busterminal erreicht werden. Das Sicherheitsgefühl steigt, wenn sich mehr Menschen an einem Ort befinden. Vor allem in den Wintermonaten, in denen es am Morgen und am Abend dunkel ist, soll durch Belebung und ausreichende Beleuchtung des Areals das Sicherheitsgefühl gestärkt werden.

Eine zusätzliche Belebung ist auch deswegen sinnvoll, da bei gleichen Kosten für die Errichtung und Instandhaltung ein größerer Nutzen entsteht. Ein Bauwerk zu bauen, das nur wenige Stunden pro Tag genutzt wird, ist ein großer Luxus.

Für die Aufenthaltsqualität an einer Bushaltestelle sorgt auch eine saubere Umgebung. Deshalb sollen Müllbehälter bereitgestellt und regelmäßig entleert werden. Es sollen Materialien, die sich nicht beschmutzen lassen oder die zumindest nicht dazu verleiten, sie zu verunstalten, verwendet werden. Weitläufige eintönige Betonflächen verleiten zur Verunstaltung. In sich gemusterte und lebendige, nicht glatte Oberflächen eignen sich weniger für Gemälde und werden deshalb von Vandalen meist verschont.
Der Architekt David Adjaye hat sein „dirty house“ beispielsweise mit einer Farbe gestrichen, auf der die Sprühfarbe von Graffiti-Sprayern nicht hält.[15]

Mit Stiften, die genau für diesen Zweck an einer bestimmten Stelle montiert sind, kann man das Verlangen von Jugendlichen, sich zu verewigen, an einem bestimmten Ort bündeln. Wenn eine Wand dafür bestimmt ist, könnte daraus ein schönes Kunstwerk werden.

Die Qualitätskriterien des Öffentlichen Verkehrs werden in acht Kategorien zusammengefasst. Die Bereiche Information, Zugänglichkeit, Komfort, Sicherheit und Umwelteinflüsse sind durch die Architektur beeinflussbar.[16]

Für die Darstellung von Information sollen die richtigen Orte, die für Nutzer an der Bushaltestelle gut einsichtig sind, ausgewählt werden. Die Anbringung auf Augenhöhe und die barrierefreie Darstellung sind Bereiche die in der Planung mitgedacht werden.

14 Reicher 2014, 5.
15 Vgl. Wojciech, Czaja: Warum Prominente beim Architekten David Adjaye Schlange stehen, 22. Juli 2017, https://derstandard.at/2000048537765/Warum-Prominente-beim-Architekten-David-Adjaye-Schlange-stehen, 28.09.2018.
16 Vgl. Bodensteiner/Dienel/Schiefelbusch (Hg.) 2009, 133.

Die Einstiegsstelle, der witterungsgeschützte Wartebereich und die weitere öffentliche Infrastruktur sollen barrierefrei für junge und alte Menschen mit Kinderwagen und Rollstuhl zugänglich sein. Geschützte Straßenübergänge und der Anschluss an das Geh- und Fahrradwegenetz stärken die Zugänglichkeit.

Komfort und der Schutz vor Umwelteinflüssen sind Bereiche, die bei einer Bushaltestelle zueinander gehören. Die Nutzer können in geschlossenen Haltestellen vor Regen, Wind, Unwettern und Temperaturextremen geschützt werden. Sitzgelegenheiten bieten Aufenthaltsqualität im Innen- und Außenraum. Unterhaltungsmöglichkeiten in Form von Zeitungen und Informationsbildschirmen sollen die Wartezeit verkürzen.

Sicherheit wird, wie oben bereits erwähnt, durch eine gute Beleuchtung und Belebung des Areals erreicht. Darüber hinaus erhöht eine gute Sichtbarkeit des Wartebereichs von der Straße, dem Fahrrad- oder Gehweg aus die Sicherheit.

BAUPLATZANALYSE

Für die Bauplatzanalyse ist der Mensch bei Aufzeichnungen genauer als eine Maschine, weil er Daten und Fakten logisch interpretieren kann und nicht nur die reinen Fakten liefert. Als Beispiel werden an einem Ort Fahrradfahrer gezählt. Eine Maschine zählt jeden Radfahrer, der einen Lichtschranken unterbricht. Wenn an einem Tag ein Lastwagen am Radweg parkt und die Radfahrer somit genau an der Zählerstelle einen kleinen Umweg nehmen, so werden sie nicht gezählt. Die Maschine liefert für diesen Tag ein geringes Aufkommen an Fahrradfahrern. Ein Mensch wird die Radfahrer trotzdem zählen, egal ob sie am Radweg oder 2m weiter links fahren.[17]

Für die Analyse eines Gebietes benötigt es Fragestellungen und Methoden um Daten erfassen zu können.

FRAGESTELLUNGEN ZUR DATENERFASSUNG

Bei den Fragen geht es darum Wie viele? und Wer? das Areal Wo? und Wie lange? benutzen und Was? sie dabei genau machen.

Wie viele?
Die Zählung der Nutzer des Areals liefert Daten darüber, wie frequentiert das Gelände ist. Die Anzahl der Nutzer könnte ausschlaggebend für die Beurteilung der Qualität des Ortes sein. Der Vergleich vor und nach einer bestimmten städtebaulichen oder architektonischen Maßnahme gibt Auskunft darüber, ob der Entwurf angenommen wird und funktioniert.

Je nach Ziel des Entwurfs soll die Anzahl der Nutzer höher oder geringer werden. Der Bau einer Umfahrungsstraße soll zu weniger Verkehr im Ort führen. Dem gegenüber soll der Neubau eines Spielplatzes zu einer stärkeren Belebung des Ortes beitragen.

Wer?
Die Kategorisierung der Nutzergruppen dient dazu, die Maßnahmen möglichst genau auf den an diesem Ort gewünschten Personenkreis anzupassen. Die Nutzer können auf Basis ihres Alters, Geschlechts oder anderen spezifischen Merkmalen kategorisiert werden.

Wo?
Durch die Studie können bevorzugte Wege und Plätze zum Verweilen erkannt werden. Dabei spielen alle menschlichen Sinne (oft unbewusst) zusammen. Bei der Auswahl des Weges nehmen Menschen meistens den direkten Weg. Als Ort zum Verweilen suchen sie sich oft Plätze aus, an denen sie von hinten geschützt sind und eine schöne Aussicht haben. Sonne und Schatten sind je nach Wetter ebenfalls Gründe für die Auswahl von Wegen und Plätzen.

17 Falkeis/Gehl/Svarre (Hg.) 2016, 6.

Schlecht beleuchtete oder unangenehm riechende Orte werden vermieden.

Ein Areal wird von Planern so entworfen, dass Wege und Plätze dort angelegt werden, wo Menschen erwartungsgemäß gehen und verweilen.

Wie lange?
Die Dauer des Aufenthalts sagt viel über die Qualität des Ortes aus. Je nach Nutzung sollen sich Menschen länger oder weniger lang aufhalten. Gefährliche Straßenabschnitte sollen möglichst schnell überquert werden. Dagegen sollen Menschen in Einkaufsstraßen möglichst langsam gehen, um alle Lockangebote zu sehen.

Was?
Die allgemeinen Aktivitäten im öffentlichen Raum sind Gehen, Stehen, Sitzen und Spielen. Man kann die Tätigkeiten in notwendige und optionale Aktivitäten unterteilen. Zu den notwendigen zählen Dinge des Alltags wie Einkaufen, der Weg zur Arbeit bzw. Schule oder Arbeiten, die Bewegung voraussetzen - wie Parkplatzwächter, Polizist oder Briefträger. Optionale Aktivitäten sind Freizeitbeschäftigungen, Spazierengehen, Joggen, Sitzen um sich auszuruhen, eine Tageszeitung zu lesen oder das Leben zu genießen.[18]

Um die Nutzung eines Ortes zu verbessern, kann die Infrastruktur für Aktivitäten, die bereits stattfinden, verbessert werden und es können neue Möglichkeiten der Nutzung geschaffen werden.

18 Vgl. Falkeis/Gehl/Svarre 2016, 13-19.

METHODEN ZUR DATENERFASSUNG

Zählen
Alles, was sich in Zahlen ausdrücken lässt, kann man zählen um Vergleiche anzustellen. Vergleichen kann man vorher und nachher, Zählungen an verschiedenen Orten oder zu unterschiedlichen Zeiten. Die Bewegung von Menschen, egal ob sie gehen oder verweilen, sowie der Verkehr sind oft Themen einer Zählung. Ist ein Ort wenig frequentiert, muss die Zählung über einen längeren Zeitraum hinweg durchgeführt werden, damit ein aussagekräftiges Ergebnis erzielt werden kann. In einer viel besuchten Einkaufsstraße wird man bereits nach einer Stunde zu einem vergleichbaren Ergebnis kommen.[19]

Aufzeichnen
Aktivitäten von Menschen in einem bestimmten Areal oder auf einem bestimmten Weg werden beim Aufzeichnen mithilfe von Symbolen auf einer Karte eingetragen. Man nennt diese Methode auch „behavioral mapping".

Tracing
Beim Tracing werden die Bewegungslinien von Menschen auf einem Plan aufgezeichnet. Dadurch kann man erkennen, welche Wege bevorzugt werden oder wo Abkürzungen genommen werden. Durch diese Methode erfährt man, welcher Eingang zu einem Gebäude oder einer Parkanalage am häufigsten oder am wenigsten oft benutzt wird und ob Hindernisse auf dem Weg die geradlinige Durchquerung eines Gebietes behindern.[20]

Tracking
Um die menschlichen Bewegungen in einem größeren Bereich zu analysieren, kann man einer Person über einen längeren Zeitraum hinweg folgen und sie diskret beschatten. Um die Privatsphäre zu wahren, wird das Tracking mit dem Einverständnis der untersuchten Person gemacht. Allerdings kann das Ergebnis dann anders ausfallen, weil sich die Person anders verhalten könnte, wenn sie weiß, dass sie beobachtet wird.
Diese Methode wird auch „shadowing" genannt.

Spurensicherung
Der Mensch hinterlässt Spuren seiner Aktivität im öffentlichen Raum in Form von Müll, Fußabdrücken im Schnee oder ausgetretenen Pfaden auf einer Wiese. Diese Spuren lassen sich durch Fotografieren, Zählen und Aufzeichnen festhalten und geben Aufschluss über bevorzugte Wege, Abkürzungen oder das Fehlen von Abfallbehältern.

Fotografieren
Durch Fotografien können Situationen aufgezeichnet und später analysiert werden. Auf dieser Momentaufnahme erkennt man Details, die beim aktiven Hinsehen während einer Beobachtung entgehen würden.

19 Vgl. Falkeis/Gehl/Svarre 2016, 25.
20 Vgl. ebda, 28.

Tagebuch führen
Beobachtungen werden, über einen bestimmten Zeitraum hinweg, in ein Tagebuch notiert. Danach werden sie kategorisiert und analysiert. Durch viele regelmäßige Einträge können feine Nuancen beschrieben werden.

Testspaziergänge
Dabei geht ein Beobachter entlang einer festgelegten Route und notiert die für ihn wichtigen Ereignisse und Beobachtungen entlang des Wegs. Wartezeiten an Ampeln oder Hindernisse, die Gehwege versperrenden können so aufgezeichnet werden, wodurch Probleme und Potentiale im städtischen Raum festgestellt werden.[21] [22]

21 Vgl. Falkeis/Gehl/Svarre 2016, 34.
22 Vgl. ebda, 24.

„Grüaß Gott, wias heut ankommts,
grüaß Gott allesammt,
und wenns a weng Zeit habt ´s, so
schaut ´s umanand.
Sagt ´s es selm - damisch schön is halt
do unser Land“

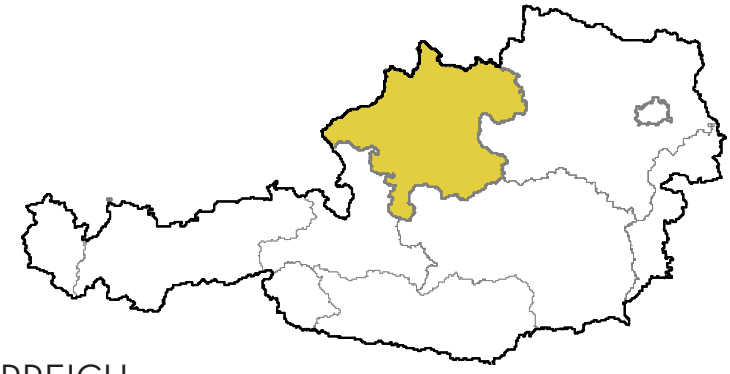
VERS EINES VOLKSDICHTERS ZUR
FEIERLICHEN ERÖFFNUNG
DER EISENBAHNSTRECKE LAMBACH - HAAG (JULI 1901) [23]

23 Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH 2001, 19.

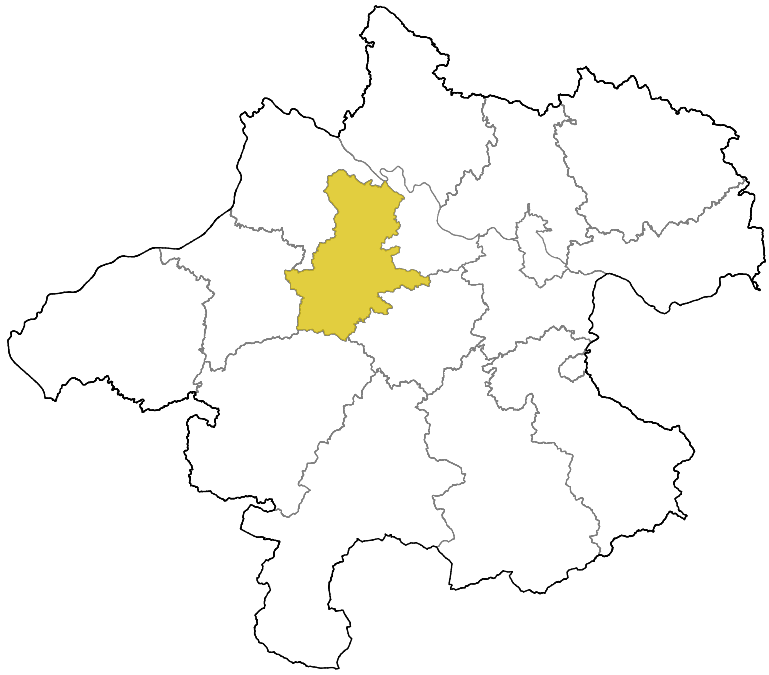
03 ORT

LOKALISIERUNG
ECKDATEN
IMPRESSIONEN
GESCHICHTE DES ORTES
ANALYSE DES ORTES

LOKALISIERUNG



ÖSTERREICH



OBERÖSTERREICH



Abb. 2: Symbolische Karten Österreich, Oberösterreich und Bezirk Grieskirchen
LEGENDE:
ORTSNAME
FAHRZEIT AUTO/ÖFFENTLICHER VERKEHR
Haag a. H. = Haag am Hausruck

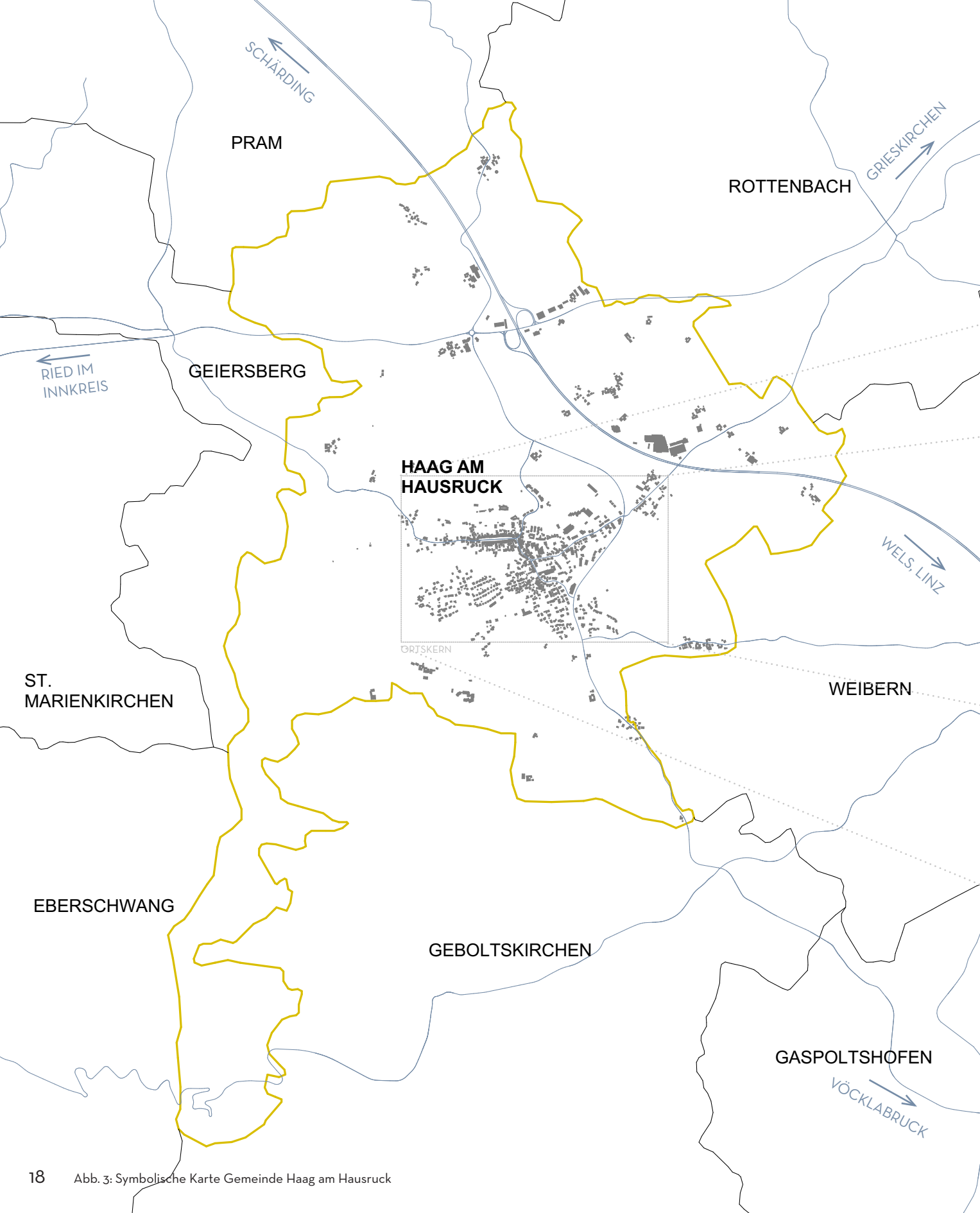


 Abb. 3: Symbolische Karte Gemeinde Haag am Hausruck

ORTSKERN
HAAG AM HAUSRUCK



Abb. 4: Symbolische Karte Ortskern Haag am Hausruck

ECKDATEN

Einwohner:	2176
Fläche:	17 km²
Einwohnerdichte:	128 Einwohner/km²
Lage:	505 m ü.A.
Entfernungen:	Linz 66 km A: 45 Minuten Ö: 80 Minuten Wien 250 km A: 150 Minuten Ö: 160 Minuten

IMPRESSIONEN



Blick vom Aussichtspunkt „Landlblick“ auf Haag am Hausruck



Schloss Starhemberg



Marktplatz Haag am Hausruck



Rodelbahn am Erlebnisberg Luisenhöhe



Blick vom Aussichtsturm auf Haag am Hausruck

GESCHICHTE DES ORTES

Zusammengestellt von Mag. Irene Keller
Haag liegt an einem dem Hausruckviertel zugewandten Hang des Hausrucks. Dieser bildete über viele Jahrhunderte die Grenze zwischen Österreich und Bayern. Dadurch war dieses Gebiet oft heftig umkämpft.

Schon in der Steinzeit dürften die Hausruckhänge besiedelt gewesen sein, wie die Funde einer Steinaxt und eines Steinbeils aus Serpentinit beweisen.[24]

Keltische und römische Funde sind aus Haag nicht bekannt. Vermutlich war das Gebiet für eine Siedlung damals zu dicht bewaldet.

Mit Beginn des Mittelalters entstanden am Hausruckkamm eine Vielzahl von Burgen, die vermutlich die damalige Grenze zwischen Traungau und Bayern sichern sollten. Auf dem Gemeindegebiet von Haag lag die „Eiserne Hand", eine kleinere Wehranlage, die mächtige Erdkegelburg „Rudolfspitz" an einem Übergang über den Hausruck und schließlich die für die Entstehung des Ortes Haag besonders wichtige Burg Starhemberg. Von den ersten beiden sind nur mehr Erdsubstruktionen erhalten.[25]

Die erste urkundliche Erwähnung der Burg Starhemberg stammt aus den „Passauer Urbaren", etwa aus der Zeit um 1250. Es heißt darin, dass Gundakar von Starhemberg eine Burg in Starhemberg bei einem „Platz" errichtete.[26] Bei dem Platz könnte es sich um eine schon bestehende Siedlung handeln. Der Ort Haag dürfte aber erst nach Errichtung dieser Burg an deren Fuße, entstanden sein.

Das ganze Mittelalter hindurch war die Gegend um Haag aufgrund des dortigen Grenzverlaufs stark umkämpft. Auch am Beginn der Neuzeit kam das Gebiet nicht zur Ruhe.
Zusätzlich kam es zu Konflikten, als Wolfgang Jörger V. 1569 die Pfandherrschaft über Schloss Starhemberg übernahm. Der protestantische Adelige und die katholischen Marktbürger führten eine Reihe von Prozessen gegeneinander.[27] Auch mit dem nächsten Pfleger des Schlosses hatten die Haager wenig Glück. Als 1616 Haag von einem verheerenden Brand betroffen war, der 120 Häuser zerstörte, setzte er sich kaum für die verarmte Bevölkerung ein, die notdürftig in Brandruinen hauste.[28]

Schon im ersten Bauernkrieg 1595 wurde Haag von Bauern besetzt und die Bürger gezwungen, sich mit diesen zu verbünden. 1620 fiel das Passauer Kriegsvolk, angeführt von Maximilian von Bayern, ein. In Haag fanden die heftigsten Kämpfe an den Hängen des Hausrucks statt. Das Schloss Starhemberg wurde von den Bauern, die die Grenze verteidigten, geplündert, und die bayrischen Soldaten brannten unzählige Höfe, Kirchen und Schlösser in diesem Gebiet nieder.[29]

Auch vom Bauernkrieg 1626 war Haag wieder stark betroffen. Der Bauernführer Achaz Wi-

24 Vgl. Grausgruber 1965, 9. und Reittinger 1968, 122.
25 Vgl. Keller/Keller 2012, 26-43.
26 Vgl. Maidhof 1933-1939, o. S.
27 Vgl. Keller/Keller 2010, 7-15.
28 Vgl. Schoberleitner 2010, 21-29.
29 Vgl. Kurz 1926-1928, o. S.

ellinger, ein Landadeliger, lebte in Haag am Hausruck. Immer wieder war der Ort Haag und das Schloss von aufständischen Bauern oder von bayrischen Soldaten besetzt.[30]

In den österreichischen Erbfolgekriegen spielte Haag als Grenzort eine wichtige Rolle. Die gesamte Gegend wurde zwischen 1701 und 1748 mit Gräben, Palisaden und Schanzen befestigt, 1703 hatte General Schlick sein Hauptquartier einige Wochen in Haag und bei Schloss Starhemberg fand ein heftiges Gefecht statt.[31]

1779 kam schließlich das Innviertel zu Österreich. Damit endete Haags Bedeutung als Grenzort zwischen Bayern und Österreich.

Während der Napoleonischen Kriege (1800- 1809) wurden in Haag immer wieder Kriegsgefangene einquartiert, so z.B. in der Kirche, die dadurch stark in Mitleidenschaft gezogen wurde. Außerdem musste für die vielen Verletzten und Kranken ein Feldspital errichtet werden. Auch Napoleon kam in dieser Zeit durch Haag. Er soll um den 1. November 1805 in Schloss Starhemberg übernachtet haben.[32]

Weitere berühmte Persönlichkeiten, die sich in Haag aufhielten oder den Ort durchquerten, waren Kaiser Leopold I. (1658), Marie Antoinette (1770) und Papst Pius (1782).[33]

Auf Haager Gebiet wurde, wie auch an anderen Stellen im Hausruck, Braunkohle abgebaut. Von 1841 – 1857 wurden mehrere Stollen angelegt.[34]

Während des Ersten Weltkrieges wurde im Schloss Starhemberg, eine Pflegestätte eingerichtet, in der verwundete Soldaten betreut wurden. 66 Gemeindebürger fielen oder waren vermisst. Im Zweiten Weltkrieg hatte Haag 102 Tote und 25 Vermisste zu beklagen. Zu Kriegsende marschierten die amerikanischen Truppen vom Hohen Kreuz über den Marktplatz.[35]

Die dampfbetriebene Bahnstrecke Haag am Hausruck - Neukirchen bei Lambach wurde am 22. Juli 1901 eröffnet. Einen Tag später wurde der fahrplanmäßige Betrieb aufgenommen. Die Streckenlänge betrug 21,9 km. Ursprünglich war eine Erweiterung nach Ried geplant, die aber nie zustande kam. Die AG wurde 1930 liquidiert und durch die BBÖ (später: ÖBB) übernommen. Der Verkehrsbetrieb wurde an Stern&Hafferl Verkehrs-GmbH übertragen. 1932 erfolgte die Elektrifizierung. Am 12. Dezember 2009 wurde der Bahnverkehr der „Haager Lies“ eingestellt und seit 2017 werden die Gleiskörper abgebaut. Die Bürgermeister der sechs sich entlang der Strecke befindlichen Gemeinden planen einen Radweg auf der alten Bahntrasse.[36] [37] [38]

30 Vgl. Stieve 1904-1905, 73 ff.
31 Vgl. Keller/Keller 2012, 111-143.
32 Vgl. Kurz 1926-1928, o. S.
33 Vgl. Keller/Keller unveröffentlicht.
34 Vgl. Huber unveröffentlicht.
35 Vgl. Wiesinger unveröffentlicht.
36 Vgl. Stern & Hafferl 2001, 19ff.
37 Vgl. o.A., Haager Lies ab 13. Dezember eingestellt, 13. November 2009, https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Haager-Lies-ab-13-Dezember-eingestellt;art4,293681, 16. August 2018.
38 Vgl. Famler, Erik: Radweg Haager-Lies: Ab 2020 sollen die ersten Biker in die Pedale treten, 22. März 2018, https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/wels/Radweg-Haager-Lies-Ab-2020-sollendie-ersten-Biker-in-die-Pedale-treten;art67,2848268, 26. September 2018.

ANALYSE

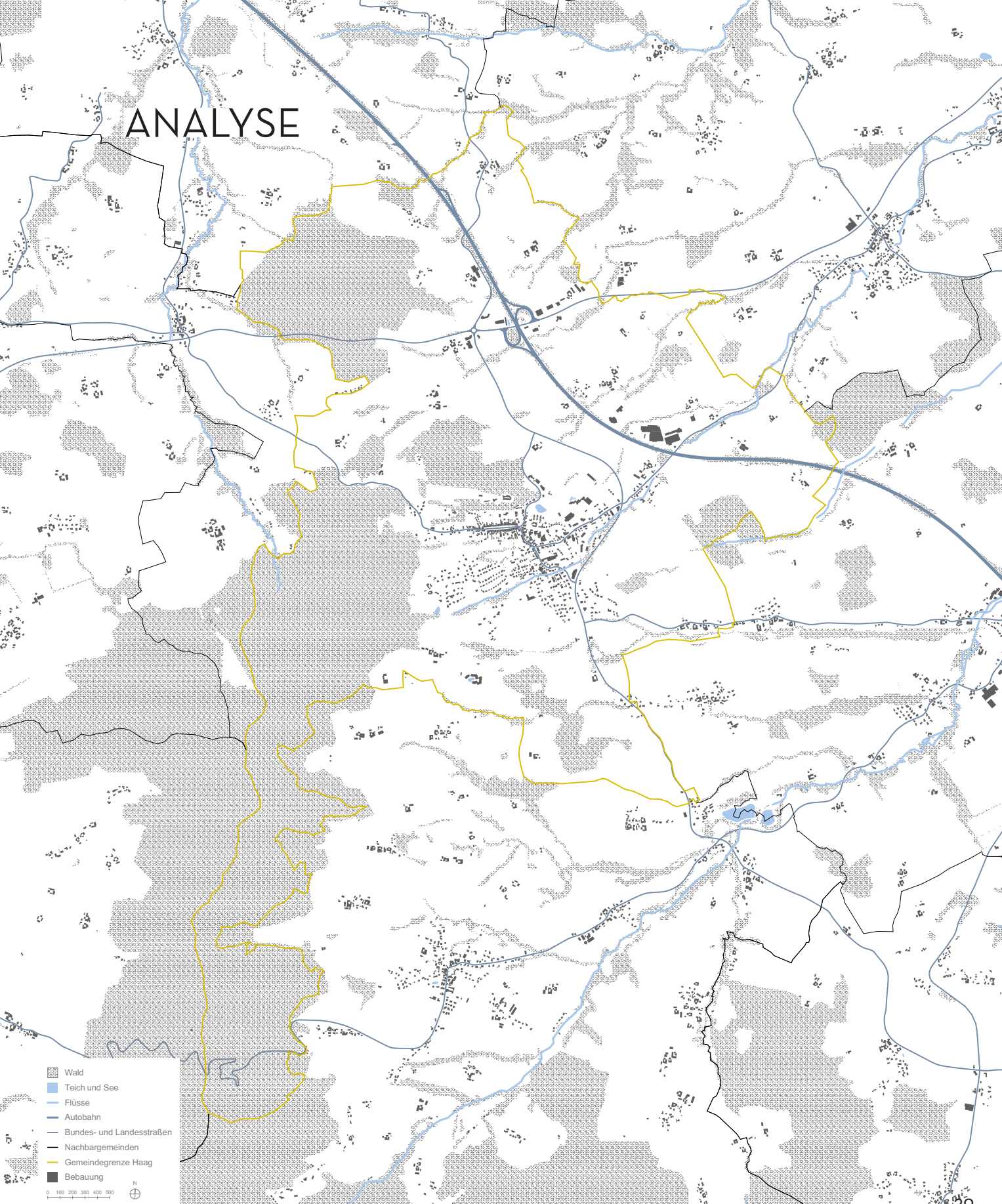


Abb. 5: Analyse Haag und Umgebung

ANALYSE IM ORTSKERN

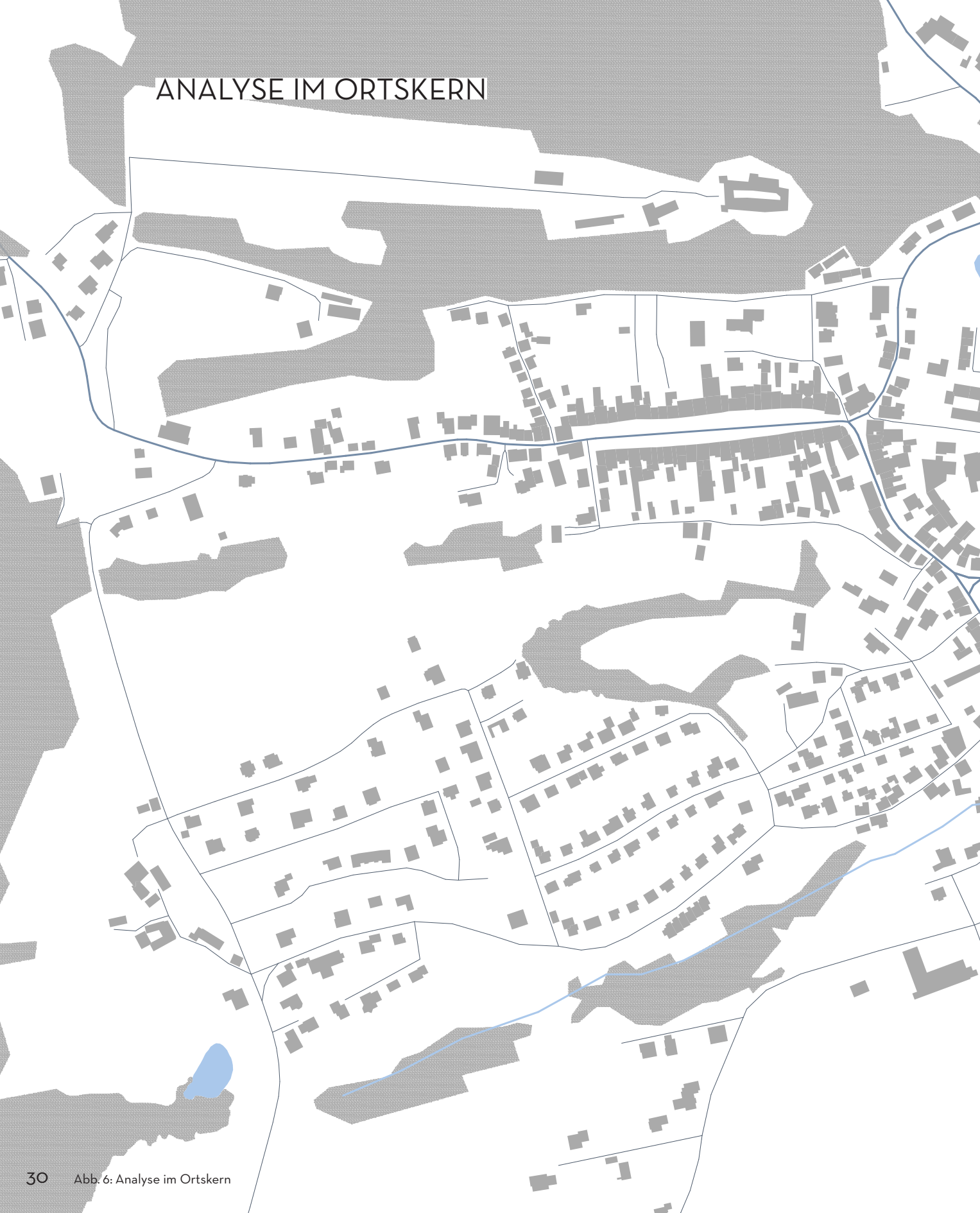


 Abb. 6: Analyse im Ortskern


Straßen
Hauptstraßen
Bach
Teich
Wald
Planungsgrundstück
Bebauung
0
100
N

NUTZUNGEN

Die Infrastruktur in Haag am Hausruck ist für eine 2.200-Einwohner-Gemeinde sehr gut ausgebaut. Die meisten Geschäfte und Gastronomiebetriebe befinden sich am Marktplatz und am früheren Vormarkt. Dort gibt es fünf Gasthäuser, zwei Cafés und zwei Bäckereien mit Cafés.

Desweiteren gibt es drei Lebensmittelgeschäfte, wovon zwei Familienbetriebe sind (am Vormarkt und beim Oberen Tor über dem Marktplatz) und eine Filiale einer Supermarktkette an der Umfahrungsstraße.

Neben der Grundversorgung gibt es im Ortskern von Haag ein Sportgeschäft, ein Modegeschäft, ein Werkzeuggeschäft, einen Laden für Haushaltswaren und Spiele, einen Fachmarkt für Landwirtschaft und Bau, eine Trafik, einen Schreibwarenhandel, ein Elektrogeschäft, einen Computerladen, ein Geschäft für asiatische Produkte, eine Tankstelle, einen Second-Hand-Laden und einen Blumenladen.

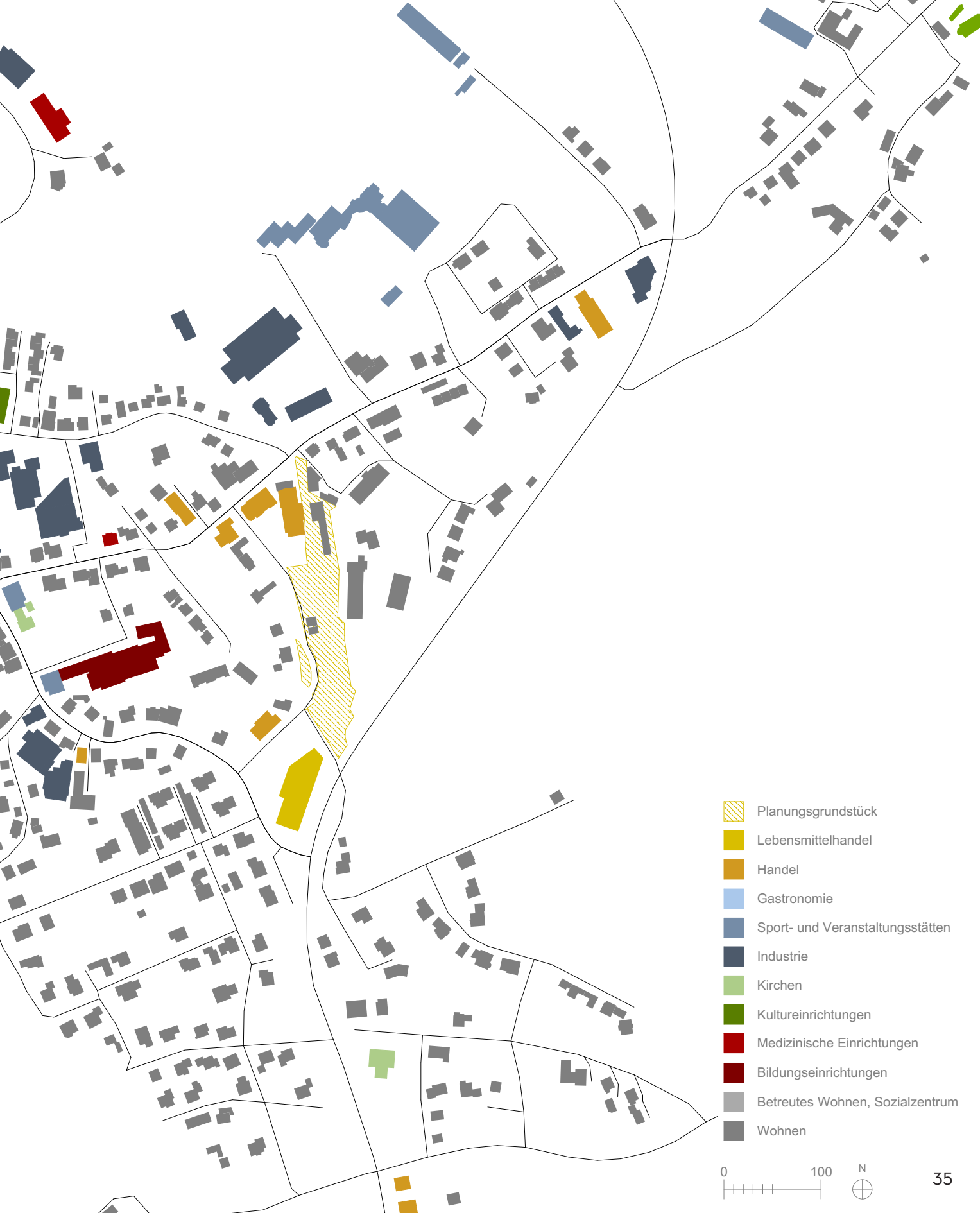
An Dienstleistern gibt es zwei Frisöre, einen Steuerberater, einen Notar, zwei Installateure mit Handel, einen Malerbetrieb mit Handel, einen Elektriker, mehrere Fotostudios, einen Dachdecker und Spengler, einen KFZ-Betrieb, einen Baumeister, ein Transportunternehmen, eine Tischlerei und weitere Gewerke.

An medizinischen Einrichtungen stehen in Haag mehrere Ärzte, Physio- und Psychotherapeuten zur Verfügung. Am Rande des Ortskerns wurde ein Einsatzzentrum für Rettung und Feuerwehr gebaut.

Außerhalb des Ortskerns sind noch viele weitere Betriebe angesiedelt, für die Haag durch den Anschluss an die Autobahn einen idealen Standort darstellt.



 Abb. 7: Nutzungen Ortskern Haag


Planungsgrundstück
Lebensmittelhandel
Handel
Gastronomie
Sport- und Veranstaltungsstätten
Industrie
Kirchen
Kultureinrichtungen
Medizinische Einrichtungen
Bildungseinrichtungen
Betreutes Wohnen, Sozialzentrum
Wohnen
0
100
N

DEMOGRAFIE

Demografische Daten geben Aufschluss über potentielle Nutzer des Busterminals und der Remise. Wer fährt wohin und für wen könnte die Nutzung des Fahrradwegs und des öffentlichen Verkehrs interessant sein?

Die Einwohnerzahl in Haag am Hausruck ist seit 1869 nur leicht gestiegen und hatte im Jahr 2018 mit 2176 Einwohnern ihren Höchststand. Ein großer Bevölkerungszuwachs lässt sich zwischen den Jahren 1900 und 1910 verzeichnen. Dies könnte mit der Inbetriebnahme der Eisenbahn zusammenhängen. Während es zwischen 1934 und 1939 einen starken Bevölkerungsrückgang gab, stieg die Einwohnerzahl während des Zweiten Weltkriegs sogar wieder an.

Die Altersverteilung der Bevölkerung ergibt eine gleichmäßige Verteilung auf alle Altersgruppen. Durch den hohen Prozentsatz an jungen Erwachsenen schließe ich auf eine gute Arbeitsperspektive für junge Menschen, wodurch einem Abzug in Städte entgegengewirkt wird.

Bezüglich des Geschlechtes ist der Entwurf gleichermaßen auf Männer und Frauen auszurichten, wobei ich bei meinen Beobachtungen mehr Frauen, meist mit Kindern, auf dem Grundstück gesehen habe.

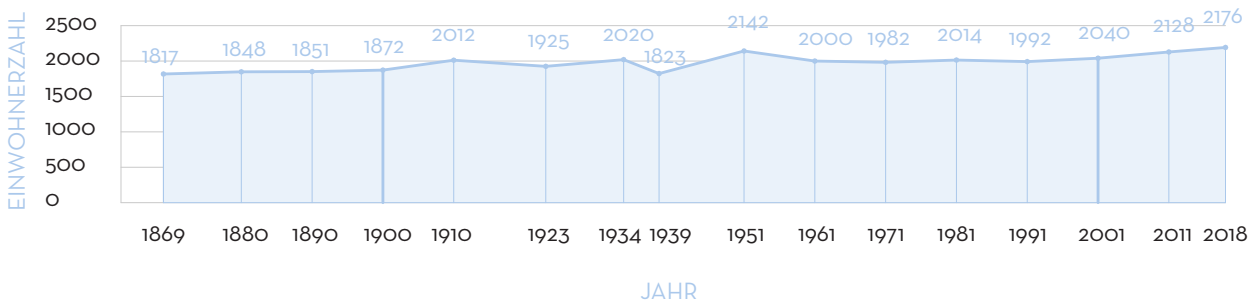


Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung Haag

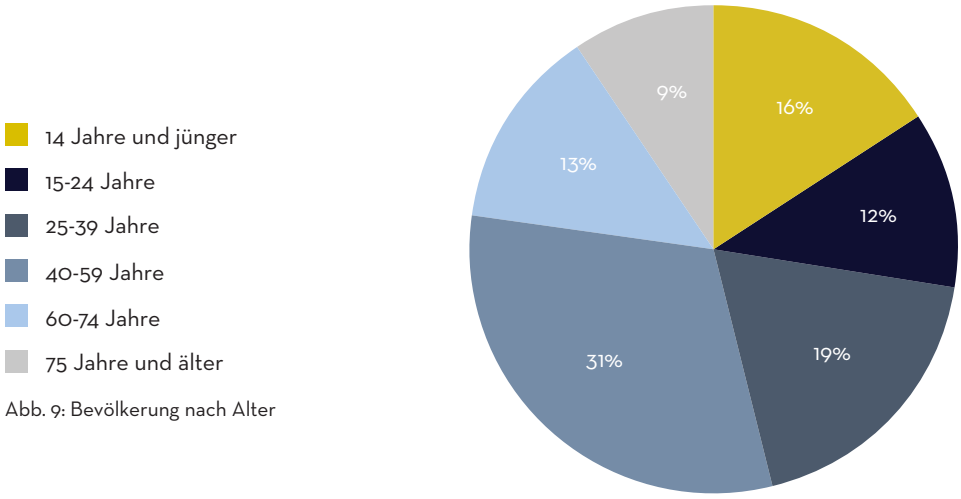


Abb. 9: Bevölkerung nach Alter

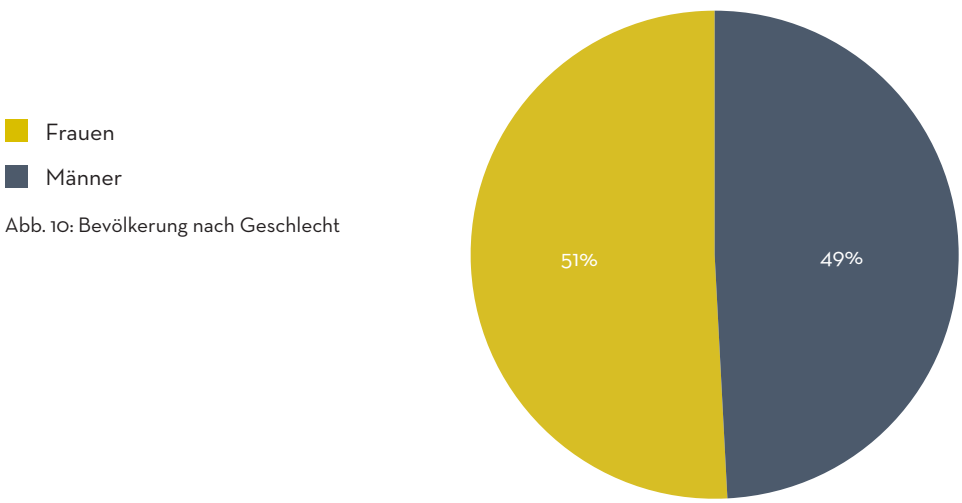


Abb. 10: Bevölkerung nach Geschlecht

PENDLER

Wer fährt wohin und für wen könnte die Nutzung des Fahrradwegs und des öffentlichen Verkehrs interessant sein?

In Haag gibt es einige große Firmen, die Arbeitsplätze bieten, wodurch viele Einpendler in den Ort kommen. Deshalb zeigt die Pendlerbilanz ein Plus von 276 Personen. Der Standort nahe der Autobahnauffahrt erleichtert den Warentransport und die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes für Arbeitskräfte aus umliegenden Gemeinden. Die Hälfte der Einpendler kommt aus anderen Gemeinden innerhalb des Bezirks Grieskirchen und etwas weniger als die Hälfte pendelt aus anderen Bezirken nach Haag. Nur 2% kommen aus einem anderen Bundesland. Einpendler aus dem Ausland gibt es nicht.

Von den Auspendlern pendelt mehr als die Hälfte in andere Bezirke. Dort sind Ried im Innkreis und Wels, die häufigsten Pendelziele. Das Auspendeln nach Wels und Linz ist in 30 bzw. 45 Minuten Fahrzeit mit dem Auto (ohne Stau) möglich.
36% der Personen bleiben im eigenen Bezirk, 4% fahren sogar in ein anderes Bundesland und nur wenige ins Ausland.

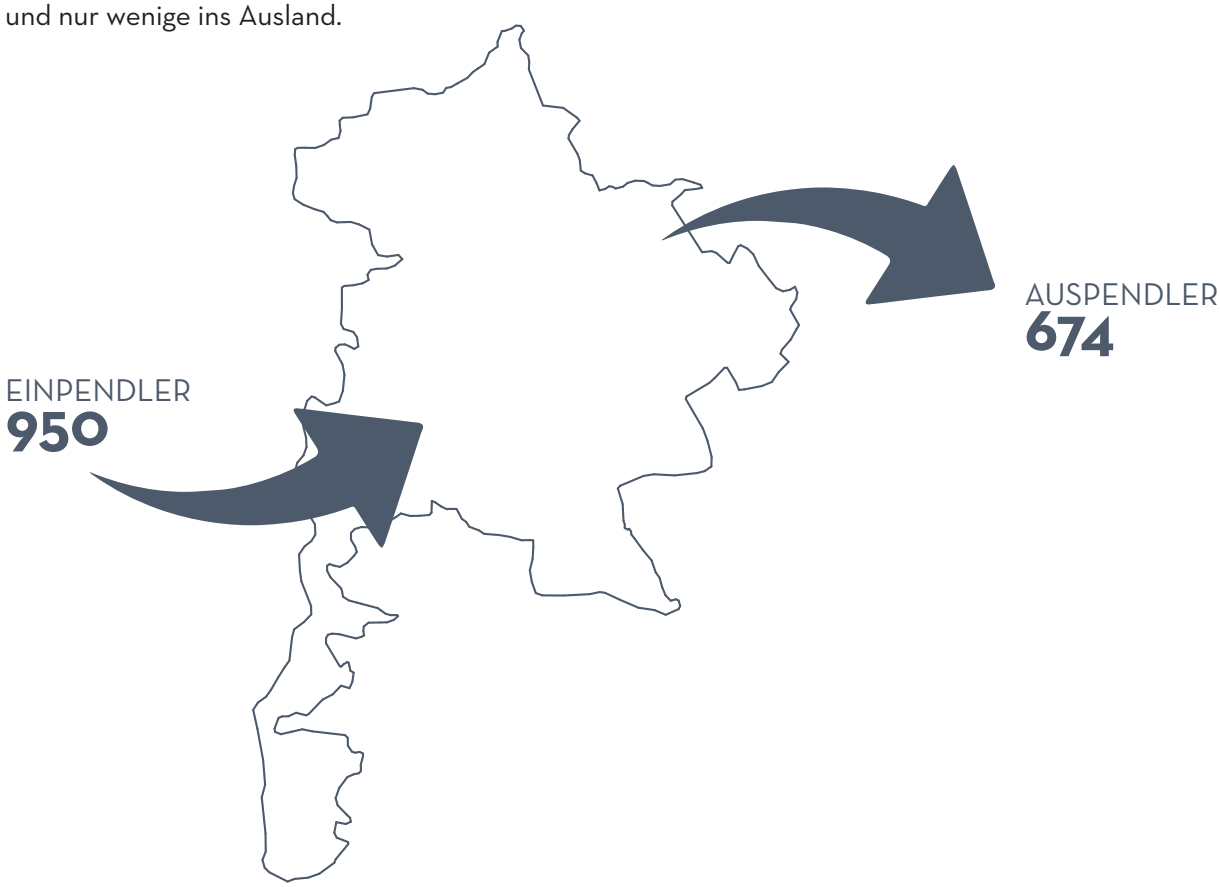
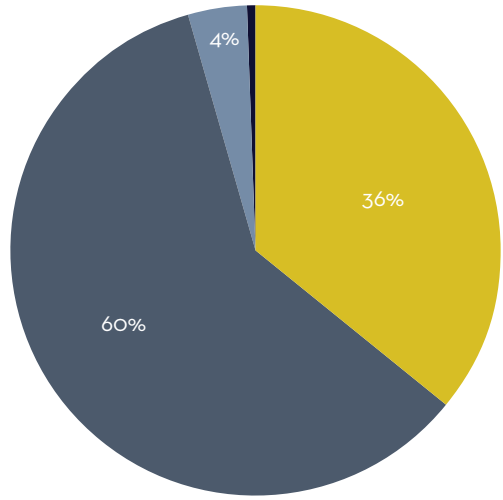


Abb. 11: Pendleranalyse

AUSPENDLER

- In andere Bezirke
- Im eigenen Bezirk
- In ein anderes Bundesland
- Ins Ausland

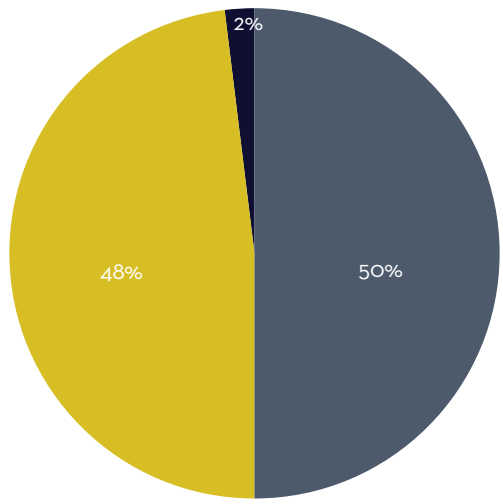
Abb. 12: Ziele Auspendler



EINPENDLER

- Aus dem eigenen Bezirk
- Aus anderen Bezirken
- Aus einem anderen Bundesland

Abb. 13: Herkunft Einpendler



Häufigste Orte der Einpendler (≥ 20 Erwerbstätige)

Weibern, Geboltskirchen, Ried im Innkreis und Rottenbach sind die Orte aus denen die meisten Einpendler nach Haag am Hausruck kommen. Morgens (werktags) sollte es deshalb eine gute öffentliche Verkehrsverbindung nach Haag geben. Am Abend werden Verbindungen von Haag zurück in die oben genannten Orte benötigt.



Abb. 14: Einpendler nach Orten

Häufigste Orte der Auspendler (≥ 20 Erwerbstätige)

Auspendler wollen morgens hauptsächlich von Haag nach Ried im Innkreis, Wels und Grieskirchen fahren. Am Abend wäre ein gutes öffentliches Verkehrsangebot aus diesen Orten nach Haag von Vorteil.

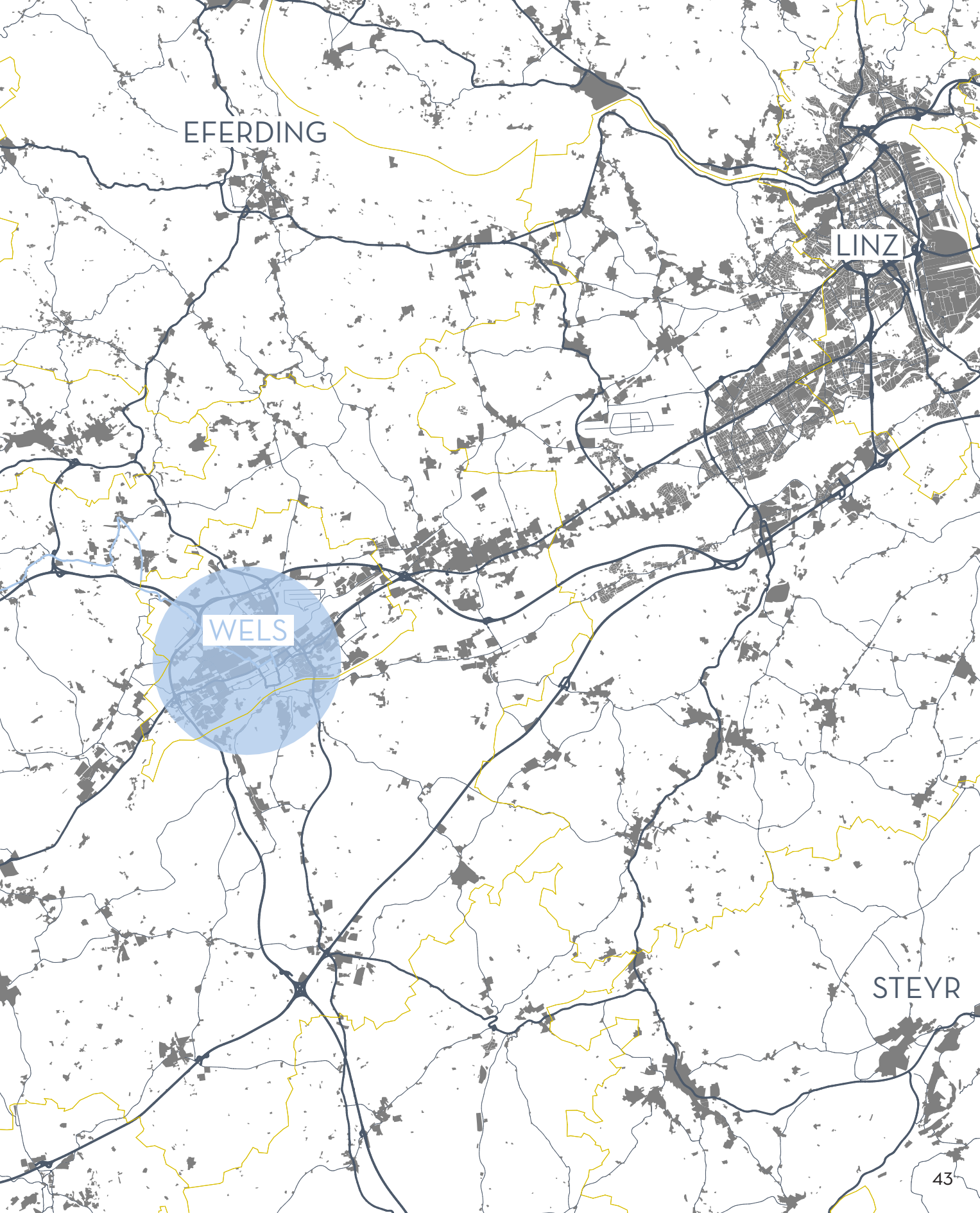


Abb. 15: Auspendler nach Orten

ÖFFENTLICHER VERKEHR



Abb. 16: Busverbindungen Ziele


EFERDING
LINZ
WELS
STEYR

ÖFFENTLICHER VERKEHR IM ORTSKERN

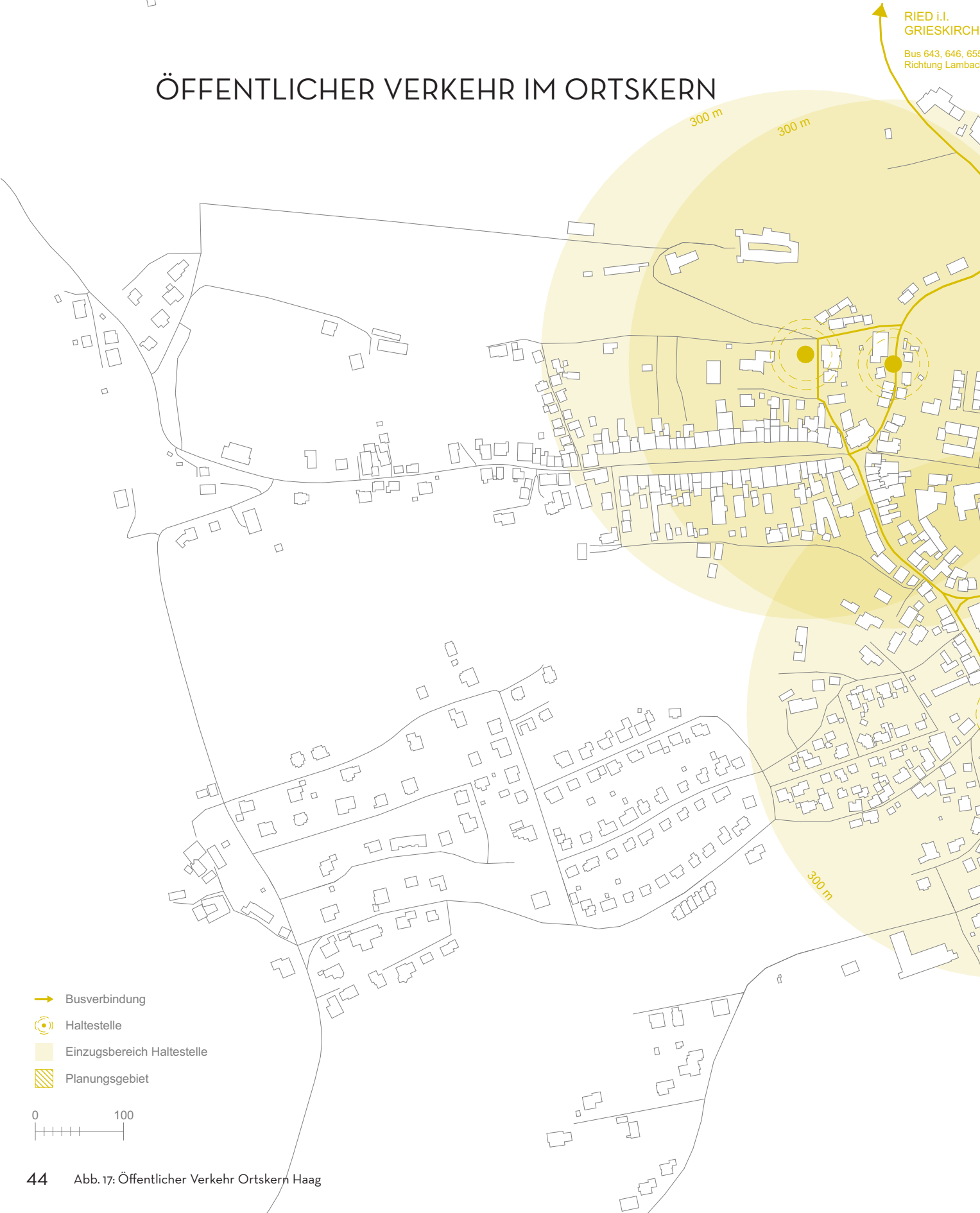


 Abb. 17: Öffentlicher Verkehr Ortskern Haag


EN
5
h, St. Georgen, Wels
300 m
300 m
WEIBERN
Bus 643, 646, 655
Richtung Lambach, St. Georgen, Wels
GASPOLTSHOFEN
Bus 642, 853
Richtung Lambach, Geboltskirchen

VORSCHLAG NEUE BUSHALTESTELLEN

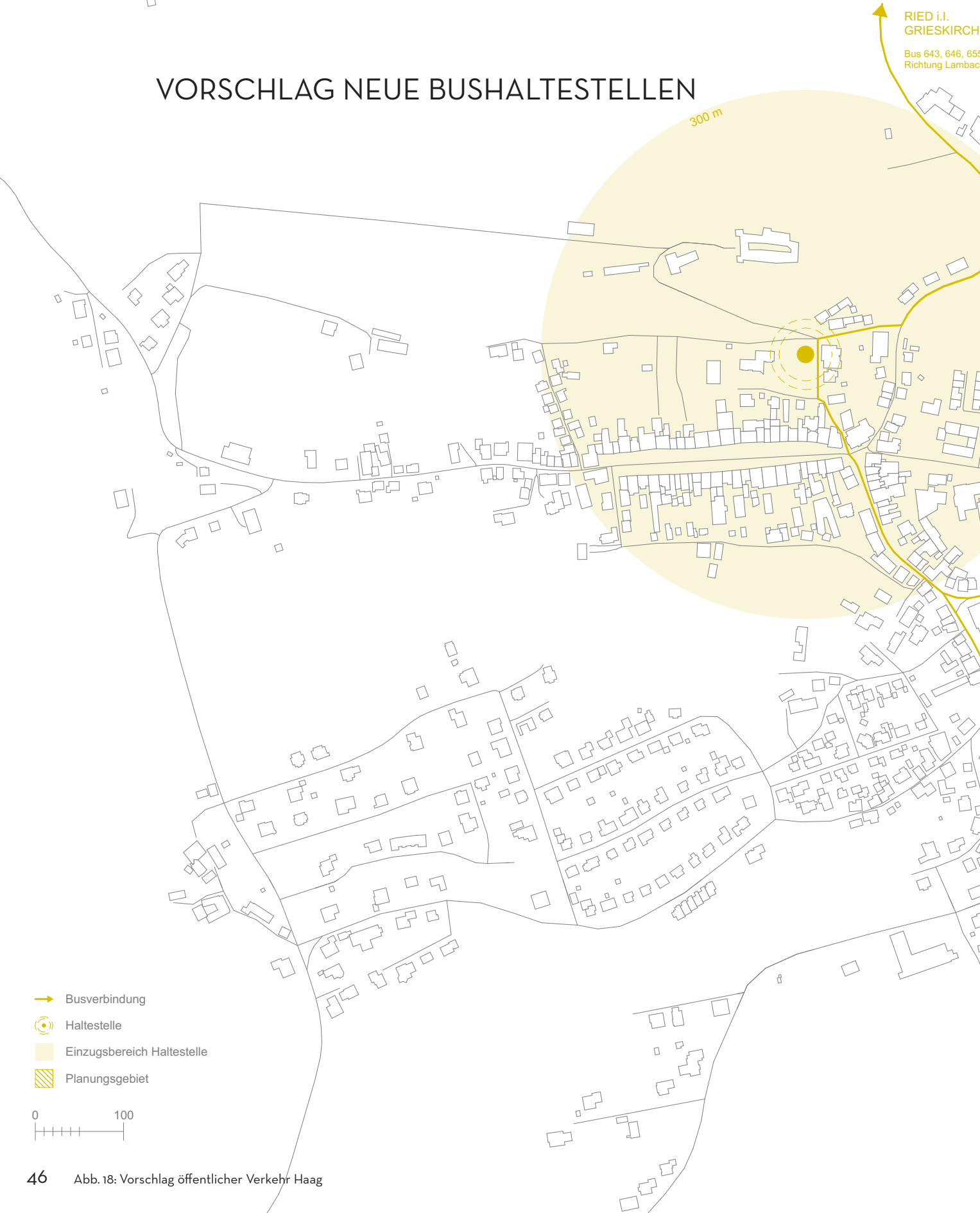
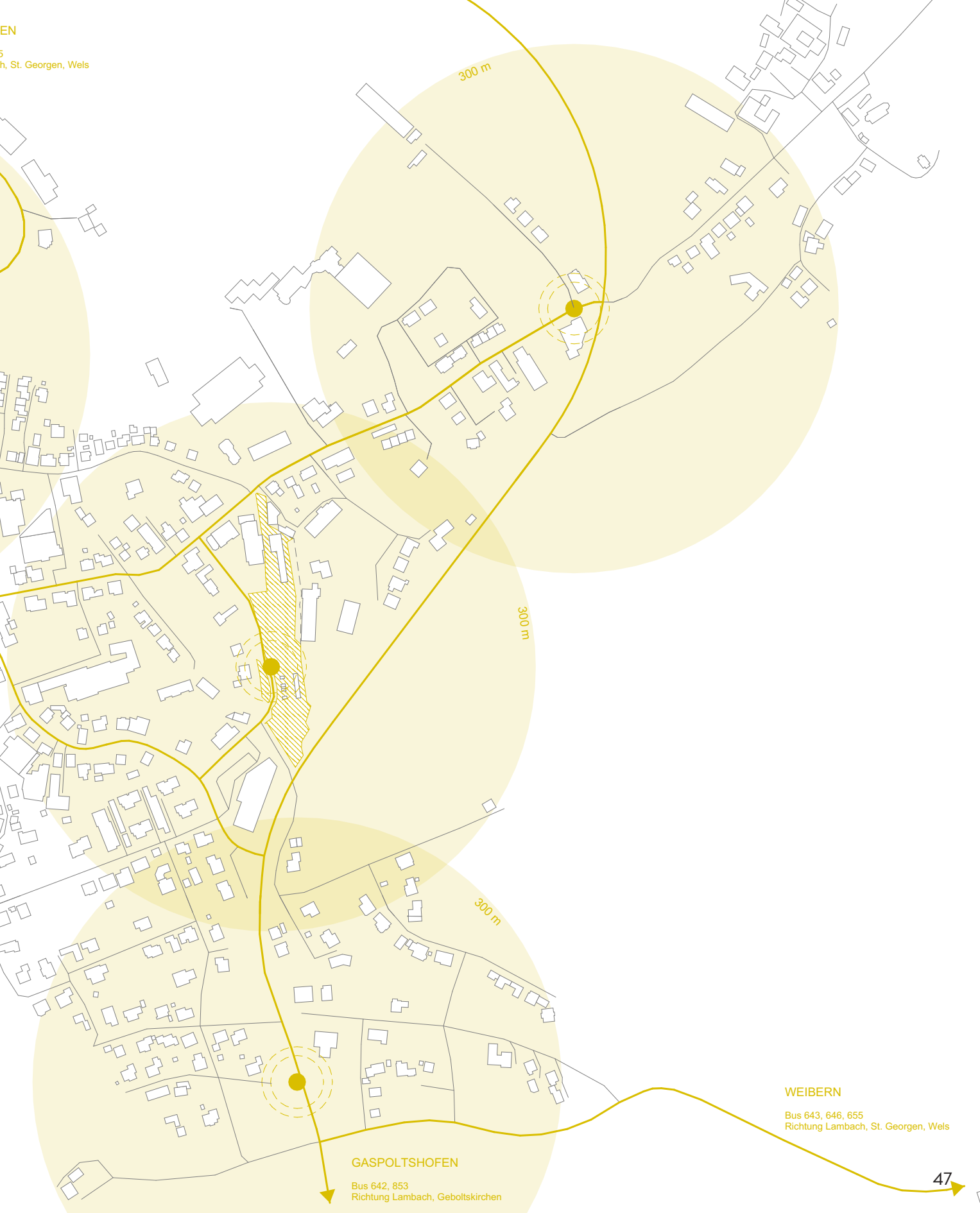


Abb. 18: Vorschlag öffentlicher Verkehr Haag


EN
5
h, St. Georgen, Wels
300 m
300 m
300 m
WEIBERN
Bus 643, 646, 655
Richtung Lambach, St. Georgen, Wels
GASPOLTSHOFEN
Bus 642, 853
Richtung Lambach, Geboltskirchen

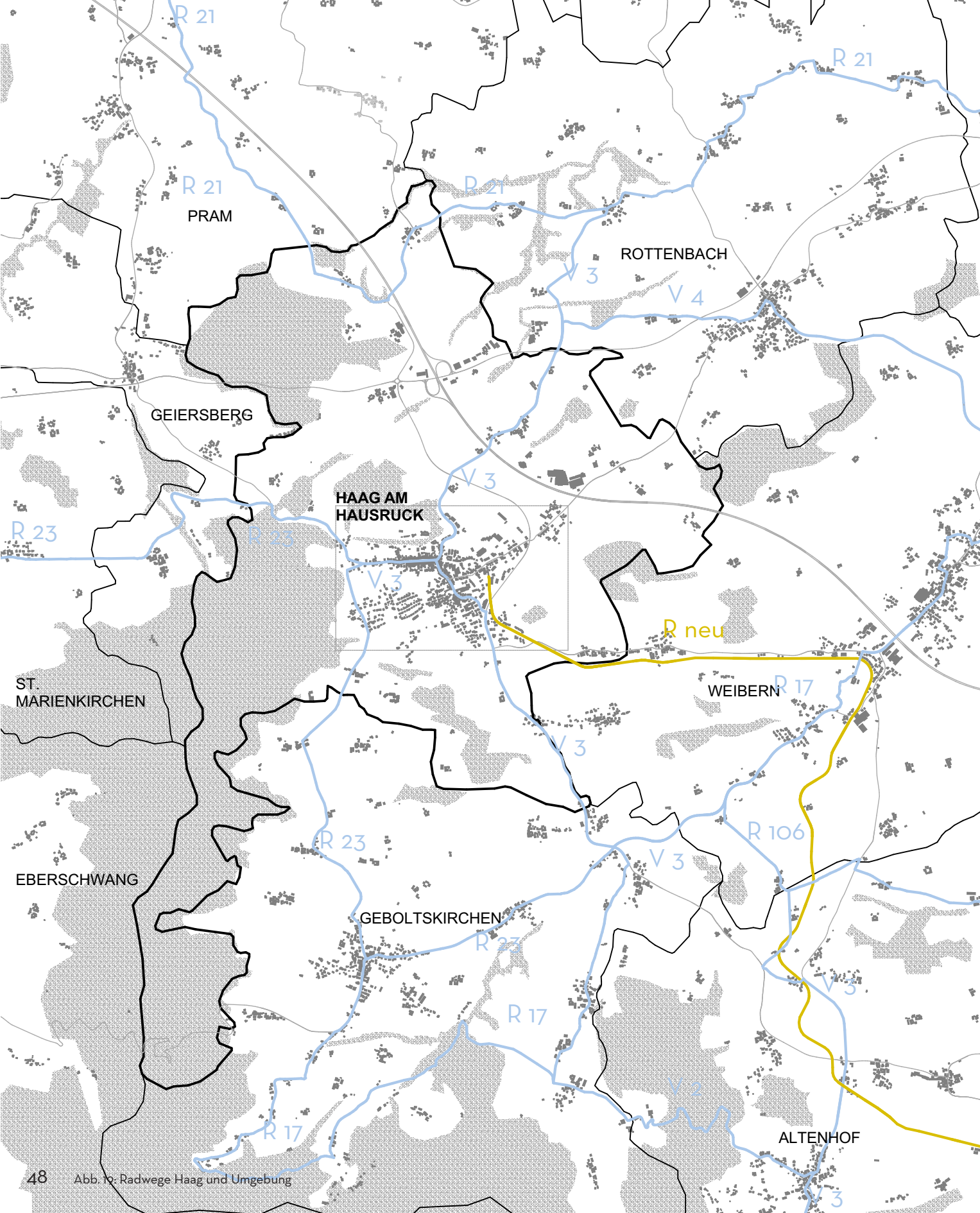


 Abb. 19: Radwege Haag und Umgebung

RADWEGE

R 21

Wie in der Pendlerstromanalyse ersichtlich, kommen viele Pendler aus Weibern und Gaspoltshofen. Die beiden Orte liegen an der früheren Bahnstrecke der „Haager Lies“. Der Umbau der Gleise in einen Fahrradweg bringt für die Erwerbstätigen dieser Orte einen direkten geschützten Arbeitsweg abseits der stark befahrenen Straßen. Die Verbindung Weibern - Haag wäre ca. 4,5 km und die Strecke Gaspoltshofen - Haag ca. 10 km lang.

Der Teil des Radwegs „V3“, der zwischen Weibern und Altenhof zu einem großen Teil entlang viel befahrener Straßen verläuft, könnte dann auf den neuen Radweg verlegt werden. Die Radfahrer wären somit hier ebenfalls sicherer unterwegs, da gefährliche Überholmanöver durch Autofahrer vermieden werden.
Durch den neuen Radweg, der auf der alten Bahntrasse der „Haager Lies“ entsteht, werden weitere Touristen in Haag erwartet. Eine Verbindung vom Fahrradweg zum Erlebnisberg Luisenhöhe ist von großer Bedeutung.

V 4

R 17

R 17	Trattnachtal-Radweg (69 km)
R 21	Pramtal-Radweg (71,5 km)
R 23	Antiesen-Radweg (42,5 km)
R 106	Verbindung Traunradweg (24,5 km)
V 2	Verbindung Geboltskirchen - Gaspoltshofen (5,7 km)
V 3	Verbindung Rottenbach - Wolfsegg (14,6 km)
V 4	Verbindung Rottenbach - Meggenhofen (17,8 km)
R neu	Radweg entlang der alten Bahntrasse Haag - Neukirchen bei Lambach (ca. 22 km)

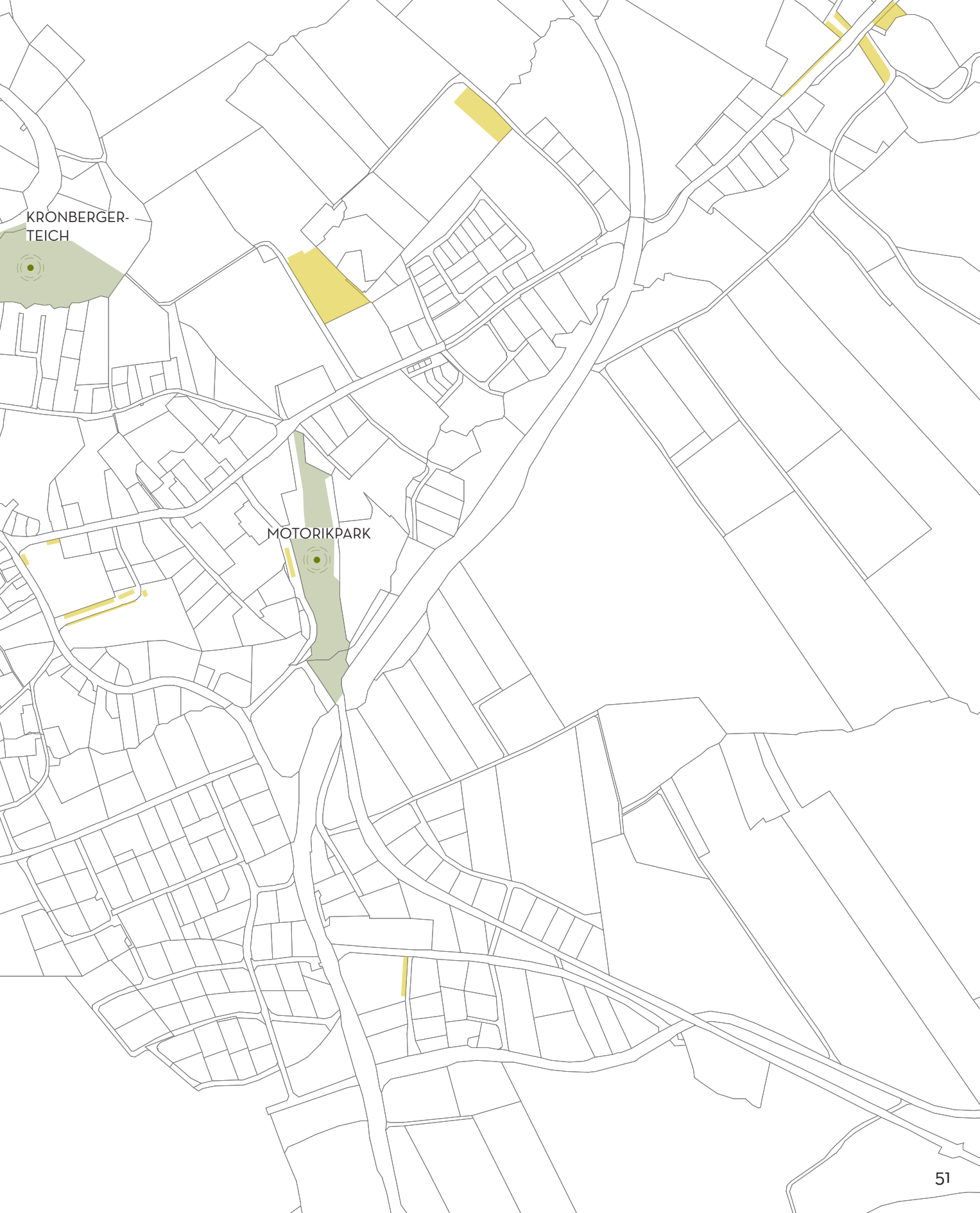
R 106

R neu

PARKPLÄTZE UND ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE



 Abb. 20: Parkplätze und Grünflächen


KRONBERGER-
TEICH
MOTORIKPARK

04 BAUPLATZ

IMPRESSIONEN
GESCHICHTE DES BAHNHOFS
STANDORTBESCHREIBUNG
SCHNITTFÜHRUNG UMLIEGENDE STRASSEN
NUTZUNGSANALYSE BAHNHOFSAREAL


AUSSICHTSTURM
ERLEBNISBERG
LUISENHÖHE
SCHULE
SCHUPPEN
BAHNHOFSAREAL


MARKTPLATZ
SCHLOSS
REMISE




CHUPPEN


SCHUPPEN
ABBRUCH
SALOON


REMISE

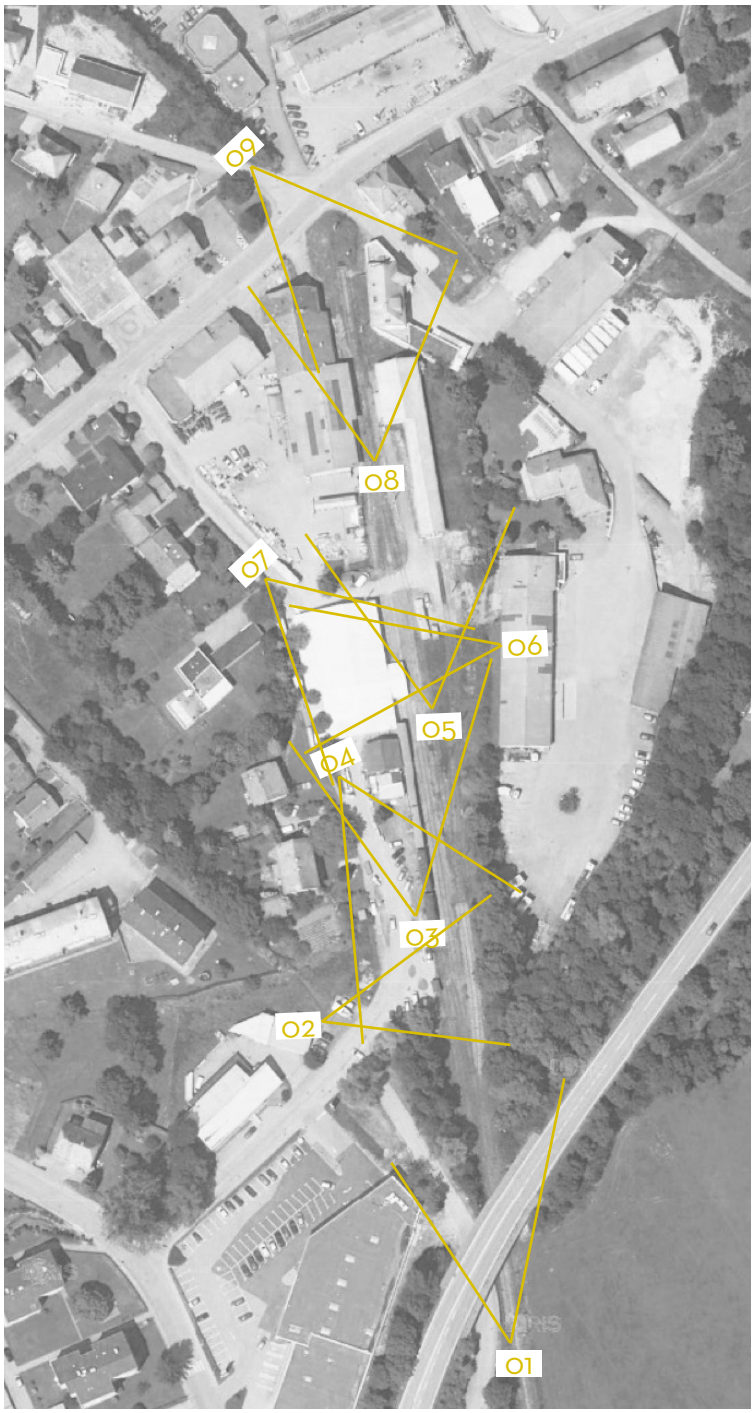


Abb. 21: Orthofoto Bahnhofsareal







Fotodokumentation Bahnhofsareal



02



03





05



06





08



09





Abb. 22: Postkarte, Datum unbekannt (ca. 1911): Bahnhofsgebäude, Lokomotivremise mit Wasserreservoirturm, Schuppen



Blick auf Haag 2018 vom selben Ausgangspunkt wie auf der Postkarte, das Bahnhofsareal ist nicht sichtbar

GESCHICHTE BAHNHOF UND ZUG

Baubeginn der Bahnstrecke „Haager Lies“ war im Juni 1900. Bereits im Juli des Folgejahres wurde die Bahn eröffnet.[39] Eine Meisterleistung, 22 km Bahnstrecke und Infrastruktur innerhalb eines Jahres in Handarbeit zu bauen. Heute wäre das trotz des Einsatzes von Maschinen schon aufgrund der vielen Bürokratie nicht mehr möglich.[40]

Am Beginn fuhren fahrplanmäßig drei dampfbetriebene Personenzüge von Lambach nach Haag am Hausruck und wieder retour. Die Fahrt dauerte eine Stunde und 35 Minuten. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Bahnstrecke betrug 25 km/h. Eine Fahrt in der 3. Klasse kostete 140 Heller; in der 2. Klasse immerhin 210 Heller. Zum Vergleich: Ein Bahnarbeiter verdiente pro Stunde 40 Heller und um 140 Heller konnte man 1kg Rindfleisch oder 5,8l Milch kaufen.[41]

Der Betrieb der Eisenbahn mit Dampflokomotiven war sehr teuer. Um den Anforderungen der Kunden zu entsprechen, fuhr sie ab 1927 mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 35 km/h. Aufgrund der wirtschaftlichen und finanziellen Probleme der Nachkriegsjahre konnte die Bahn erst im Jahr 1932 elektrifiziert werden.[42] Die Fahrt von Lambach bis Haag dauerte somit nur noch eine Stunde.[43]

Den Zweiten Weltkrieg hat die Bahnstrecke der Regionalbahn unbeschadet überstanden. Der an der Westbahnstrecke liegende Endbahnhof Lambach wurde im Krieg beschädigt.[44]

Im Jahr 1948 wurde die Elektrifizierung auf der Westbahnstrecke, die von der Haager Lies zwischen Lambach und der Abzweigstelle Neukirchen befahren wurde, auf 15 kV umgestellt. Das bedeutete, dass für die „Haager Lies“ neue Züge benötigt wurden. Die Gleichrichterwagen hatten im Jahr 1950 ihren ersten Einsatz und brachten einen erhöhten Komfort durch gepolsterte Sitzbänke. Davor wurde übergangsmäßig auf diesem Streckenabschnitt wieder mit der Dampflok gefahren.[45]

1990 wurde auf die bis 2009 fahrenden Zweisystem-Triebwagen umgestellt. Eine Verbesserung der Verbindungen wurde 1991 durch den Anschluss an den Bahnhof Wels errungen. Diese direkte Verbindung von Haag bis Wels dauerte 60 Minuten und wurde mit vier durchgehenden Zugpaaren angeboten. Eine Fahrt nach Lambach dauerte somit nur noch 45 Minuten und war 8 mal pro Tag möglich.[46]

39 Vgl. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH 2001, 19.
40 Vgl. ebda, 64.
41 Vgl. ebda, 20-21.
42 Vgl. ebda, 22.
43 Vgl. ebda, 25.
44 Vgl. ebda, 26.
45 Vgl. ebda, 14 und 26..
46 Vgl. ebda, 28-29.



Abb. 23: Bahnhofsgelände 1977



Abb. 24: Bahnhofsgelände kurz vor dem Abbruch 1991



Abb. 25: Bahnhofsgelände 1992

Ab dem Jahr 1995 wurden touristische Sonderzüge angeboten. Bekannt waren die „Westernüberfälle“, bei denen der Zug durch Banditen gestoppt wurde und die Passagiere in die Westernstadt „Ghost City“ entführt wurden. Dort wurde dann Unterhaltungsprogramm für Kinder und Erwachsene angeboten.

Im Dezember 2009 wurde der Betrieb der „Haager Lies“ eingestellt. Die Westbahnstrecke wurde ausgebaut und eine Weiche auf die langsamere Strecke der Lokalbahn wäre technisch schwierig gewesen und zu teuer gekommen. Der Bahnhof Neukirchen bei Lambach wäre ein Kopfbahnhof geworden und Reisende hätten hier und am Bahnhof Lambach umsteigen müssen, um nach Wels zu gelangen.[47]
Stern & Hafferl, die Betreiber der Strecke, stellten stattdessen Busverbindungen zur Verfügung, die ebenfalls an der Haltestelle „Alter Bahnhof“ in Haag starten. [48]

GESCHICHTE „ALTER BAHNHOF“

Anfangs war eine 7 km lange Verlängerung der Bahn bis Pram (Bezirk Grieskirchen) geplant. Von dort aus wäre es möglich gewesen, in einen Anschlusszug nach Ried im Innkreis umzusteigen. Unternehmer in Haag waren allerdings gegen dieses Projekt, weil sie einen Geschäftsentgang befürchteten.[49]

Haag wurde somit zum 4-gleisigen Endbahnhof mit einer kleinen Remise mit Wasserreservoir-Turm. Ein Güterschuppen mit erhöhter Laderampe und eine Gleisbrückenwaage befanden sich ebenfalls am Areal.

Nach drohender Einstellung des Bahnverkehrs kam es 1932 zur Betriebsübernahme durch Stern & Hafferl. Die Remise in Haag musste für zwei Triebwagen erweitert werden.[50]

Im Jahr 1991 wurde das Bahnhofsgebäude abgerissen. Trotz großer Bemühungen durch Bürgerinitiativen und die „ARGE Haager Lies“ konnten weder die Kosten für die Renovierung aufgebracht, noch ein Käufer gefunden werden. Im selben Jahr wurde die Remise erweitert. Sie wurde verlängert, damit die längeren Zweisystem-Triebwagen Platz fanden. Außerdem kam ein Erweiterungsbau hinzu, in dem die Fahrdienstleitung, Werkstatt und Sanitäranlagen untergebracht waren.[51]

47 Vgl. o.A., Hochleistungsstrecke schneidet Haager Lies ab, 17. September 2009, https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/wels/Hochleistungsstrecke-schneidet-Haager-Lies-ab;art67,260979, 16. August 2018.
48 Vgl. o.A., Haager Lies ab 13. Dezember eingestellt, 13. November 2009, https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Haager-Lies-ab-13-Dezember-eingestellt;art4,293681, 16. August 2018.
49 Vgl. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH 2001, 17.
50 Vgl. ebda, 22-23.
51 Vgl. ebda, 32 und 64.

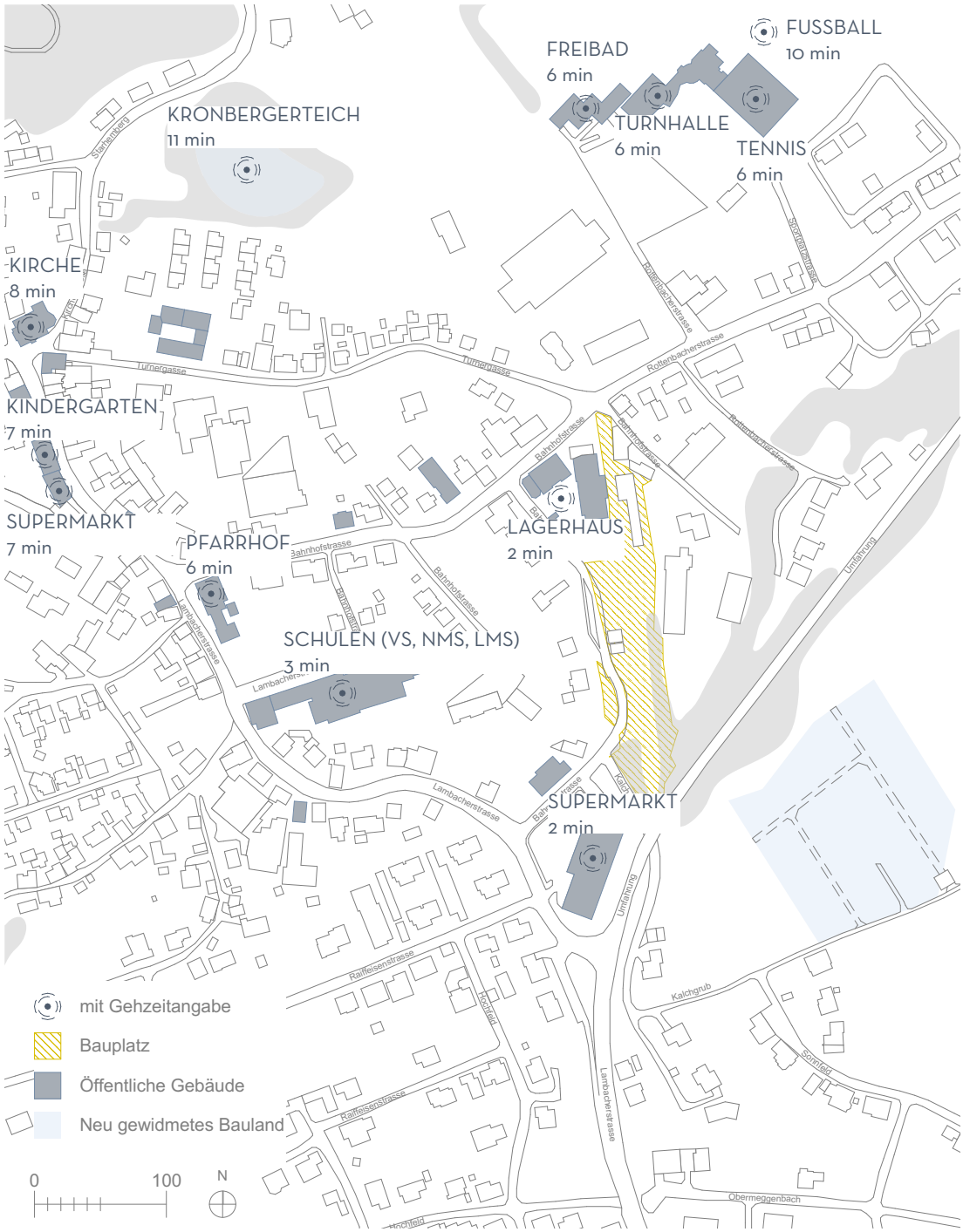


Abb. 26: Lokalisierung Bahnhofsareal

STANDORTBESCHREIBUNG

Das Bahnhofsgelände umfasst eine Fläche von 10.048 m² und erstreckt sich länglich in Nord-Süd-Richtung. [52] Es ist umgeben von Wohngebiet, gemischtem Baugebiet, Geschäftsbauten und Mischbaugebiet.[53]

Vom Marktplatz, also dem Ortszentrum, ist das Grundstück 800 m weit entfernt, ca. 10 Gehminuten oder 2 Minuten mit dem Fahrrad. Da die Umgebung rund um den Marktplatz durch die hügelige Topografie schwierig zu bebauen ist, hat sich die Siedlung stärker in die gegenüber liegende Richtung entwickelt, anstatt sich zentral rund um den Marktplatz anzuordnen.

Das Bahnhofsgrundstück liegt nicht zentral, aber zukünftige Erschließungen von Baugründen lassen die Fläche stärker ins Zentrum rücken. Das Gelände wird auf einer Seite von einer Straße begrenzt, die oft als Abkürzung generell oder von der einen Seite zum Supermarkt und auf der anderen Seite zum Lagerhaus (Fachmarkt für Landwirtschaft und Bauen) genutzt wird.

2009 wurde der Bahnverkehr eingestellt und ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.[54] Diese fahren seither zusätzlich zu den regulären Bussen des ÖPNV.
2018 wurden die Schienen abgebaut. Entlang der alten Bahnstrecke soll nun ein Fahrradweg entstehen.

Der Vorteil des Grundstücks ist eindeutig die geringe Steigung. Im Gegensatz zum gesamten Ort ist die Topografie sehr flach und weißt nur am nördlichen Ende einen sehr großen Höhenunterschied auf. Dieser Umstand wird für ein jährlich stattfindendes Fest genutzt, bei dem ein großes Zelt über Straße und Bahnhofsareal gestellt wird. Für diesen Zweck wir die Straße für den Zeitraum von 1,5 Wochen gesperrt.

Am Grundstück befinden sich das Gebäude der ehemaligen Remise und zwei Schuppen aus Holz. Die Schienen wurden bis auf jene, die in die Remise hineinführen, bereits entfernt. Der Boden ist teilweise asphaltiert, geschottert und begrünt. Es gibt einige große Bäume und ein kleiner Bach fließt teilweise verrohrt durch das Grundstück.

Durch die Nähe zur Schule bietet sich die Lage als Verkehrsknotenpunkt an. Ein großes Lebensmittelgeschäft und ein Fachhandel für Landwirtschaft, Bauen und Garten befinden sich an den angrenzenden Grundstücken. Freibad, Tennisplatz und Turnhalle befinden sich in nur 5 Minuten Entfernung und auch der Fußballplatz liegt nur ein paar Meter weiter.

Etwas schwieriger ist die Lage für zwei Siedlungen (eine östlich und eine westlich gelegen), von denen man vom weitest entfernten Punkt bis zum Bahnhof 15-20 Minuten Gehzeit und einige Höhenmeter zurücklegen muss.

52 Doris Daten der Gemeinde

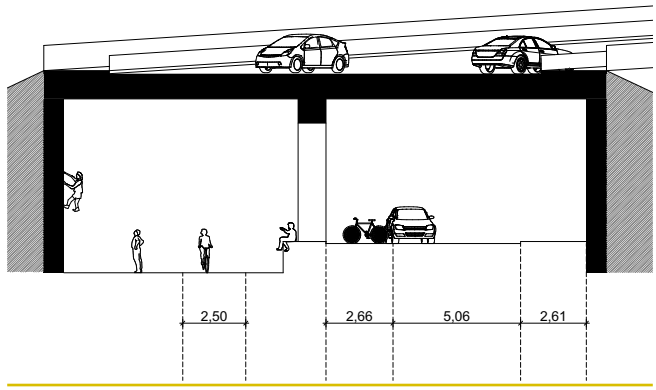
53 https://www.doris.at/viewer/(S(wx5ar3q1cxhjr3nmbdu0j1n2))/init.aspx?karte=flaewi&ks=alk&redliningid=1sq4jnbefmsbpktzdea1ar5z&box=22743.926875;338488.2965625;23152.073125;338695.7034375&srs=31255

54 Vgl. o.A., Haager Lies ab 13. Dezember eingestellt, 13. November 2009, https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Haager-Lies-ab-13-Dezember-eingestellt;art4,293681, 16. August 2018.

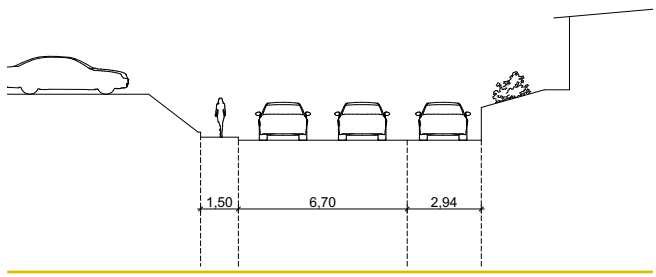
SCHNITTFÜHRUNG DURCH UMLIEGENDE STRASSEN



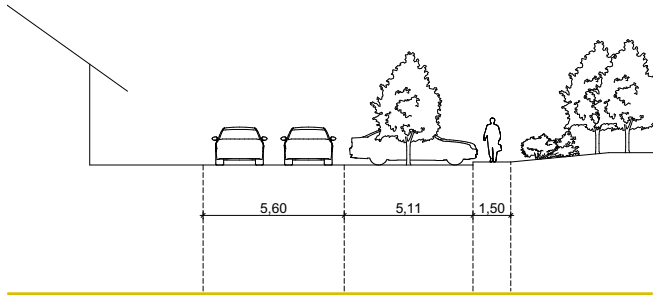
Abb. 27: Übersicht Schnittführungen



SCHNITT A-A



SCHNITT B-B



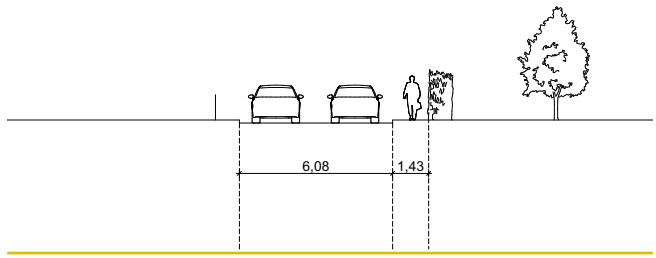
SCHNITT C-C

Strassenschnitte

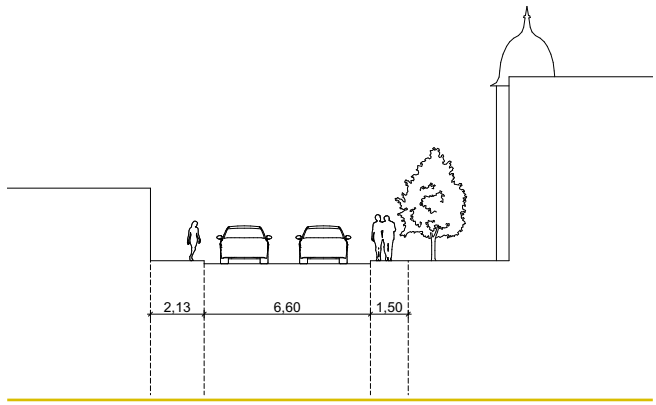
SCHNITTFÜHRUNG DURCH UMLIEGENDE STRASSEN



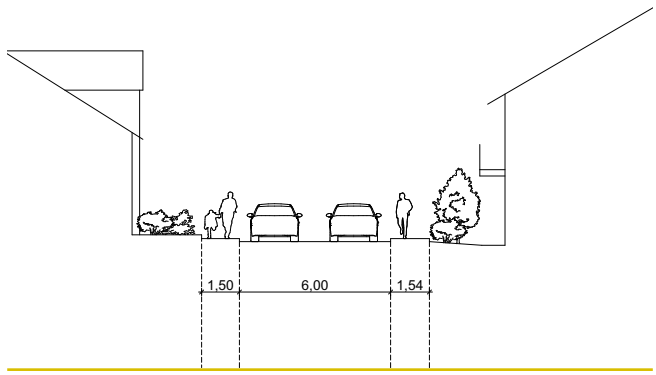
Abb. 28: Übersicht Schnittführungen



SCHNITT D-D



SCHNITT E-E



SCHNITT F-F

Strassenschnitte

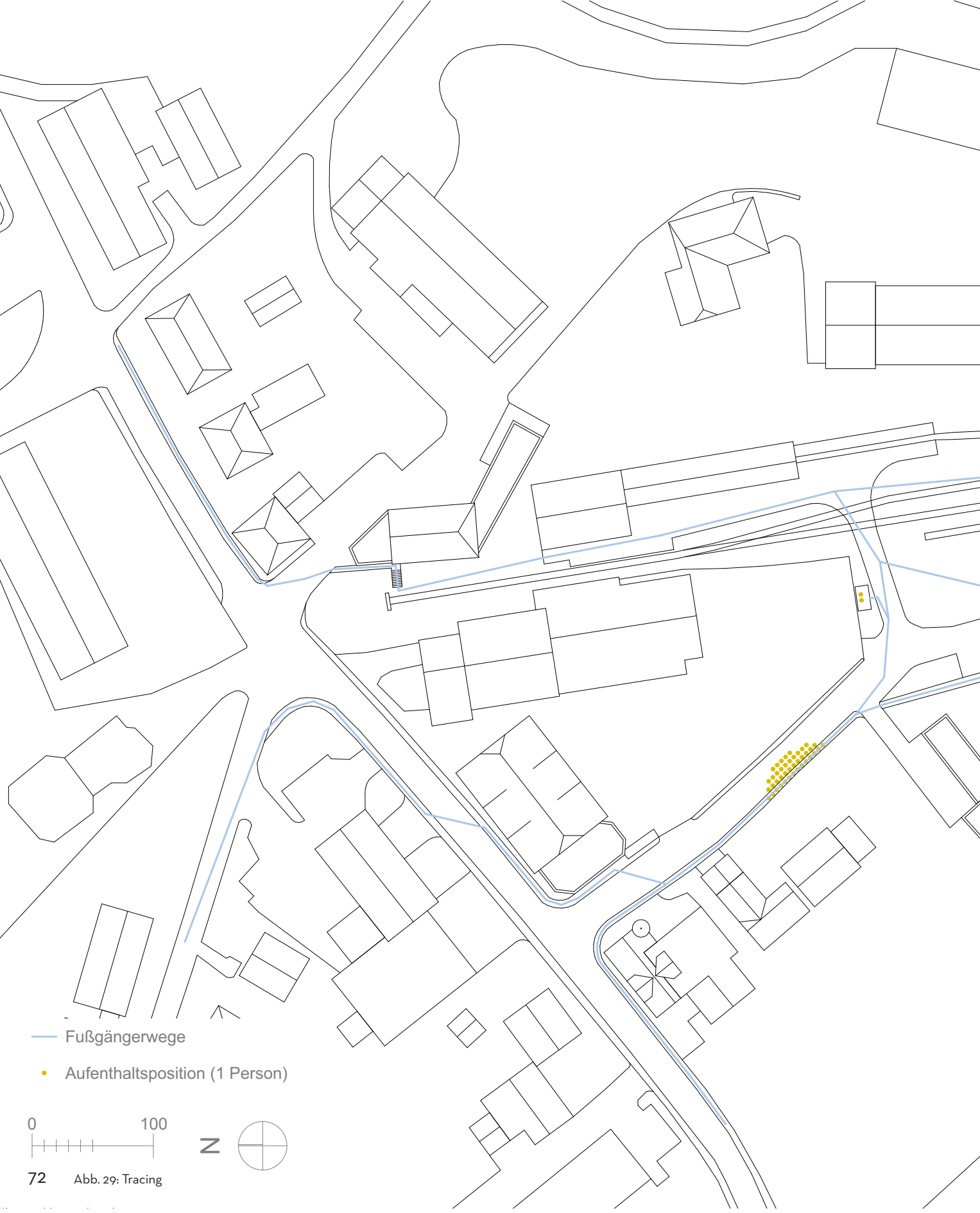


 Abb. 29: Tracing

HEUTIGE NUTZUNG BAHNHOFSAREAL

Die Analyse des Bahnhofareals basiert auf dem Buch von Jan Gehl und Birgitte Svarre (herausgegeben von Anton Falkeis): „Leben in Städten. Wie man den öffentlichen Raum untersucht“.

Ziel war es herauszufinden, wie viele Personen am Grundstück vorbeigehen und wie viele dort verweilen. Dann stellten sich die Fragen, welche Wege diese Menschen benutzen und welche Tätigkeiten sie vor Ort ausüben. Ein weiteres Untersuchungsmerkmal war der Verkehr, z.B. die Anzahl der Autos, LKW und Busse, die diese Straße befahren. Dafür wurden die Methoden „Zählen“ und „Tracing“ verwendet (siehe Kapitel 04).

Zu diesem Zweck wurde das Grundstück an einem Winter- und einem Sommertag einen Tag lang beobachtet und es wurden Informationen zur Nutzung gesammelt. Beide Tage waren Schultage mit einer für diese Jahreszeit typischen Temperatur. Es war sonnig und teilweise bewölkt.



NUTZERANALYSE WINTERTAG

Mittwoch, 14. Februar von 06:00 bis 19:00 Uhr
Temperatur: -7°C bis 0°C
Wetter: sonnig, teilweise bewölkt
(Sonnenaufgang 07:15 Uhr, Sonnenuntergang 17:30 Uhr)

Die Hauptnutzer des Grundstücks beziehungsweise der Straße neben dem Grundstück, die ich in diesen Entwurf miteinbeziehen werde, sind Autofahrer. Sie fahren zum Lagerhaus, zum Spar oder nutzen die Straße als Abkürzung. Zwischen 16:00 und 17:00 Uhr ist in der Abbildung (Stündliche Verteilung Autos Wintertag) eine starke Spitze zu sehen. Eventuell hat dies damit zu tun, dass viele Personen um diese Uhrzeit aufhören zu arbeiten und anschließend noch Einkäufe erledigen.

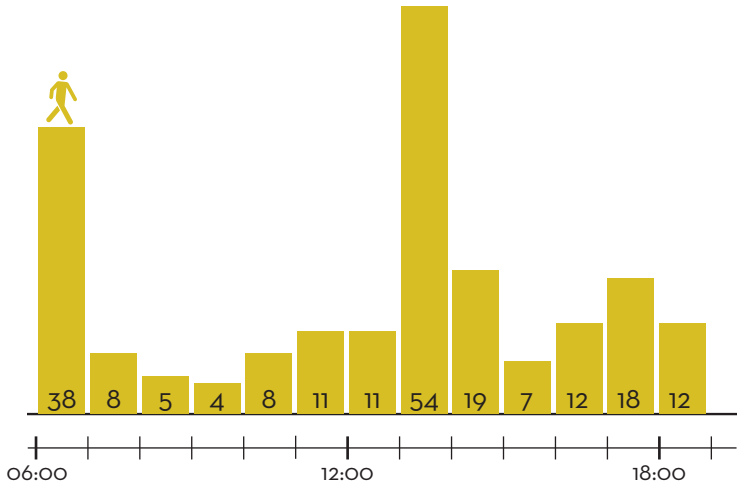
Die zweitgrößte Nutzergruppe besteht aus Personen, die auf den Bus warten. Das sind hauptsächlich Schüler, die in Ried im Innkreis zur Schule gehen.
Auf den Abbildungen 53 und 55 kann man den Zusammenhang zwischen Busfahrten und Anzahl der Menschen, die das Grundstück nutzen, gut herauslesen. Am Morgen fahren voll besetzte Busse nach Ried und um 13: 45 Uhr kommen zwei Busse aus Ried retour.
Zwischen 09:00 und 10:00 Uhr fährt kein Bus und in dieser Zeit sind auch die wenigsten Leute am Grundstück anzutreffen.

Die sonstigen Nutzer, die in einer Gruppe zusammengefasst und nicht separat angeführt wurden, sind Moped, Mopedauto, LKW und Traktor.

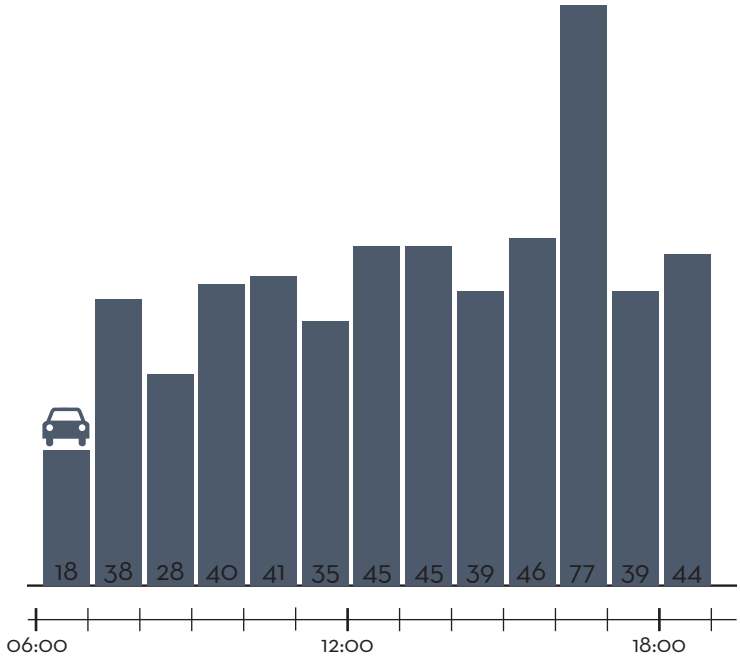
Gesamt waren es 797 Nutzer:



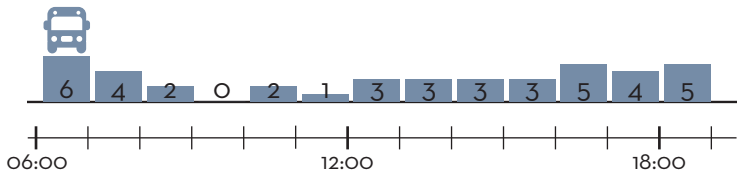
Anteilsmäßige Nutzung Wintertag



Stündliche Verteilung Fußgänger Wintertag



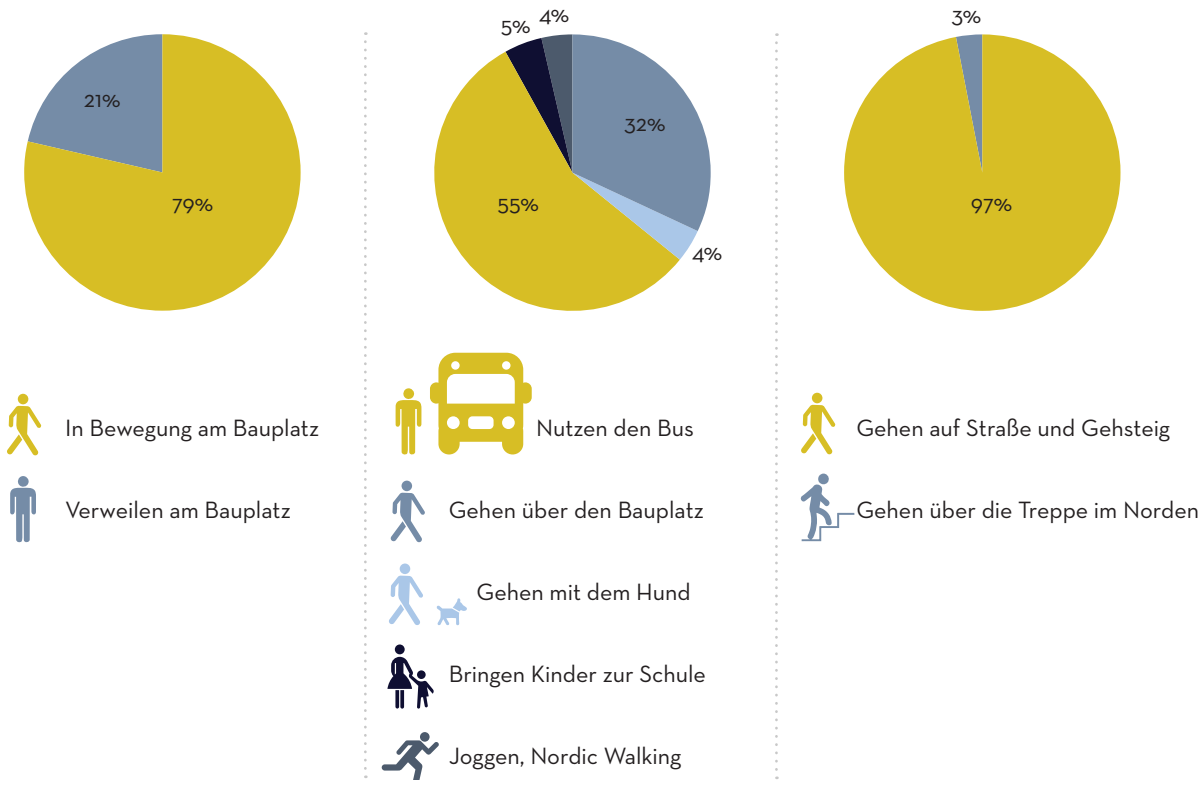
Stündliche Verteilung Autos Wintertag



Stündliche Verteilung Busse Wintertag



Blick vom Aussichtspunkt am Wintertag



Nutzertätigkeiten Wintertag

79% der 207 Fußgänger bleiben in Bewegung, das heißt sie überqueren das Grundstück. Sie gehen spazieren, machen Einkäufe, gehen mit dem Hund spazieren, machen Sport oder sind Anrainer, die ihre Kinder zur Schule bringen. Die meisten von ihnen kommen vom Bus und gehen direkt weiter.

21% der Fußgänger verweilen auf dem Gelände um auf den Bus zu warten. Keine Person verbrachte längere Zeit auf dem Gelände. Obwohl das Wetter schön war, machten es die kalten Temperaturen nicht angenehm, sich im Freien aufzuhalten. Es gibt keine Attraktionen, für die es sich lohnen würde, länger zu bleiben. Das gesamte Grundstück liegt brach, die Gebäude sind leer und am Parkplatz parken vereinzelt Autos. Immer mehr LKW-Fahrer nutzen die Chance, ihr Fahrzeug dort, außerhalb der teuren Raststätten und in der Nähe eines Lebensmittelgeschäfts, zu parken.

Am nördlichen Ende des Grundstücks gibt es eine kleine Treppe, die es erleichtert, den Höhenunterschied von ca. 4m zu überwinden. Sie ist eine Art „Schleichweg“ und wurde von nur 3% der Fußgänger genutzt.

NUTZERANALYSE SOMMERTAG

Freitag, 21. September von 05:00 bis 20:00 Uhr
Temperatur: 12°C bis 25°C
Wetter: sonnig
(Sonnenaufgang 06:50 Uhr, Sonnenuntergang 19:05 Uhr)

Insgesamt bildet das Ergebnis der Studie eine vermehrte Nutzung des Areals ab. Hier muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass am Sommertag jeweils am Morgen und am Abend die Nutzung des Areals um eine Stunde länger aufgezeichnet wurde. Am Mittwoch im Februar waren es 797 Nutzer über den ganzen Tag verteilt und am Freitag im September sogar 927 Nutzer. Die zusätzlichen zwei Aufzeichnungsstunden ergeben um 44 Nutzer mehr, wodurch im direkten Vergleich am Sommertag um 86 Nutzer mehr das Grundstück oder die Straße genutzt haben.

Im Gegensatz zur Annahme, dass an einem schönen warmen Sommertag mehr Fußgänger das Gelände nutzen würden, war dies nicht der Fall. Neben den fehlenden Attraktionen, die von Nutzern bei optionalen Aktivitäten gebraucht werden, ist der Wochentag wahrscheinlich ein Grund für die verminderte Anzahl an Fußgängern.

Ein Freitag bringt einen anderen Tagesablauf im Vergleich zu einem Mittwoch mit sich. Viele Leute machen am Freitagnachmittag Erledigungen, worauf sich auch die erhöhte Anzahl an Autos zurückführen lässt. Aktivitäten rund um Haus und Garten bringen eine hohe Frequenz an Einkäufern im Lagerhaus (Fachmarkt für Landwirtschaft, Bauen, Garten, Heizen). Der Samstag und vor allem der Sonntag wären Tage, an denen optionale Aktivitäten vermehrt betrieben werden.

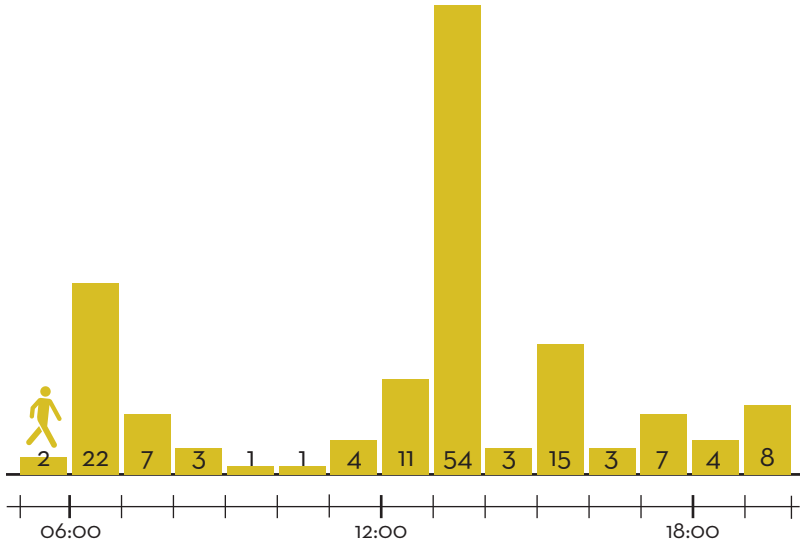
Aufgrund des idealen Wetters gibt es im Vergleich zum Wintertag mehr Radfahrer.

Die erhöhte Anzahl an Bussen hängt mit einer zusätzlich eingeführten Busverbindung, einem Eilbus nach Wels, zusammen.

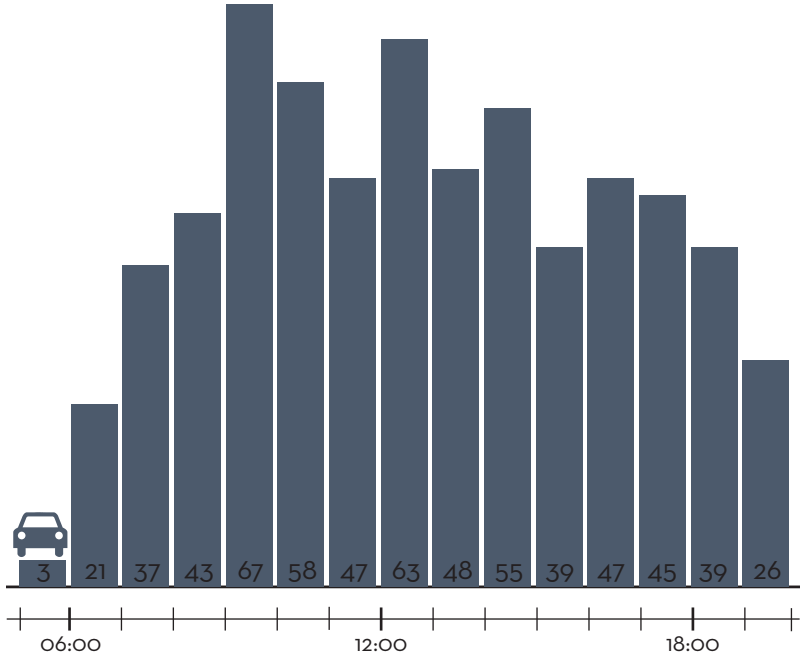
Gesamt waren es 927 Nutzer:



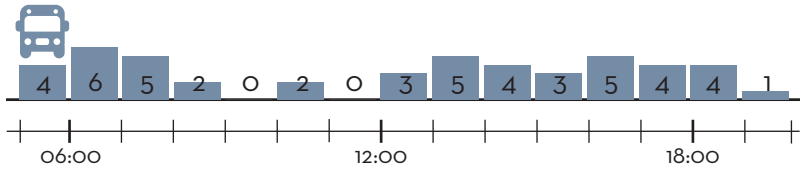
Anteilsmäßige Nutzung Sommertag



Stündliche Verteilung Fußgänger Sommertag



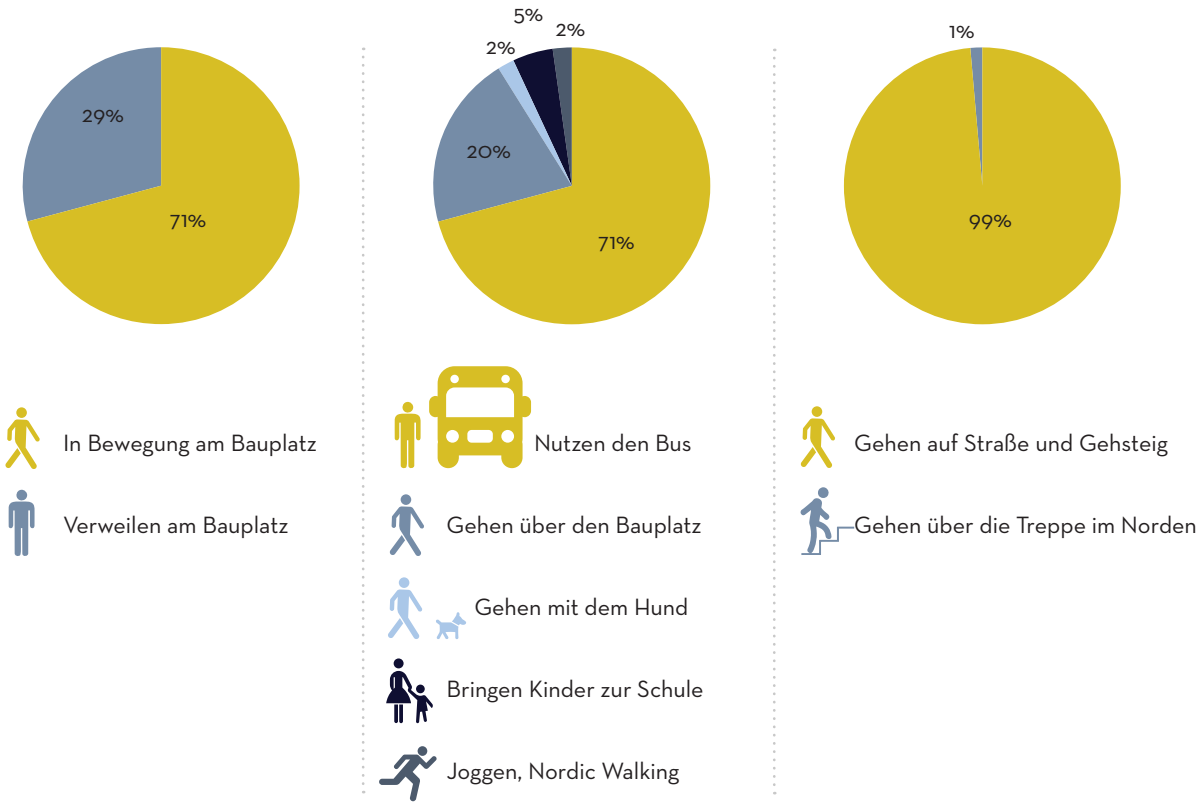
Stündliche Verteilung Autos Sommertag



Stündliche Verteilung Busse Sommertag



Blick vom Aussichtspunkt am Sommertag



Nutzertätigkeit Sommertag

71% der 147 Fußgänger bleiben in Bewegung, also überqueren das Grundstück. Sie gehen Spazieren, machen Einkäufe, gehen mit dem Hund spazieren, machen Sport oder sind Anrainer, die ihre Kinder zur Schule bringen. Die meisten von ihnen kommen vom Bus und gehen direkt weiter, also sie bleiben nicht stehen, um auf einen anderen Bus zu warten.

29% von ihnen verweilen am Gelände um auf den Bus zu warten. Keine Person verbrachte längere Zeit auf dem Gelände, obwohl Wetter und Temperatur perfekte Voraussetzungen für den Aufenthalt im Freien mit sich brachten. Da es am Grundstück nichts Sehenswertes gibt und auch keine Bänke, auf denen man sich ausrasten könnte, führt der Großteil der Nutzer nur notwendige Aktivitäten wie Einkäufe erledigen oder auf den Bus warten aus. Nur wenige Menschen machen optionale Aktivitäten wie Joggen oder Spazierengehen.

05 ENTWURF

MOBILITÄT
BAHNHOFSAREAL

ENTWURFSBESCHREIBUNG

Auf Basis von Analyse und Erfahrungswerten können in Haag am Hausruck folgende Problemstellungen definiert werden, deren Verbesserung den Ortskern Haag aufwerten könnte.

Am Marktplatz in Haag herrscht momentan noch reges Treiben. Allerdings siedeln wie in vielen anderen Orten viele Geschäfte in Neubauten an den Ortsrand um. Das Ziel ist es, die Belebung des Marktplatzes aufrecht zu halten. Durch eine bessere Anbindung des Bahnhofareals an den Marktplatz und den Erlebnisberg Luisenhöhe können Touristen Teil des belebten Ortskerns werden.

Seit 2009 wird das Schienensystem des früheren Endbahnhofs des Regionalzugs „Haager Lies“ nicht mehr genutzt. Das Schienennetz wurde abgebaut und mit der Zustimmung aller Gemeinden wird stattdessen ein 22 km langer Fahrradweg errichtet. Ein Ende des Radwegs wird das Areal des ehemaligen Bahnhofs in Haag.

Die Gemeinde hat das ca. 10.000 m² große Grundstück, auf dem sich das alte Remisengebäude und zwei Schuppen befinden, gekauft und will dort ein Busterminal errichten. Die Lage der Bushaltestelle „Alter Bahnhof“ hat großteils den gleichen Erreichungsradius wie die Bushaltestelle beim Schulzentrum, die momentan keine Infrastruktur besitzt, die eine Bushaltestelle auszeichnen würde. Auf den Vorschlag der Gemeinde hin, wird für Schüler in Zukunft ein Fußweg zwischen dem neuen Busterminal am Alten Bahnhof und dem Schulgebäude angelegt werden. Außerdem wird eine neue Nutzung für das gesamte Grundstück und für die sich darauf befindliche Remise gesucht. Der Müllplatz soll ebenfalls auf das Grundstück hierher verlegt werden.

Die Umfahrungsstraße, die den Ortskern vom Verkehr entlastet, schneidet zwei wachsende Siedlungen ab. Im folgenden Kapitel wird ein konkreter Vorschlag für eine bessere Anbindung zum Ortszentrum für Fußgänger und Fahrradfahrer gezeigt.

05.1 MOBILITÄT

BAHNHOF - MARKTPLATZ - LUISENHÖHE

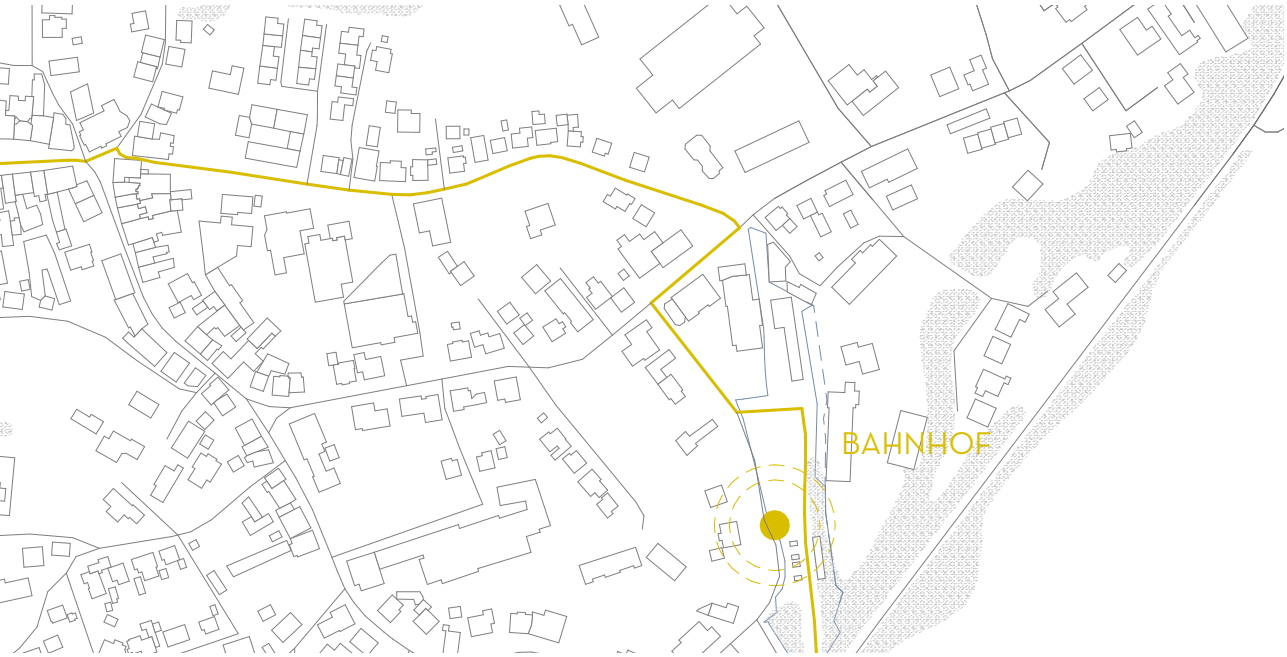


Der Marktplatz in Haag am Hausruck soll belebt werden. Um Touristen überhaupt erst auf den Marktplatz aufmerksam zu machen, wäre es von Vorteil, die Achse Bahnhofsgelände - Marktplatz - Luisenhöhe zu stärken.

Touristen, die mit dem Bus oder mit dem Fahrrad am Alten Bahnhof ankommen, gelangen über den Marktplatz zur Luisenhöhe. Touristen, die mit dem Auto kommen, parken direkt am Parkplatz neben der Luisenhöhe und kommen gar nicht erst am Marktplatz vorbei.
Das Ziel ist es, am Alten Bahnhof eine Attraktion mit so starker Anziehungskraft zu schaffen, dass diese Personen zusätzlich zum Angebot auf der Luisenhöhe zum Bahnhofsareal wollen und somit am Marktplatz vorbeikommen und die Wirtschaft dort beleben.

Soweit die Theorie. In der Praxis ist dies schwer umsetzbar, weil die zurückzulegende Strecke inklusive Höhenmetern ziemlich kräfteraubend und als Ausflug nicht für jeden geeignet ist.

Der Fußweg vom Alten Bahnhof zur Luisenhöhe über den Marktplatz beträgt 1,4 km (75 Höhenmeter). Die Gehzeit beträgt ca. 25 Minuten, mit Kindern oder gehschwächeren Menschen eher 30-45 Minuten. Die Strecke ist steil und abgesehen von der Durchquerung des Marktplatzes nicht attraktiv gestaltet. Angesichts der Tatsache, dass viele Leute auf der



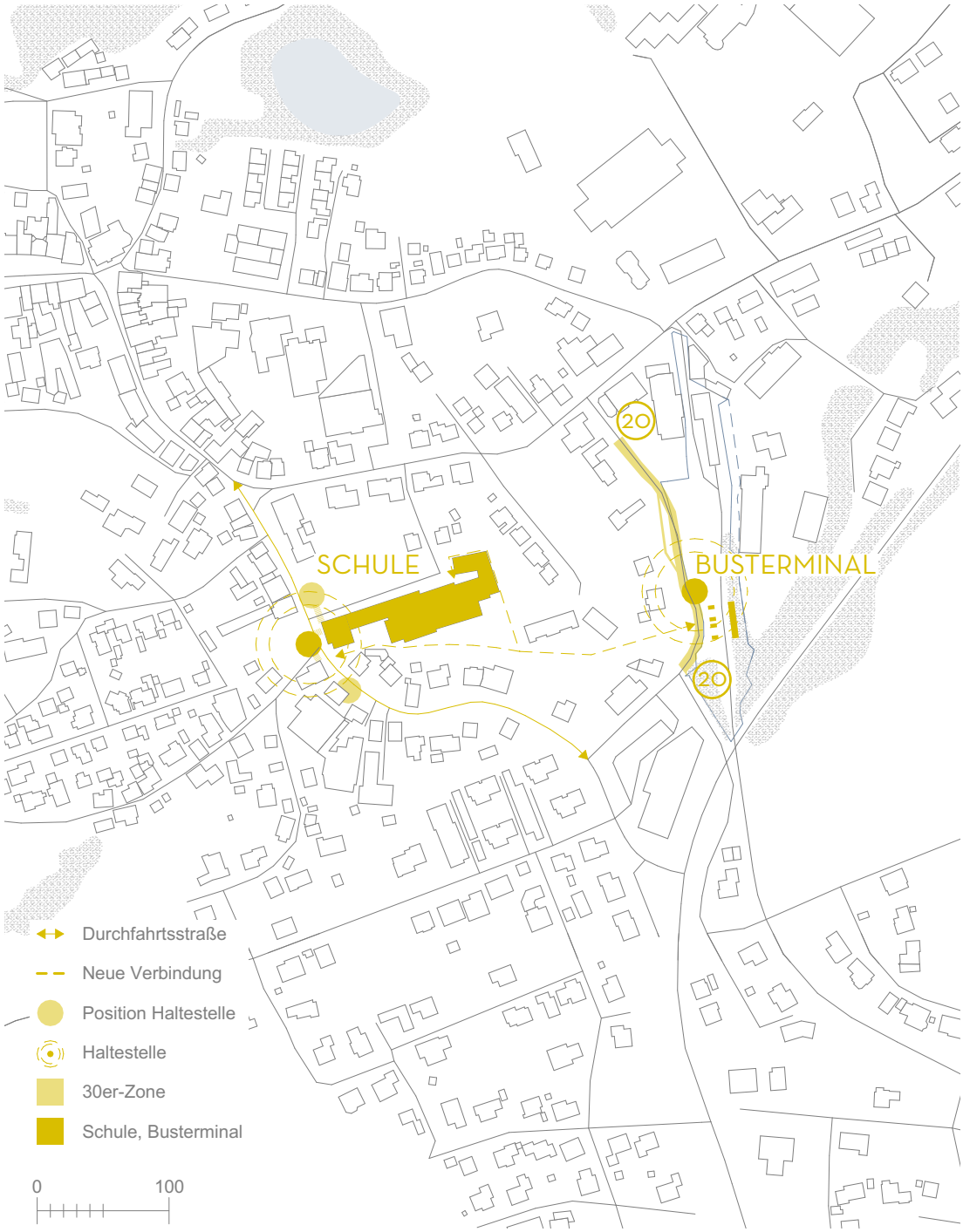
Luisenhöhe weitere Strecken- und Höhenkilometer zurücklegen, ist der Fußweg vom Bahnhofsgelände zur Luisenhöhe keine Lösung, um Touristen über den Marktplatz zu leiten, egal wie schön der Weg gestaltet wäre.
Fahrräder (insbesondere mit Elektroantrieb) stellen eine attraktive Lösung dar.

Da es hauptsächlich um die Belebung des Marktplatzes geht, ist es ausreichend, Attraktionen entlang des Weges von der Luisenhöhe bis zum Marktplatz anzubieten. Geplant sind vonseiten der Gemeinde etwa weitere Stationen des „Wegs der Sinne“, die am Marktplatz aufgestellt werden sollen. Am Marktplatz könnten E-Bike-Tankstellen aufgestellt werden, wobei die Gäste ihre Wartezeit in einem Gastronomiebetrieb verbringen können.

Die Verlängerung des Weges bis zum Bahnhofsareal ist somit nur für Radfahrer, die diese Strecke sowieso zurücklegen, sinnvoll. Entlang des Weges sollen deshalb keine weiteren Attraktionen installiert werden, dafür soll auf dem Bahnhofsgelände eine tolle Infrastruktur für Radfahrer entstehen.


FAHRRADWEG
Radabstellplätze
E-Ladestation
Radabstellplätze
E-Ladestation


BUSTERMINAL
Überdachte Abstellplätze
E-Ladestation
Radservicestation


SCHULE
BUSTERMINAL
20
20
Durchfahrtsstraße
Neue Verbindung
Position Haltestelle
Haltestelle
30er-Zone
Schule, Busterminal
0
100

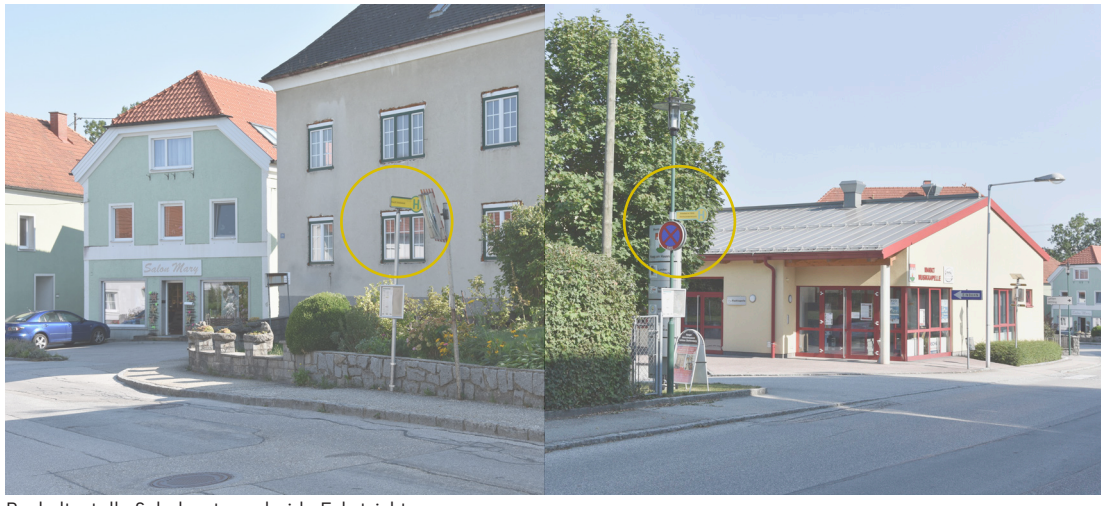
VERLEGUNG BUSHALTESTELLE

Durch die Nähe des neuen Busterminals zur Schule besteht die Möglichkeit, die gefährlichen Bushaltestellen an der Ortdurchfahrtsstraße zu verlegen und einen sicheren Schulweg für Kinder zu gestalten.

Die alten Bushaltestellen waren lediglich durch Informationstafeln auf dem Gehweg markiert - ohne Verbreiterung des Gehwegs, ohne Haltebucht für die Busse und ohne Sitzmöglichkeit und Schutz vor der Witterung. (siehe Abbildungen am Seitenende)

Die Einzugsbereiche der Bushaltestellen zeigen, dass die Bushaltestelle der Schule keine weiteren Vorteile bringt, da die Bewohner in der Umgebung bereits durch andere Bushaltestellen versorgt sind. Dadurch kann man diese Bushaltestelle auflösen.

Der Weg von der Schule zum neuen Busterminal führt entlang eines Wiesenweges, der frei von Fahrzeugen ist. Der Weg ist, vom Eingang der Neuen Mittelschule weg gemessen, um 100 m länger, als der Weg von der derzeitigen Bushaltestelle zur Schule. Jedoch müssen die Schüler die Straße anstatt zweimal nunmehr gar nicht oder nur einmal überqueren. Die erlaubte Geschwindigkeit für die Bahnhofstrasse wird auf 20 km/h reduziert und begrünte Inseln engen die Straße ein, so dass teilweise aus zwei Spuren eine Fahrspur wird.
Darüber hinaus gibt es im Wartebereich Aufenthaltsmöglichkeiten und genug Platz für die Kinder.



Bushaltestelle Schulzentrum, beide Fahrtrichtungen


NIEDERNHAAG
ZENTRUM
SONNFELD
KALCHGRUB
OBERMEGGENBACH
Neue Verbindungen
Umfahrungsstraße
Wald
Gewässer
0
100

ANBINDUNG ORTSTEILE AN ORTSKERN

Im Jahr 1981 wurde in Haag am Hausruck eine Umfahrungsstraße fertiggestellt, auf der grundsätzlich 100 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt sind. Die Straße schneidet die Ortsteile Niedernhaag, Sonnfeld, Kalchgrub und Obermeggenbach vom Ortszentrum Haags ab. Im Bereich der Kreuzungen Niedernhaag und Obermeggenbach wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt.

Trotz dieser Maßnahmen ist das Überqueren der Straße als Fußgänger oder Fahrradfahrer nur sehr schwer möglich. Für die Bewohner Niedernhaags gibt es keinen schönen und sicheren Fußweg in das Ortszentrum.

Da in naher Zukunft die Grundstücke zwischen der Umfahrungsstraße und dem bereits bebauten Teil des Ortsteiles Sonnfeld erschlossen werden sollen, schlage ich einen Fußweg entlang der Umfahrungsstraße, vorbei an der neuen Siedlung und unter der Brücke hindurch, zum Ortszentrum, vor.

Im Bereich der Bushaltestelle „Hochfeldsiedlung“ kurz vor der Kreuzung Obermeggenbach könnte eine Fußgängerinsel zwischen den beiden Fahrspuren errichtet werden, um ein leichtes und sicheres Überqueren zu ermöglichen.



Bushaltestelle Hochfeldsiedlung an der Umfahrungsstraße



Abb. 30: Postkarte Marktplatz im Jahr 1911



Foto Marktplatz im Jahr 2018

MARKTPLATZ

Der Marktplatz ist das Markenzeichen und Ortszentrum Haags. Früher reihte sich im Erdgeschoss der Gebäude ein Fachgeschäft an das nächste.

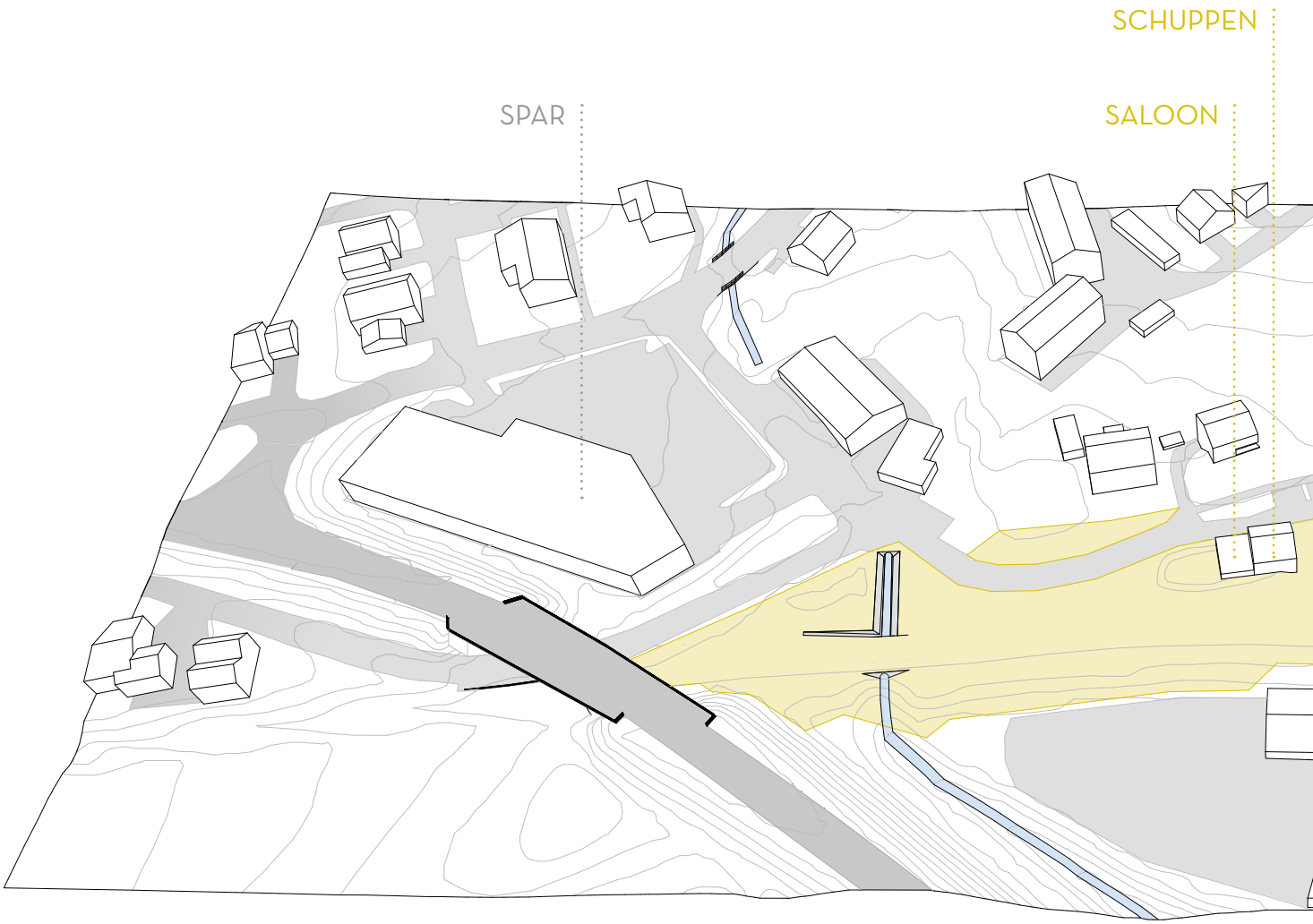
Geschäfte in Ortszentren sind allerdings vielfach mit wirtschaftlichen Einbußen konfrontiert, da viele Menschen Einkaufszentren in der Nähe größerer Städte bevorzugen. Die Anzahl der Fachgeschäfte am Marktplatz ist bereits deutlich zurückgegangen. In naher Zukunft wird auch der Frisör dem Notar an den Ortsrand Haags nachfolgen und dort in ein neu gebautes Haus ziehen.

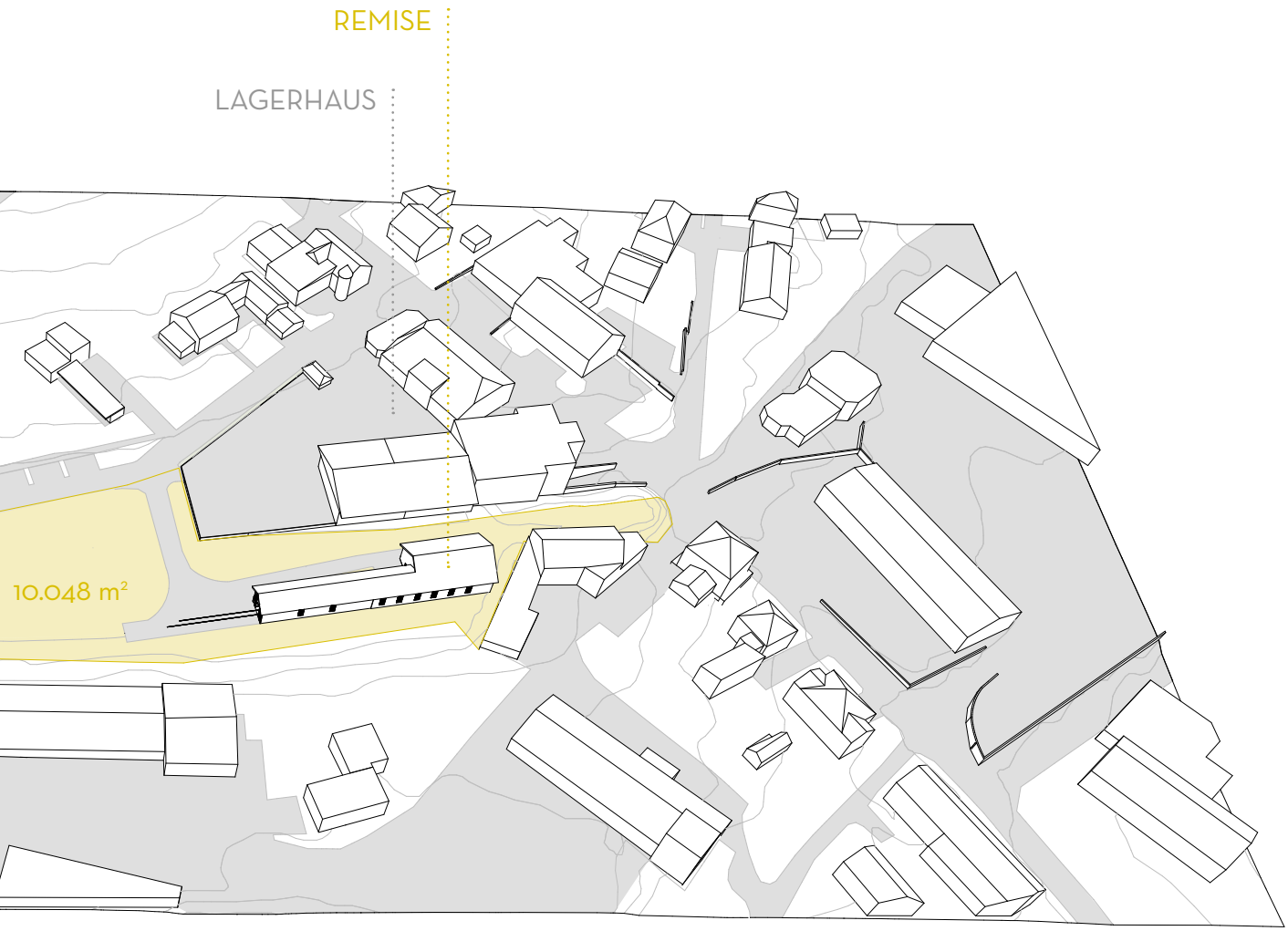
Momentan gibt es auf dem Marktplatz genügend Parkmöglichkeiten für Autos, aber nur eine geringe Aufenthaltsqualität. Ausparkende Autos und die steil abfallende Straße, die zu überhöhter Geschwindigkeit beiträgt, stellen ein hohes Unfallrisiko dar.

Es ist wichtig, dass neue Ideen dazu, wie der Marktplatz in Zukunft funktionieren kann, entwickelt werden.
Eine fundierte Auseinandersetzung damit, wie der Marktplatz Haag aufgewertet und revitalisiert werden könnte, übersteigt jedoch den Umfang dieser Masterarbeit.

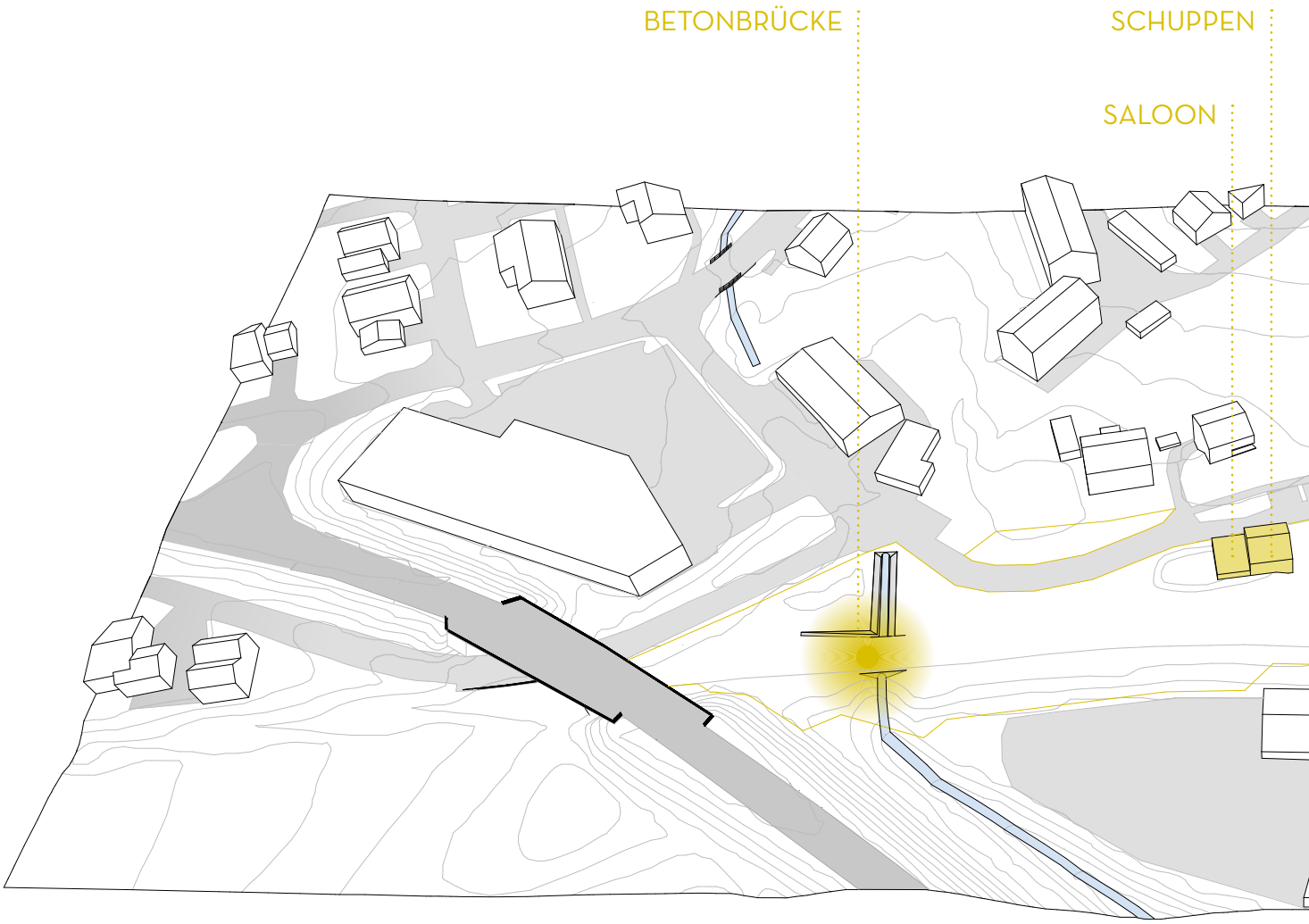
05.2 BAHNHOFSAREAL

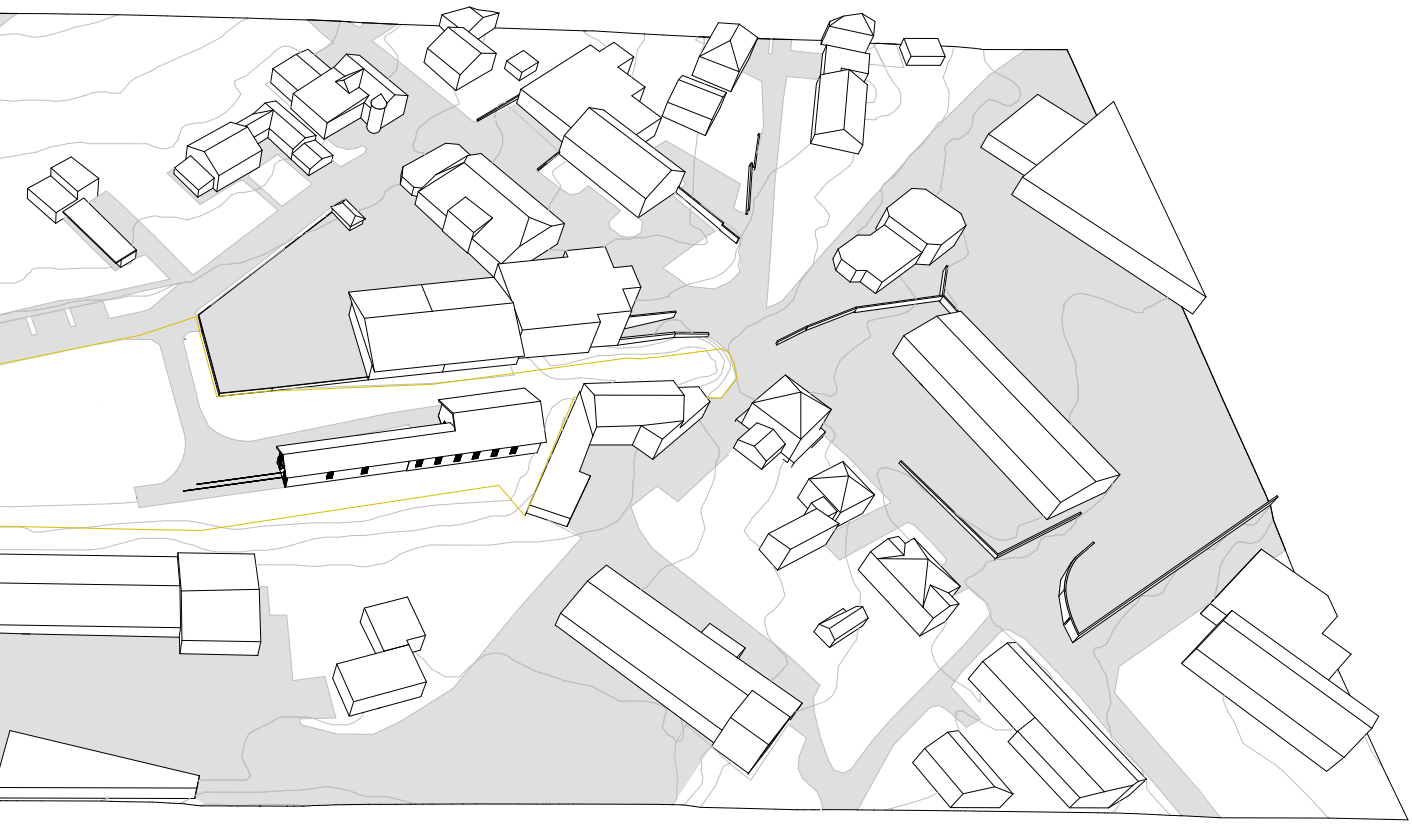
GRUNDSTÜCK MIT BESTANDSGEBÄUDEN



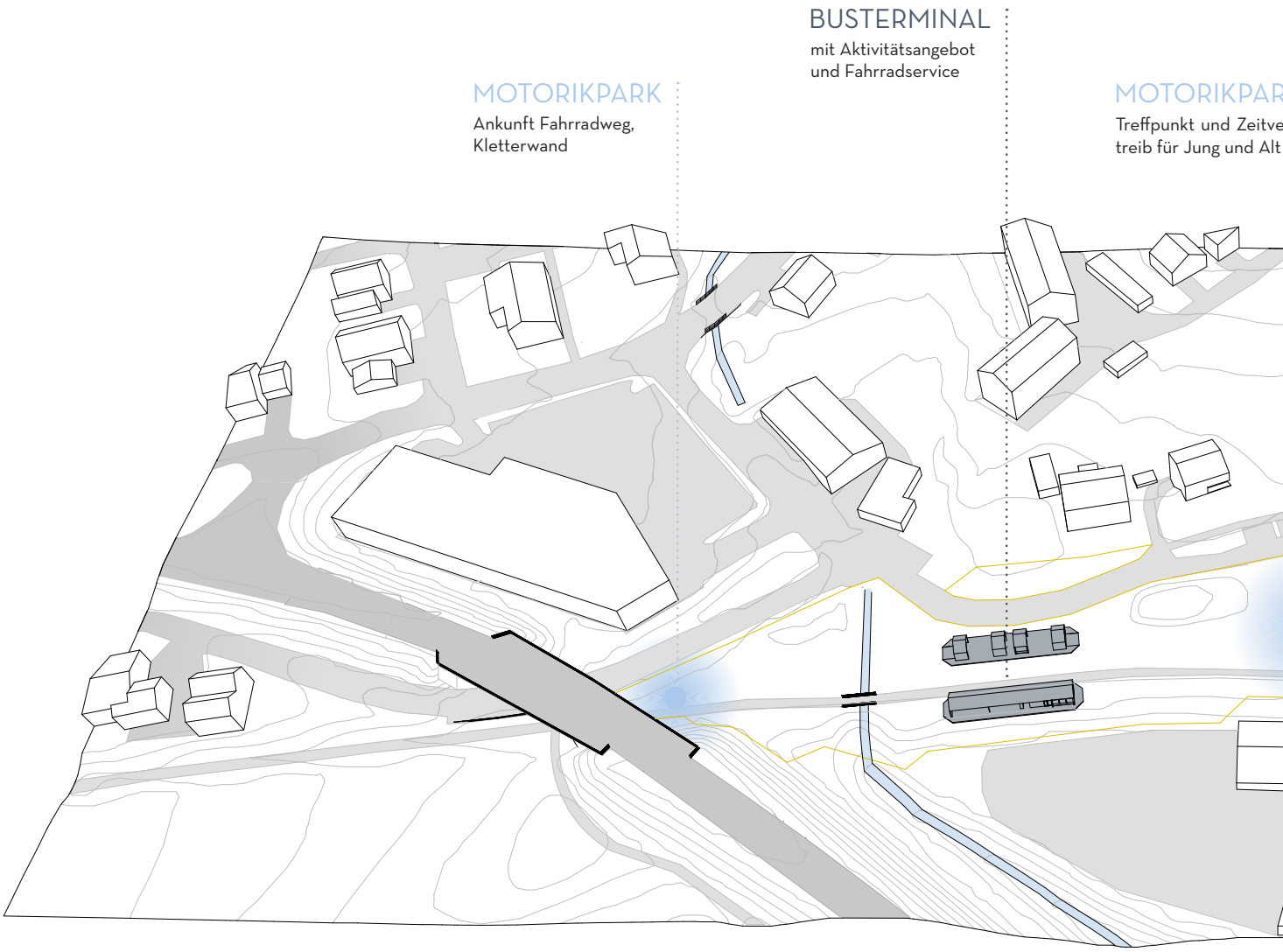

REMISE
LAGERHAUS
10.048 m²

ABBRUCH



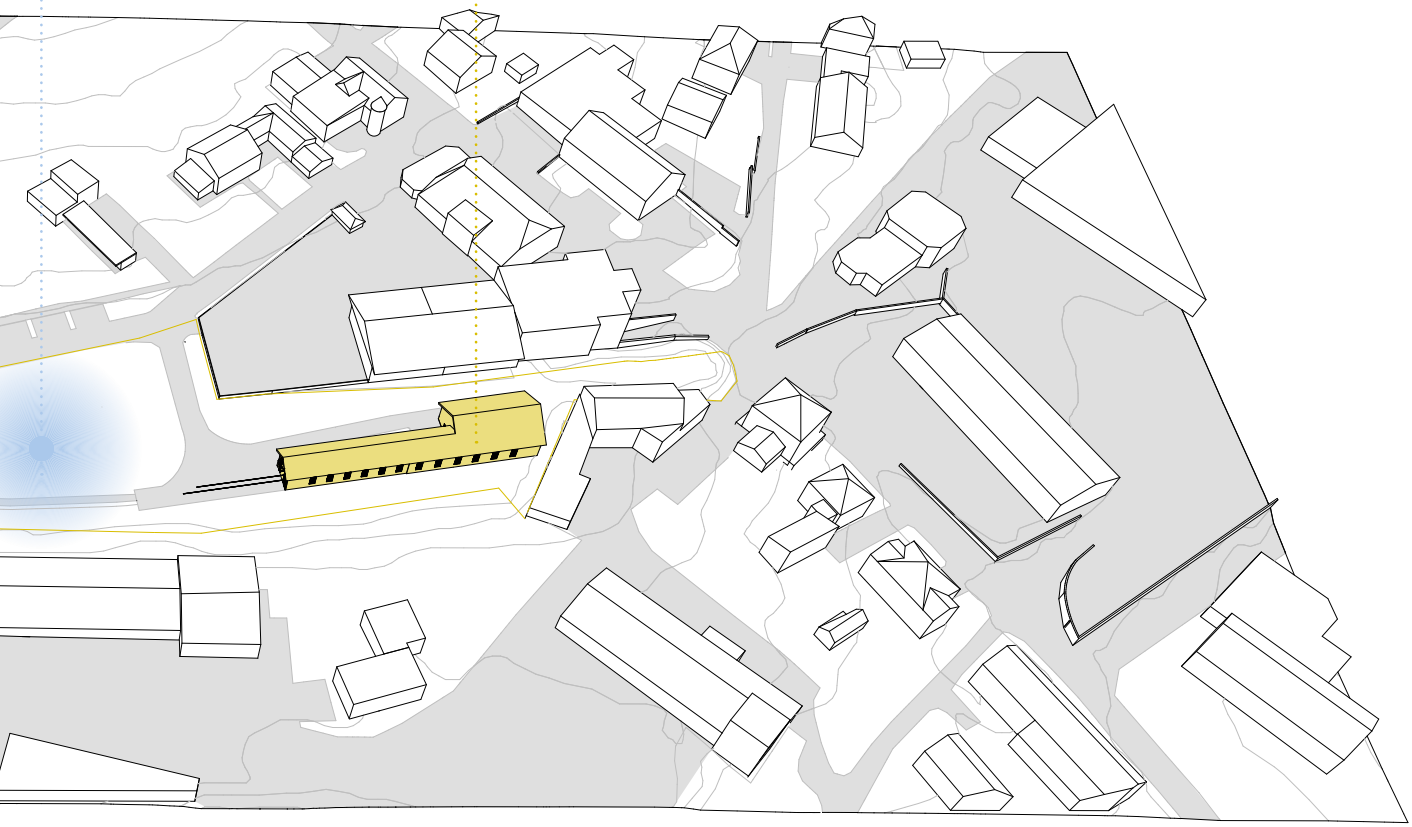


NEUE BAUVOLUMEN UND BESTEHENDES GEBÄUDE

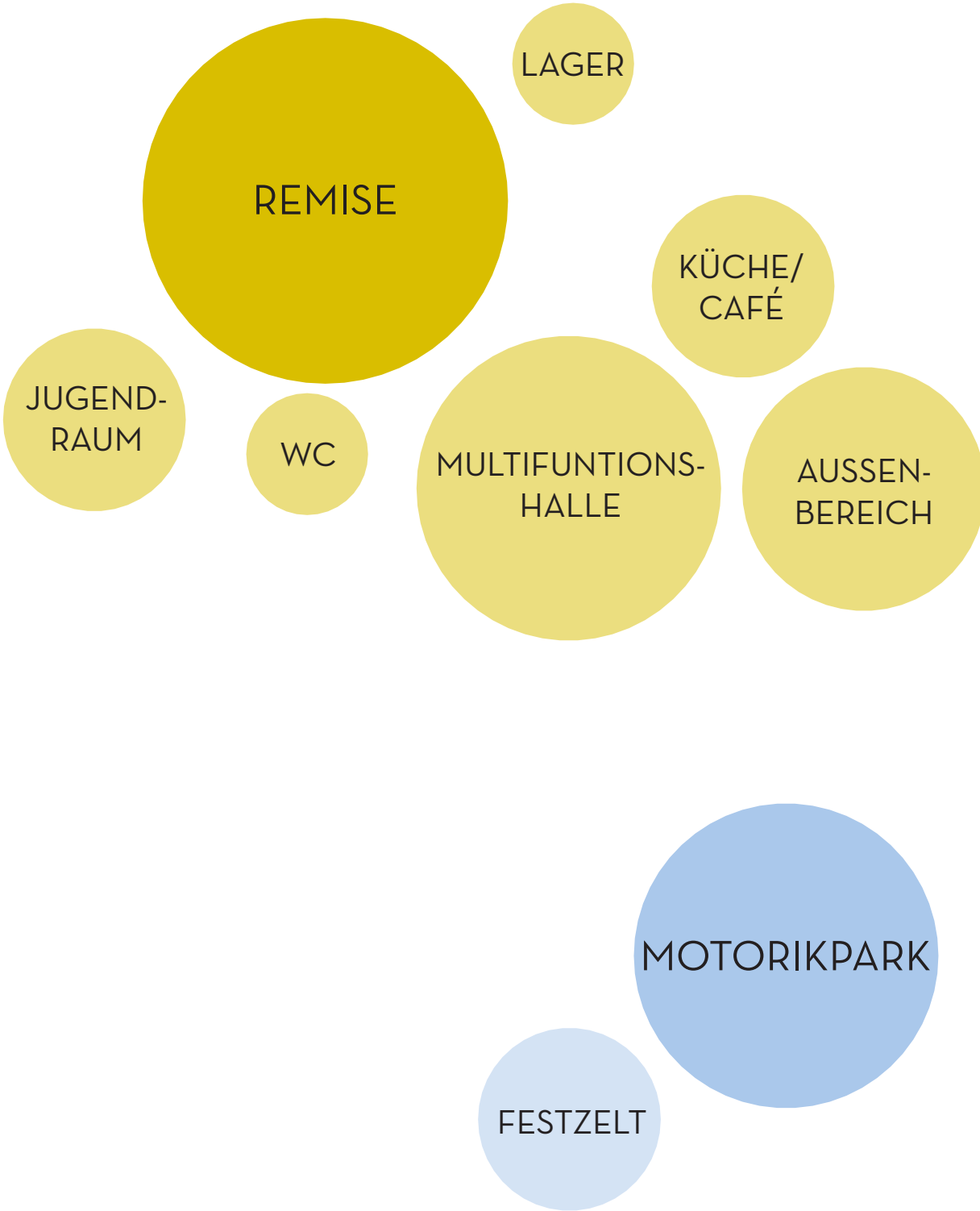


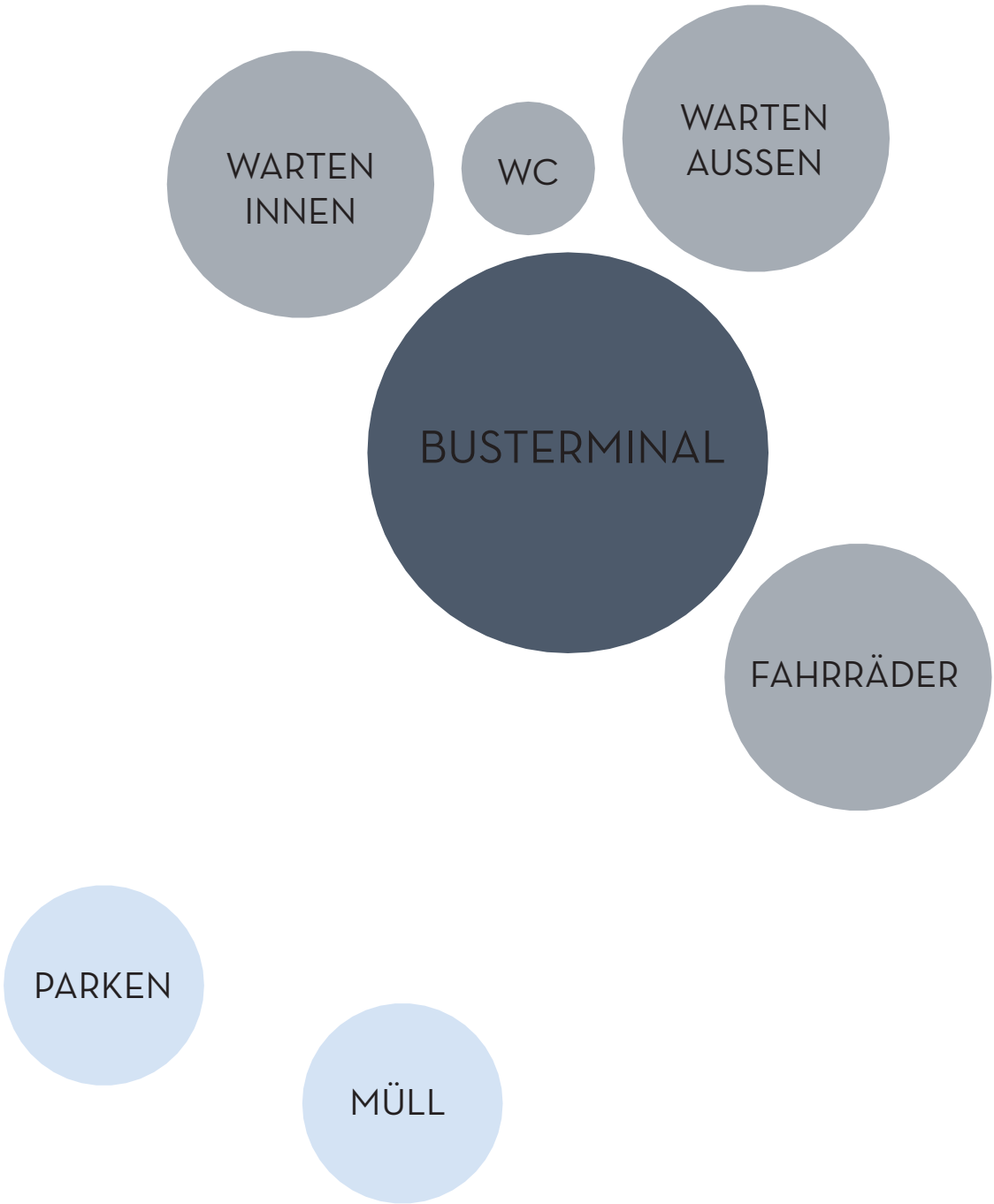
REMISE

Revitalisierung
und neue
Nutzung

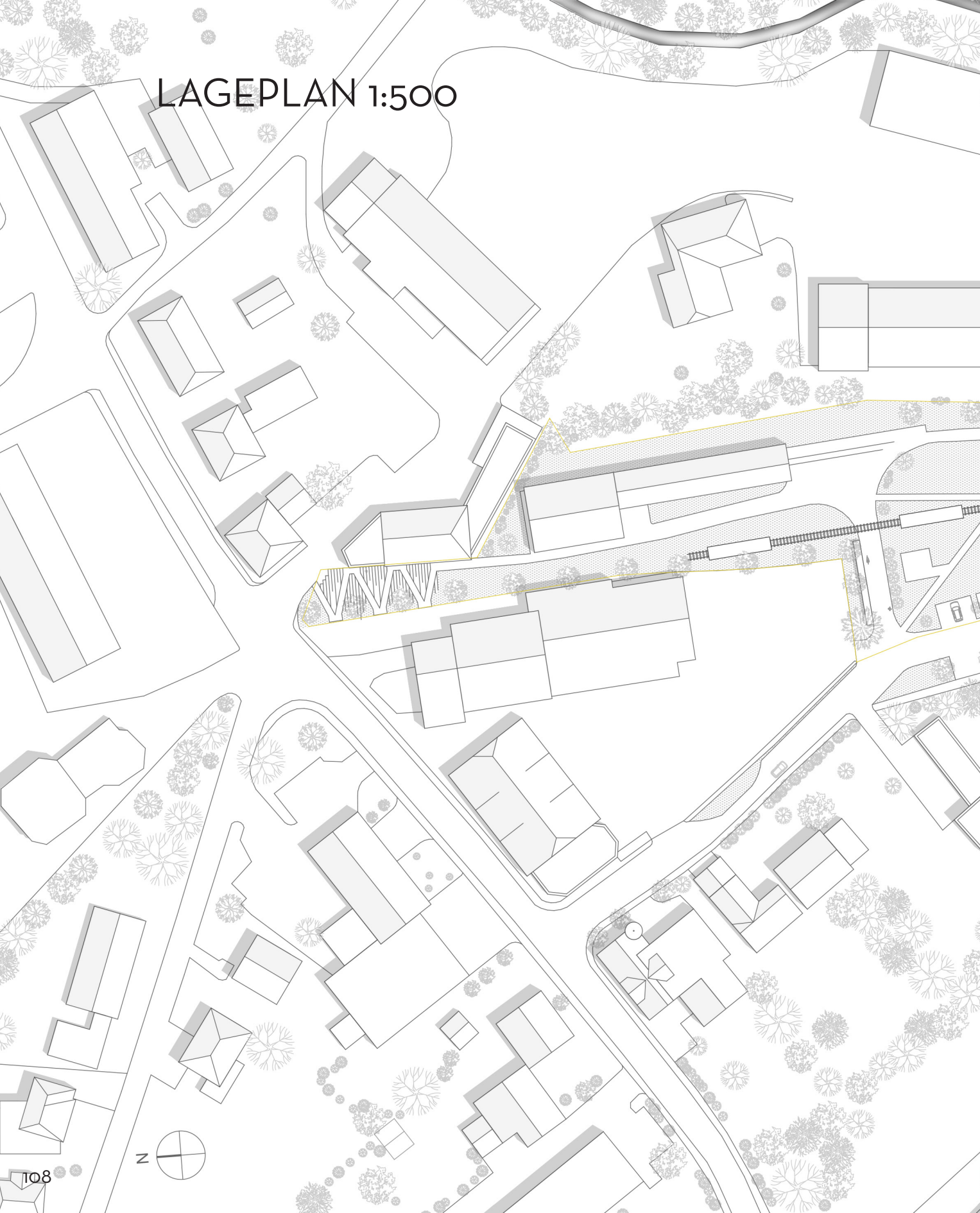


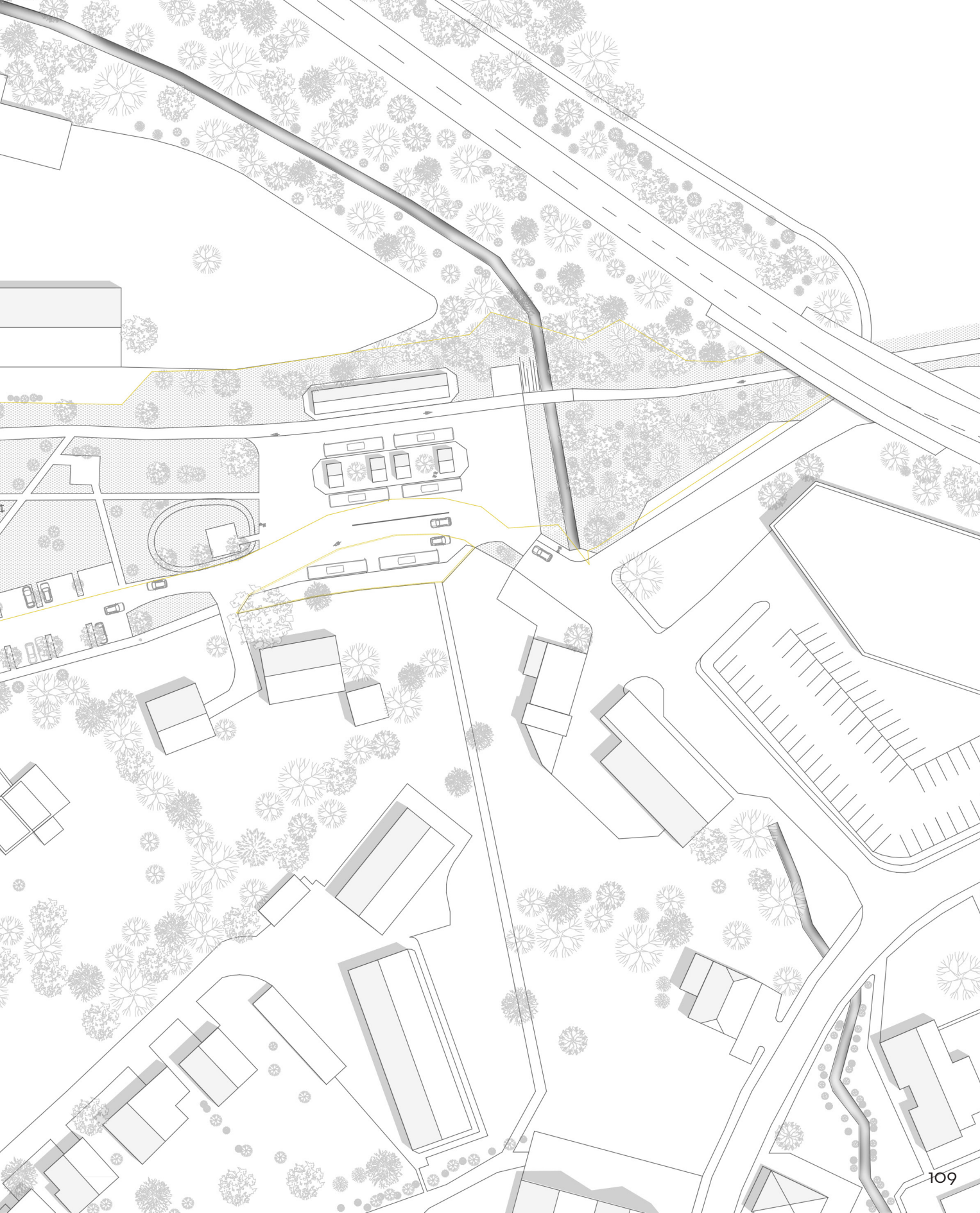
FUNKTIONEN


LAGER
REMISE
KÜCHE/
CAFÉ
JUGEND-
RAUM
WC
MULTIFUNTIONS-
HALLE
AUSSEN-
BEREICH
MOTORIKPARK
FESTZELT

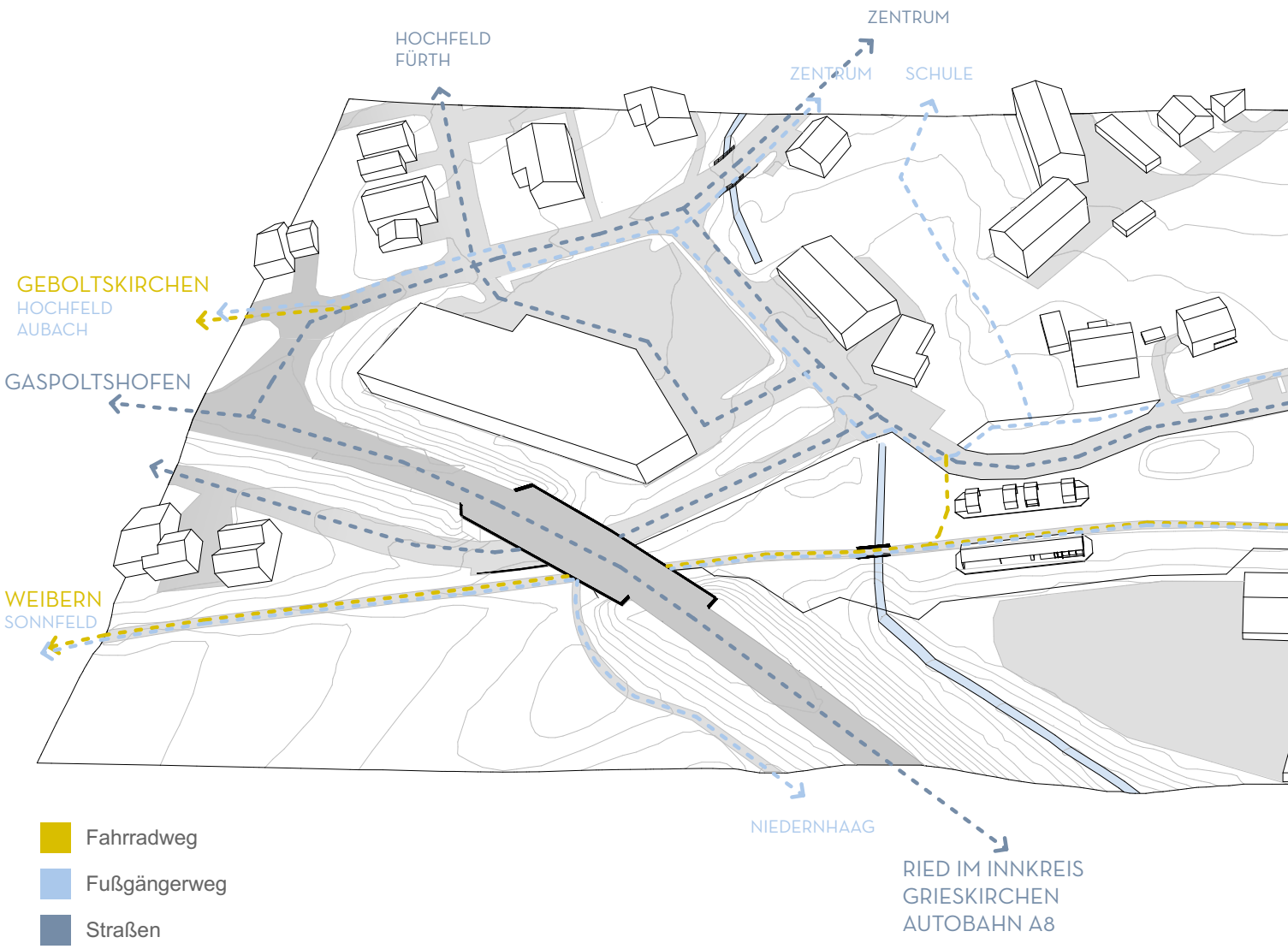

WARTEN
INNEN
WC
WARTEN
AUSSEN
BUSTERMINAL
FAHRRÄDER
PARKEN
MÜLL

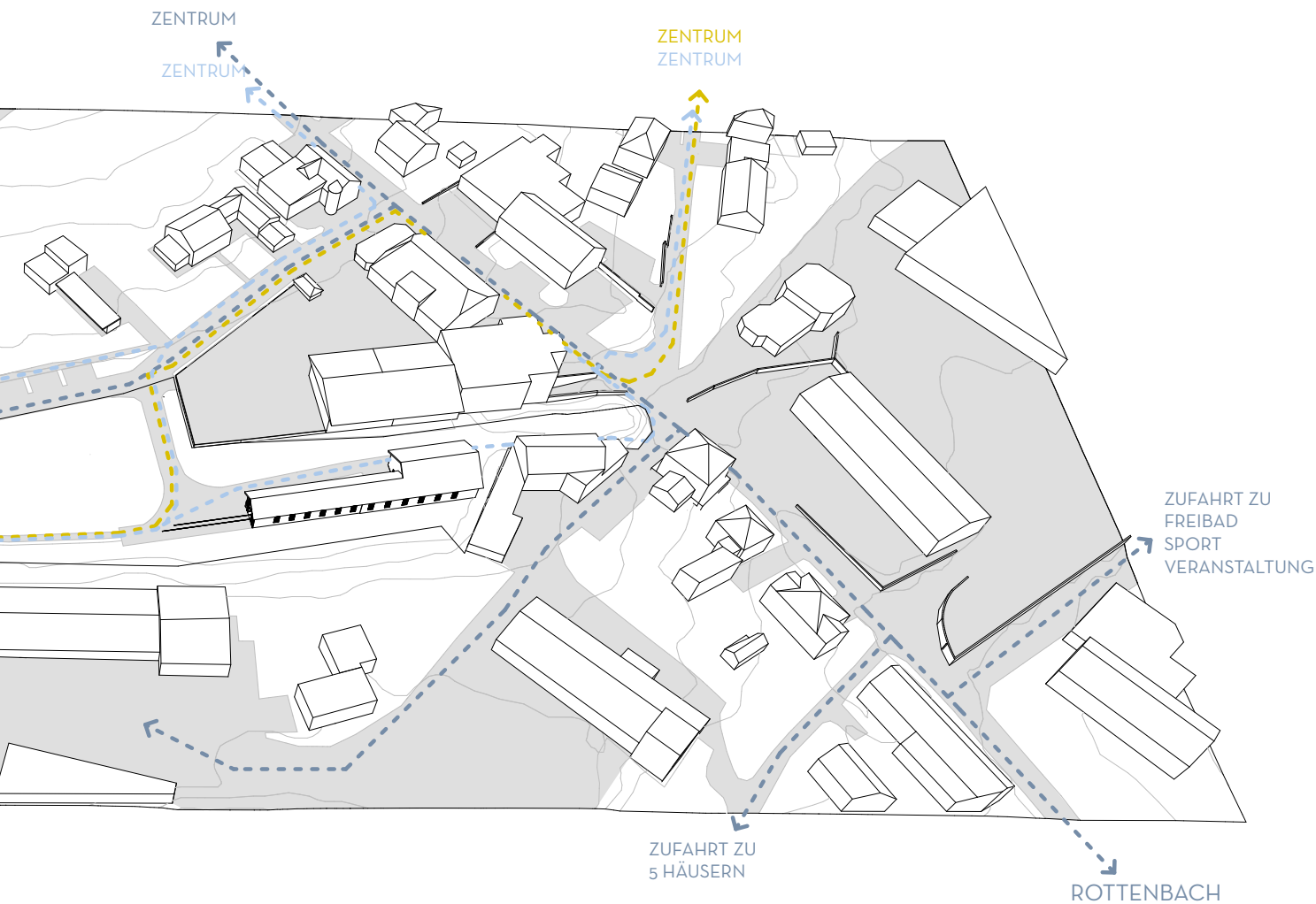
LAGEPLAN 1:500



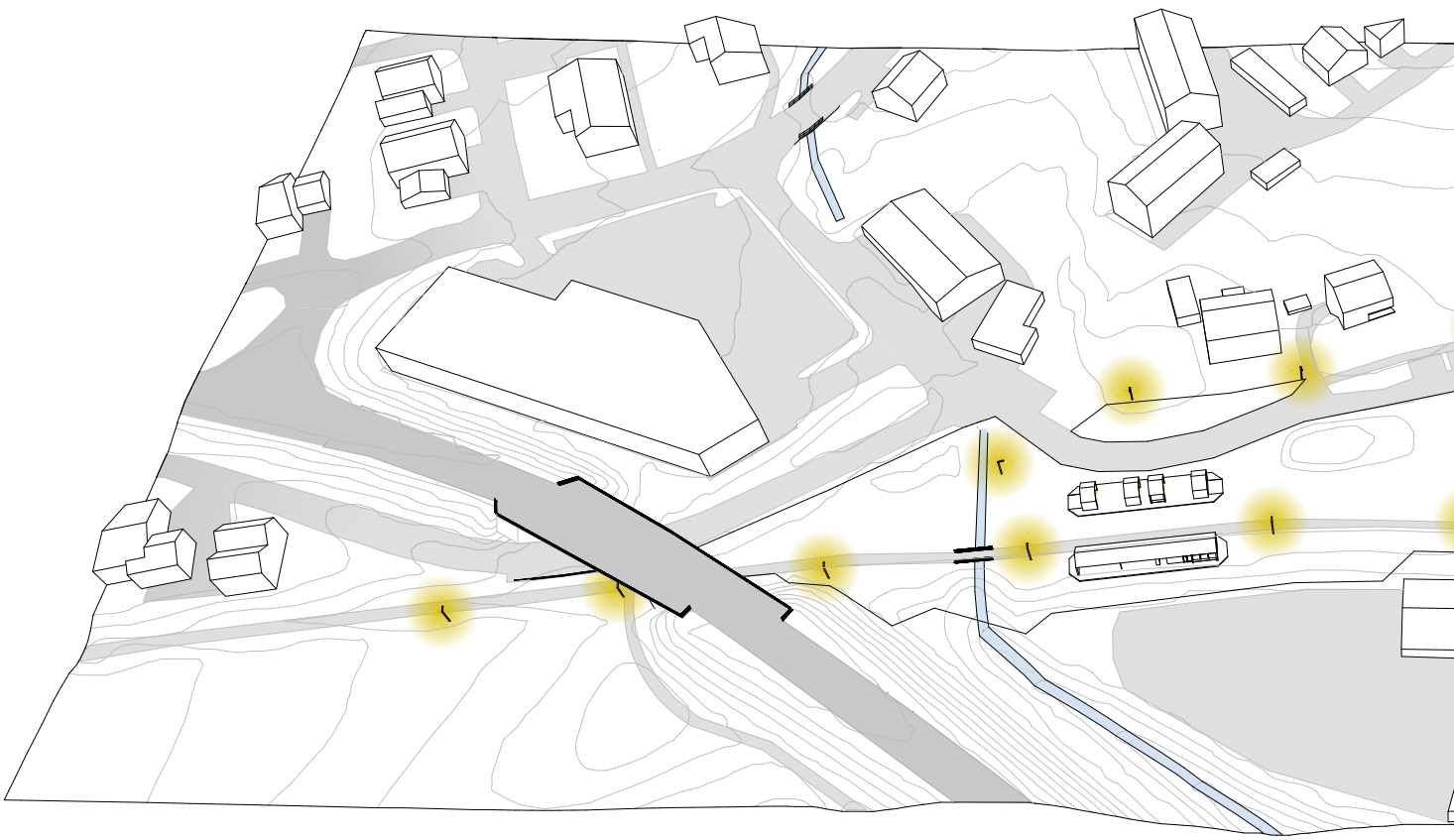


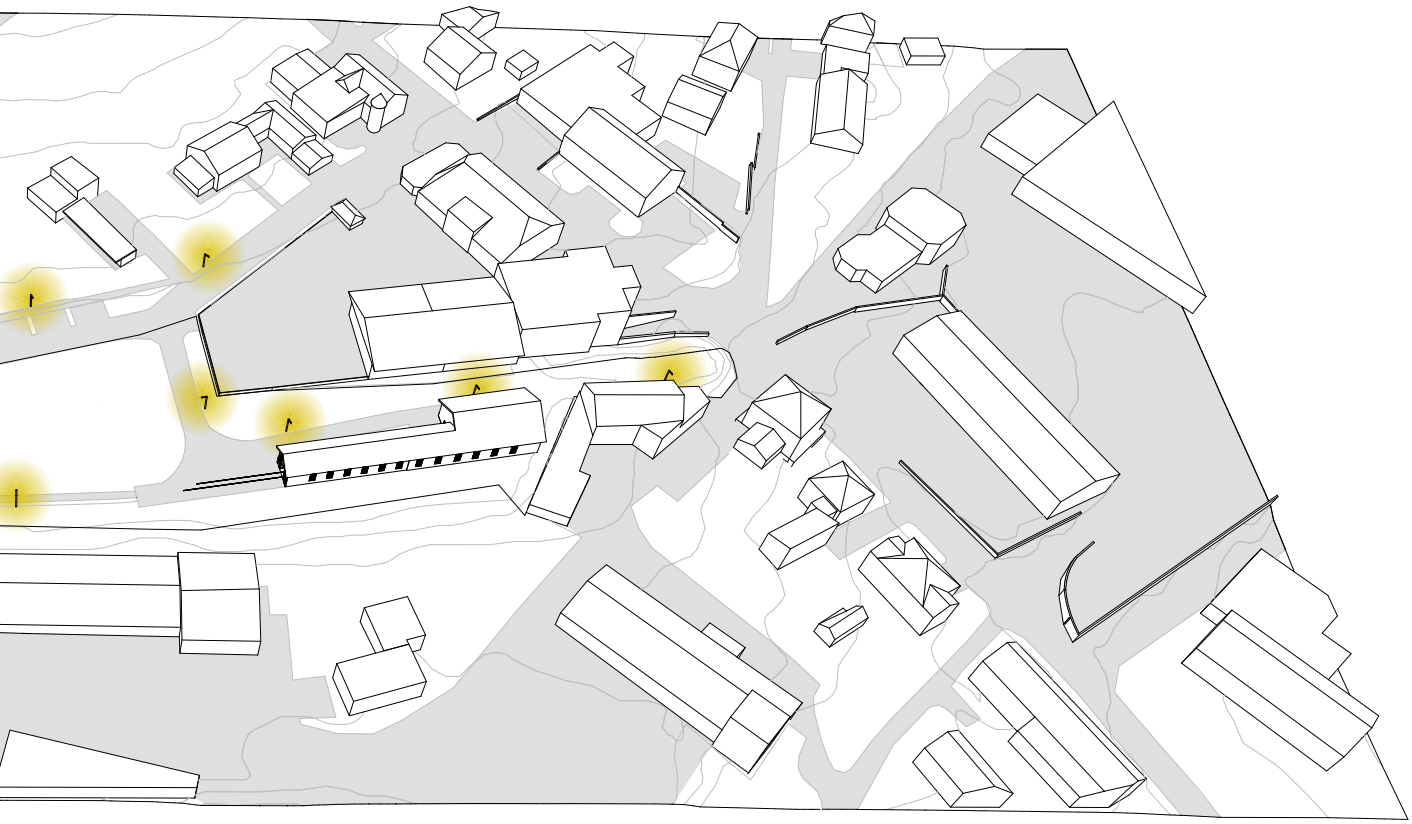
NEUE WEGFÜHRUNG




ZENTRUM
ZENTRUM
ZENTRUM
ZENTRUM
ZUFAHRT ZU
FREIBAD
SPORT
VERANSTALTUNG
ZUFAHRT ZU
5 HÄUSERN
ROTTENBACH

BELEUCHTUNGSKONZEPT



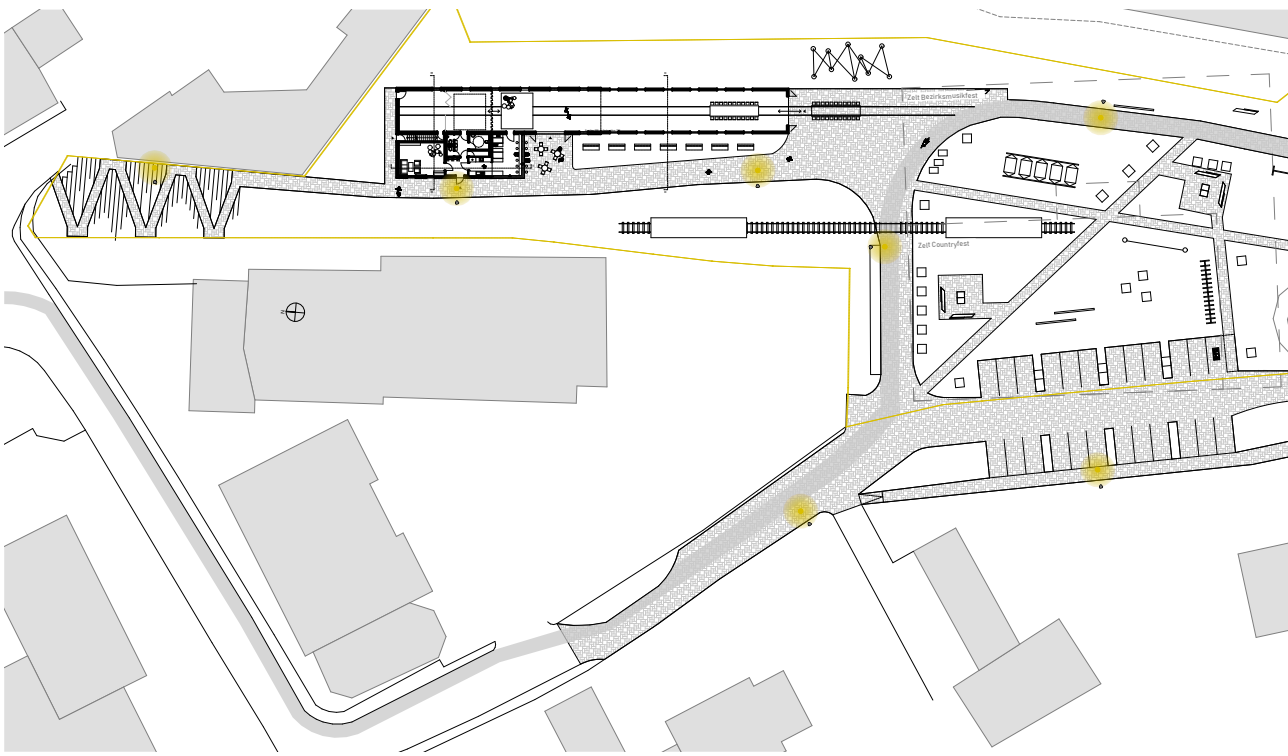


BELEUCHTUNGSKONZEPT

Die Straßenbeleuchtung entlang der Geh- und Fahrradwege besteht aus Solarlampen. Sie können unabhängig von einem Stromnetz aufgestellt werden und sind durch das im Boden verankerte Fundamentrohr leichter auf- und abbaubar. In diesem Rohr befindet sich die Batterie, die für die Speicherung der Energie notwendig ist.

Die Bushaltestelle wird von LED Schienen ausgeleuchtet und durch die Photovoltaikanlage auf dem Dach des Busterminals betrieben. Die Schienen laufen an je zwei Seiten entlang der Innenseite des Daches der Wartehäuschen auf der Plattform. Im geschlossenen Wartebereich befinden sich die Schienen an der sichtbaren Holzkonstruktion und an den Stirnseiten des Gebäudes.

Das gesamte Bahnhofsareal wird sobald es dunkelt hell ausgeleuchtet, um das Gelände zu jeder Tageszeit angenehm hell und einsichtig zu gestalten. Neben der guten Sichtbarkeit bringt eine ausreichende Beleuchtung das Gefühl von Sicherheit mit sich.



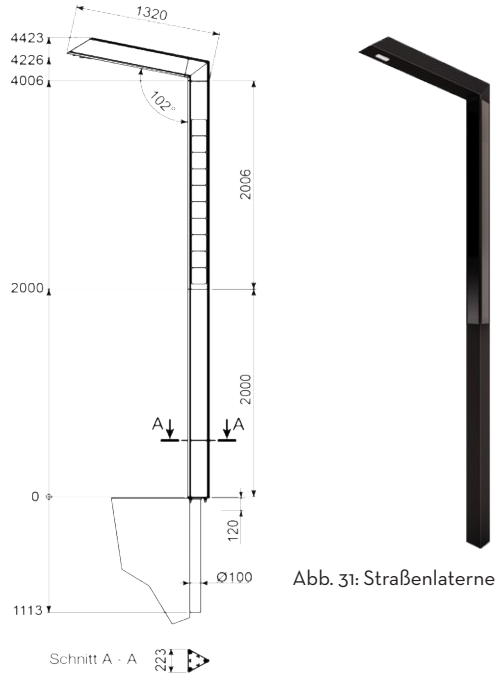
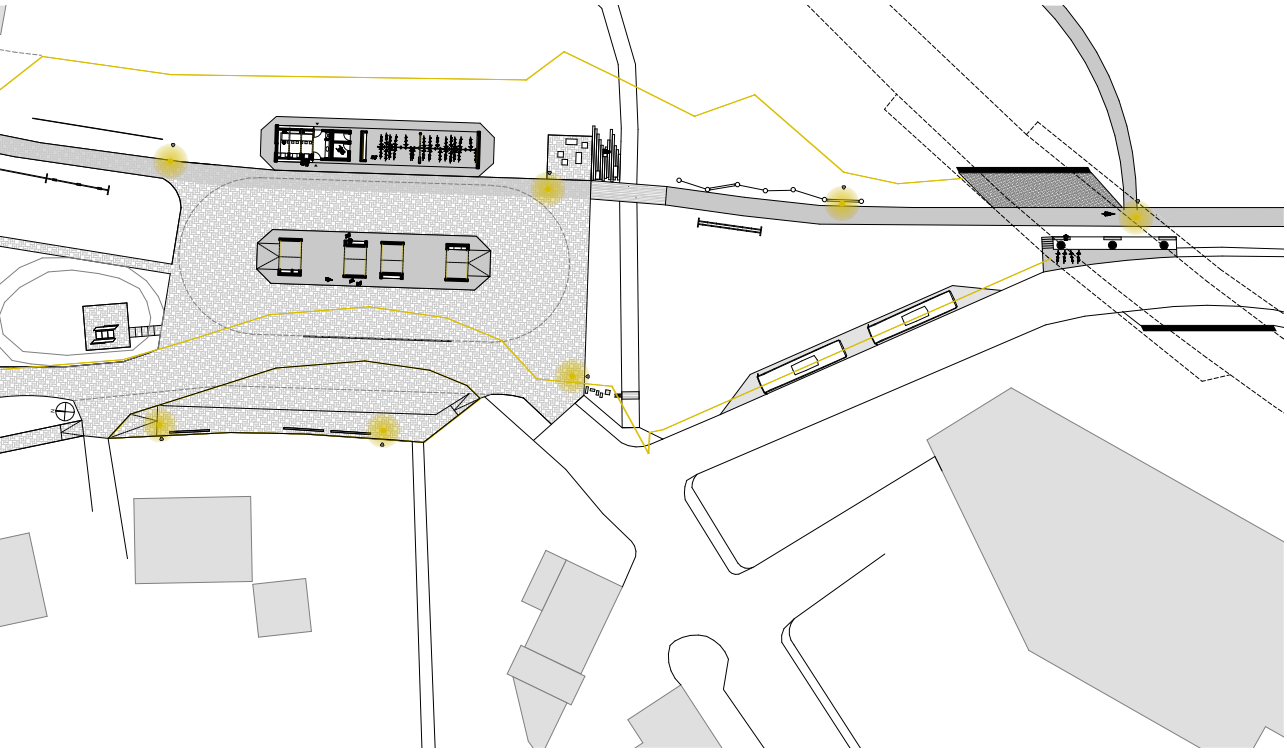


Abb. 31: Straßenlaterne



ENTWURFSGLIEDERUNG

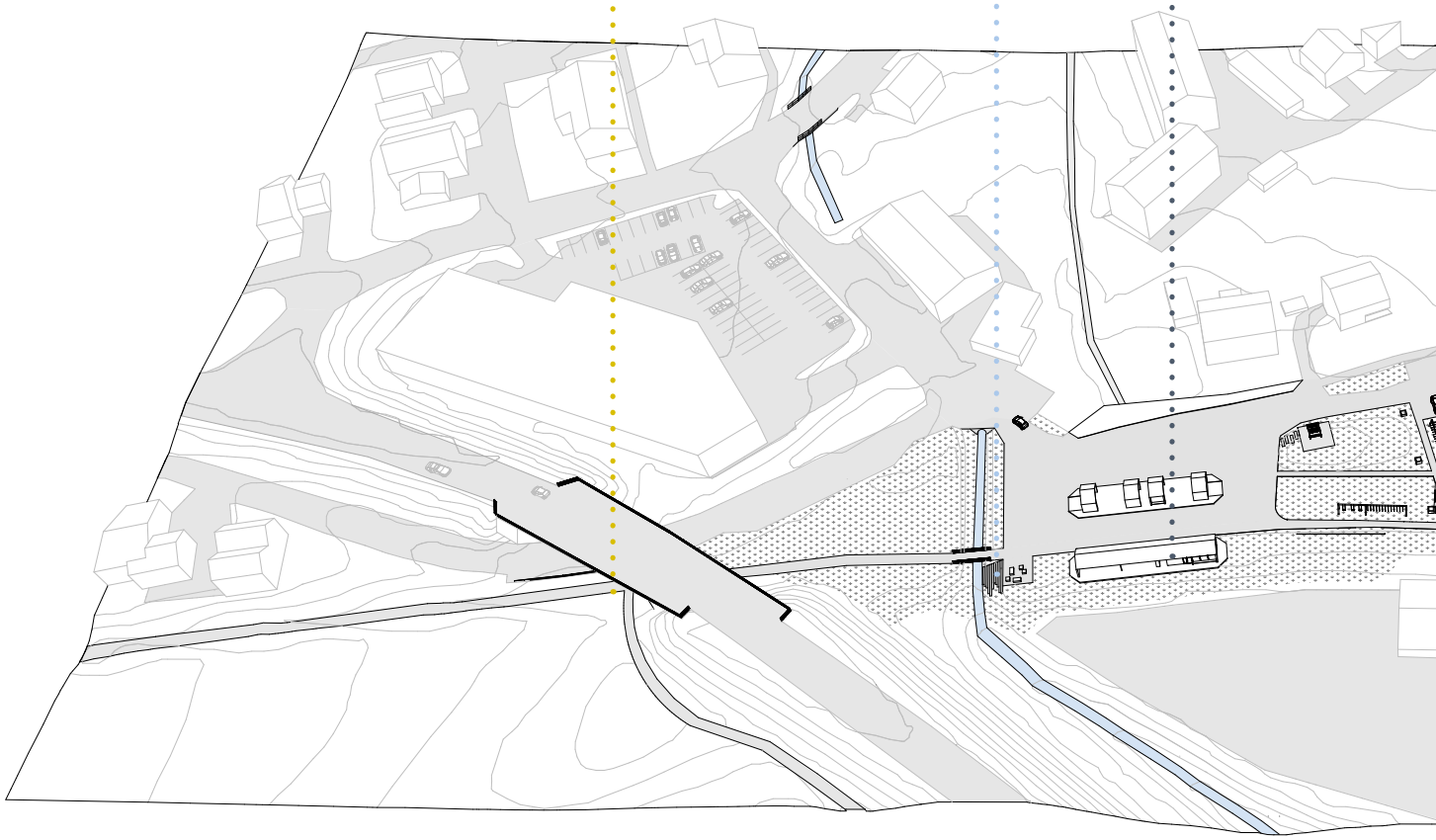
OFFENLEGUNG BACH

MOTORIKP ZELTPL

STADTTOR UND BOULDERPLATZ

NEUBAU BUSTERMINAL

GEST MÜ

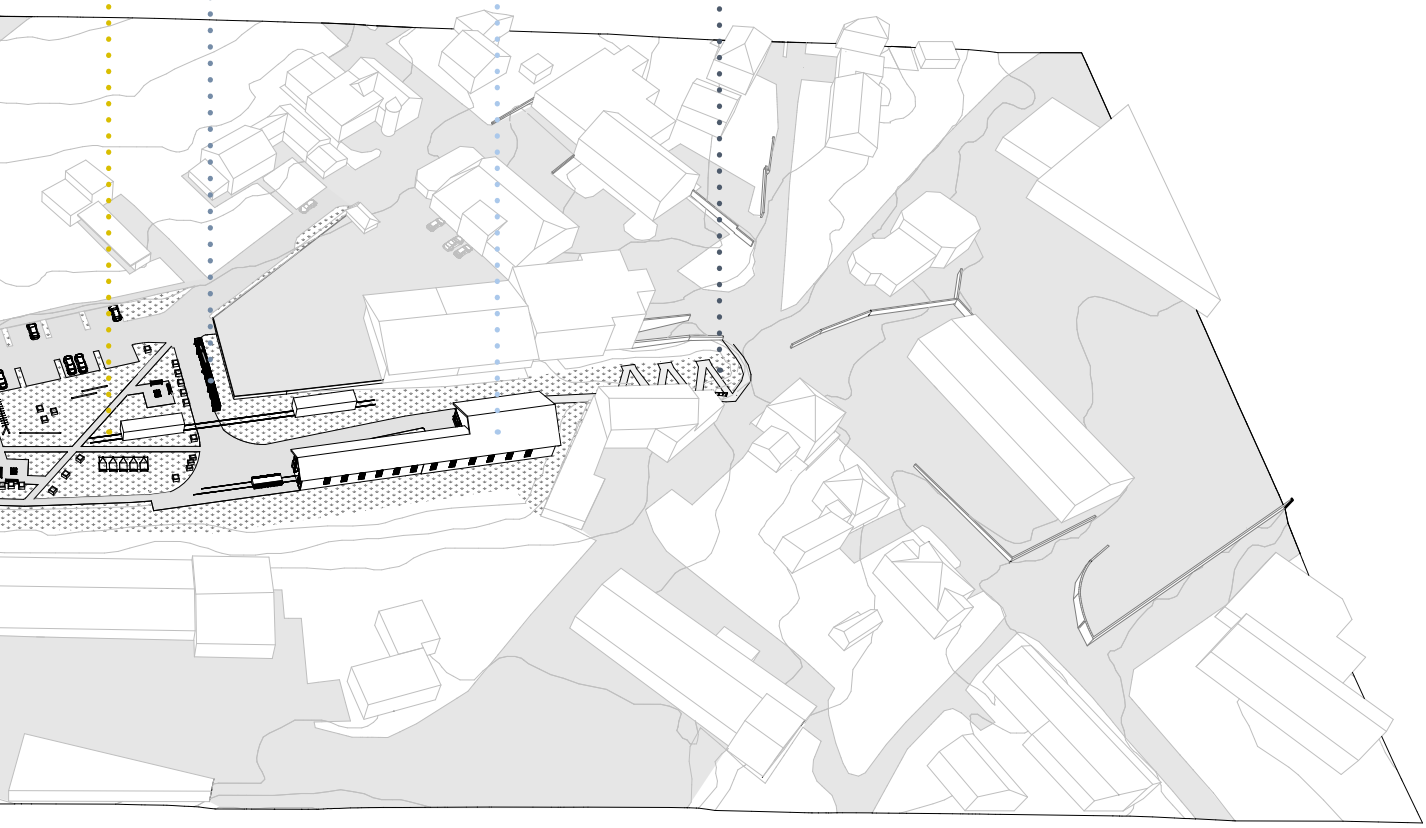


PARK
LATZ

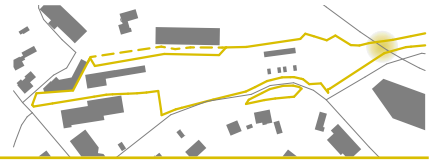
UMBAU
REMISE

TALTUNG
ÜLLPLATZ

GESTALTUNG
NORDAUFGANG



STADTTOR UND BOULDERPLATZ



Der Fahrradweg erreicht das Ortszentrum in Haag an einem Ende des Bahnhofsgrundstücks. Die Brücke der Überführung kann sozusagen als Willkommenstor für die Radfahrer dienen und soll dementsprechend einladend aussehen.

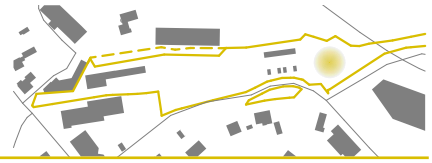
Der Ort ist ein Aufenthaltsplatz für Jugendliche und soll deshalb von ihnen gestaltet werden. Sitzmöglichkeiten und eine Boulderwand, zum Klettern und Austoben, werten den Treffpunkt auf und machen den Platz auch für andere Bewohner und Touristen attraktiv.







OFFENLEGUNG BACH

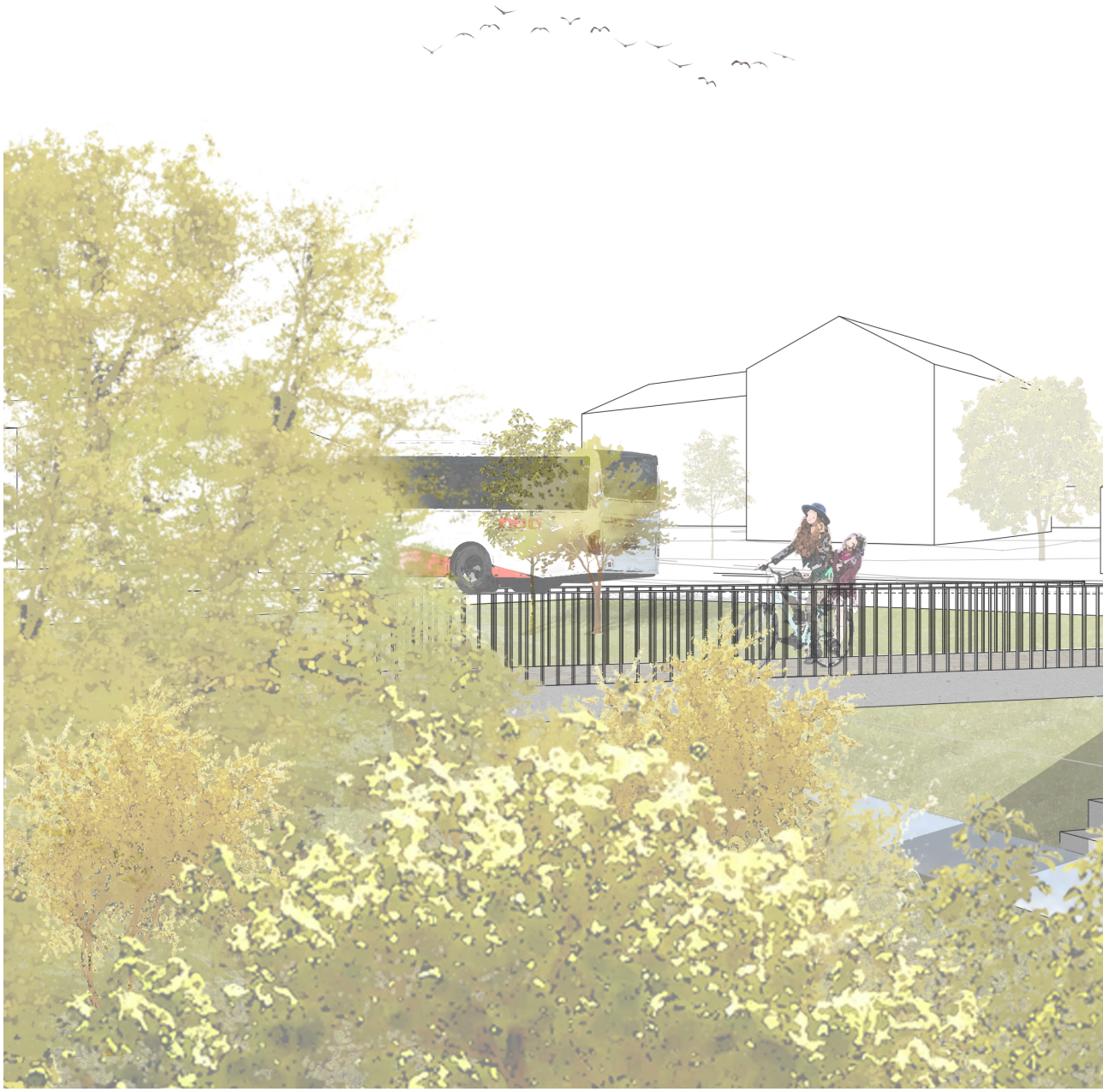


Wasser dient immer als Anziehungspunkt, vor allem an warmen Sommertagen und für Kinder. Der Rottenbach, der an dieser Stelle noch sehr wenig Wasser führt, fließt weiter bis zum nächsten Ort, der denselben Namen trägt (Rottenbach). Eine massive Überführung, wie sie damals für die Eisenbahn nötig war, wird nun nicht länger benötigt. Darum wird die massive Brücke durch eine leichte Holzbrücke ersetzt werden. Diese reicht für Fahrradfahrer und Fußgänger vollkommen aus.

Ein Platz und einige Stufen mit Sitzstufen werden zum kleinen Bach hinunterführen. Als Erweiterung des „Wegs der Sinne“ wird hier ein sinnliches Erlebnis mit Wasser eingebaut werden.

Ein paar Meter weiter gibt es durch eine Leiter und einen kleinen Steg ebenfalls die Möglichkeit, nahe ans Wasser heran zu kommen. Eine Informationstafel und Materialien laden zum Falten von Papierschiffen ein, die dann bis zum Stufenabgang verfolgt werden können.







NEUBAU BUSTERMINAL



Die Haltestation „Alter Bahnhof“ blieb auch nach Ende des Schienenverkehrs weiterhin die wichtigste Haltestelle in Haag. Fünf Buslinien des OÖVV (Oberösterreichischer Verkehrsverbund) halten hier und einige Privatunternehmen warten hier auf Schüler, die umsteigen.



Die Gemeinde Haag will die Mobilität auf dem Bahnhofsgrundstück belassen, es soll als Busterminal ausgebaut werden. Obwohl das Gelände ein Stück weit vom Marktplatz entfernt liegt, ist es aufgrund der ebenen Fläche und der Größe perfekt für das geplante Terminal geeignet.
Es soll eine Bushaltestelle für den OÖVV mit Halteplätzen für vier Busse und Parkplätze für zwei Busse errichtet werden. Für private Verkehrsunternehmen soll daneben eine Haltestelle für zwei große Busse entstehen, da das Gelände des OÖVV ausschließlich von diesem genutzt werden darf.

Das Busterminal dient als Umsteigepunkt. Hauptsächlich fahren Schüler, die in Ried im Innkreis eine Schule besuchen, mit Bussen des OÖVV bis Haag und steigen dort dann auf Busse von Privatunternehmen um, die sie in die jeweiligen Orte in der Umgebung bringen.

Nutzer der Busverbindungen sind auch Schüler, die in die Volksschule und Neue Mittelschule in Haag gehen. Die alten Haltestellen entlang der Ortsdurchfahrtsstraße, die bisher nur aus einem Schild am Gehsteig bestanden haben, werden abgebaut und ein neuer Weg bis zum Busterminal wird erschlossen.

Ziel meines Entwurfs ist die Inklusion des Busterminals in das gesamte Grundstück. Viele Bushaltestellen sind triste Orte: kalt, verunstaltet, finster und somit definitiv keine Orte, an denen man sich gerne aufhält. Das Busterminal Haag am Hausruck soll auch abseits der Hauptverkehrszeiten, also am Wochenende und in den Ferien, mit Leben gefüllt sein.

Der Fahrradweg führt direkt am Gebäude vorbei. Informationsmaterial für Touristen, E-Bike-Ladestationen und eine Fahrrad-Servicestelle mit Luftpumpe, Schraubenzieher und Schlauchautomat dienen als Infrastruktur für Radfahrer. Daneben befinden sich Schließfächer. Diese können von Privatpersonen als Stauraum für Wertgegenstände oder als Abholstation für Postzustellungen dienen.

Im Innenraum des Busgebäudes stehen ein Trinkbrunnen, ein Kaffeeautomat und ein öffentliches WC zur Verfügung. An der Außenseite des Gebäudes gibt es einen Informationsbildschirm, auf dem Aktuelles aus der Gemeinde und Informationen für Touristen angezeigt werden. Ein freies WLAN ist im Umkreis der Haltestelle nutzbar.

Im Außenwartebereich befinden sich, in kleine Überdachungen integriert, eine Freiluftbibliothek, Schaukeln und Sitzgelegenheiten.

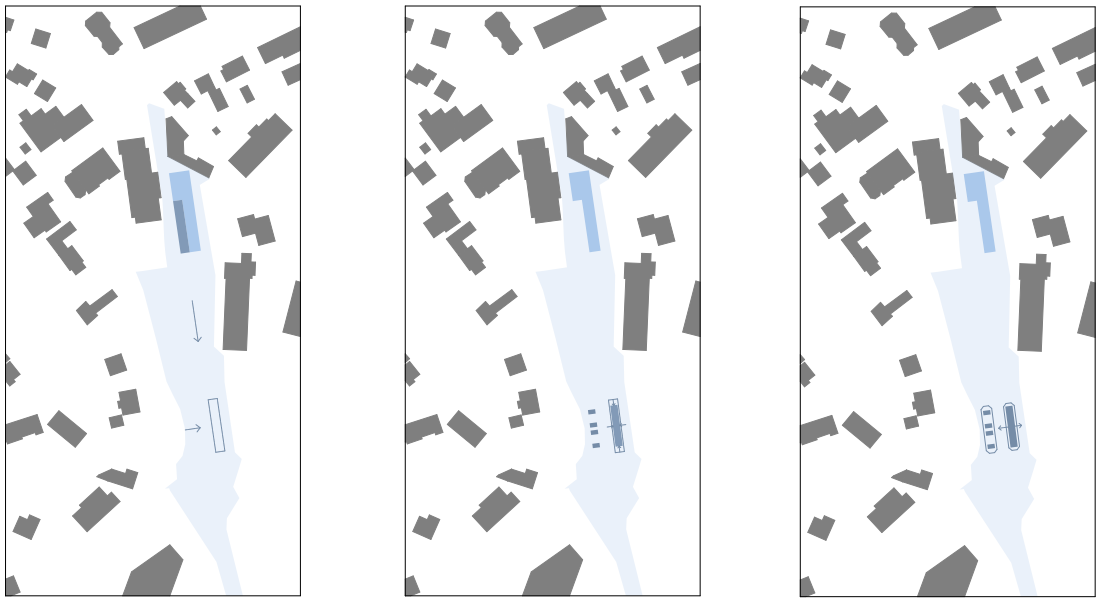
Das Gebäude entwickelt sich (so wie das Gebäude der ehemaligen Remise und das gesamte Grundstück) länglich von Norden nach Süden. Die Längsseite Richtung Westen öffnet sich zur Warteplattform und zur Straße hin mit einer großen, als Pfosten-Riegel-Fassade ausge-

führten, Fensterfront. Die Längsseite Richtung Osten ist ebenfalls komplett verglast und lässt die dahinter liegende Natur in das Gebäude dringen. Auch beim Fahrradstellplatz soll der Übergang zwischen bebauter Fläche und Natur spürbar sein.

Für die Außenfassade wird das alte Holz des Schuppens, der sich zuvor auf dem Grundstück befunden hat, wiederverwendet. Im Innenraum wird durch die Verwendung von neuem, hellen Holz eine gemütliche Atmosphäre geschaffen. Ein großer Tisch umgeben von einer Sitzbank und Hockern, sowie drei Sitznischen ebenfalls mit kleinen Sitzbänken und Tischen bieten einen witterungsgeschützten Wartebereich. In Anlehnung an die ehemalige Remise gibt es einen Dachvorstand. Dieser überdeckt die Sitzbank, die sich optisch vom Innenbereich in den Außenbereich zieht.

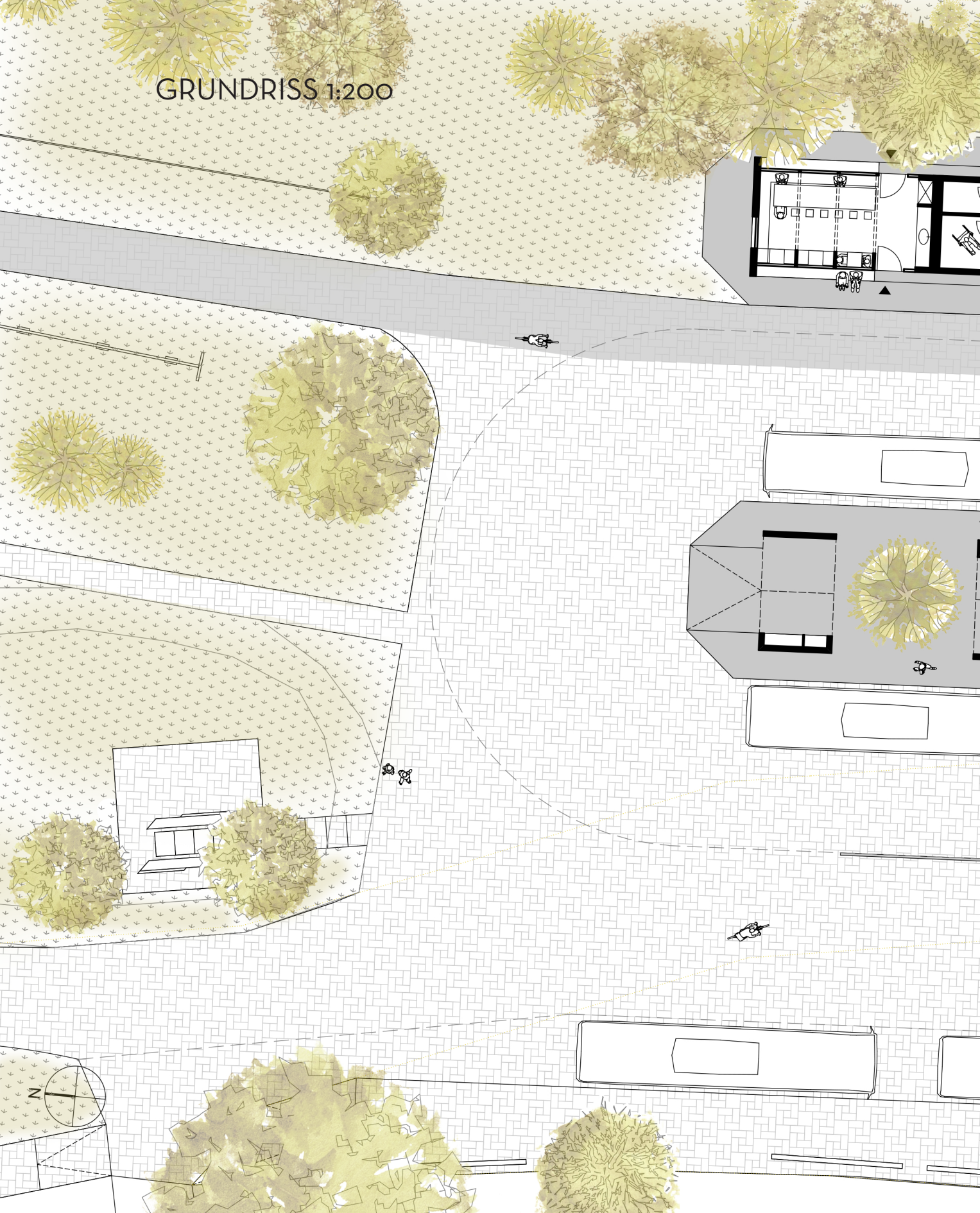
Das Dach der Bushaltestelle ist als Photovoltaikanlage ausgeführt, die den Strom für die Beleuchtung des Haltestellenbereichs erzeugt.

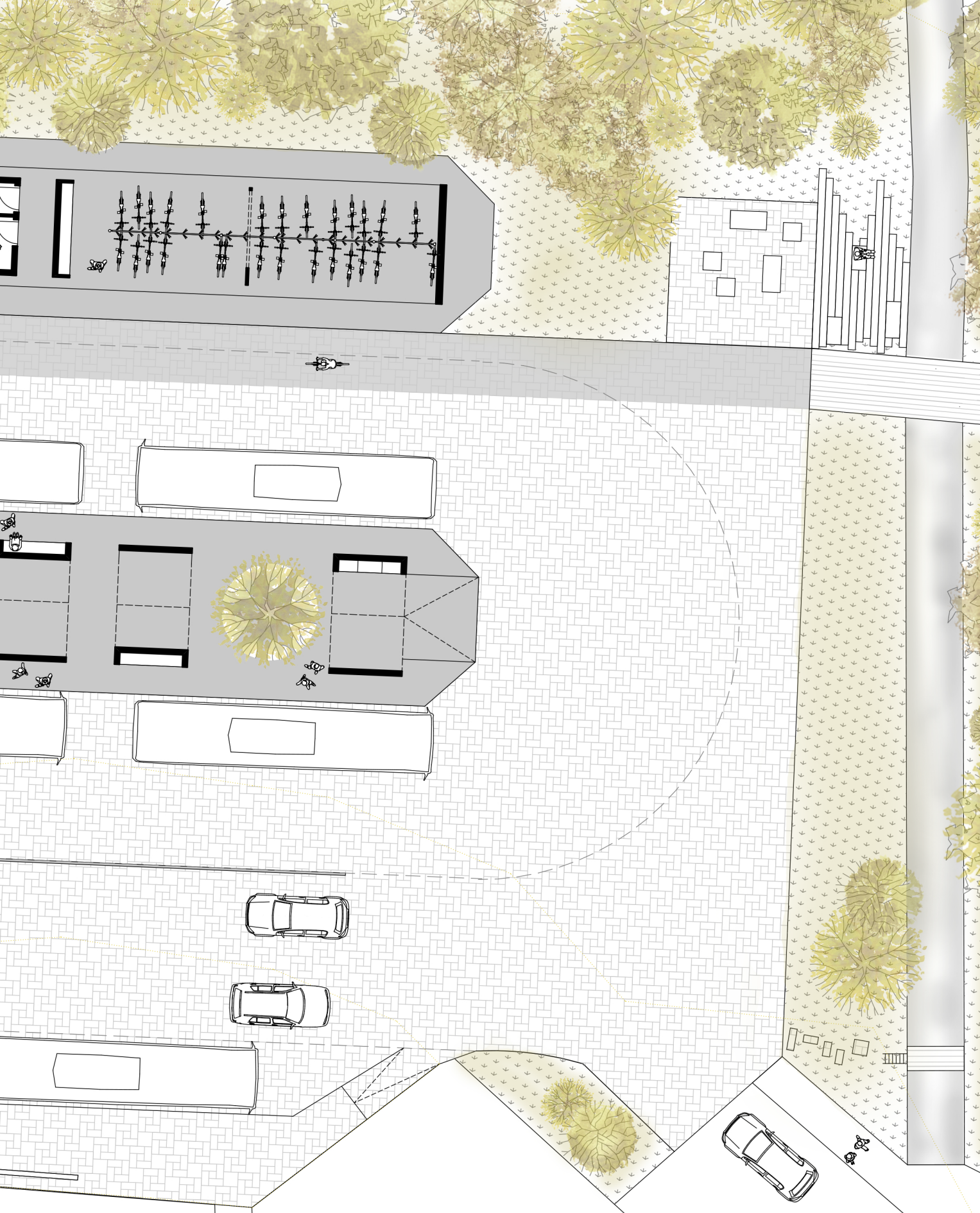
Der Wartebereich auf der Plattform wird von 4 Überdachungen vor Regen geschützt. Die Wandstärke einer Seite ist stärker ausgeführt und bietet Platz für Sitzgelegenheiten und die Freiluftbibliothek.

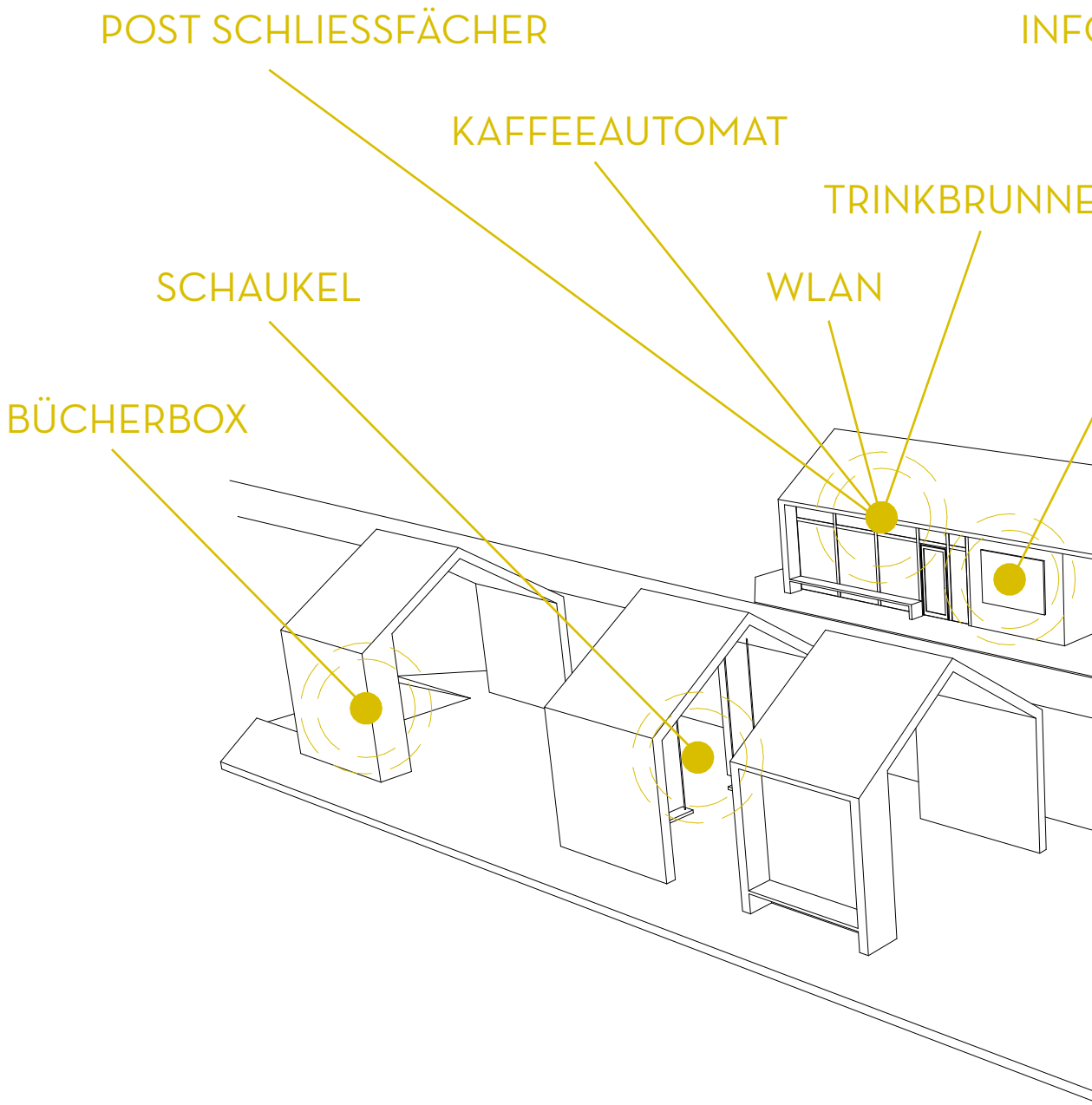


Entwurfsstudie Gebäudepositionierung

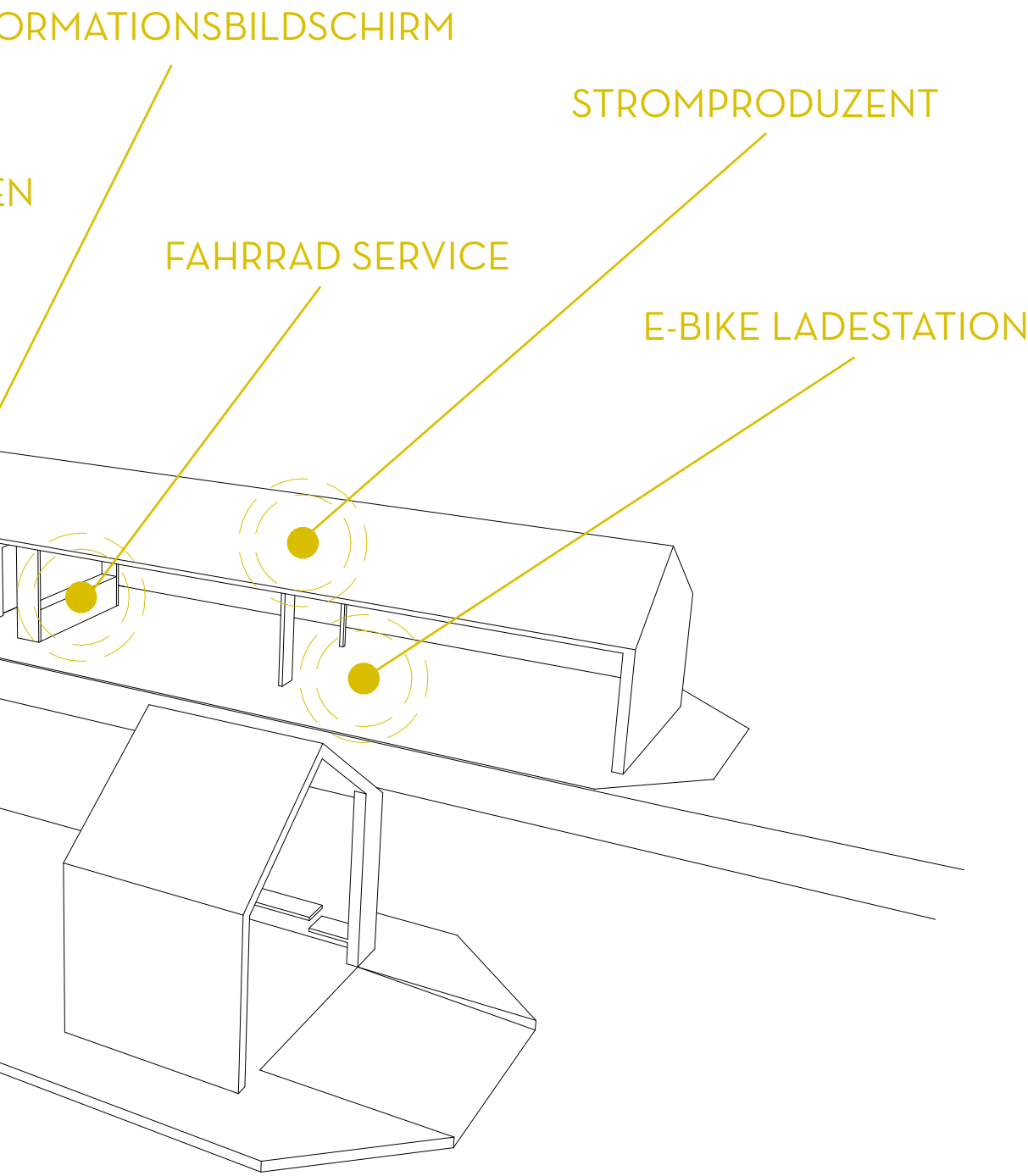
GRUNDRISS 1:200

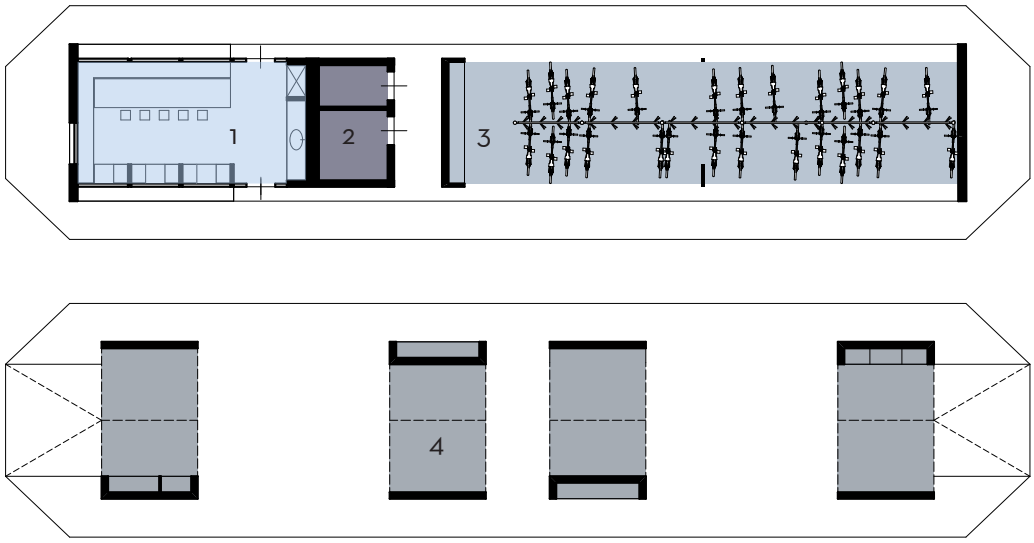






MOTORIKPARK RUND UM DAS BUSTERMINAL


ORMATIONSBILDSCHIRM
EN
STROMPRODUZENT
FAHRRAD SERVICE
E-BIKE LADESTATION

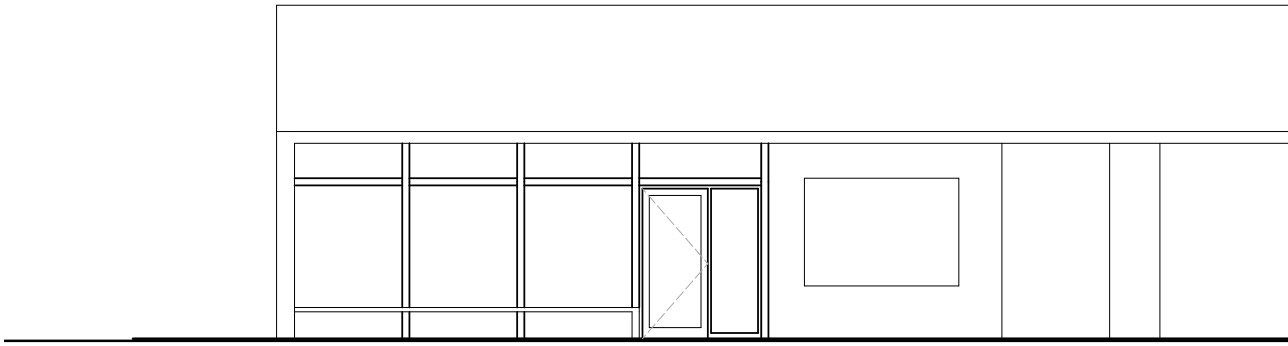

1
2
3
4

RAUMBESCHREIBUNG

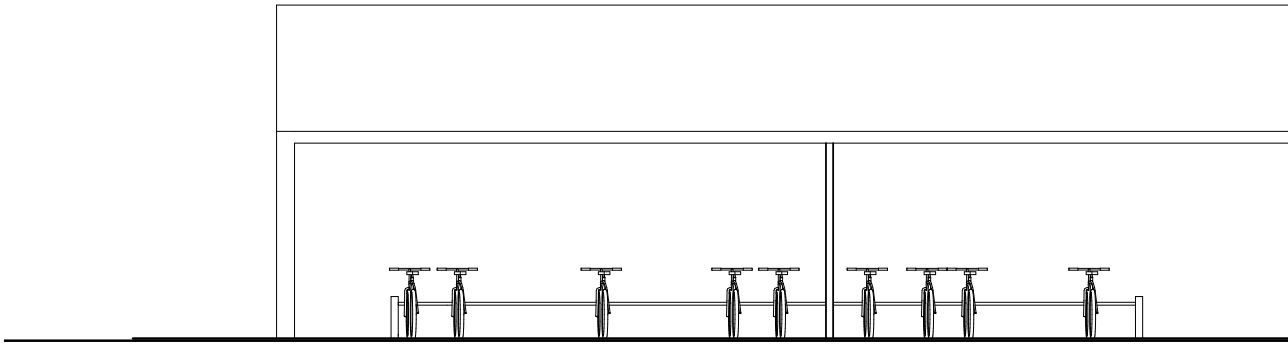
Durch die Gestaltung mit Holz wird im Innenraum eine gemütliche Atmosphäre geschaffen. In den abgetrennten Sitznischen mit kleiner Sitzbank auf zwei Seiten und einem Tisch in der Mitte haben die Nutzer eine gute Aussicht auf die Busplattform und sind gleichzeitig durch die großen formgebenden Rückenlehnen geschützt. Ein großer Tisch inmitten einer Sitzbank und Hockern bietet Platz für 15 Personen.
Das Gebäude soll immer zugänglich sein. Durch das Mitbringen von Polstern, kann man es sich zum Beispiel richtig gemütlich machen, während die Kinder draußen im Motorikpark herumturnen. Ein Trinkbrunnen steht den Nutzern des Gebäudes zur Verfügung, zudem gibt es einen Kaffeeautomaten mit Münzeinwurf. Zu den frei zugänglichen Einrichtungen zählen noch die WC-Anlage und die Servicestation mit Werkzeugen, Luftpumpe und Schlauchautomat für Radfahrer und eine Paketabholstation, die mit einem Code funktioniert. Am Infoboard an der Außenwand werden Gemeindeinformationen und Informationen für Touristen geteilt. Ein Teil des Gebäudes wird als Überdachung für Fahrradparkplätze ausgebildet.

RAUMPROGRAMM

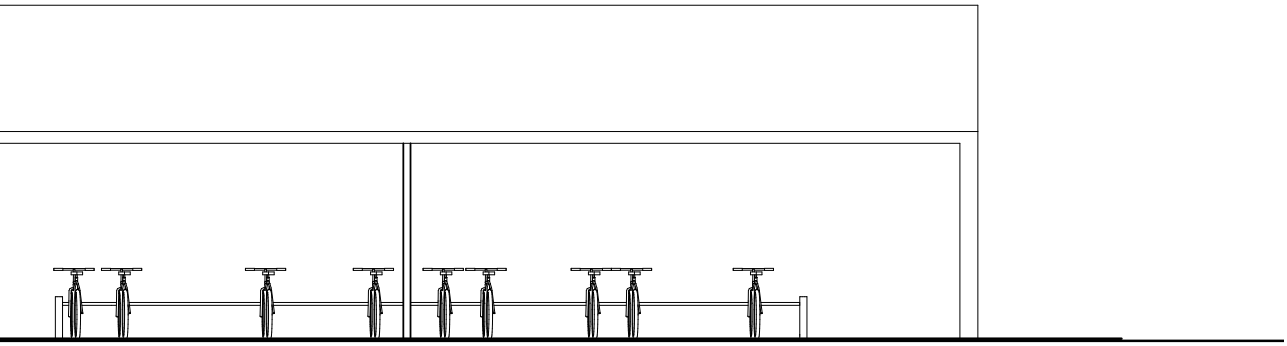
1	WARTEBEREICH INNEN Sitzgelegenheiten innen Trinkwasserbrunnen Kaffeeautomat	27 m²
2	WC ANLAGE Barrierefreies Unisex-WC Unisex-WC	7,5 m²
3	SERVICESTATION Fahrradreparatur Paketdienst Informationsbildschirm Sitzgelegenheiten aussen	
4	WARTEBEREICH AUSSEN Sitzgelegenheiten Bücherbox Schaukel	

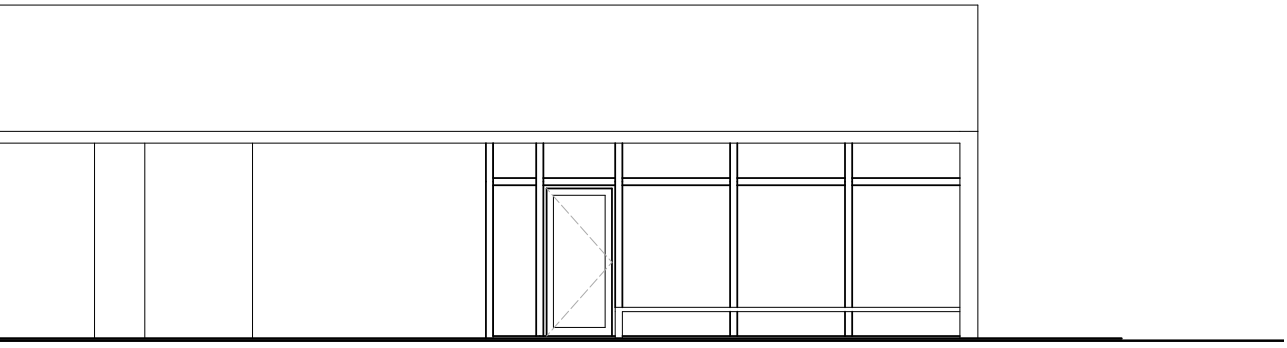


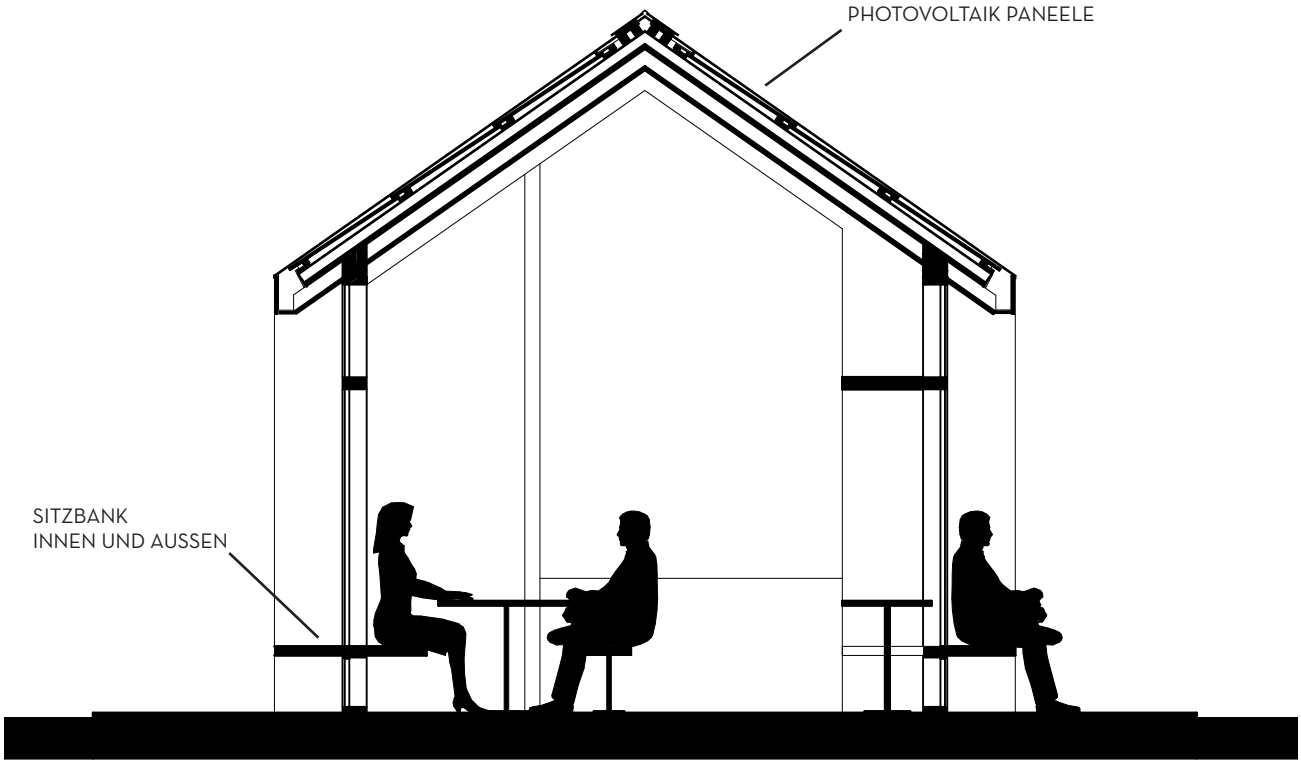
ANSICHT WESTEN 1:100



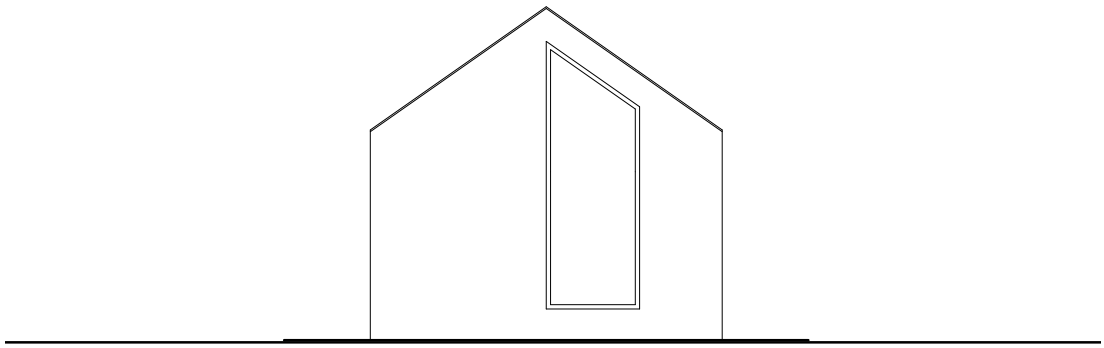
ANSICHT OSTEN 1:100



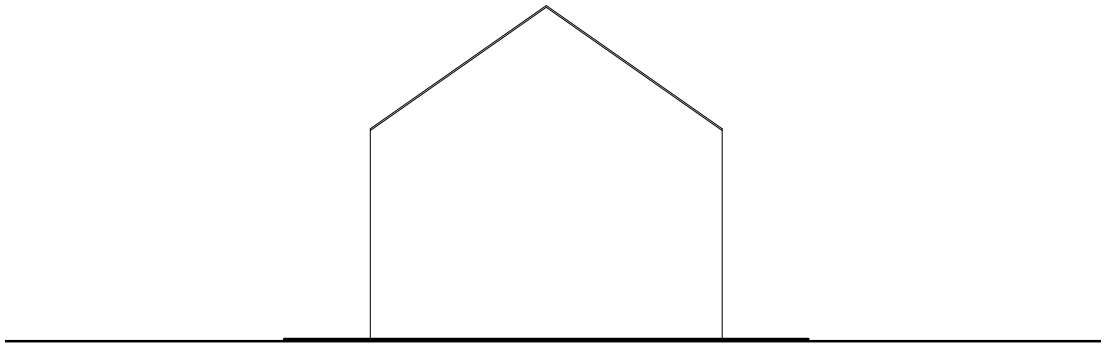




SCHNITT 1:50



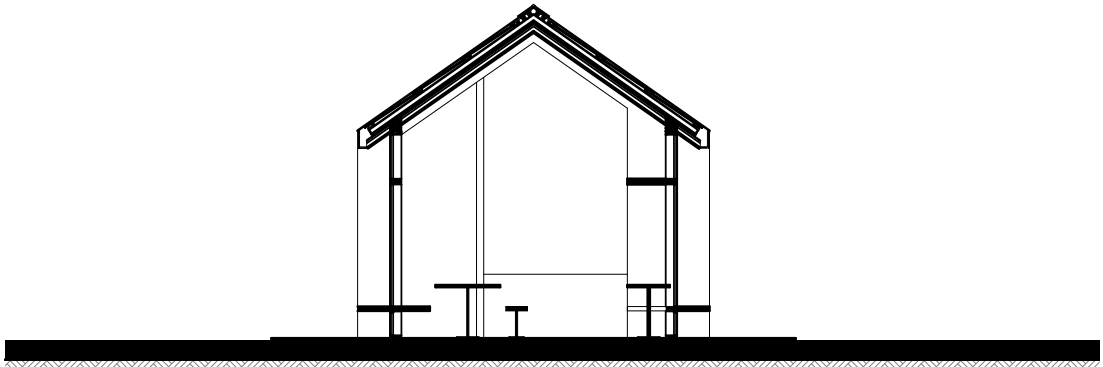
ANSICHT NORDEN 1:100



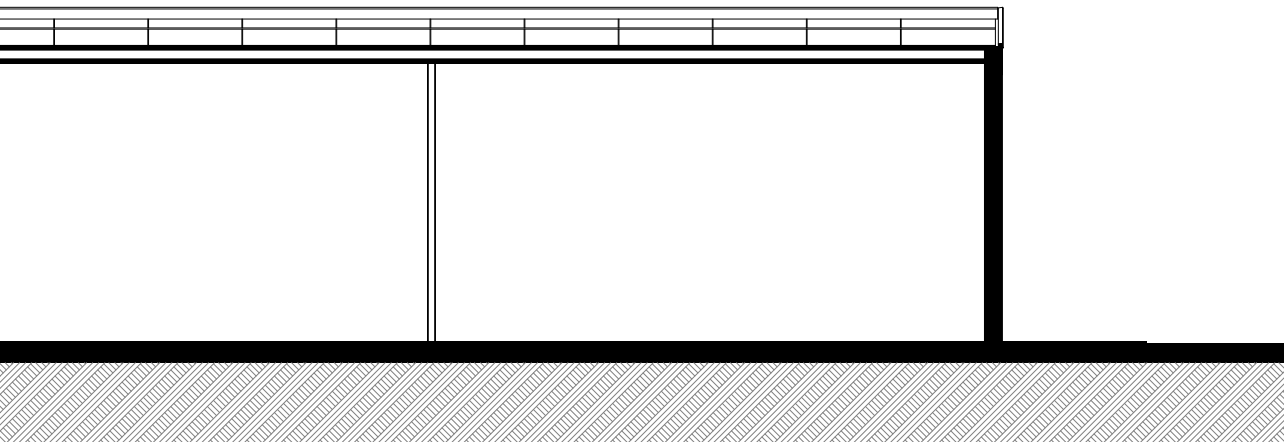
ANSICHT SÜDEN 1:100



LÄNGSSCHNITT 1:100



QUERSCHNITT 1:100















MOTORIKPARK UND ZELTPLATZ



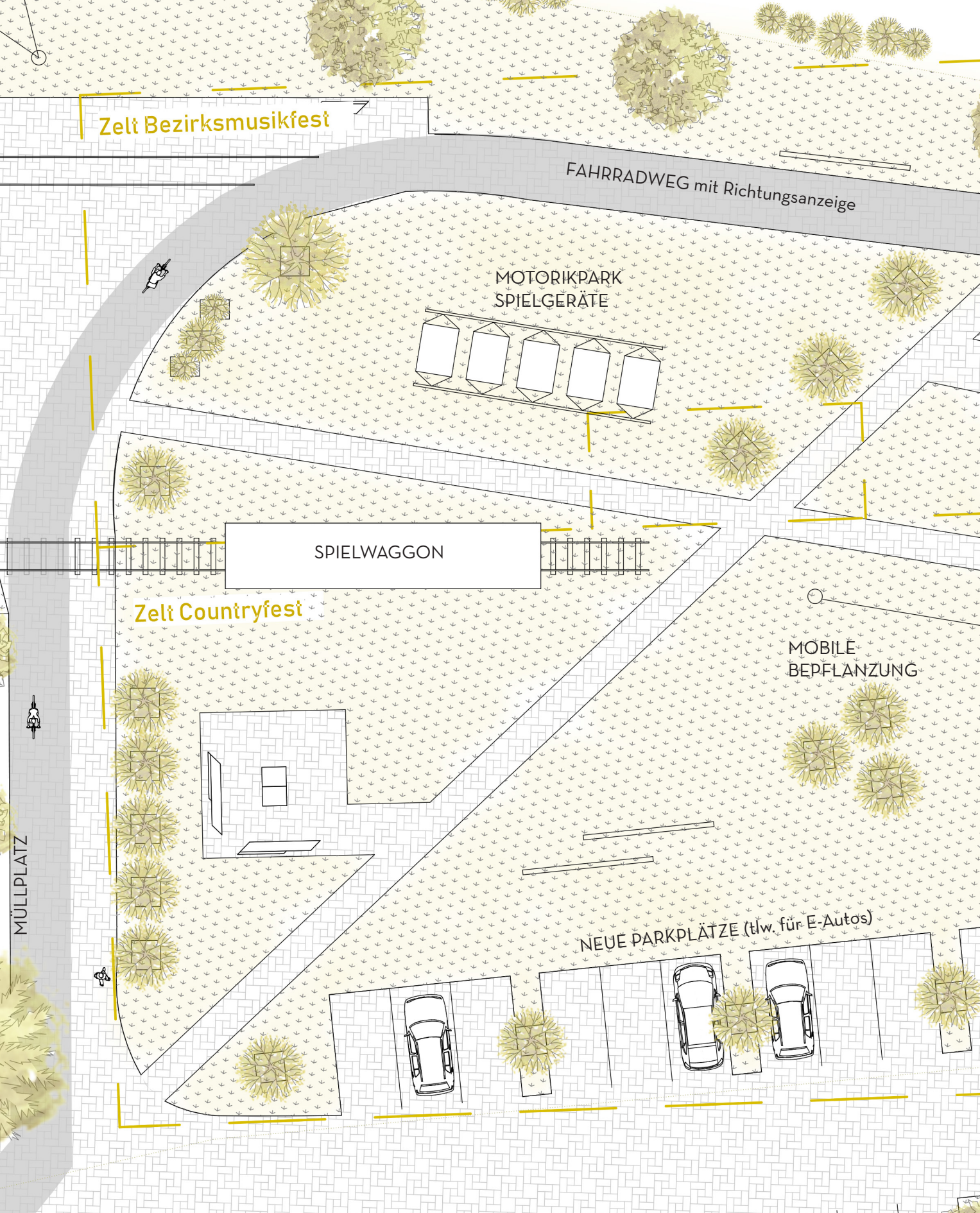
Auf dem gesamten Gelände werden Elemente eines Motorikparks, hauptsächlich Geschicklichkeits- und Gleichgewichtsübungen, errichtet.
Der Motorikpark dient als Erweiterung zum „Weg der Sinne“, der einen Attraktionspunkt am Erlebnisberg Luisenhöhe darstellt.

Der Motorikpark soll sowohl für Bewohner Haags bei Spaziergängen, als auch für Touristen, die mit dem Fahrrad Haag erreichen, ein Anreiz sein, auf dem Grundstück zu verweilen. Außerdem dient er Schülern, die auf den Bus warten, als Ausgleich zum ständigen Sitzen in der Schule und im Bus. Hier können sie sich bewegen und nebenbei spielerisch das Gleichgewicht und die Motorik trainieren.

Hauptsächlich für Kinder werden zwei alte Zugwaggons am Grundstück bleiben. Sie stehen auf Schienen und lassen sich bei Veranstaltungen verschieben, um Platz für ein großes Zelt zu machen. Ein Waggon mit Fahrkabine wird als Spielwaggon renoviert. Mit Hilfe ihrer Vorstellungskraft können Kinder Lokführer, Schaffner oder Passagier sein und Abenteuer der Zuggeschichte wieder aufleben lassen. Ein im Waggon befestigtes Buch enthält Zuggeschichten vom Entstehen der Eisenbahn bis heute. Im zweiten Waggon befindet sich geschützt eine kleine Modelleisenbahn, die auf der Grundlage der Strecke der „Haager Lies“ aufgebaut wird.

Die Hälfte der Geräte und Pflanzen (in Trögen) sind mit Staplern bewegbar. Das Areal wird bei Festen frei geräumt, sodass ein großes Zelt am Gelände aufgebaut werden kann.



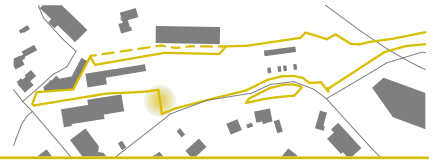

Zelt Bezirksmusikfest
FAHRRADWEG mit Richtungsanzeige
MOTORIKPARK
SPIELGERÄTE
SPIELWAGGON
Zelt Countryfest
MOBILE
BEPFLANZUNG
NEUE PARKPLÄTZE (tlw. für E-Autos)
MÜLLPLATZ


ERDHÜGEL
SITZGELEGEN-
HEITEN




ZELT
BEZIRKSMUSIKFEST

GESTALTUNG MÜLLPLATZ



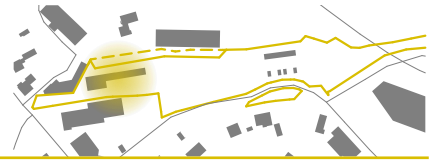
Auf dem Grundstück des Kronbergerteichs, auf dem bisher der Müllsammelplatz der Gemeinde Haag war, wurde ein Naherholungsgebiet geplant. Müll hatte bei diesem Entwurf keinen Platz mehr, darum wurde beschlossen ihn auf das Bahnhofsareal zu geben. Der Müllplatz soll zentral liegen, gut mit dem Auto erreichbar und möglichst einsichtig sein, damit niemand verleitet wird, den Ort unordentlich zu hinterlassen.







UMBAU REMISE



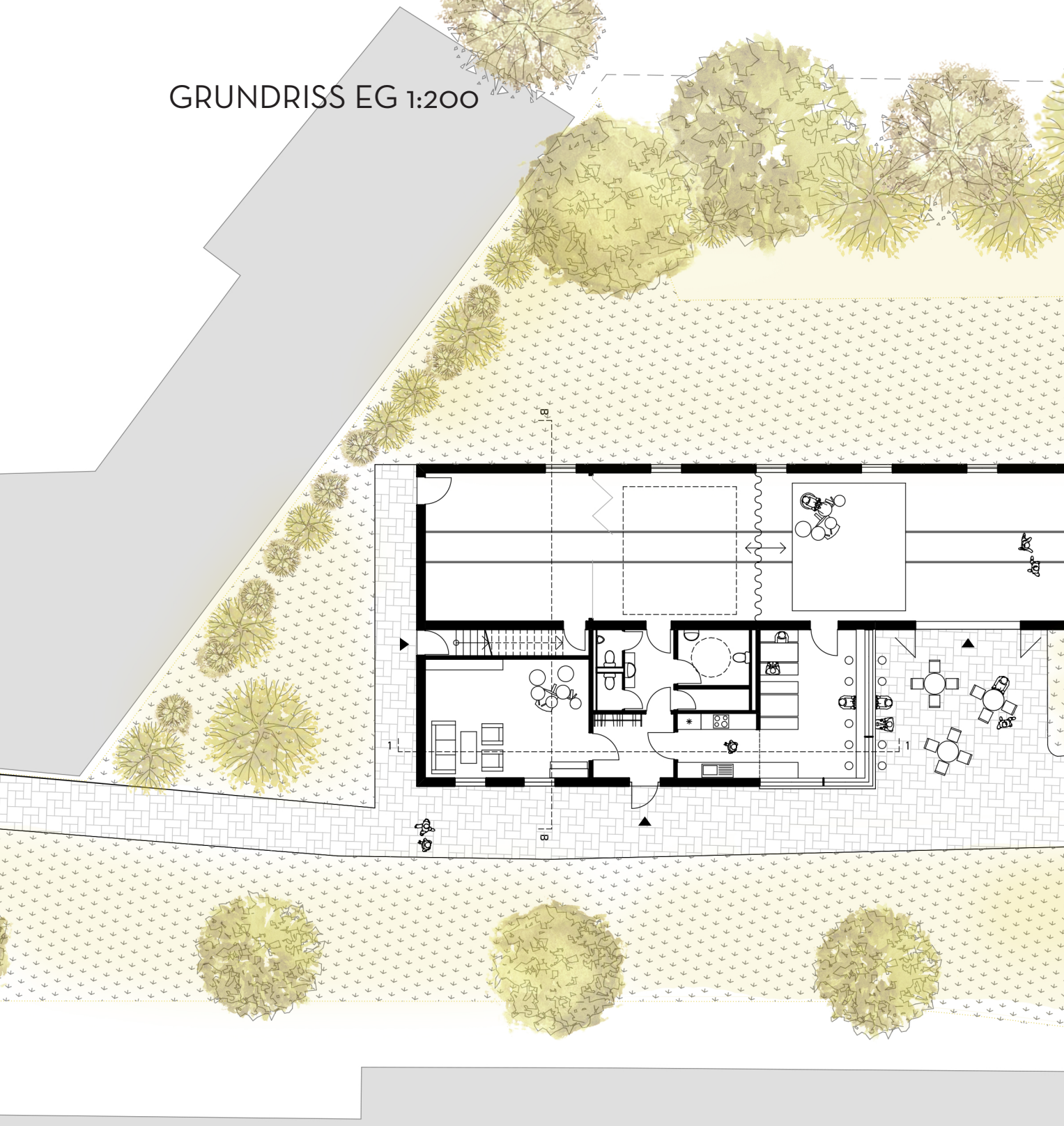
Die Remise ist das einzige Gebäude, das aus den Zeiten des Schienenverkehrs erhalten geblieben ist. Im Jahr 1991 wurde das desolate Bahnhofsgebäude abgerissen und die Remise um einen Neubau erweitert. Der längliche Teil des Gebäudes wurde im neuen Gebäude weitergeführt und beinhaltet eine Montagegrube und durchlaufende Schienen. Der vordere Bereich des Zubaus beherbergte die Fahrdienstleitung.

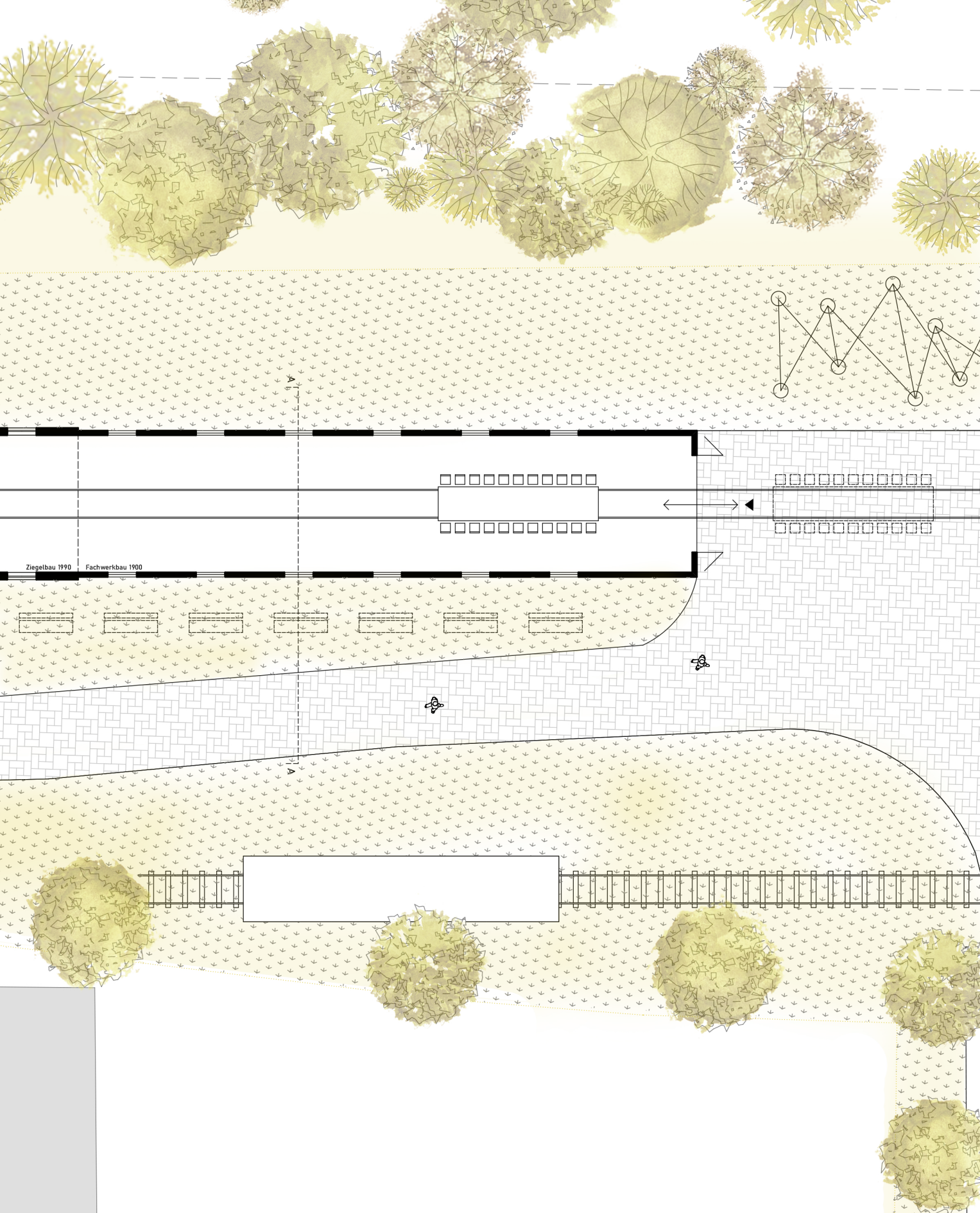
Die Gemeinde Haag hat bereits eine gute Infrastruktur und momentan keinen Bedarf an neuen Gebäuden. Die Remise soll trotzdem genutzt werden und nicht als Lager für Rollsplit (momentane Nutzung) auf den Verfall warten.

Abgesehen von einem Jugendraum gibt es für die Remise noch keine fixierte Nutzung, wodurch sie multifunktional gestaltet wird. Das Gebäude kann für Künstler als Atelier, Ausstellungsraum und Veranstaltungsort für Vernissagen dienen. Als kleines Veranstaltungsgebäude können hier Geburtstagsfeiern, Hochzeiten und (falls die Akustik in Ordnung ist) auch kleine Konzerte stattfinden. Im Gespräch ist momentan ein Bauernmarkt, der einmal pro Woche oder einmal in zwei Wochen stattfinden könnte.

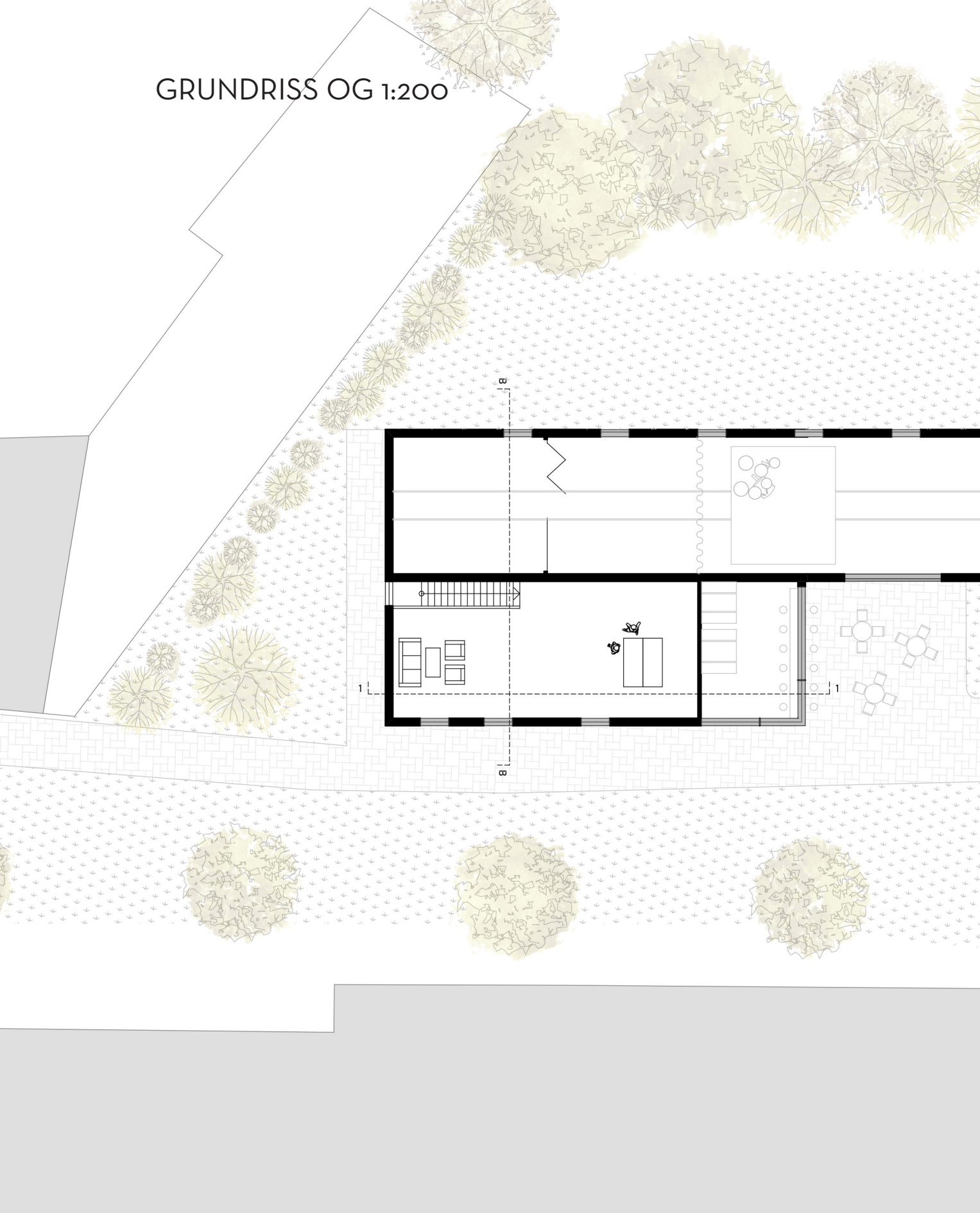


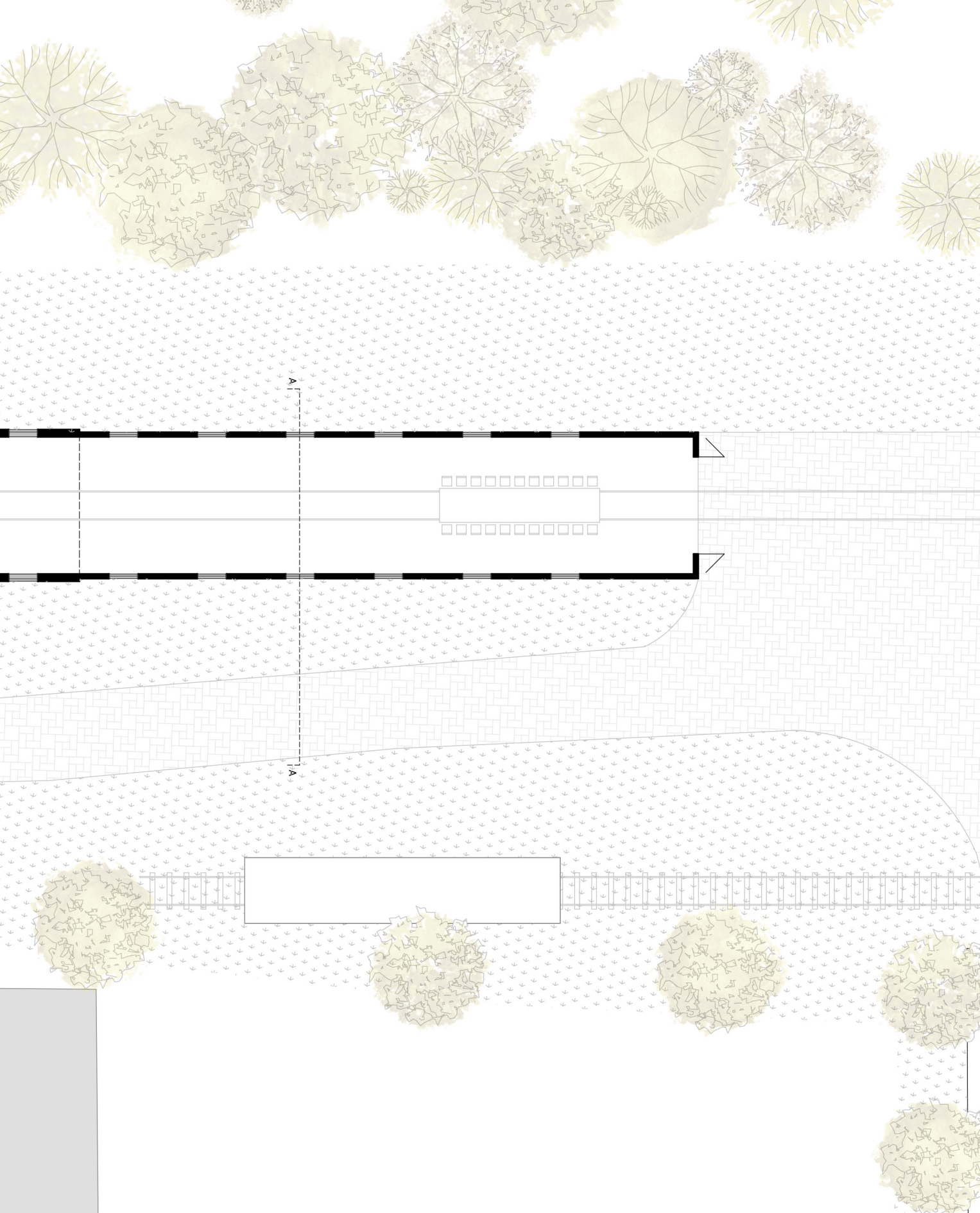
GRUNDRISS EG 1:200




Ziegelbau 1990
Fachwerkbau 1900

GRUNDRISS OG 1:200




A
A

RAUMBESCHREIBUNG

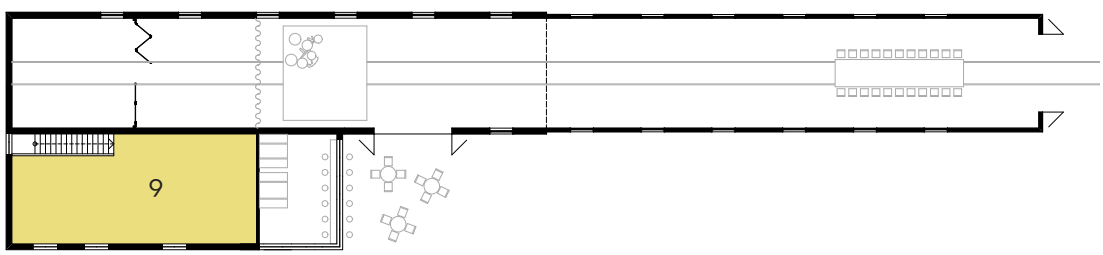
Die Multifunktionshalle ist perfekt geeignet für Veranstaltungen. Gemeinsam mit der Küche (Café), dem Lagerraum und den WC-Anlagen bildet sie eine Infrastruktur für kleine Feste. Für große Feste dienen die Räume als Basis und müssen dann noch durch ein Zelt erweitert werden.

Die Schienen bleiben in der Halle und im asphaltierten Vorbereich vor der Halle bestehen. Ein auf Rollen gelagerter Tisch für 22 Personen und eine Bühne, ebenfalls auf Rollen, können auf den Gleisen verschoben werden. Durch das Verschieben des Tisches in den Vorbereich draußen, können Veranstaltungen ins Freie erweitert werden. Tisch und Bühne finden im erweiterten (durch einen Vorhang abgetrennten) Lagerraum Platz, wenn der Saal leer stehen soll.

Die Küche kann gleichzeitig als kleines Café genutzt werden. Eine mögliche Nutzung des Gebäudes ist die Veranstaltung eines Bauernmarktes. Hierfür können im Innen- und Außenbereich Marktstände oder auch nur Biertische aufgestellt werden. Die Küche öffnet sich zur Gänze Richtung Süden und somit kann vor der Küche ein Außensitzbereich für Besucher entstehen.

In Haag gibt es viele Vereine. Da allerdings nicht alle Jugendlichen einem Verein angehören, soll hier ein Jugendraum entstehen. Er soll von den Jugendlichen selber gestaltet werden und gut gegen Schall abgedichtet werden, damit hier auch Bandproben stattfinden können.

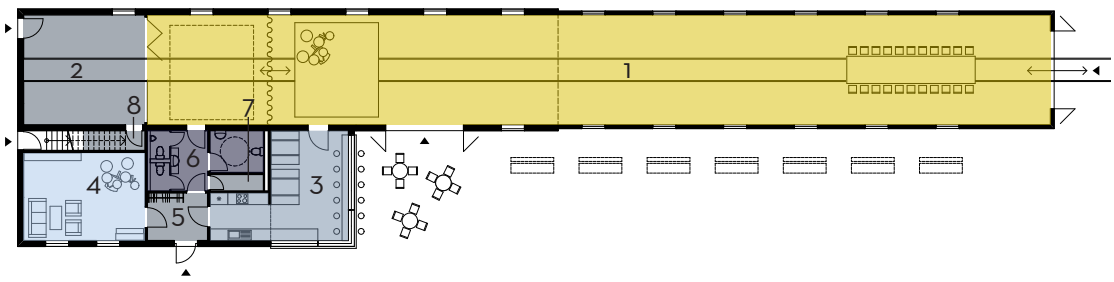
WC-Anlagen und Technikraum vervollständigen das Raumprogramm.



OBERGESCHOSS

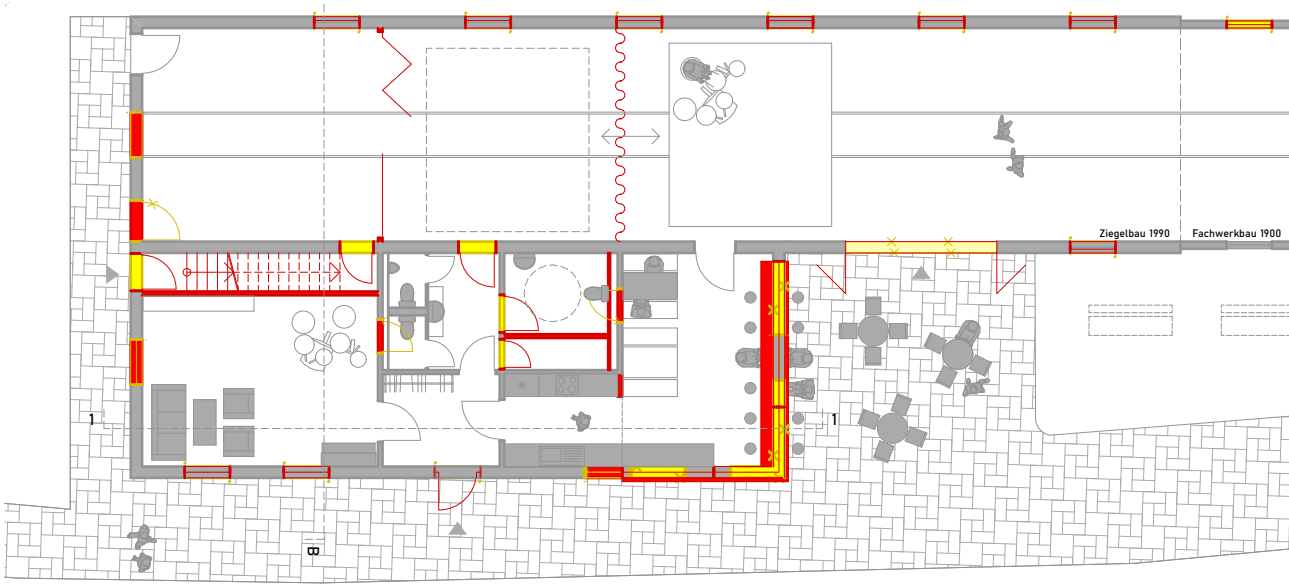
RAUMPROGRAMM

1	MULTIFUNKTIONSHALLE Tisch auf Schienen Bühne auf Schienen Vorhang	262 m²
2	LAGER (ERWEITERUNG HALLE) Stauraum Tisch und Bühne	35 m²
3	KÜCHE/CAFÉ Infrastruktur für kleine Feste	30 m²
4	JUGENDRAUM Musikprobe Sitzgelegenheiten	35 m²
5	VORRAUM	7,6 m²
6	WC ANLAGEN Unisex-WC Unisex-WC barrierefrei	14,3 m²
7	ABSTELLRAUM	2,3 m²
8	TECHNIK	3,2 m²
9	ATELIER	65 m²
	NETTOFLÄCHE GESAMT	454,4 m²

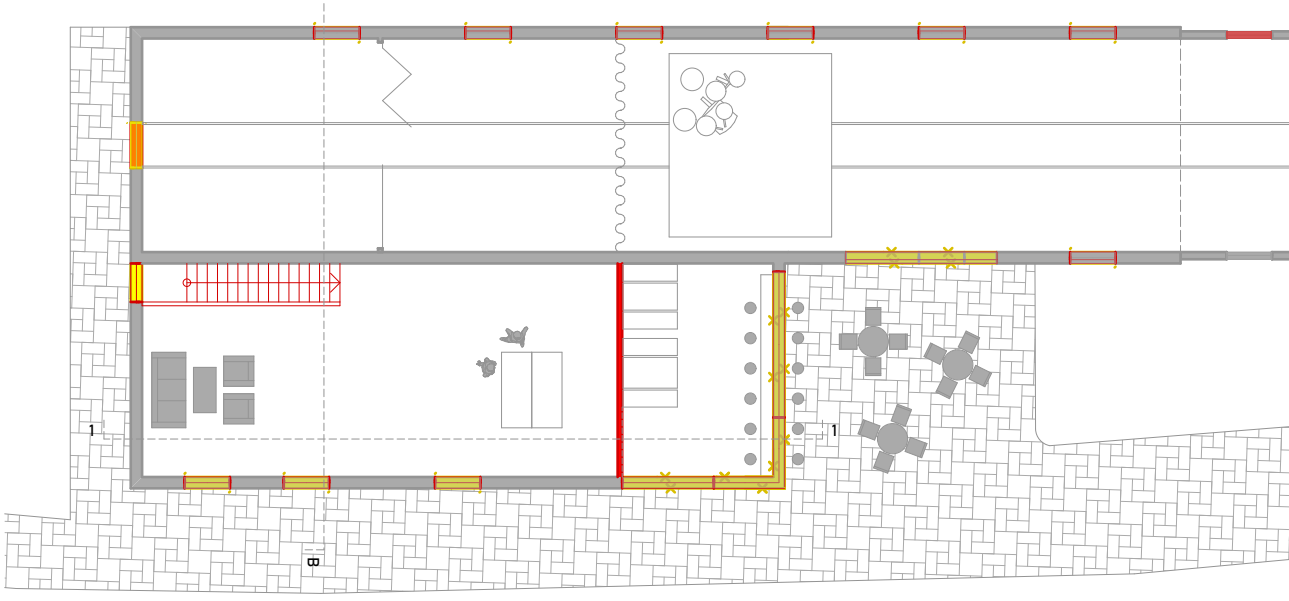


ERDGESCHOSS

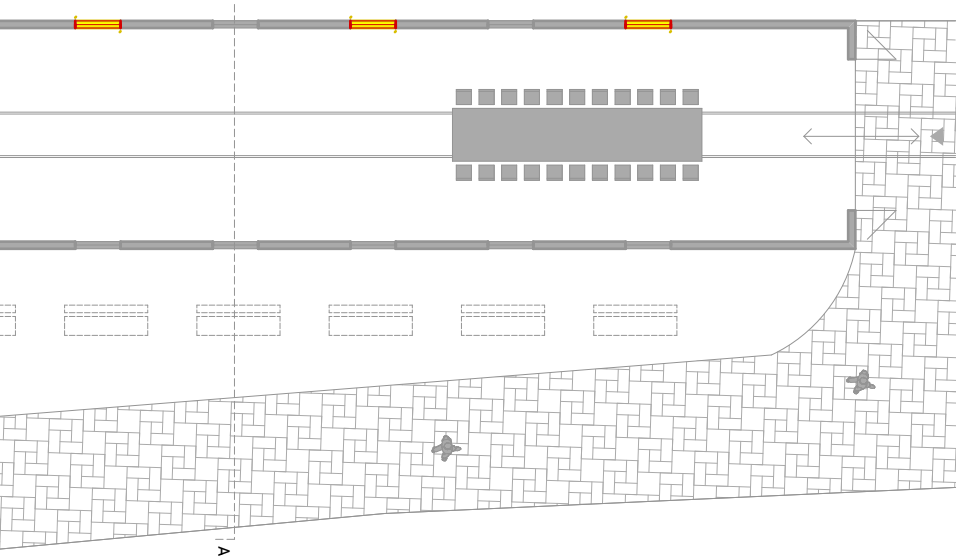
UMBAUMASSNAHMEN 1:200



ERDGESCHOSS

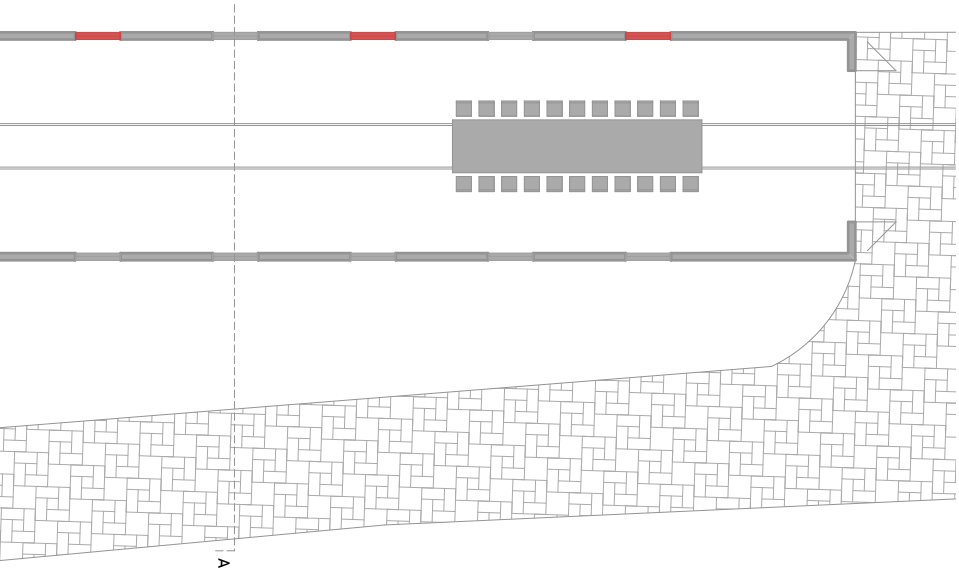


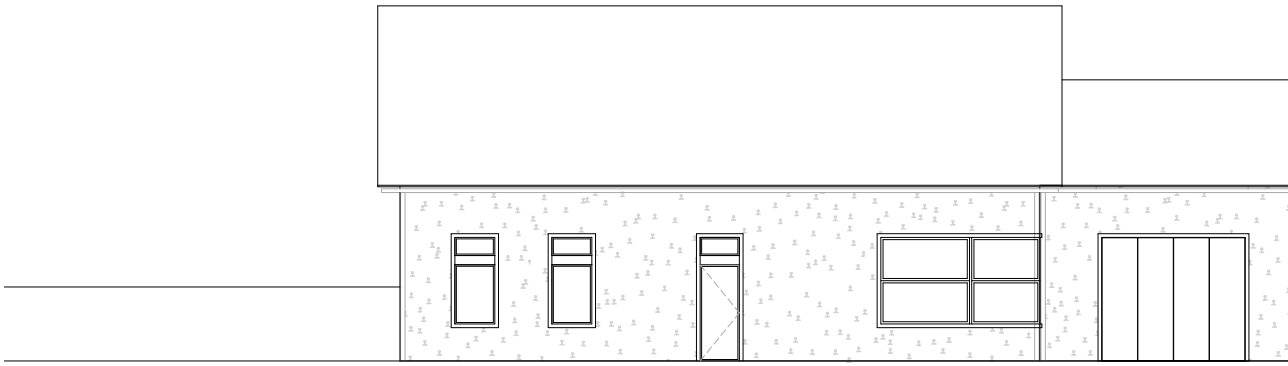
OBERGESCHOSS



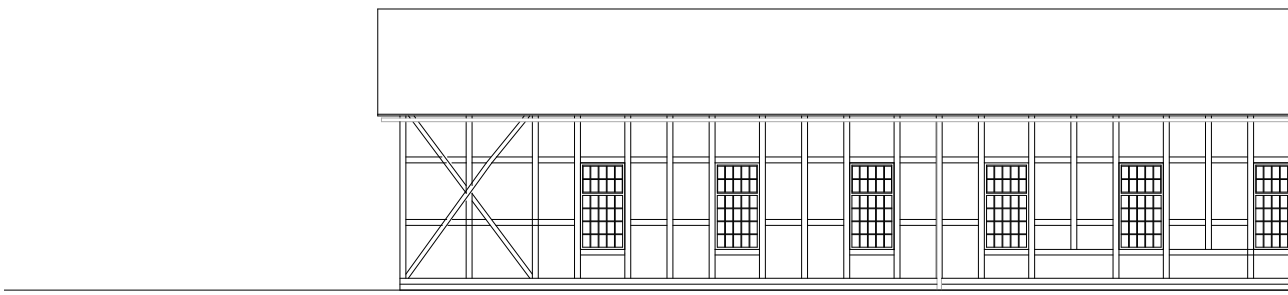
ABBRUCH

NEUBAU

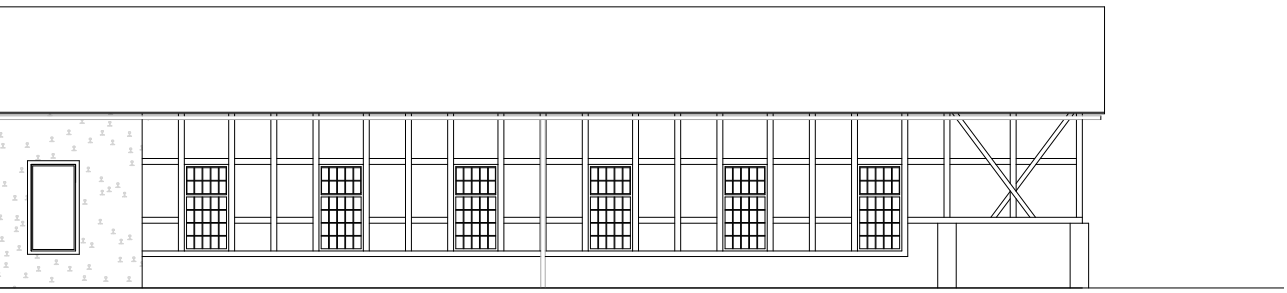


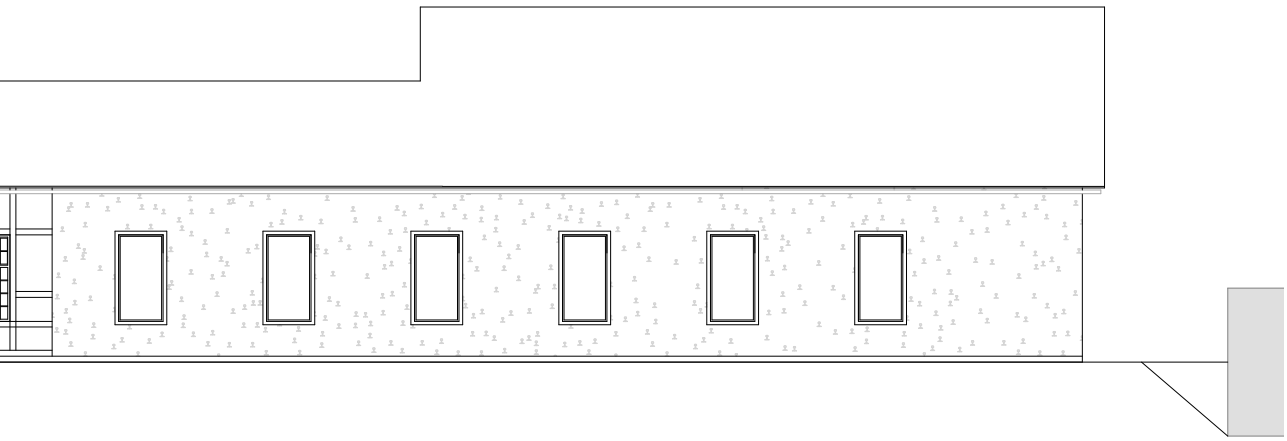


ANSICHT WESTEN 1:200



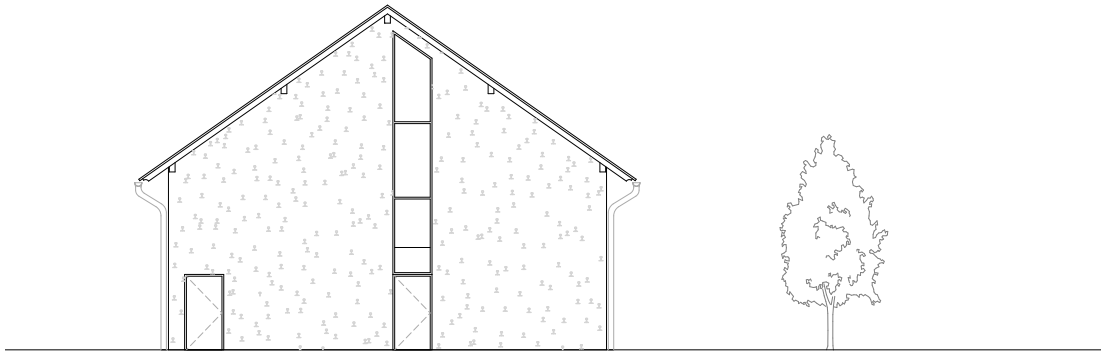
ANSICHT OSTEN 1:200



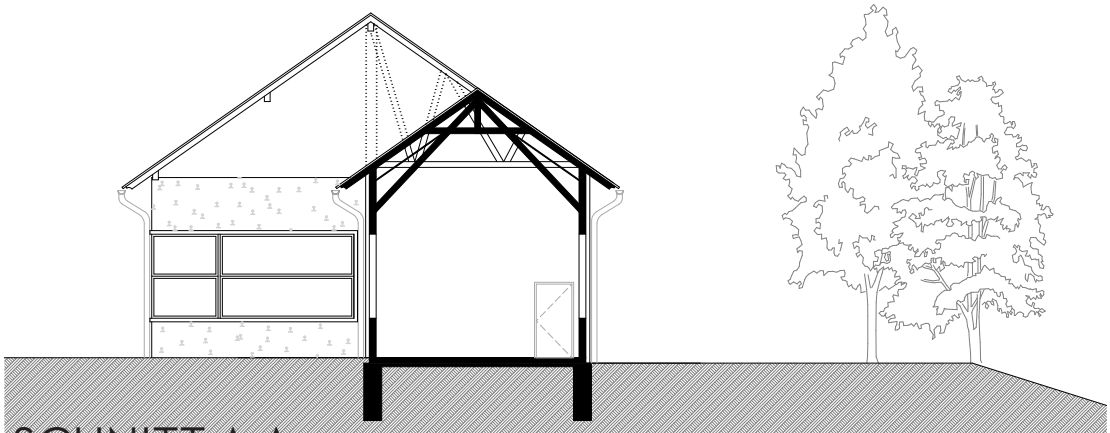




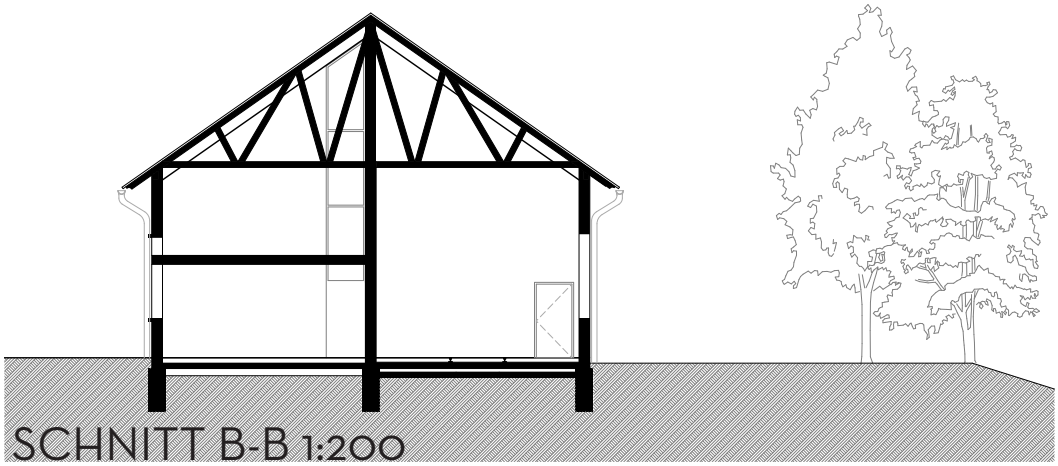
ANSICHT SÜDEN 1:200



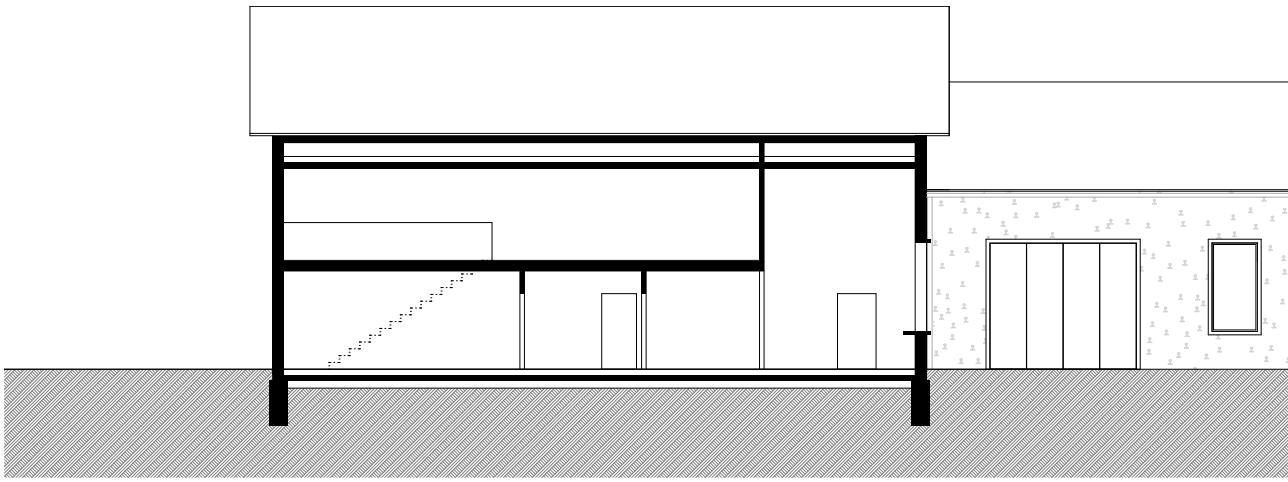
ANSICHT NORDEN 1:200



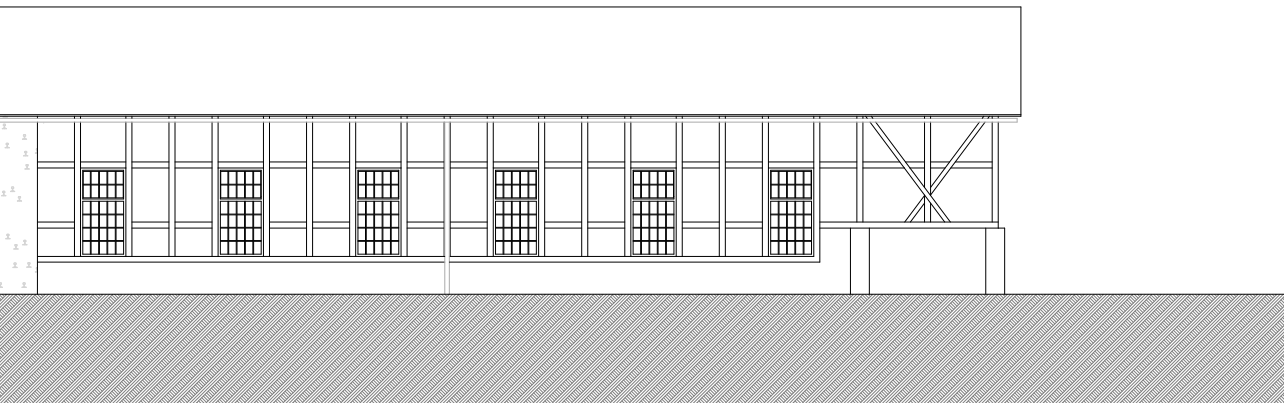
SCHNITT A-A 1:200



SCHNITT B-B 1:200



SCHNITT 1-1 1:200







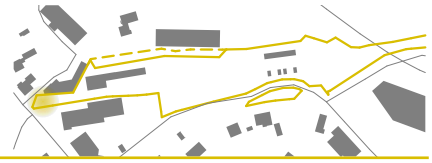



Life is
uncertain
T DESSERT
FIRST





GESTALTUNG NORDAUFGANG

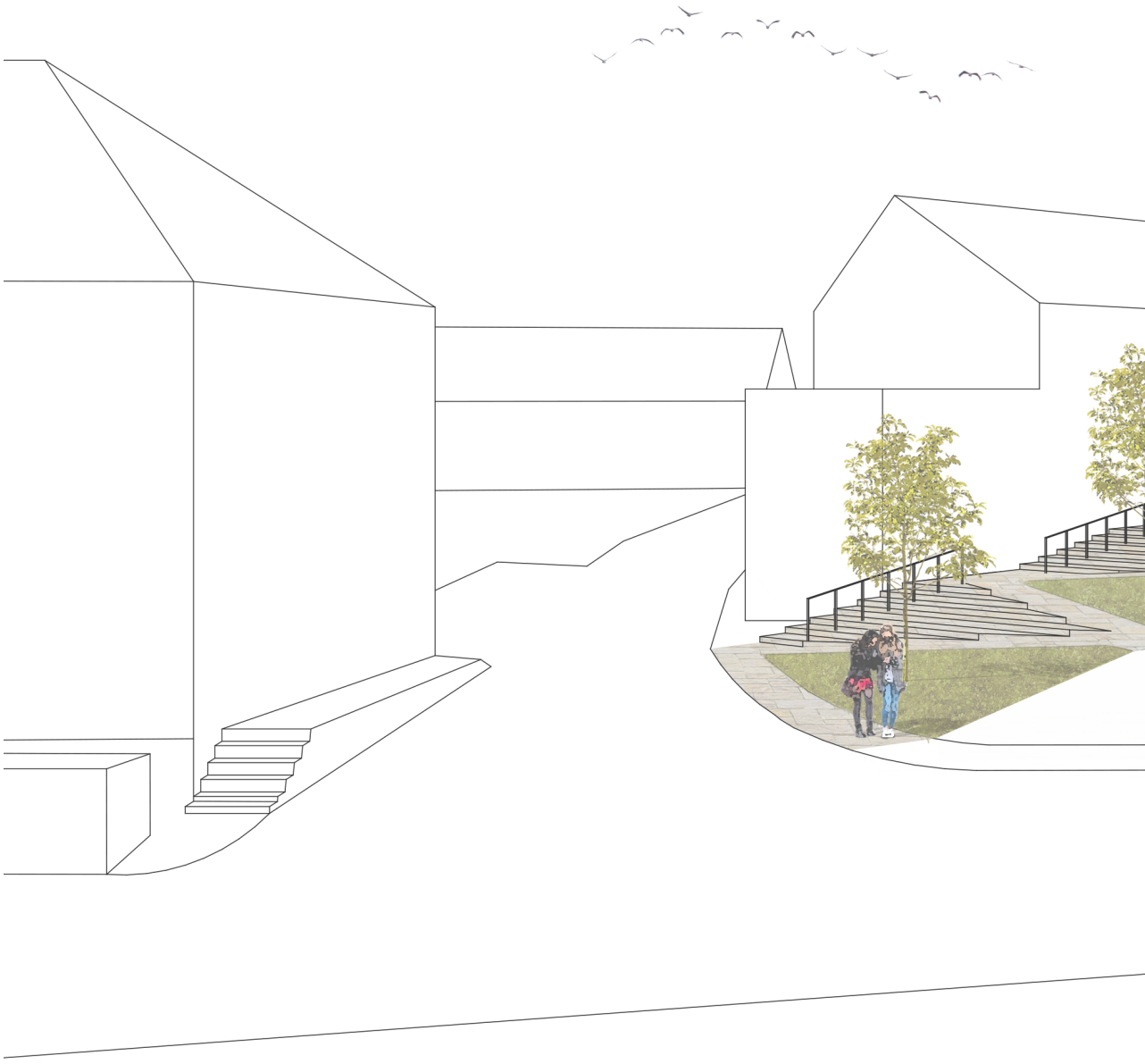


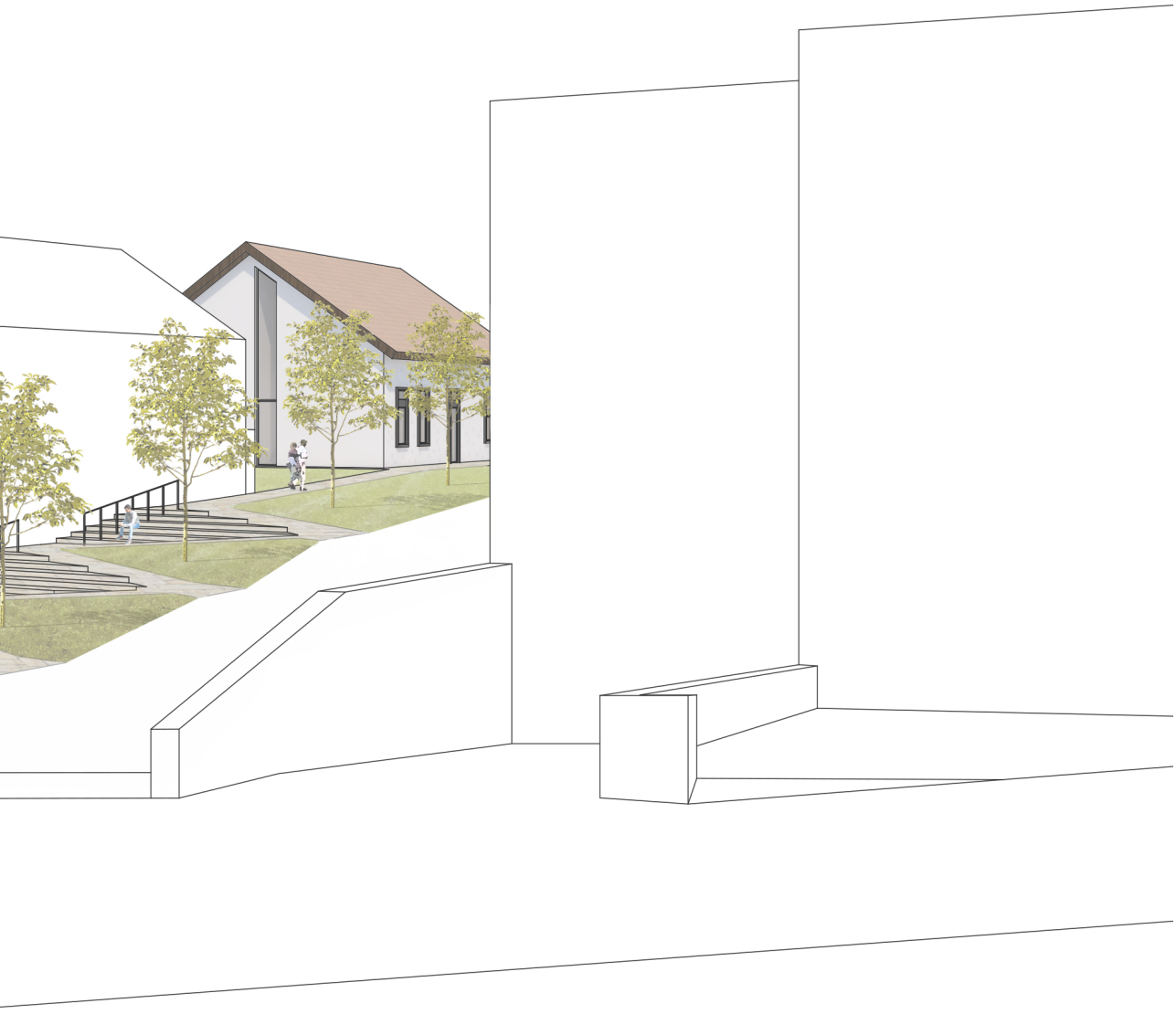
An der nördlichsten Seite des Grundstücks grenzt es an die zum Zentrum führende Straße. Ein aufgeschütteter Erdwall diente als Untergrund für die bis hierhin verlaufenden Bahngleise. Da diese bereits abgetragen wurden, wird der Wall nicht mehr benötigt.

An einer Seite des Erdhügels führt eine kleine Treppe von der Straße zum 4m höher liegenden Bahnhofsgelände. Manche Fußgänger nutzen derzeit diese Abkürzung.

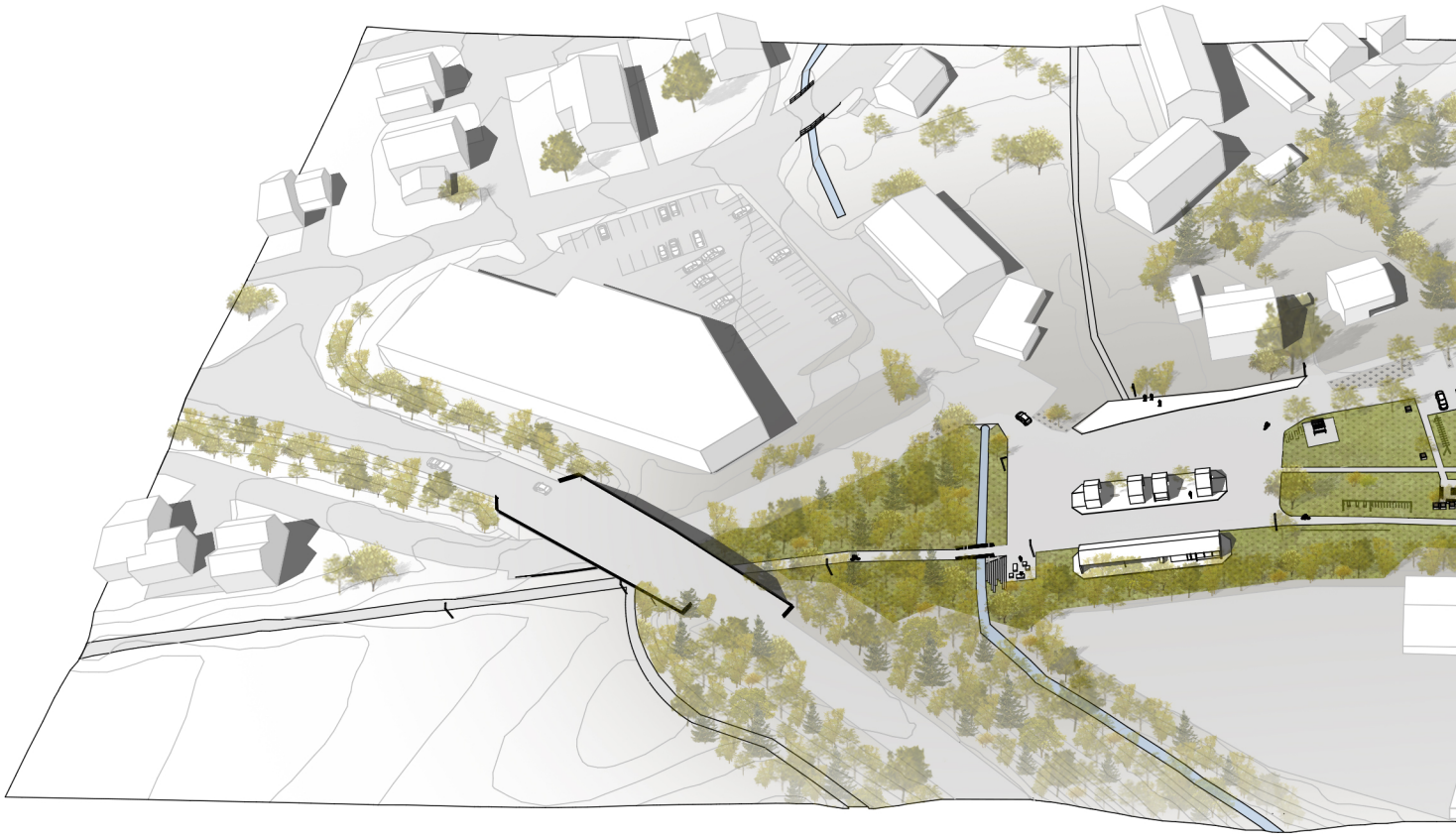
Im Entwurf entsteht an dieser Stelle eine schöne Treppenanlage, die eine Rampe mit 6% Gefälle inkludiert. Der Erdhügel wird abgetragen und der Nordaufgang bindet sich besser in das Ortsbild ein.

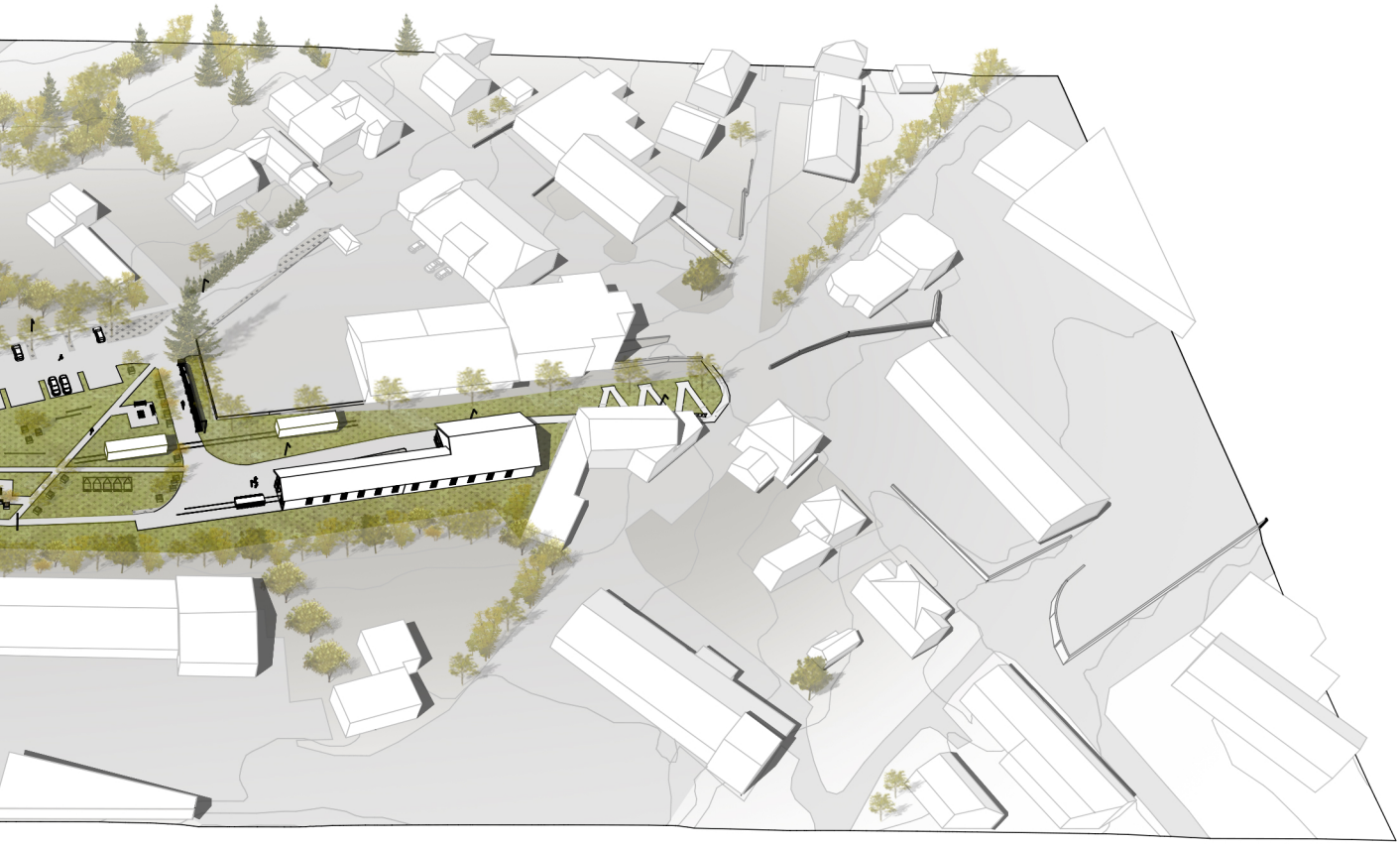






NEUE PLATZGESTALTUNG





MATERIALISIERUNG

1 ALTHOLZ
Giebel Remise
Busterminal Außenfassade

2 HOLZ LÄRCHE
Busterminal Innenbereich
Marktstände
Müllverkleidung
Boulderwand

3 DACHZIEGEL ROT
Dach Remise

4 DACHDECKUNG PHOTOVOLTAIK
Dach Busterminal

5 FACHWERK WEISS AUSGEFACHT
Bestandsfassade Remise 1900

6 PUTZSTRUKTURFASSADE
Neubaufassade Remise 1990

7 INNENPUTZ WEISS
Innenräume Remise

8 GLAS
Busterminal Fensterfront
Fenster Remise

9 BETON VERSIEGELT
Boden Busterminal Plattformen

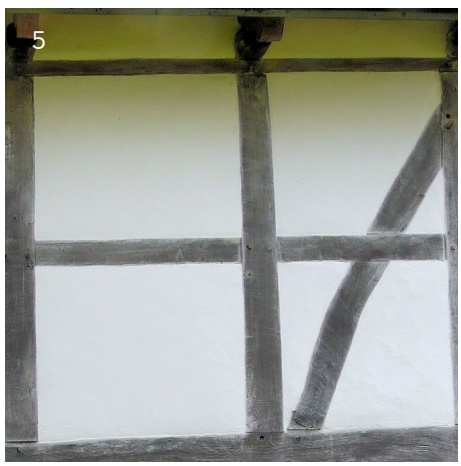
10 PFLASTER
Gesamtes Areal, im Bereich des Fahrradweges eingefärbt

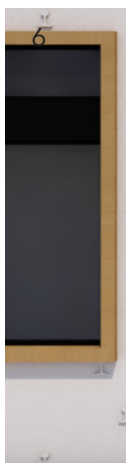
11 GRAFFITI
Unterbereich Brücke

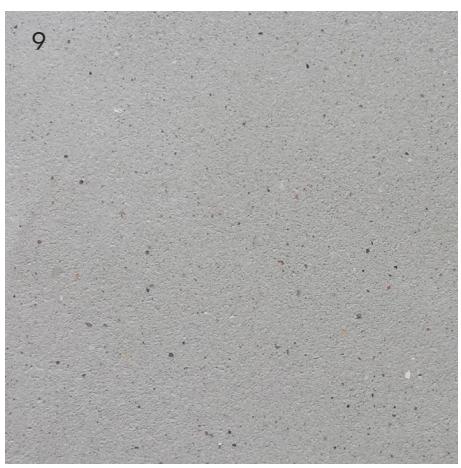
12 SCHIENEN











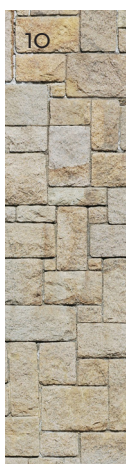


Abb. 34: Pflast





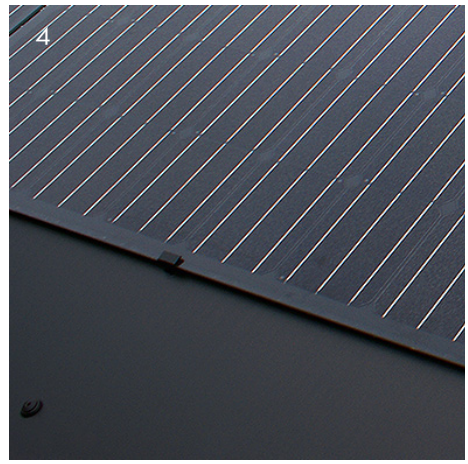


Abb. 32: PV-Anlage







Abb. 33: Glas



ter

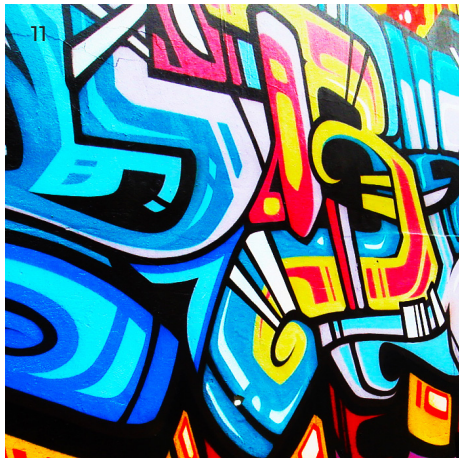


Abb. 35: Graffiti

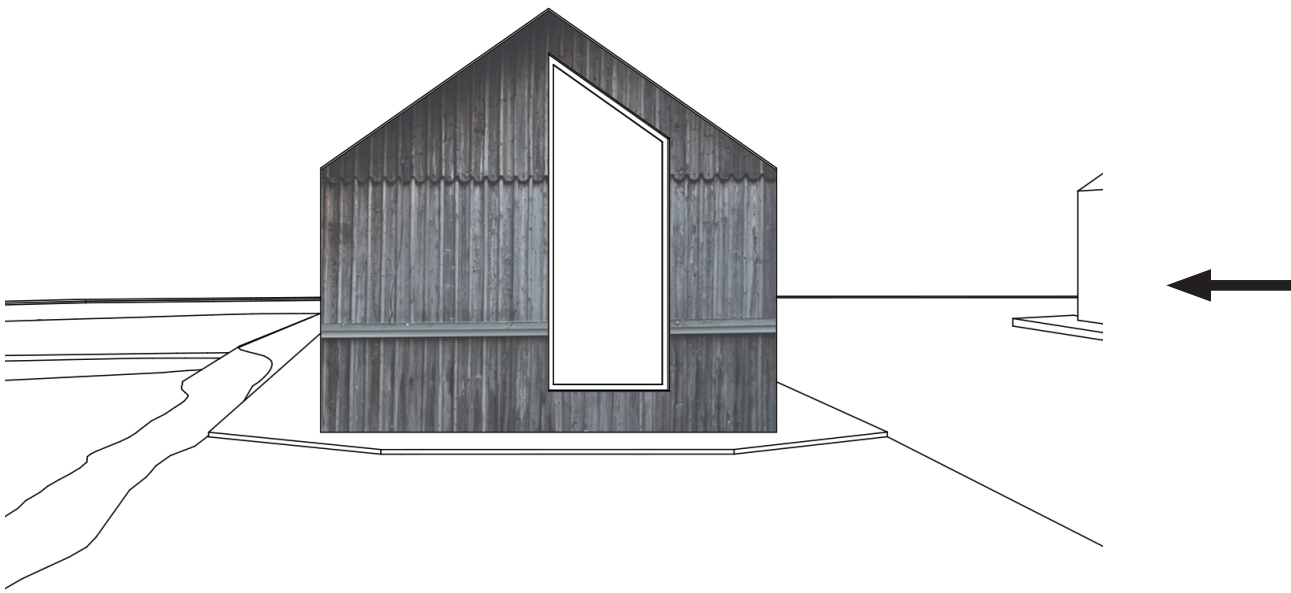


UPCYCLING MATERIAL



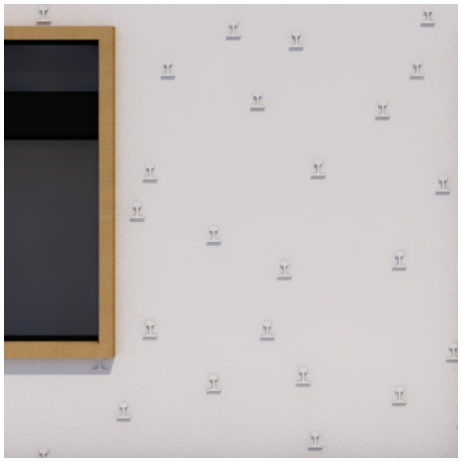
Die Holzverkleidung des alten Schuppens wird in der Fassade der neuen Bushaltestelle wiederverwendet. Der Schuppen ist um einiges größer als das Busgebäude, wodurch die Bretter einfach abgesägt werden können unterhalb der Stellen, an denen sie befestigt sind. Dadurch ergeben sich Bretter, die einen geringen Anteil an Nägeln haben. Es müssen nur wenige Nägel händisch herausgezogen werden.

Das alte Holz des Schuppens hat bereits eine ähnliche Patina wie die Holzverkleidung des Giebels der Remise. Eine gewisse Zusammengehörigkeit wird somit hergestellt.



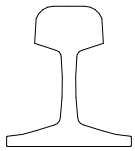


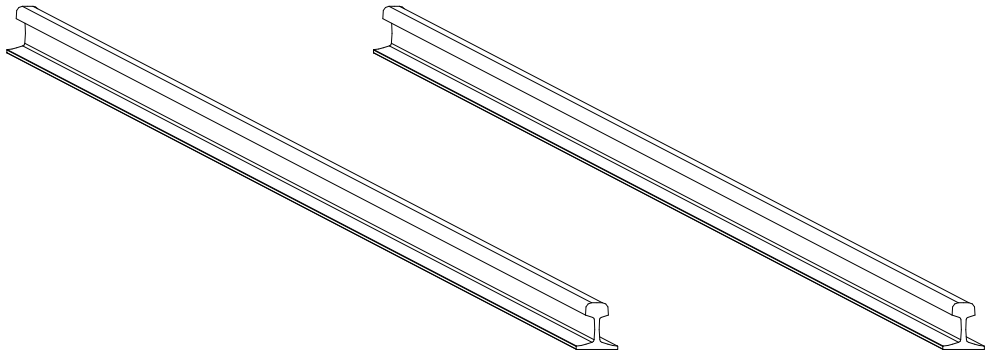
PUTZSTRUKTURFASSADE



Die aus Beton bestehende Fassade des Vorarlbergmuseums in Bregenz von Cukrowicz Nachbaur war Inspiration für eine Putzstrukturfassade.

Der Stil soll ähnlich sein, allerdings wird die Fassade aus Putz angefertigt und die erhöhten Symbole, die beim Remisengebäude aus dem Querschnitt einer Eisenbahnschiene bestehen, werden aus Glasgranulatplatten angefertigt und auf die Fassade geklebt.







06 REFLEXION

REFLEXION

Im Buch herausgegeben von Anton Falkeis, Jan Gehl und Birgitte Svarre „Leben in Städten. Wie man den öffentlichen Raum untersucht.“ wurde eine Checkliste zur Bewertung von Qualitäten des öffentlichen Raums angeführt. Anhand dieser Kriterien möchte ich den Entwurf dieser Arbeit bewerten.

1. Schutz vor Verkehr und Unfällen
Der neue Schulweg vom Busterminal zum Schulzentrum, die Fußgängerinsel nahe der Bushaltestelle Hochfeldsiedlung und der Fußweg zwischen Niedernhaag und dem Bahnhofsareal bieten einen Schutz vor Verkehr und Unfällen für Fußgänger. Am Bahnhofsareal wird der Verkehr durch den gepflasterten Bodenbelag und durch Fahrbahnverengungen entschleunigt. Das gesamte Entwurfsgebiet wird als Begegnungszone zwischen Fußgänger, Radfahrer und motorisierten Verkehrsteilnehmern gestaltet. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf maximal 20 km/h dient als Grundlage bei Begegnungszonen.

2. Schutz vor Kriminalität und Gewalt
In Haag am Hausruck gibt es kaum Kriminalität. Dennoch wurden einige Fenster der Remise von Vandalen zerbrochen und sind momentan notdürftig vernagelt. Eine gute Einsicht von der Straße zu den Gebäuden und eine gute Beleuchtung sollen weitere Vandalenakte vermeiden. Das Gefühl von Sicherheit wird durch die gute Sichtbarkeit gestärkt. Durch eine vermehrte Belebung von Straßen und Wegen wird der Kriminalität vorgebeugt.[55]

3. Schutz vor unerfreulichen Sinneserfahrungen: Lärm, Abgase, übler Geruch, Schmutz, Staub, Blendung
Durch die Verringerung der Geschwindigkeit der Autos kommt es zu weniger Lärm. Die übrigen unerfreulichen Sinneserfahrungen wurden bei der Recherche am Bahnhofsareal nicht festgestellt und müssen somit nicht vermieden werden.

4. Möglichkeit zum Gehen
Der geplante Nordaufgang zum Bahnhofsareal bietet für Fußgänger einen neuen Weg und gleichzeitig eine Abkürzung. Die Strecke entlang der Straße wird abgekürzt und der Fußweg im Grünen entlang von Baumalleen bietet einen attraktiven Weg zum Busterminal, zum Schulzentrum oder zum Supermarkt.

5. Möglichkeit zum Stehen
Im Schatten der Bäume, entlang der Fuß- und Radwege, im Schutz der Remise oder des Busterminals finden sich zahlreiche Möglichkeiten eine Weile stehen zu bleiben um mit anderen Leuten zu plaudern oder das Geschehen zu verfolgen.

6. Möglichkeit zum Sitzen
Sitzstufen beim Nordaufgang und Sitzgelegenheiten am Podest unter der Brücke sind in Nord-Süd-Richtung die ersten Plätze, die eine Möglichkeit zum Verweilen bieten. Beim Mo-

55 Vgl. Gehl 2015, 72-73.

torikpark gibt es drei gepflasterte Flächen mit Sitzmöbeln und beim Busterminal Sitzmöglichkeiten im Innen- und Außenbereich.

7. Möglichkeit etwas zu sehen
Die Übungsgeräte des Motorikparks, die Kletterwand unter der Brücke und mögliche Veranstaltungen in der Remise, die in den Außenraum erweitert werden können sorgen für eine Belebung des Geländes außerhalb der Busabfahrts- und Busankunftszeiten.

8. Möglichkeit zu hören und zu sprechen: Lautstärke des Lärms, Sprechentfernung, Stellung der Sitzbänke
Die Sitzbänke auf den gepflasterten Flächen des Motorikparks stehen im Winkel von 90° zueinander. Dies ermöglicht einen guten Blick auf die Geschehnisse und bietet die Möglichkeit sich zu entscheiden, ob man mit der Person auf der anderen Bank in Kontakt treten möchte oder nicht.

9. Möglichkeit zu spielen und zu entspannen
Die Geräte des Motorikparks und die Kletterwand laden Jung und Alt zum Spielen ein. Die alten Eisenbahnwaggons dienen vor allem Kindern als Spielgeräte.
Entspannung bieten die Sitzgelegenheiten in der Sonne oder man legt oder setzt sich auf eine Picknickdecke, die man auf die Wiese des Motorikparks legt.

10. Angebot an kleinen Diensten: Beschilderung, öffentliche Telefone, Informationstafeln, Stadtpläne, Müllkübel, Trinkwasserbrunnen
Anstatt Schildern gibt es Ortsinformationen am Bildschirm des Busterminals. Im geschlossenen Busterminal liegen Broschüren mit Informationen zur freien Entnahme auf. Zudem befindet sich ein Trinkwasserbrunnen und ein Kaffeeautomat im Wartebereich. Auf der Plattform und im Busterminal-Gebäude sind Müllkübel angebracht, ebenso auf den gepflasterten Flächen des Motorikparks und neben der Sitzgelegenheit unter der Brücke. Der am Boden markierte Radweg bekommt alle 250m einen Pfeil mit „Zentrum“ und „Luisenhöhe“ aufgesprüht.

11. Entwurf für das Genießen von positiven Klimabedingungen: Sonne, Wärme, Kälte, leichter Wind
Je nach Witterung kann Sonnenschein auf den Bänken, die Richtung Süden und Westen ausgerichtet sind genossen werden oder man sucht im Inneren des Busterminals Schutz vor Kälte, Regen und Wind.

12. Entwurf für positive Sinneserfahrungen[56]
Die Vielfältigkeit des Areals ermöglicht Kommunikation zwischen den Bewohnern Haags und Touristen und bietet Platz für positive Sinneserfahrungen.

56 Vgl. Falkeis/Gehl/Svarre 2016, 107.

RESÜMEE

Das frei gewordene Bahnhofsareal, mitten im Ortskern, birgt viel Potential. Als Baugrund ist es interessant für Betriebe, da das Grundstück umgeben von Gewerbe-, Betriebs- und Mischgebiet ist, und für Wohnbauträger durch die Nähe zur Schule und zum Supermarkt. Es benötigt ein klares Statement, das Gelände in seiner Nutzung den Gemeindebürgern zur Verfügung zu stellen.

Neben der Nutzung durch die Einwohner wird das Grundstück ein Aushängeschild des Ortes, da es durch den neuen Fahrradweg das erste Ziel ist, das Touristen vom Ortszentrum sehen. Der erste Eindruck von Haag soll kein asphaltierter Parkplatz voll mit Bussen und Autos sein, der leer wirkt und keine Aufenthaltsqualität bietet.

Aus diesem Grund habe ich mich dafür entschieden einen Entwurf zu machen, der durch die Nutzung der Aktivitäten am Areal von Einwohnern und Touristen belebt wird und einen guten ersten Eindruck von Haag bei den Menschen hinterlässt.

Die Gemeinschaft in einem kleinen Ort wie Haag am Hausruck macht einen großen Teil des Zusammenlebens aus. Durch die im Entwurf dargestellte Gestaltung des Bahnhofareals kann der Zeltplatz für die Bewohner Haags erhalten bleiben. Die Gemeinschaft wird bei zufälligen Treffen am Motorikpark oder bei Veranstaltungen in der Remise und am Zeltplatz gefördert. Durch die steile Lage des Ortes am Fuße der Hausruckhügelkette ist es schwer einen so ebenen Platz im Ort zu finden, wie der am Bahnhofsareal, um ein großes Zelt aufbauen zu können.

Die Nutzung der Remise, die durch ihren Industrie-Flair eine attraktive Räumlichkeit bietet, erweitert das Veranstaltungsgelände um einen Fixpunkt. Den zweiten Fixpunkt stellt die Bushaltestelle an der südlichen Seite des Grundstücks dar. Das Busterminal wird von der Gemeinde an der angegebenen Stelle favorisiert, da der Untergrund hier eher sumpfig ist aufgrund der Nähe des Baches.

Für den unbebauten Bereich zwischen Busterminal und Remise, der im Entwurf als Motorikpark und Zeltplatz genutzt wird, könnte in einer späteren Nutzungsphase eventuell eine Bebauung vorgesehen werden. Hier ist darauf zu achten, den Fahrradweg hinter der Bebauung zu führen oder ihn vorher auf die Straße zu leiten. Ich denke, dass eine Bebauung im Mittelbereich des Areals selbiges in zwei Teile teilt und somit eine Belebung schwierig macht.

Für eine bebaute Nutzung des Mittelbereichs wäre durch die Lage des Grundstücks umgeben von weiteren Betrieben, ein Handwerksbetrieb anstelle des Motorikparks vorstellbar. Große Betriebe mit LKW-Verkehr wären zwischen der Umfahrungsstraße und der Autobahn besser angesiedelt, weil sie dort mit Lastwagen besser erreichbar sind und Lärm und Verkehr im Ortskern vermieden werden könnte. Für Handwerksbetriebe mit Verkauf wäre

eine Ansiedlung am Marktplatz denkbar. Für einen Wohnbau ist das gesamte Grundstück am wenigsten geeignet. Umgeben von Gewerbebetrieben, Müllplatz und Busterminal wäre dieser dem Lärm und dem Busverkehr ausgesetzt.

Um die Wahl der Nutzung des Mittelteils zu überprüfen und festzustellen wie gut der Entwurf dieser Arbeit von der Bevölkerung angenommen wird, müsste dieser zuerst umgesetzt werden. Danach könnte man mithilfe einer Analyse, wie sie auf den Seiten 72-81 zu finden ist, die Situation vor und nach dem Umbau überprüfen.

Ziel des vorgestellten Entwurfs ist eine Belebung des Areals durch Fußgänger und Fahrradfahrer, die Einbindung der 10.048 m^2 großen Fläche in das Gemeindegefüge und eine größtmögliche Zufriedenheit der Grundstücksnutzer.

07 ANHANG

LITERATURVERZEICHNIS
ABBILDUNGSVERZEICHNIS
DANKSAGUNG

LITERATURVERZEICHNIS

Bodensteiner, Christian/Dienel, Hans-Luidger/Schiefelbusch, Martin (Hg.): Kundeninteressen im öffentlichen Verkehr. Verbraucherschutz und Verbraucherbeteiligung, Berlin 2009

Falkeis, Anton/Gehl, Jan/Svarre, Birgitte (Hg.): Leben in Städten. Wie man den öffentlichen Raum untersucht (= Edition Angewandte), Basel 2016

Gardner, Nicole/Haeusler, Hank/Mahar, Briedy (Hg.): Interchanging. Future designs for responsive transport environments, Baunach 2014

Gehl, Jan: Leben zwischen Häusern, Berlin ²2015

Grausgruber, Alois: Geboltskirchen im Wandel der Zeiten, Wels 1965

Huber, Hans: Der Braunkohleabbau im Raum Haag am Hausruck, in: Keller, Christian/Keller, Irene (Hg.): Heimatbuch Haag, unveröffentlicht

Keller, Christian/Keller, Irene: Der Hausruck als Grenze. Auszug aus der Geschichte des ehemaligen Grenzgebietes Bayern/Österreich, Ausst.-Kat., Ried 2012

Keller, Christian/Keller, Irene: Alhie zu Haag. Geschichte des Marktes Haag am Hausruck und des Schlosses Starhemberg. Teil 1, die Zeit von 1540 – 1620, Ausst.-Kat., o. O. 2010

Keller, Christian/Keller, Irene: Heimatbuch Haag, unveröffentlicht

Kurz, Martin: Marktchronik von Haag am Hausruck. Manuskript im Gemeindeamt Haag, 1926-1928

Maidhof, Adam: Die Passauer Urbare, in: Veröffentlichungen des Instituts zur Erforschung des Deutschen Volkstums im Süden und Südosten, Passau 1933-1939

Reicher, Christa: Städtebauliches Entwerfen, Wiesbaden 2014

Reittinger, Josef: Die ur- und frühgeschichtlichen Funde in Oberösterreich, Linz 1968

Schoberleitner, Franz: Der Brand von Haag, in: Keller, Christian/Keller, Irene (Hg.): Alhie zu Haag. Geschichte des Marktes Haag am Hausruck und des Schlosses Starhemberg. Teil 1, die Zeit von 1540 – 1620, Ausst.-Kat., o. O. 2010, 21-29

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH (Hg.): 100 Jahre Haager Lies. Die Lokalbahn Lambach – Haag 1901 - 2001. Festschrift, Linz 2001

Stieve, Felix: Der oberösterreichische Bauernaufstand des Jahres 1626, Bd. 1 und Bd. 2, Linz 1904, 1905

VCÖ (Hg.): Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren, in: Mobilität mit Zukunft 3/2016 (2016), 11-48

VCÖ (Hg.): Zukunft der Mobilität in der Region, in: Mobilität mit Zukunft 3/2013 (2013), 9-43

Wiesinger, Hans: Haag am Hausruck in der Zeit des Ersten Weltkrieges und Haag am Hausruck in der Zeit des Nationalsozialismus, in: Keller, Christian/Keller, Irene (Hg.): Heimatbuch Haag, unveröffentlicht

INTERNETQUELLEN

Haager Lies ab 13. Dezember eingestellt, Artikel Oberösterreichische Nachrichten:
o.A., Haager Lies ab 13. Dezember eingestellt, 13. November 2009, https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Haager-Lies-ab-13-Dezember-eingestellt;art4,293681, 16. August 2018

Hochleistungsstrecke schneidet Haager Lies ab, Artikel Oberösterreichische Nachrichten:
o.A., Hochleistungsstrecke schneidet Haager Lies ab, 17. September 2009, https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/wels/Hochleistungsstrecke-schneidet-Haager-Lies-ab;art67,260979, 16. August 2018

Radweg Haager-Lies: Ab 2020 sollen die ersten Biker in die Pedale treten, Artikel Oberösterreichische Nachrichten:
Famler, Erik: Radweg Haager-Lies: Ab 2020 sollen die ersten Biker in die Pedale treten, 22. März 2018, https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/wels/Radweg-Haager-Lies-Ab-2020-sollendie-ersten-Biker-in-die-Pedale-treten;art67,2848268, 26. September 2018

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Alle Abbildungen, die nicht im Verzeichnis aufscheinen, stammen vom Verfasser.
Die in den Visualisierungen verwendeten Grafiken stammen von www.mrcutout.com.
Die Grundlagen der Pläne stammen aus Planmaterial, von der Gemeinde zur Verfügung gestellt, aus https://cadmapper.com/pro/extracts/3b546d46-97c6-49fd-b6d1-0303a60b83a2 und aus https://www.openstreetmap.org/search?query=Haag%20am%20Hausruck#map=12/48.1788/13.5980.

S.6 Abb. 1: Kostenvergleich Transportmittel
basierend auf: VCÖ (Hg.): Zukunft der Mobilität in der Region, in: Mobilität mit Zukunft 3/2013 (2013), 16

S.17 Abb. 2: Symbolische Karten Österreich, Oberösterreich und Bezirk Grieskirchen
basierend auf: https://www.doris.at/download/pdf/bezirkskarten/bezirk_grieskirchen_neutral.pdf
https://www.doris.at/download/pdf/bezgerichte_a4_mit_gemgrenz.pdf

S.18 Abb. 3: Symbolische Karte Gemeinde Haag am Hausruck
basierend auf: Planmaterial aus Doris, zur Verfügung gestellt von der Gemeinde

S.19 Abb. 4: Symbolische Karte Ortskern Haag am Hausruck
basierend auf: Planmaterial aus Doris, zur Verfügung gestellt von der Gemeinde

S.29 Abb. 5: Analyse Haag und Umgebung
basierend auf: https://www.openstreetmap.org/search?query=Haag%20am%20Hausruck#map=12/48.1788/13.5980

S.30 Abb. 6: Analyse im Ortskern
basierend auf: https://www.openstreetmap.org/search?query=Haag%20am%20Hausruck#map=12/48.1788/13.5980

S.34 Abb. 7: Nutzungen Ortskern Haag
basierend auf: https://www.openstreetmap.org/search?query=Haag%20am%20Hausruck#map=12/48.1788/13.5980

S.36 Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung Haag
basierend auf: www.statistik.at/blickgem/blick1/g40809.pdf

S.37 Abb. 9: Bevölkerung nach Alter
basierend auf: www.statistik.at/blickgem/ae4/g40809.pdf

S.37 Abb. 10: Bevölkerung nach Geschlecht
basierend auf: www.statistik.at/blickgem/ae4/g40809.pdf

S.38 Abb. 11: Pendleranalyse
basierend auf: www.statistik.at/blickgem/ae2/g40809.pdf

S.39 Abb. 12: Ziele Auspendler
basierend auf: www.statistik.at/blickgem/ae2/g40809.pdf

S.39 Abb. 13: Herkunft Einpendler
basierend auf: www.statistik.at/blickgem/ae2/g40809.pdf

S.40 Abb. 14: Einpendler nach Orten
basierend auf: www.statistik.at/blickgem/ae3/g40809.pdf

S.41 Abb. 15: Auspendler nach Orten
basierend auf: www.statistik.at/blickgem/ae3/g40809.pdf

S.42 Abb. 16: Busverbindungen Ziele
basierend auf: https://www.ooevv.at/?seite=fahrplandownload&sprache=DE,
https://www.openstreetmap.org/search?query=Haag%20am%20Hausruck#map=12/48.1788/13.5980

S.44 Abb. 17: Öffentlicher Verkehr Ortskern Haag
basierend auf: https://cadmapper.com/pro/extracts/3b546d46-97c6-49fd-b6d1-0303a60b83a2

S.46 Abb. 18: Vorschlag öffentlicher Verkehr Haag
basierend auf: https://cadmapper.com/pro/extracts/3b546d46-97c6-49fd-b6d1-0303a60b83a2

S.48 Abb. 19: Radwege Haag und Umgebung
basierend auf: https://cadmapper.com/pro/extracts/3b546d46-97c6-49fd-b6d1-0303a60b83a2

S.50 Abb. 20: Parkplätze und Grünflächen
basierend auf: Planmaterial aus Doris, zur Verfügung gestellt von der Gemeinde

S.60 Abb. 21: Orthofoto Bahnhofsareal
https://www.doris.at/viewer/(S(oq5gnlx5eouvoe1babmig5k3))/init.aspx?ks=alk&karte=dkm

S.62 Abb. 22: Postkarte, Datum unbekannt (ca. 1911): Bahnhofsgebäude, Lokomotivremise mit Wasserreservoirturm, Schuppen
https://www.doris.at/themen/geschichte/hist_ansichten_view.aspx?gem_ref=40809

S.64 Abb. 23: Bahnhofsgelände 1977
https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Lambach%E2%80%93Haag_am_Hausruck#/media/File:Haag_am_Hausruck_Bahnhof_1977_3.jpg

S.64 Abb. 24: Bahnhofsgelände kurz vor dem Abbruch 1991
https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Bahnhof_Haag_am_Hausruck.jpg

S.64 Abb. 25: Bahnhofsgelände 1992
www.bahnbilder.de/bild/oesterreich-unternehmen-stern--hafferl/1023627/im-juli-1992-verlaesst-et-24104.html

S.66 Abb. 26: Lokalisierung Bahnhofsareal
basierend auf: https://cadmapper.com/pro/extracts/3b546d46-97c6-49fd-b6d1-0303a60b83a2

S.68 Abb. 27: Übersicht Schnittführungen
https://cadmapper.com/pro/extracts/3b546d46-97c6-49fd-b6d1-0303a60b83a2

S.70 Abb. 28: Übersicht Schnittführungen
https://cadmapper.com/pro/extracts/3b546d46-97c6-49fd-b6d1-0303a60b83a2

S.72 Abb. 29: Tracing
https://cadmapper.com/pro/extracts/3b546d46-97c6-49fd-b6d1-0303a60b83a2

S.96 Abb. 30: Postkarte Marktplatz im Jahr 1911
https://www.doris.at/themen/geschichte/hist_ansichten_view.aspx?gem_ref=40809

S.115 Abb. 31: Straßenlaterne
https://www.ledon.at/wp-content/uploads/2018/03/2018-03-06-Solar-Lighting-LEDIVA_DE.pdf

S.187 Abb. 34: Pflaster
https://www.textures.com/download/floorsmixedsize0018/7318

S.187 Abb. 35: Graffiti
https://tallypress.com/malaysia-top-10s/top-10-malaysian-graffiti-artists

S.187 Abb. 32: PV-Anlage
https://www.eternit.at/produkte/dach/e-solar

S.187 Abb. 33: Glas
https://www.glas-selection.de/glas/

ICH DANKE EUCH

Eine Masterarbeit, das kann ich mit Sicherheit sagen, schreibt sich nicht von selbst. Vielen Dank an meine Familie und Freunde, die mich viel weniger zu Gesicht bekommen haben und oft auf meine Unterstützung verzichten mussten.
Trotzdem haben sie mir Hausarbeit abgenommen, mich bekocht und meinen Kummer in Luft aufgelöst. Ohne eure Unterstützung hätte ich die Masterarbeit nicht in dieser Zeit geschafft. Das Geschriebene kommt wohl von mir, aber die Umstände, die das Geschriebene möglich gemacht haben, für die seid ihr verantwortlich.

ELTERN
Mein Dank an euch lässt sich nicht in Worte fassen, das hier ist nur ein kleines Stück davon. Ihr habt mich durch euren Rückhalt bis hierher gebracht. Durch eure, für mich bisher lebenslange, physische, psychische und finanzielle Unterstützung konnte ich meinen Lebensweg gehen, so wie ich ihn mir vorgestellt habe. Durch und mit euch ist alles schaffbar.

MIRIAM
Ich danke dir so sehr für deine Unterstützung und dass du mir die Zeit in Graz ganz selbstverständlich gegönnt hast.

MICHAEL
Danke, dass du meine unrunden Phasen an den Semesterenden und am Studiumsende ertragen hast. Danke, dass du in meinen Momenten des Selbstzweifels an mich geglaubt hast und mir Mut gemacht hast.

VICI
Danke für die nette Gestaltung unserer Lern- und Arbeitssessions und deine Hilfe.

CHRISTIANE UND JOHANNA
Danke fürs Korrekturlesen und die netten Worte.

FAMILIE ZIEGELBÖCK
Vielen Dank für die Versorgung mit Geschichtsmaterialien und alten Fotos aus Haag und der leckeren kulinarischen Unterstützung.

PROFESSOR DEGROS
Dankeschön für die nette und freundliche Betreuung und die hilfreichen Denkanstöße.