

ALTER BAHNHOF NEUES LEBEN

UMNUTZUNG VON BAHNHOFSGEBÄUDEN

Jacqueline Wuitz, BSc



Jacqueline Wuitz, BSc

ALTER BAHNHOF NEUES LEBEN
Umnutzung von Bahnhofsgebäuden

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt Andreas Lichtblau

Institut für Wohnbau

Graz, Juli 2020

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

DANKSAGUNG

Meinem Betreuer, Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt Andreas Lichtblau für die Unterstützung und die zahlreichen konstruktiven Gespräche. Ebenso bedanke ich mich bei Arch. Univ. Prof. Aglaee Degros für die Teilbetreuung der Arbeit und die hilfreichen Anregungen.

Den ÖBB für die Unterstützung durch die Bereitstellung von Planunterlagen. Ein besonderer Dank gilt Herrn Renato Mlekusch im Archiv in Villach und Herrn Dietmar Groinig, sowie allen anderen Beteiligten.

Vor allem bedanke ich mich bei meiner Familie für die Unterstützung durch das gesamte Studium.

GLEICHHEITSGRUNDSATZ

Auf geschlechtsneutrale Formulierungen wurde aus Gründen der Lesbarkeit in dieser Arbeit verzichtet. Bei personenbezogenen Bezeichnungen sind stets die männliche als auch die weibliche Form gemeint.

INHALT

EINLEITUNG	15	ANALYSE	ENTWURF	FAZIT	241
THEORIE		Ausgewählte Bahnhöfe	Konzept	QUELLEN	
Geschichte der Eisenbahn in Österreich	20	St. Georgen ob Judenburg	St. Georgen ob Judenburg	Literaturnachweis	244
Die erste Eisenbahn	20	Judenburg	Judenburg	Abbildungsverzeichnis	246
Erste Lokomotiveisenbahnen	20	Niklasdorf	Niklasdorf		
Eisenbahnstrecken in Österreich	22	Marein/St. Lorenzen	Marein/St. Lorenzen		
		Pernegg	Pernegg		
Die Bahnhofsgebäude	30				
Bahnhofsformen	32				
Bahnhöfe in der Stadtstruktur	33				
Österreichische Bahnhofsbauten	34				

EINLEITUNG

Bahnhofsgebäude haben über die Jahre viele ihrer ursprünglichen Funktionen verloren. Die Tickets werden zum Großteil nicht mehr an Schaltern verkauft, sondern man erwirbt sie an Ticketautomaten, online oder direkt am Smartphone. Auch die Fahrplanauskunft erhält man über Bildschirme im Warteraum oder am Bahnsteig. Gepäckstücke werden schon lange nicht mehr angenommen und auch Bahnhofrestaurants sind kaum noch vorhanden. Die Bahnhöfe werden von Zentralen aus ferngesteuert, was dazu führt, dass weniger Personal gebraucht wird und niemand mehr vor Ort ist. Lediglich Warteräume werden in den Gebäuden noch genutzt.

In den wenigen Bahnhöfen, in denen ein sicheres Erreichen des Bahnsteigs nicht möglich ist, sind noch Fahrdienstleiter vor Ort, welche auch den Kartenverkauf übernehmen. Jedoch mit zukünftigen Umbauten dieser Bahnhöfe werden auch sie automatisiert.

Diese Masterarbeit befasst sich mit jenen Bahnhofsgebäuden, die teilweise oder auch komplett leer stehen. Durch Analysen von fünf ausgewählten Bahnhöfen, deren Umgebung und des Ortes, werden Maßnahmen entwickelt, um mögliche Nutzungen für die jeweiligen Orte zu finden. Es ist das Ziel, Anregungen zu bieten und das Potential dieser Gebäude aufzuzeigen.

THEORIE

GESCHICHTE DER EISENBAHN IN ÖSTERREICH

DIE BAHNHOFGEBÄUDE

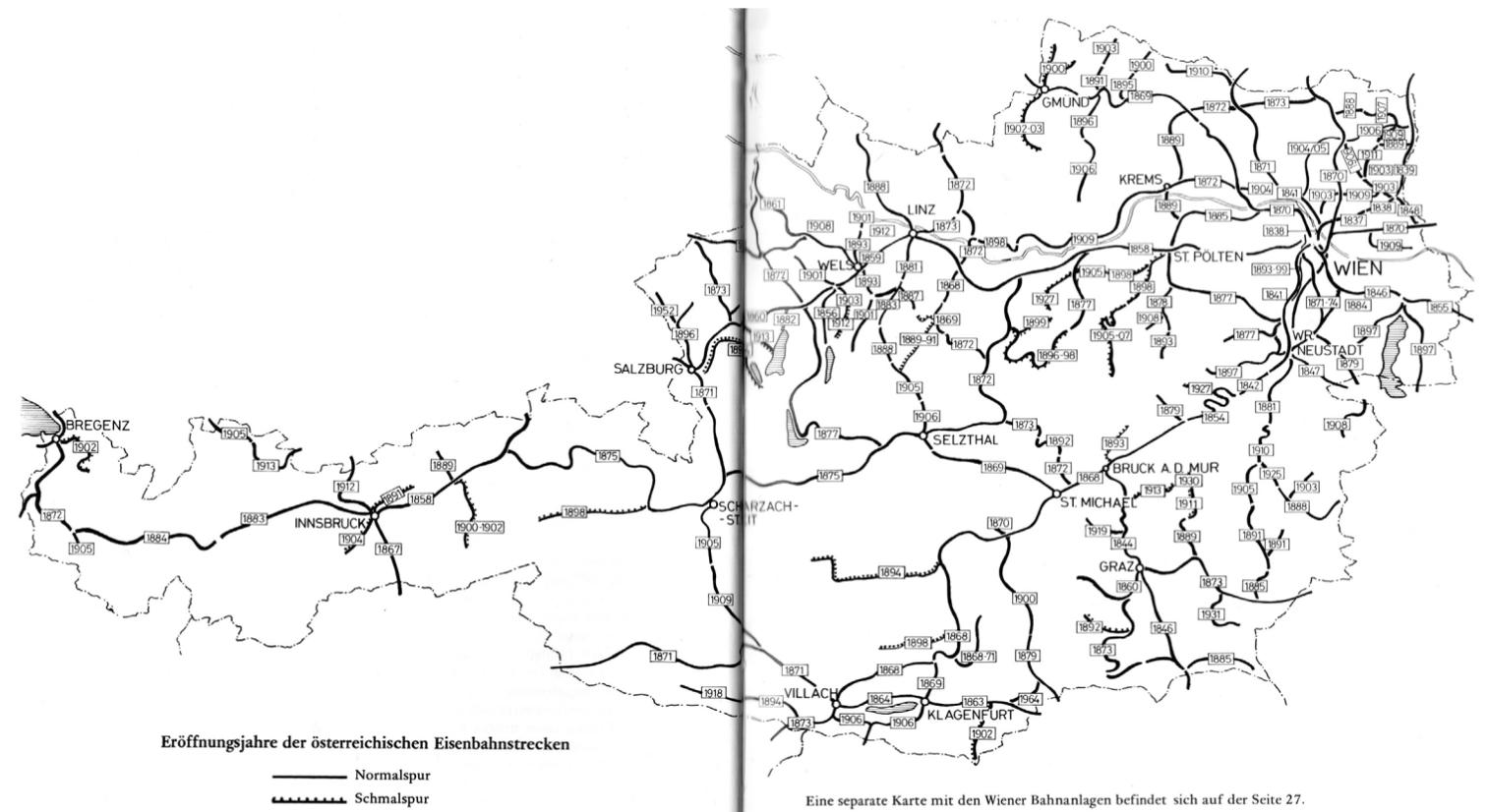


Abb. 1 | Karte Österreich, Eisenbahnstrecken mit Eröffnungsjahren

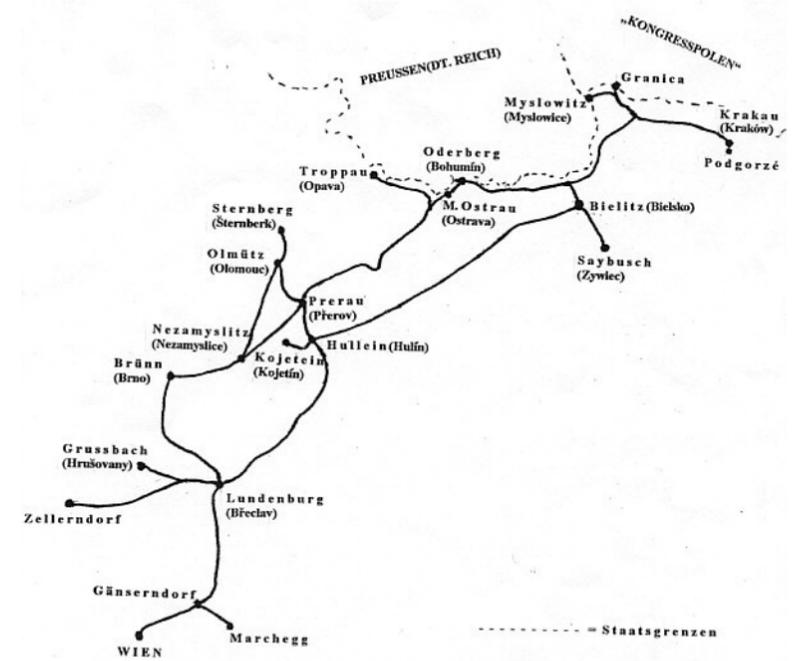


Abb. 2 | Strecke der Kaiser Ferdinands Nordbahn

GESCHICHTE DER EISENBAHN IN ÖSTERREICH

DIE ERSTE EISENBAHN

Das Bestreben einer Verbindung der Donau mit der Moldau bestand schon im 14. Jahrhundert, damals mit der Idee eines Kanals für die Schifffahrt, jedoch erst durch die Eisenbahn konnte dies verwirklicht werden. 1807 berichtete Prof. Franz Ritter von Gerstner erstmals von der Idee einer Eisenbahnstrecke zwischen Mauthausen und Budweis. Erst sein Sohn erhielt 1824 das Privileg zum Bau der Holz- und Eisenbahn, welche somit 1832 als erste Eisenbahn in Österreich sowie am europäischen Festland eröffnet werden konnte. Allerdings wurde sie anstatt nach Mauthausen nach Linz geführt und 1836 bis Gmunden erweitert.¹

ERSTE LOKOMOTIVEISENBAHNEN

Die Dampfmaschine wurde bereits 1769 vom schottischen James Watt erfunden. Man erkannte die sie als billige Arbeitskraft und ersetzte somit menschliche Arbeit, auch war sie vielseitig einsetzbar. Sie wurde in Textilmanufakturen, im Bergbau, auf Dampfschiffen und auf Rädern als Dampflokomotive eingesetzt. Die erste Dampflokomotive wurde 1814 von George Stephenson gebaut und trotzdem entschied man sich in Österreich für eine Pferdeisenbahn.²

KAISER FERDINANDS NORDBAHN 1836-1846

Bereits 1836 folgte der Baubeginn der ersten Dampfisenbahn, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Brunn. Die erste Idee dieser Bahn wurde bereits 1829 von Professor Franz X. Riepl vorgelegt, welcher jedoch die Strecke bis nach Triest vorgesehen hätte. Finanziell wurde das Projekt von Freiherr Salomon Maier von Rothschild unterstützt, der das Potential dieser Bahnstrecke schnell erkannte. Er schickte Riepl einige Male nach England, um dort über schon bestehende Lokomotiveisenbahnen zu lernen und diese schlussendlich auch nach Österreich zu bringen. Somit konnte die erste Teilstrecke von Wien nach Wagram 1837 und die gesamte Strecke bis nach Brunn 1839 eröffnet werden.³ Bis 1846 wurde diese Strecke bis nach Krakau erweitert.⁴

Die Finanzierung der Eisenbahnen begann durch private Investoren, die Potential in den Eisenbahnverbindungen sahen, erst 1841 entschied auch der Staat in den Bahnbau zu investieren und schuf 1842 die Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Aus finanziellen Gründen überließ der Staat jedoch 1854 wieder privaten Gesellschaften den Eisenbahnbau. Erst 19 Jahre später, 1873, übernahm wieder der Staat, erweiterte das Streckennetz und verstaatlichte viele Hauptstrecken.⁵

¹ Dr. Jgnaz Konta: Zur Eisenbahngeschichte Österreichs (1893), Die österreichischen Pferde-Eisenbahnen, 17.11.2016, http://www.oberegger2.org/ada/konta_1.htm, 01.03.2020.

² Rauter/Rainer 1992, 17

³ Dr. Jgnaz Konta: Zur Eisenbahngeschichte Österreichs (1893), Vom Beginn der Lokomotiveisenbahn-Ära bis 1856, 17.11.2016, http://www.oberegger2.org/ada/konta_2.htm, 01.03.2020.

⁴ Eisenbahn, 17.08.2009, <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Eisenbahn>, 05.03.2020.

⁵ Eisenbahn, 17.08.2009, <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Eisenbahn>, 05.03.2020



Abb. 3 | Strecke der Erzherzog Johann Bahn

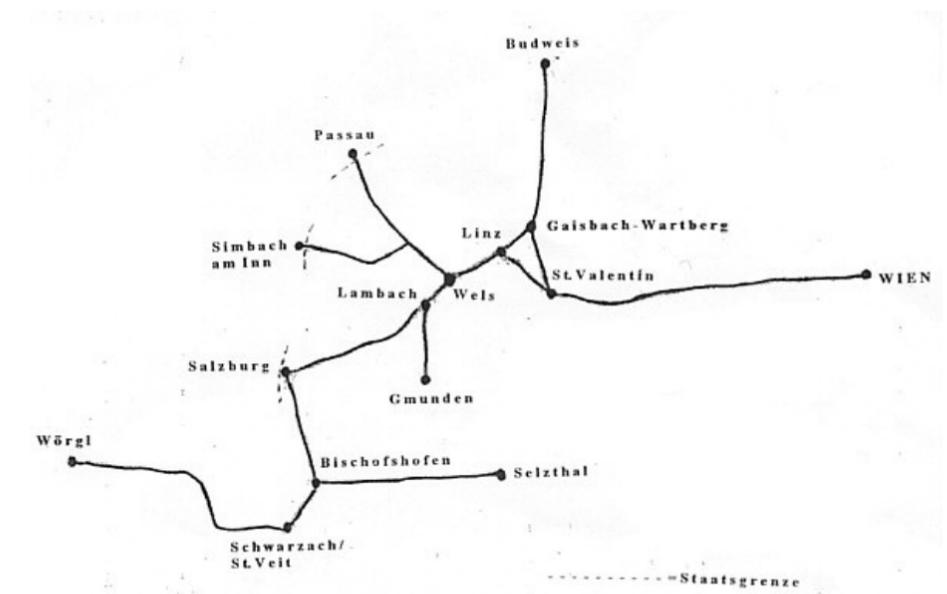


Abb. 4 | Strecke der Kaiserin Elisabeth Bahn

EISENBAHNSTRECKEN IN ÖSTERREICH

ERZHERZOG JOHANN BAHN 1842-1857

Inspiziert von den Fortschritten im Eisenbahnbau wollte Freiherr Simon von Sina die Strecke von Wien bis Raab über Bruck an der Leitha beziehungsweise über Ödenburg erschließen. Es gab Einwendungen der ungarischen Regierung, wodurch die 1842 eröffnete Strecke, anstatt Richtung Ödenburg nach Gloggnitz geführt wurde.⁶ Es war der Grundstein für die Erzherzog Johann-Bahn, die in mehreren Abschnitten schlussendlich bis nach Triest ausgebaut wurde.

1844 folgte die Strecke Mürzzuschlag-Graz, 1846 wurde die Strecke zwischen Graz und Cilli fertiggestellt, welche bis 1849 bis nach Laibach verlängert wurde.⁷

Von 1848 bis 1854 wurde die Semmeringstrecke, als erste Eisenbahn über die Alpen, von Gloggnitz nach Mürzzuschlag erbaut und somit auch eine Verbindung von Wien nach Graz geschaffen. Ausgeführt von Carl Ritter von Ghèga wurde sie zu einer der hervorragendsten Eisenbahnen, die nur durch große Viadukte und Tunnel möglich war und 1998 als weltweit erste Eisenbahnstrecke zum UNESCO Weltkulturerbe ernannt wurde.⁸ Von 1850-1857 wurde die Strecke schlussendlich von Laibach bis nach Triest verlängert.⁹

KAISERIN ELISABETH BAHN 1856-1861

Das Königreich Bayern hatte das Bestreben einer Eisenbahnverbindung mit der österreichischen Hauptstadt Wien und somit auch mit Triest. Man wollte in Bruck/Mur an die, zu dieser Zeit im Bau befindlichen, Erzherzog Johann-Bahn sowie in Salzburg und Passau an das österreichische Netz anschließen. Aus finanziellen Gründen entschloss man sich für die Bahnstrecken von Salzburg über Wels und Linz nach Wien, sowie von Wels nach Passau. In diesem Prozess wurden auch Teile der alten Pferdeeisenbahn von Budweis nach Gmunden erneuert. Die ersten Abschnitte der Kaiserin Elisabeth-Westbahn wurden somit 1860, Wien-Salzburg, und 1861, Wels-Passau, eröffnet.

In den Jahren 1861 und 1871 entstanden kürzere Strecken rund um und in Wien, wodurch eine Verbindung zur Erzherzog Johann-Bahn hergestellt wurde. Auch die Strecke Lambach-Gmunden wurde im Jahr 1871 fertiggestellt. Die, für den Erbau dieser Bahn gegründete, Elisabethbahn-Gesellschaft entschied 1870 die bayerische Braunauer-Bahn, von Neumarkt-Kallham nach Braunau am Inn, aufzukaufen. Das Jahr darauf wurde die Verbindung zu dieser in Simbach am Inn fertiggestellt, wodurch eine direkte Verbindung von München nach Wien gebildet wurde, welche mittlerweile jedoch nur noch regionalen Zwecken dient, da die Hauptverbindung von München und Wien aus touristischen Gründen über Salzburg verläuft. 1873 folgten die Strecken zwischen Linz und Budweis sowie Gaisbach-Wartberg und St. Valentin. Bis 1875 wurden die Strecken von Bischofshofen nach Würgl sowie nach Selzthal verwirklicht.¹⁰

6 Dr. Jgnaz Konta: Zur Eisenbahngeschichte Österreichs (1893), Vom Beginn der Lokomotiveisenbahn-Ära bis 1856, 17.11.2016, http://www.oberegger2.org/ada/konta_2.htm, 01.03.2020.

7 Dr. Elmar Oberegger: Erzherzog Johann-Bahn, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/ejb.htm>, 05.03.2020.

8 O.A., Das Tor zum UNESCO Weltkulturerbe Semmeringeisenbahn, <https://suedbahnmuseum.at/at/museum/unesco-weltkulturerbe>, 01.03.2020.

9 Dr. Elmar Oberegger: Erzherzog Johann-Bahn, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/ejb.htm>, 05.03.2020.

10 Dr. Elmar Oberegger: Kaiserin Elisabeth-Bahn, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/keb.htm>, 05.03.2020

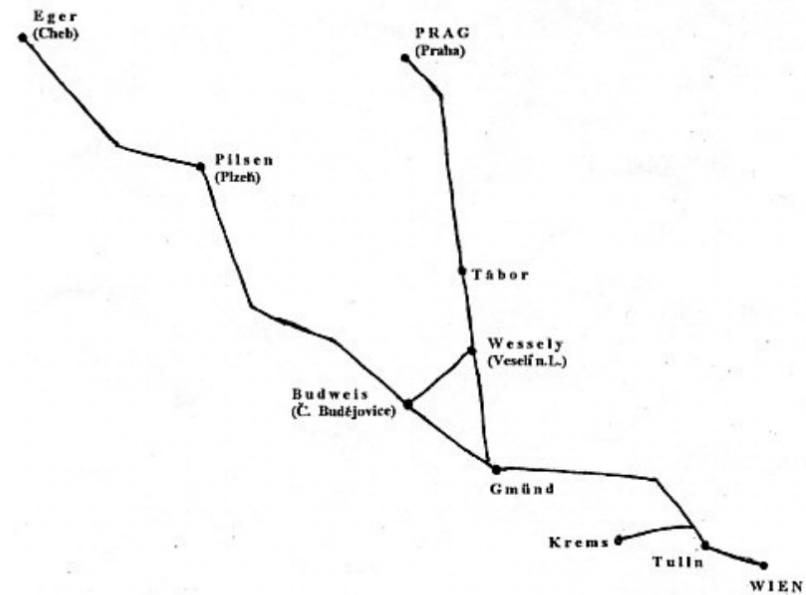


Abb. 5 | Strecke der Kaiser Franz-Joseph Bahn



Abb. 6 | Strecke der Kronprinz Rudolf Bahn

Von 1857 bis 1866 gab es einen Rückgang an neuen Strecken, der finanziellen Gründen geschuldet war. Der Ertrag bei einigen Bahnen fiel nicht so hoch aus als erhofft und es entstand ein großer Rückstau bei vielen geplanten Bauvorhaben, einige davon wurden damals gar nicht ausgeführt. Zusätzlich gab es durch den Deutschen Krieg 1866 einen kompletten Baustopp, erst danach wurden schon begonnene Bahnen allmählich vollendet. Jedoch entstand in der Nachkriegszeit eine neue Entschlossenheit, wodurch viele Lücken im Bahnnetz, schon viel früher als gedacht und großteils auch ohne staatliche Finanzierung, geschlossen werden konnten.¹¹

KAISER FRANZ-JOSEPH BAHN 1866-1872

Mit dem Bau der Kaiser Franz-Joseph-Bahn, von einer privaten Gesellschaft, wurde 1866 begonnen, der erste Abschnitt von Pilsen nach Budweis konnte 1868 fertig gestellt werden, sowie die Verlängerung bis Eggenburg später im selben Jahr. Von 1870 bis 1872 wurden die Strecken von Wien nach Gmünd, von Gmünd nach Prag, die Zweigstrecke nach Krems sowie die Strecke von Pilsen nach Eger eröffnet. Die Verbindung von Wessely und Budweis, welche 1874 eröffnet wurde, sorgte für eine, für den Staat sehr wichtige, direkte Verbindung von Prag nach Triest. Der Streckenverlauf ging dabei von Prag über Wessely nach Budweis, danach mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn nach St. Valentin, von dort aus mit der Kronprinz Rudolf-Bahn, welche zur gleichen Zeit im Bau war, nach Laibach und danach weiter mit der Erzherzog Johann-Bahn nach Triest.¹²

KRONPRINZ RUDOLF BAHN 1868-1873

Die Verbindung Prag-Triest, sowie die Eisenindustrie in Oberösterreich, der Steiermark und Kärnten waren Hauptgrund am Interesse dieser Eisenbahnstrecke. Der Abschnitt im Salzkammergut war für Kohlentransport von großer Bedeutung. Begonnen wurde der Bau mit einer privaten Gesellschaft, jedoch kam es zu finanziellen Schwierigkeiten, da die Strecke kaum für den Güterverkehr genutzt wurde und somit die Einnahmen fehlten, was 1884 zur Verstaatlichung führte. Die Pläne für die Strecke waren, St. Valentin über Rottenmann, St. Michael und Judenburg nach Villach sowie Zweiglinien von Kleinreifling nach Amstetten, von Launsdorf nach Mösels und von St. Veit/Glan nach Klagenfurt. Vom Staat wurde eine Verbindung von Villach an die italienische Grenze und eine Verbindung zur Kaiser Franz Joseph-Bahn, nach Gmünd, gefordert. 1868 konnten bereits die Abschnitte von St. Valentin nach Steyr, von St. Michael über Judenburg nach Villach und nach Leoben eröffnet werden.

Bereits im Folgejahr wurde der Streckenabschnitt zwischen Steyr und St. Michael, St. Veit/Glan und Klagenfurt wie auch von Launsdorf nach Mösels, welche bis nach Hüttenberg verlängert wurde, hergestellt. Zusätzlich genehmigte man die Strecke Laibach-Tarvis, welche 1870 freigegeben werden konnte, die Strecke von Villach nach Tarvis, eröffnet 1873, schloss an diese an. Ebenso 1873 eröffnet, wurde die Strecke von Hieflau nach Eisenerz, welche für die Verbindung des Erzberges besonders wichtig war. Bereits 1872 eröffnete man die Abschnitte von Kastenreith nach Rottenmann, sowie Waidhofen an der Ybbs nach Amstetten. Der Abschnitt St. Valentin-Gmünd wurde nicht errichtet, da die Verbindung stattdessen von Gaisbach-Wartberg nach St. Valentin im Zuge der Kaiserin Elisabeth-Bahn realisiert wurde. Die Strecke von Scharding nach Selzthal mit der Zweigbahn nach Attnang/Puchheim wurde 1877 fertiggestellt und konnte in Selzthal an die Kaiserin Elisabeth-Bahn anschließen.

11 Dr. Jgnaz Konta: Zur Eisenbahngeschichte Österreichs (1893), Vom Beginn der Lokomotiveisenbahn-Ära bis 1856, 17.11.2016, http://www.oberegger2.org/ada/konta_2.htm, 01.03.2020.

12 Dr. Elmar Oberegger: Kaiser Franz Joseph-Bahn, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/kfjb.htm>, 05.03.2020

Bis 1879 konnte die Strecke von Villach nach Tarvis bis nach Pontafel verlängert, und eine Verbindung zum italienischen Netz hergestellt werden. Nach der Verstaatlichung 1884 begann man die Strecke zu modernisieren, da die Kronprinz Rudolf-Bahn einen wichtigen und großen Teil der Triest-Prag/Wien Verbindung bildet.¹³

Die große volkswirtschaftliche Krise 1873 hatte verheerende Auswirkungen auf den Aktienmarkt sowie den Handel und den Verkehr. Auch in den Jahren danach gab es keinen großen Fortschritt im Eisenbahnbau. Erst wieder 1875 kam neue Bewegung in den Bauprozess, als die Staatsverwaltung ein Eisenbahnprogramm mit vielen Maßnahmen wie z.B. Reformen innerhalb des Betriebes, sowie der Vollendung des Bahnnetzes vorstellte, was jedoch an einer Zurückhaltung privater und staatlicher Geldmittel scheiterte.

Nur schon zuvor genehmigte Strecken konnten erschlossen werden. In diesen Jahren wurden jedoch sehr viele Staatsverträge geschlossen, um das Bahnnetz mit umliegenden Ländern wie Bayern, Deutschland, der Schweiz, Russland oder Rumänien, zu verbinden. In den Jahren bis 1886 gab es kaum Tätigkeiten, da Privatbahnen ohne die Unterstützung vom Staat nicht möglich waren, jedoch das Augenmerk des Staates auf verkehrspolitischen Bedarf sowie anderen staatlichen Interessen lag. Lediglich die Arlbergbahn wurde in dieser Zeit fertiggestellt.¹⁴

13 Dr. Elmar Oberegger: Kronprinz Rudolf-Bahn, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/krb.htm>, 05.03.2020

14 Dr. Jgnaz Konta: Zur Eisenbahngeschichte Österreichs (1893), Vom Beginn der Lokomotiveisenbahn-Ära bis 1856, 17.11.2016, http://www.oberegger2.org/ada/konta_2.htm, 01.03.2020.

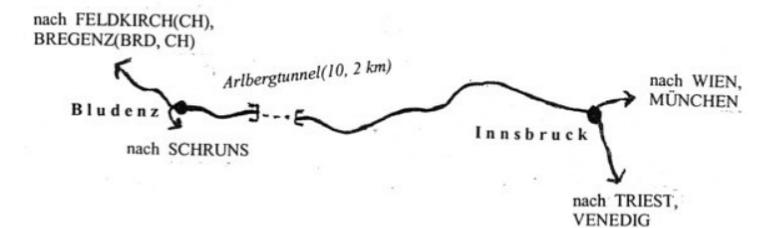


Abb. 7 | Strecke der Arlbergbahn

ARLBERGBAHN 1880-1884

Eröffnet 1884, gilt sie als die neue Handelsstraße in den Westen Europas, was für den Staat wie auch die Menschen ein großes und wichtiges Ereignis war. Die Strecke von Innsbruck nach Bludenz ist die wichtigste Verbindungsstrecke von Wien und Vorarlberg sowie Österreich und der Schweiz. Mit einem über 10 km langen Tunnel konnte der Arlberg Pass überwunden werden, wobei jedoch lange dessen Umsetzung bezweifelt wurde, weshalb von den ersten Überlegungen bis zur Fertigstellung knapp 20 Jahre vergingen.¹⁵ Die Arlberg Bahn verlängert die, bereits im Jahr 1858 fertiggestellte, Nordtiroler Bahn, die in Wörgl an die Kaiserin Elisabeth-Bahn anschließt und war Teil des Vorhabens von 1847, eine Verbindung von Bayern nach Italien zu schaffen.¹⁶

Die Hauptstrecken waren vollendet und es entstand die Idee der Verdichtung des Netzes durch Lokalbahnen auf kleineren, regionalen Strecken. In nur wenigen Jahren entstanden über 80 neue Lokalbahnen mit einer Länge von 2448 km. Auch weiterhin waren die Lokalbahnen das Hauptaugenmerk des Eisenbahnbaus, wodurch bis 1892 das gesamte Netz um weitere 2547 km verlängert werden konnte.

Zu dieser Zeit fanden viele Verbesserungen an älteren baulichen Anlagen statt. Gebäude und Gleise, besonders an Knotenpunkten, wurden erneuert und ausgebaut. Um Strecken höher frequentieren zu können, wurden weite Strecken doppelgleisig ausgeführt, 1891 waren dies bereits 2470 km.¹⁷

15 Dr. Elmar Oberegger: Arlberg-Bahn, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/arlberg.htm>, 05.03.2020

17 Dr. Jgnaz Konta: Zur Eisenbahngeschichte Österreichs (1893), 17.11.2016, http://www.oberegger2.org/ada/konta_inhalt.htm, 01.03.2020.

16 Dr. Elmar Oberegger: Nordtiroler-Bahn, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/nordtiroler.htm>, 05.03.2020

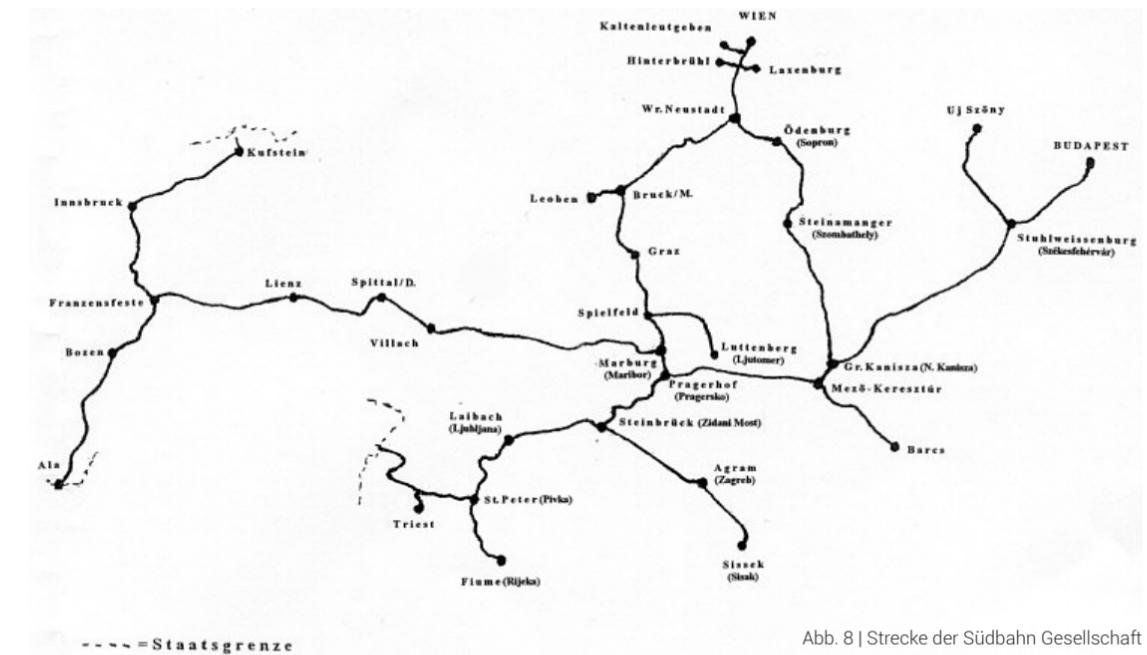


Abb. 8 | Strecke der Südbahn Gesellschaft

Auch nach 1900 erweiterte man das Netz hauptsächlich mit Lokalbahnen und man begann wichtige Gebirgstrecken zu erschließen. 1906 entstanden die Karawankenbahn von Villach nach Klagenfurt und die Pyhrnbahn von Klaus nach Selzthal. 1909 folgte die Tauernbahn, die Schwarzach-St. Veit mit Spittal-Millstättersee verbindet. Von 1914 an, entstanden nur noch kurze Lokalbahnen, die das österreichische Bahnnetz erweiterten. Ab 1904 begannen die ersten Elektrifizierungen der Bahnstrecken, viele folgten vor allem in den 20er und 30er Jahren.¹⁸

WÄHREND UND NACH DEM 2. WELTKRIEG

Nach 1945 wurden die Elektrifizierungen unter den Österreichischen Bundesbahnen fortgesetzt, welche den größten Schub in den 1970er Jahren erfuhren. Während des Kalten Krieges waren die Nord-Süd Verbindungen durch den Eisernen Vorhang stark eingeschränkt, die Strecke Wels-Passau jedoch blieb frei befahrbar und wurde zur wichtigen Verbindung zwischen Wien und Hamburg. Auch die Brenner Bahn, als Verbindung zwischen Deutschland und Italien wurde weiterhin benutzt, wie auch die Ost-West Verbindungen, auf die der Eiserner Vorhang kaum Einfluss hatte. Viele Strecken wurden seitdem zweigleisig ausgebaut, eingleisig zurückgebaut und viele, vor allem Lokalbahnen, wieder komplett aufgelassen.¹⁹

SÜDBAHN GESELLSCHAFT

Die Südbahngesellschaft wurde 1858 gegründet und war eines der bedeutendsten europäischen Privatbahnunternehmen. Der Beginn ist auf die Übernahme einiger, ehemaliger Staatsbahnen, im Jahr 1858 zurückzuführen, nachdem der Staat aus finanziellen Gründen Strecken privatisieren musste. Die Hauptstrecke war dabei die Erzherzog Johann-Bahn von Wien nach Triest, inklusive Zweigstrecken nach Laxenburg und Ödenburg. Auch Genehmigungen der Strecken Marburg-Villach, Steinbrück-Karlstadt und Verona-Kufstein waren Teil der Übernahme, die mit dem Zusammenschluss mit italienischen Eisenbahnen erreicht wurde. Im Laufe der Zeit wurden weitere Strecken übernommen oder selbst erbaut, wie z.B. die Kärntner Bahn, die von Marburg bis nach Franzensfeste führt und von 1863 bis 1871 entstand.

Diese schließt an die Brennerbahn an, welche ebenso von der Gesellschaft zwischen 1864 und 1867 errichtet wurde. Das Netz der Südbahn Gesellschaft reichte um 1900 von Wien über Marburg nach Sissek und über St. Peter nach Triest und Fiume, wie auch von Marburg über Franzensfeste nach Innsbruck, Kufstein und Ala. Weiters über Ödenburg und Groß-Kranisza nach Budapest und Uj Szönj sowie weiteren Verbindungen. Das Netz war einst größer, jedoch verlor man nach der Schlacht von Solferino 1859 die Lombardei und damit auch Strecken nach und um Mailand. Ebenso nach dem ersten Weltkrieg wurden viele Strecken zerrissen und auf die Länder aufgeteilt, dabei verlor die Gesellschaft rund 70% des Netzes, sowie Teile des Fuhrparks, welcher auch aufgeteilt wurde. 1923 wurde die Südbahn Gesellschaft in Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft (DOSAG) umbenannt und 1970 schlussendlich aufgelöst.^{20, 21}

18 Eisenbahn, 17.08.2009, <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Eisenbahn>, 05.03.2020.

19 Dr. Elmar Oberegger: Österreichische Eisenbahnen, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/oeb.htm>, 05.03.2020

20 Dr. Elmar Oberegger: Südbahn-Gesellschaft, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/suedbahn.htm>, 05.03.2020.

21 Mag. Christian Benesch: Die Südbahn-Gesellschaft, <https://zedhia.at/de/zedhia-blog/sudbahn-gesellschaft>, 05.03.2020.

DIE BAHNHOFSGEBÄUDE

Schon seit der Entstehung der ersten Eisenbahnstrecken, waren auch Bahnhöfe zu finden. Die Notwendigkeit für einen Ort zum Verladen von Waren sowie zum Ein- und Aussteigen war schon immer gegeben. Anfänglich nur kleine Unterstände, entwickelten sich diese schnell zu Bahnhofsgebäuden, inklusive Betriebs- und Wohnbauten.²²

Die Zeit, in der die Eisenbahn und die Bahnhofsgebäude entstanden, reichte durch mehrere Stilperioden, angefangen mit dem Klassizismus in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Darauf folgten die Romantik, der Historismus und der Jugendstil, schlussendlich bis hin zur Moderne. Für viele Bauwerke wie Kirchen, Wohnhäuser oder staatliche Bauten gab es gewisse Stile, die an den jeweiligen Gebäuden angewandt wurden. Jedoch für die neuen Bauaufgaben, wie Industriebauten, Warenhäuser oder auch Bahnhofsgebäude gab es keine zugewiesenen Stile, was zu einer Bandbreite an verschiedenen Gestaltungen führte.

In der Zeit des Historismus, der etwa ab den 1860er Jahren Anwendung fand, gab es eine entscheidende Entwicklung in der Stahl- und Eisenproduktion, welche auch dem Eisenbahnbau geschuldet war. Die Erfindung von Eisenträgern für Decken und Stützen, kennzeichnete den Beginn von Veranda- und Bahnsteigdächern.²³

Zu den Bauten für einen Bahnhof gehörten zusätzlich zum Aufnahmegebäude auch Wärterhäuser, Heizhäuser, Wohnhäuser, Werkstätten und eine Reihe von vielen weiteren Bauwerken und Nebengebäuden. Man empfand diese jedoch nicht als würdig für eine künstlerische Außengestaltung, lediglich Aufnahmegebäude wurden aufwendiger dekoriert, da dies, vor allem in städtischen Gefügen, für die Repräsentation notwendig war. Aufgrund der selben Funktion der Gebäude, wurde das Aussehen als ähnlich oder sogar gleich wahrgenommen, was jedoch nicht zutraf und hauptsächlich der funktionellen Architektur geschuldet war.

Diese gleiche Wahrnehmung führte bereits bald nach Beginn des Eisenbahnbaus zur Entwicklung von projektabhängigen Typen der Aufnahmegebäude wie auch der Betriebsbauten. Ein Typ war meist auf eine Bahngesellschaft und auch nur auf eine Strecke begrenzt. Es gab meist verschiedene Größen einzelner Typen, die je nach Anforderung und Wichtigkeit des Bahnhofs, Anwendung fanden. Schon 1850 schlug Carl Ritter von Ghega diesen Typen-Bau in fünf verschiedenen Größen vor, in den darauffolgenden 20 Jahren entwickelten sich Typen bei allen wichtigen Bahngesellschaften.²⁴ Bereits um 1850 wusste man, welche Räume in Bahnhofsgebäuden notwendig waren. Bis ins 20. Jahrhundert veränderten sich diese Räume kaum. Nach drei Wagenklassen getrennte Warteräume, ein Raum für den Fahrkartenverkauf und die Gepäckaufgabe mit anschließenden Büroräumlichkeiten waren immer vorhanden. Je nach Größe des Bahnhofs waren die Zimmer des Fahrdienstleiters und des Chefs des Bahnhofs entweder auch direkt angebunden oder wurden mit der Wohnung des Wärters oder des Vorstands zusammengelegt.

Die Anzahl der Wohnungen hatte ebenso Einfluss auf die Größe der Aufnahmegebäude. Vor allem bei Durchgangsbahnhöfen, welche oft in einer größeren Entfernung zum Ort lagen, wurde das Bahnpersonal im Bahnhof oder in getrennten Wohngebäuden untergebracht. Vor der Eröffnung erster Speisewägen wurden Reisende in Restaurants, welche es an einigen Bahnhöfen gab, verpflegt. Auch die Restaurants waren, wie die Warteräume, in drei Klassen geteilt. Aufgrund der Raumaufteilung und zum großen Teil wegen dem Zustand der sanitären Anlagen, benötigten die Restaurants wie auch die Wohnungen in den Bahnhöfen bald eine modernere Umgestaltung, welche jedoch zum Großteil erst nach dem Zweiten Weltkrieg durchgeführt wurde. Bei Warteräumen und Diensträumen war hingegen nur eine kleine Renovierung notwendig. Ebenso nach dem Zweiten Weltkrieg, teils schon davor, änderte sich die Nutzung der Aufnahmegebäude stark. Es war kein Ort zum Verweilen mehr, Reisende wollten nur schnell ans Ziel kommen, das Gebäude war nun lediglich die Verbindung vom Vorplatz zum Bahnsteig.²⁵

²² Kons.Dr. Elmar Oberegger: Zur Eisenbahngeschichte des alten Österreich 1827-1918, 13.10.2011, <http://www.oberegger2.org/altoesterreich/inhalt.htm>, 01.03.2020.

²³ Vgl. Kubinsky 1986, 12f.

²⁴ Vgl. Kubinsky 1986, 14f, 26.

²⁵ Vgl. Kubinsky 1986, 16f.

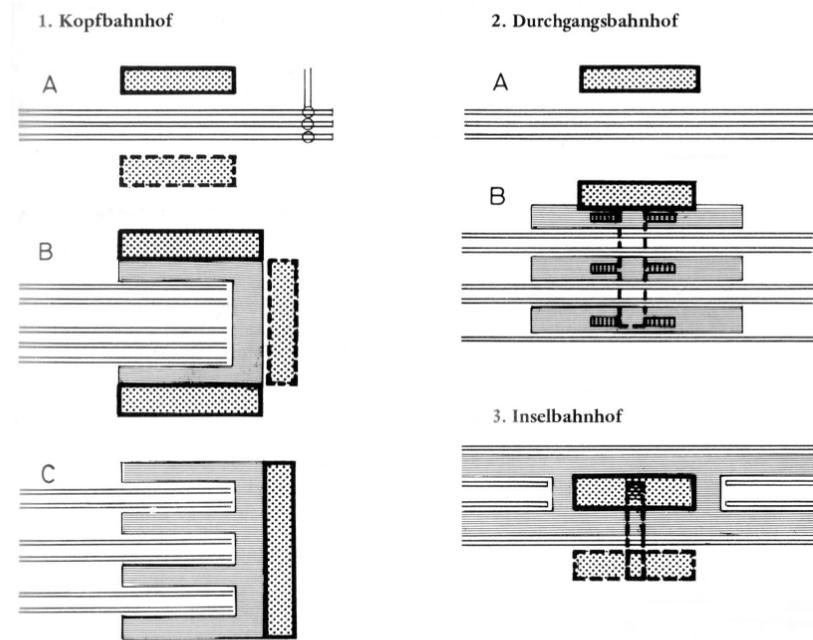


Abb. 9 | Bahnhofsformen

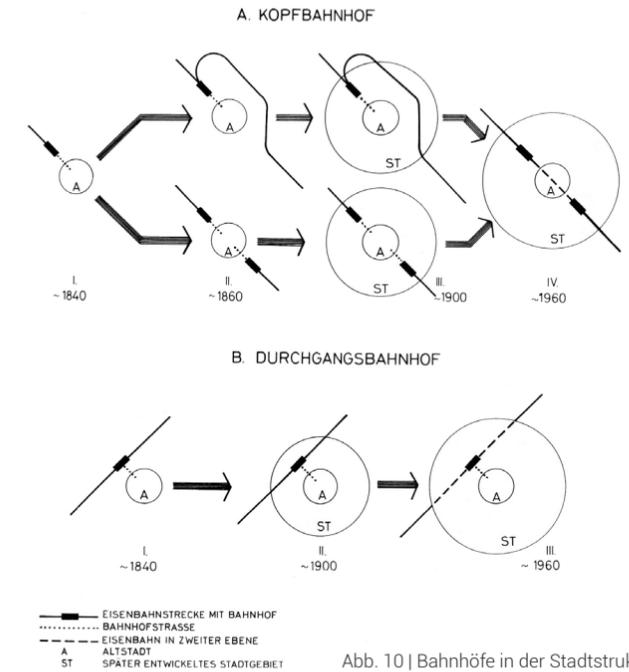


Abb. 10 | Bahnhöfe in der Stadtstruktur

Mit der Entwicklung der Eisenbahntechnik entstand die Notwendigkeit der jeweiligen Betriebsbauten. Anfangs fand man diese zum Teil gemeinsam mit dem Warteraum in einem Gebäude, bevor man separate Gebäude dafür schuf. Die ersten Bahnsteige entstanden erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und auch dort oft nur in wichtigen Bahnhöfen, obwohl die Gefahr beim Überschreiten der Gleise schon früher erkannt wurde. Erst um 1900 begann man Bahnsteige überall zu errichten.²⁶

BAHNHOFSSFORMEN

Die beiden Grundformen von Bahnhöfen sind Durchgangs- und Kopfbahnhöfe, wobei in Österreich hauptsächlich Durchgangsbahnhöfe zur Anwendung kamen. Aufgrund der ständigen Erweiterung der Bahnstrecken waren diese sinnvoller und es entstanden nur in Wien bereits ab 1858 Kopfbahnhöfe.

Zum Teil anfangs nur mit seitlichen Bahnsteigen ausgestattet, ergänzte man dort bald einen Kopfbahnsteig. Eine weitere, noch heute zeitgemäße Entwicklung, ist die Ergänzung von Zungenbahnsteigen, die den Zugang zu jedem Gleis ermöglichen. Im Vergleich zu den großen Wiener Kopfbahnhöfen, findet man bei Durchgangsbahnhöfen einen beachtenswerteren Größenunterschied, denn diese reichen von kleinen Lokalbahn-Haltestellen bis hin zu großen urbanen Bahnhöfen. Um den Reisenden das Erreichen der Züge zu ermöglichen, ohne dabei die Gleise übertreten zu müssen, hielten die Züge anfangs am ersten Gleis. Erst ab 1890 entstanden Unter- oder Überführungen, die zu den Inselbahnsteigen führten. Die Entwicklung der Durchgangsbahnhöfe ist, aufgrund der zunehmenden Nutzung und höheren Zuggeschwindigkeiten, bis heute im Gange.²⁷ Es gibt jedoch immer noch Bahnhöfe, bei denen die Gleise überschritten werden müssen.

BAHNHÖFE IN DER STADTSTRUKTUR

Die Größe des Aufnahmegebäudes richtete sich nach der Bedeutung des Bahnhofs, nicht jedoch nach der Größe der Siedlung. Es war jedoch möglich, dass ein Bahnhof aufgrund einer Entwicklung von Industrieanlagen an Bedeutung gewann. Es entstand somit teils eine gegenseitige Beeinflussung der Entwicklung eines Ortes. Besonders bei wichtigen Eisenbahnknoten findet man, oft aufgrund der großen Anzahl der Bediensteten für z.B. den Güterverkehr oder die Werkstätten, ein schnelles Wachstum einer Siedlung. Zu Beginn wurden Bahnhöfe am Stadtrand angelegt und schon bald entwickelten sich Industrie- und Wohnanlagen in der Umgebung. Vor allem in kleineren Siedlungen erbaute man Durchgangsbahnhöfe oder Haltestellen, welche jedoch den Nachteil hatten, dass sie oft weit abseits der Siedlung lagen, was zum Teil auch heute noch ein Problem darstellt.

Viele Siedlungen im ländlichen Raum näherten sich, durch viele neue Wohn- und Industriebauten, dem Bahnhof an. Zum Teil wuchs die Siedlung auch über den Bahnhof hinaus oder er wurde von zwei wachsenden Orten eingeschlossen. Städte, wie Wien hingegen, wuchsen weit über die Bahnhöfe hinaus, wodurch es nun mehrere Bahnhöfe innerhalb der Stadtgrenze gibt.²⁸ Weitere Entwicklungen sind auch im Bahnhofsvorplatz zu finden. Er wurde zur Verbindung von Eisenbahn und Stadt und ist heute ein Treffpunkt unterschiedlichster Transfermittel sowie von Fußgängern. Ebenso entsteht die Verbindung zum Flugverkehr durch Flughafen-Bahnhöfe. Diese sind oftmals mit Bussen in einem Gebäude zusammengefasst, oder komplett in das Flughafengebäude integriert.²⁹

26 Vgl. Kubinsky 1986, 17.

27 Vgl. Kubinsky 1986, 18f.

28 Vgl. Kubinsky 1986, 18- 23.

29 Vgl. Kubinsky 1986, 24f.



Pferdeeisenbahn Linz – Budweis: Bahnhof Lest (bei Freistadt), 1830 eröffnet

Abb. 11 | Bahnhof Pferdeeisenbahn

ÖSTERREICHISCHE BAHNHOFSAUTEN

Zu Anfang, bei der Budweis-Gmunden Pferdeeisenbahn wie auch bei ersten Gebirgsstrecken, fanden vor allem verputzte, schmucklose Gebäude mit hohen Walmdächern ihre Anwendung. Langsam stieg man jedoch auf Satteldächer um, da diese einfacher zu konstruieren waren. Auch in den Fassaden gab es Veränderungen, man wechselte von verputzten Fassaden zum Steinrohbau.

Anwendung fand dies bereits bei der Semmeringbahn wie auch der Brennerbahn und wurde bei vielen weiteren Gebirgsstrecken ausgeführt. Viele Gesellschaften jedoch, zogen Quadersteinumfassungen an den Ecken und Kanten des Gebäudes vor. Diese Steinrohbau-Gebäude wie auch Holzverschalungen und Schnitzereien, wurden charakteristisch für österreichische Bahnhöfe.³⁰

³⁰ Vgl. Kubinsky 1986, 26



Abb. 12 | Bahnhof Dürnkrot, 1944

KAISER FERDINANDS-NORDBAHN

Beim Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der ersten Lokomotiveisenbahn, gab es grundsätzlich noch keine Typenbauten, nur an einigen Streckenteilen kann man solche finden. Bei Bahnhöfen wie Dürnkrot, Hohenau oder Korneuburg war Architekt Anton Jüngling beteiligt. Seine Typen hatten einen Mittelbau mit Walmdach, an den seitlich zwei Flügel, ebenfalls mit Walmdach, anschlossen. Auch bei den Strecken von Wien Richtung Gloggnitz und Raab sind solche Gebäude anzutreffen. 1886 wurde, durch den Anstieg des Verkehrs, eine Vergrößerung der Anlagen notwendig und auch dort entschied man sich für einige Typenbauten.

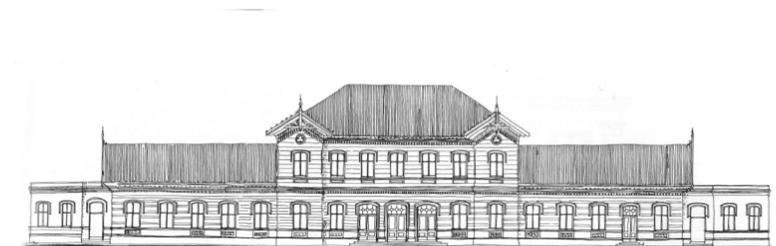


Abb. 13 | Fassade Bahnhof Hohenau 1870

Die äußerliche Gestaltung der Gebäude auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hielt sich, abgesehen von wichtigeren urbanen Bahnhöfen, in Grenzen. Das hohe Verkehrsaufkommen auf dieser Eisenbahnstrecke war nicht Urlaubern oder Reisenden geschuldet, sondern der bedeutenden Verbindung für Industrie- und Kohleanlagen, deshalb gab es auch keine Notwendigkeit die Gebäude aufwendig zu gestalten. Heute sind von diesen Gebäuden, in deren ursprünglicher Form, jedoch nur noch wenige anzutreffen. Der Nordbahnhof in Wien ist in dieser Form gar nicht mehr erhalten, bei vielen anderen Bahnhöfen kann man nur noch die alte Gestaltung erahnen.³¹

³¹ Vgl. Kubinsky 1986, 31-33.



Abb. 14 | Bahnhof Peggau Deutschfeistritz 1957, damals noch wie 1844



Abb. 15 | Bahnhof Mannersdorf 1956

SÜDBAHNSTRECKE

Die Bauten auf den Strecken von Wien nach Gloggnitz, Bruck an der Leitha und Ödenburg waren fast alle unterschiedlich, haben jedoch eine sehr ähnliche Erscheinung. Von Typenbauten, wie sie später entstanden, kann man nicht sprechen, doch waren alle sehr schlicht mit einem reinen Baukörper und einem Walmdach. Die, auf den südlichen Strecken gelegenen, später gebauten Gebäude, wurden der Einfachheit halber denen der Gloggnitzer Bahn angepasst. Die Gebäude von Mürzzuschlag über Graz nach Marburg wurden ebenfalls sehr einfach und klar gehalten, dort findet man zusätzlich jedoch oft einen kleinen achteckigen Dachturm mit Uhr. Diese Gestaltung ist Moritz Löhr zuzuschreiben.

Nach 1860 wurde Architekt Wilhelm von Flattich tätig. Er war eine der bedeutendsten Personen des österreichischen Eisenbahnbaus und leitete ab 1857 das Hochhausbüro der Kaiser Franz Joseph-Orientbahn, dem Vorgänger der Südbahn. 1871 wurde er zum Direktor ernannt. Er entwarf die Erweiterungen der Südbahnstrecke, die durch Verkehrszuwachs notwendig wurden. Neben seinem Hauptwerk, der Umgestaltung des Wiener Südbahnhofs, sind ihm auch die Entwürfe der Bahnhofsgebäude der Brenner- und Pustertal-Bahn sowie die Umgestaltung der Bahnhöfe Innsbruck, Kufstein und Graz zuzuschreiben. Heute sind von dieser Strecke einige Gebäude wenig verändert erhalten. Zum großen Teil erinnert nur noch der Baukörper an den ehemaligen Bau. Die gemauerten Gebäude der Semmeringbahnstrecke bestehen bis heute in ihrer originalen Konstruktion.³²

³² Vgl. Kubinsky 1986, 44-49.

ÖSTERREICHISCHE STAATSEISENBahn GESELLSCHAFT (StEG) 1855-1908

Sie war die erste private Eisenbahngesellschaft ihrer Art, die 1854 einige Linien des Staates übernahm, der aus finanziellen Gründen Strecken privatisieren musste. Darunter fallen die Strecken der Nördlichen und Südöstlichen Staatsbahnen. Sie standen unter Einfluss französischen Kapitals und somit auch unter Leitung des Franzosen J. Maniel. Er legte sehr bald Richtlinien für die Bauten der Strecke fest und führte Normen für Gebäudeklassen ein. Es gab Größenordnungen der Klasse II und Klasse III. Gebäude der Klasse I hingegen wurden individuell entworfen. Die jungen Architekten Wilhelm von Flattich und K. Schumann waren an den Bauten beteiligt. Die Gebäude hatten die gleiche Gebäudetiefe und Breite des Mittelbaus, nur die Grundrisse waren verschieden. Man verwendete die gleichen Fenster, Türen, Giebel und Dachstühle. Lisenen und Gesimse verzierten die Rohziegelfassaden.

Der französische Einfluss war klar erkennbar, obwohl die Dekoration sehr schlicht gehalten wurde. Die Richtlinien dieser Gestaltung wurden konsequent angewandt, was ein sehr einheitliches Bild der gesamten Strecke schuf. Ein neuer Bahnhof ersetzte den Raaber Bahnhof in Wien. Entworfen von K. Schumann, mussten Vorgaben der Militärbehörden aufgrund des nahegelegenen Arsenalts eingehalten werden, und das Gebäude durfte wegen möglicher Explosionsgefahr nicht zu hoch gebaut werden. Heute sind von den Bauten der StEG in Österreich, aber auch in den umliegenden Ländern wie Ungarn, Mähren, Rumänien und der Slowakei nur wenige erhalten. Die damals schon schlichte Dekoration wurde nach 1945 entfernt, nur sehr wenige Bahnhöfe behielten ihre französische Gestaltung, etwa Laa an der Thaya und Mistelbach.^{33, 34}

³³ Vgl. Kubinsky 1986, 33f

³⁴ Dr. Elmar Oberegger: VI. Die „Zweite Privatbahnphase“ von ca. 1854 bis zum Ausbruch der „Großen Wirtschaftskrise“ (1873), 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/altoesterreich/kap6.htm>, 03.07.2020.

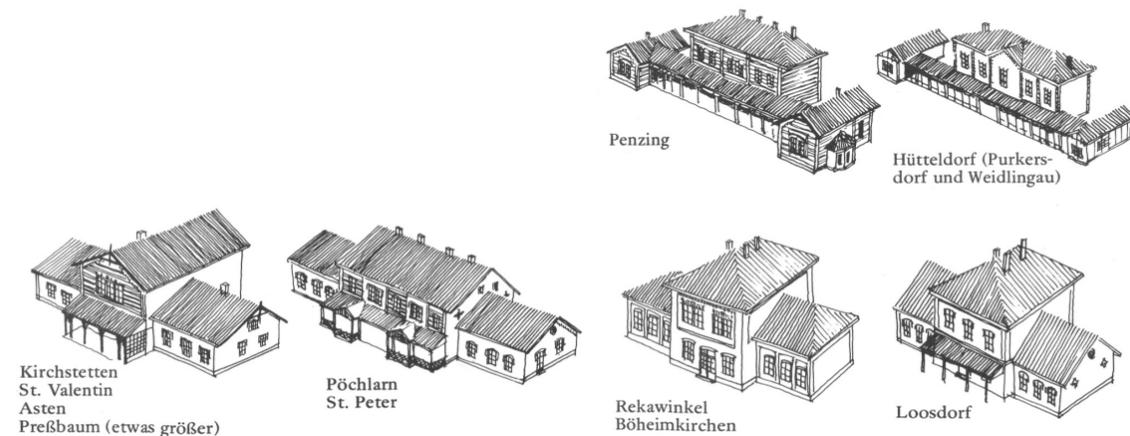


Abb. 16 | Skizzen von Gebäuden der Kaiserin Elisabeth Bahn

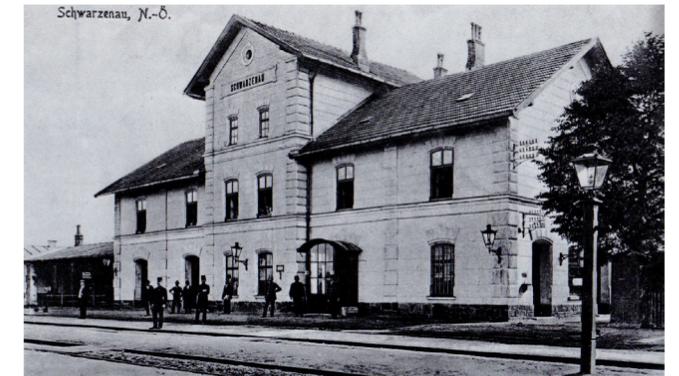


Abb. 17 | Bahnhof Schwarzenau um 1910

KAISERIN ELISABETH-BAHN

Die ersten Gebäude der Kaiserin Elisabeth-Bahn wurden von Moritz Löhr und einigen jüngeren Architekten entworfen. Es gab keine strengen Richtlinien für die Gestaltung, somit hatten die Architekten viel künstlerische Freiheit. Der romantische Stil war noch immer allgegenwärtig, was auch den Charakter der Gebäude dieser Strecke ausmachte, da die unterschiedlichsten Größen und Grundrisslösungen anzutreffen waren. Die Kaiserin Elisabeth-Bahn ist gebäudetechnisch die am schönsten und am meisten dekorierte Bahn in Österreich. Dies war vermutlich der Tatsache geschuldet, dass diese Strecke von der kaiserlichen Familie genutzt wurde, um zum Sommersitz nach Ischl, oder in die Heimat der Kaiserin nach Bayern zu reisen. Grundsätzlich kann man durchaus Typenbauten antreffen, jedoch gibt es keinen Typen mehr als viermal.

Eher findet man ein, für diese Zeit sehr fortschrittliches, Baukastensystem, worin die einzelnen Typen eine in der Größe veränderte Abart anderer Typen darstellen. Besonders erkennbar ist dies an den Strecken Linz-Salzburg und Wels-Schärding. Obwohl die gesamte Strecke reich dekoriert war, gab es dennoch Unterschiede in der Gestaltung. Bei Teilstrecken mit mehr Ausflugsverkehr findet man eine reichere Gestaltung und die Verwendung von Veranden, die man, wenn noch nicht vorhanden, sehr bald ergänzte. 15 Jahre später jedoch, als die Westbahnstrecke ausgebaut wurde, entstanden längliche Gebäude mit Satteldächern und kaum Dekorationen. Die weltweite Finanzkrise dürfte dafür ausschlaggebend gewesen sein.³⁵

35 Vgl. Kubinsky 1986, 38-42

KAISER FRANZ JOSEPH-BAHN

Obwohl die Romantik als Baustil zu dieser Zeit kaum noch verwendet wurde, entschied man sich beim Bau der Kaiser Franz Joseph-Bahn für die Gestaltung, vor allem der großen Aufnahmegebäude, in diesem Stil. Man findet eine große Anzahl an Typenbauten, die meist, mit sehr wenigen Ausnahmen, Satteldächer besaßen. Die Gebäude wurden besonders bei Fenstern und Türen aufwendig gestaltet. Runde Dachgeschossfenster in Giebelwänden wurden zu einem Merkmal dieser Typen. Recht massige, hohe Baukörper mit hohen Giebelwänden, Mittel- oder Seitenrisaliten, konnte man besonders bei größeren Bahnhöfen antreffen. Klosterneuburg war der größte Bahnhof dieser Strecke, mit hohen Eckbauten mit Giebelwänden und seitlich angelegten, ebenerdigen Bahnsteigflügeln. Weitere große Gebäude fand man in den Bahnhöfen Sigmundsherberg, Göpfritz, Tulln und Eggenburg.

Am häufigsten findet man auf dieser Strecke jedoch kleinere, ebenerdige Bauten mit Wächterwohnung, Amtszimmern und einem kleinen Vorraum und Warteraum für die Reisenden. Als die k.u.k. Staatsbahnen die Strecke übernahmen, wurden vor allem ältere Typen rasch ersetzt, zum Teil blieben diese daneben stehen. Die Neubauten wurden den Gegebenheiten angepasst. Der Wiener Endbahnhof wurde auf Wunsch der Stadt Wien nahe der Altstadt errichtet. Die Architekten Ullmann und Barvizijs entwarfen ein historisch gestaltetes Gebäude mit zwei Türmen. Für den Reiseverkehr war der Wiener Franz Joseph-Bahnhof einer der wichtigsten. Auch nach dem ersten Weltkrieg blieb ein großer Abschnitt der Strecke in Österreich bestehen, welcher noch heute für den internationalen Verkehr hohe Wichtigkeit besitzt. Er war der einzige der Wiener Bahnhöfe, der den zweiten Weltkrieg unbeschadet überstand, trotzdem wurde er 1982 abgerissen und neu erbaut.³⁶

36 Vgl. Kubinsky 1986, 37f



Abb. 18 | Bahnhof Zellerndorf 1982



Abb. 19 | Bahnhof Scheiffling um 1870

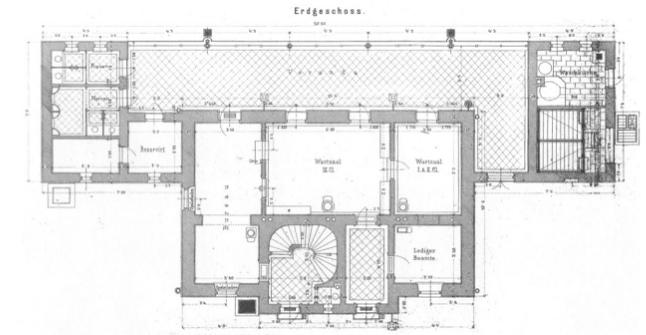
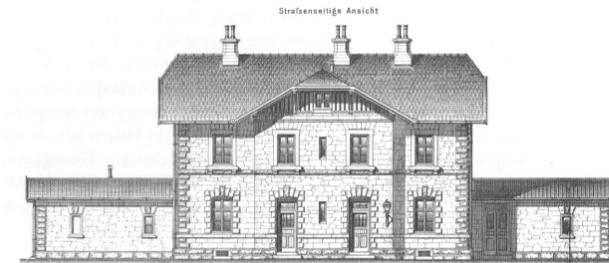


Abb. 20 | Pläne des Bahnhofs Flirsch, 1882

ÖSTERREICHISCHE NORDWESTBAHN GESELLSCHAFT 1868-1908

Die Eisenbahngesellschaft der k.u.k. privilegierte österreichische Nordwestbahn wurde 1868 gegründet und war sehr wichtig für die Verbindung zwischen Wien, Berlin, Dresden und der Ostsee. Architekt C. Schlimp entwickelte mehrere Typen von Aufnahmegebäude in verschiedenen Größen, wodurch für eine Größenordnung mehrere Alternativen zur Verfügung standen. Dies wurde Vorbild für zukünftige Gebäudetypen, besonders weil nach Vollendung der Hauptstrecke C. Schlimp seine Planung veröffentlichte. Es gab vier Gebäudeklassen, jeweils mit einigen Abwandlungen. Man trennte die Eingänge für Reise- und Dienstverkehr mit den, im Obergeschoss liegenden, Dienstwohnungen, was damals als Errungenschaft galt. Die Fassaden haben eine stilistische Ähnlichkeit mit der Kronprinz Rudolf -Bahn.^{37,38}

KRONPRINZ RUDOLF-BAHN

Bei der Kronprinz Rudolf-Bahn setzte man auf Zweckbau, anstatt Stilarchitektur. Die nur karg dekorierten Aufnahmegebäude wurden in drei Klassenordnungen gegliedert. Der Mittelbau hat immer die gleiche Breite, jedoch variiert die Gebäudetiefe und die Länge der Seitenflügel. Ein Merkmal der Gestaltung ist die Holzverschalung mit integrierten Ortsnamensschildern an den Giebelwänden. Bei kleineren Bauten wurde häufig der Güterschuppen mit dem Aufnahmegebäude kombiniert, was auch der Wirtschaftlichkeit diente.³⁹

ARLBERGBAHN

Die Eisenbahngesellschaft k.u.k. österreichische Staatsbahnen finanzierte den Bau der Arlbergbahn. Zu dieser Zeit hatte sich der Eisenbahnbau in Österreich schon stark entfaltet und es waren schon viele Strecken vorhanden. Die Gesellschaft vereinte für ihre Richtlinien die Vielfalt und Anpassungsfähigkeit der Kaiserin Elisabeth-Bahn sowie die einfachen Formen und regionalen Materialien der Südbahn. Es gab fünf Gebäudetypen in unterschiedlichen Größen, welche jeweils mehrfach Anwendung fanden. Charakteristisch für die Gebäude war ein Krüppelwalmdach, eine Holzverschalung der Giebelwände, gedrechselte und geschnitzte Abstützungen sowie schön gestaltete Kamine. Eine vorgesetzte Bahnsteigveranda war nur bei den drei größten Typen zu finden.

Eine ähnliche Gestaltung wurde auch bei anderen Neu- und Umbauten verwendet, wie bei der Galizischen Transversalbahn oder der Erzbergbahn. Bei späteren Bauten wurden die ursprünglichen Entwürfe herangezogen und bei Bedarf angepasst und verändert.⁴⁰

Kleinere private Bahngesellschaften ließen sich ihre Gebäude oft von erfahrenen Wiener Architekten entwerfen, wodurch eine Vielfalt an Gestaltungen entstand. Mal ähnelten sie vorhandenen Gebäuden, mal wichen sie weit davon ab.⁴¹

Der Großteil der heutigen Bahnstrecken wird von den ÖBB betrieben, einige wichtige Privatbahnen sind die Montafoner-Bahn, die Zillertal-Bahn oder die steiermärkischen Landesbahnen.⁴²

37 Dr. Elmar Oberegger: VI. Die „Zweite Privatbahnphase“ von ca. 1854 bis zum Ausbruch der „Großen Wirtschaftskrise“ (1873), 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/altoesterreich/kap6.htm>, 03.07.2020.

38 Vgl. Kubinsky 1986, 34-36

39 Vgl. Kubinsky 1986, 43

40 Vgl. Kubinsky 1986, 50f

41 Vgl. Kubinsky 1986, 54

42 Dr. Elmar Oberegger: Österreichische Eisenbahnen, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/oeb.htm>, 02.07.2020.

ANALYSE

AUSGEWÄHLTE BAHNHÖFE

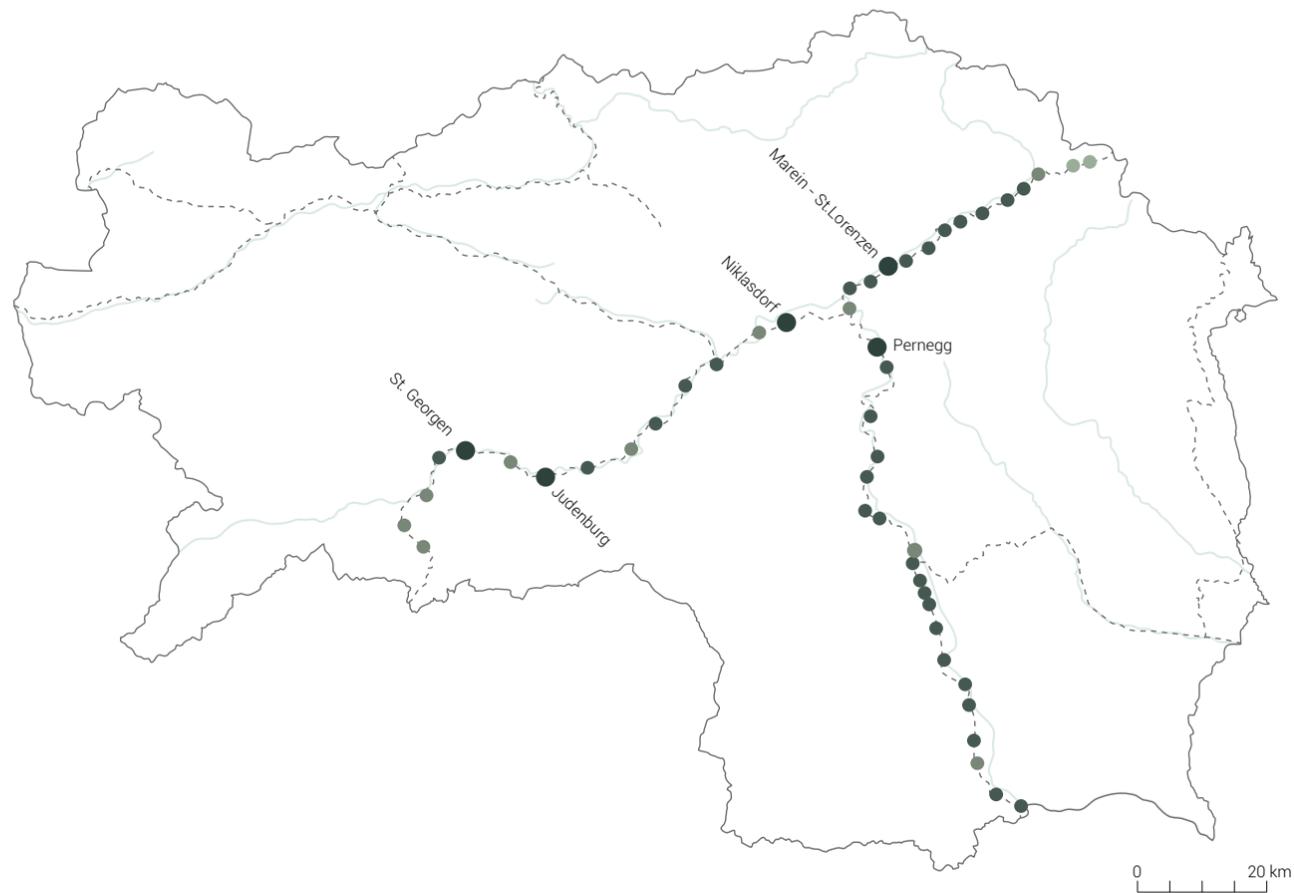
ST.GEORGEN OB JUDENBURG

JUDENBURG

NIKLASDORF

MAREIN/ST.LORENZEN

PERNEGG



- Ticketautomat
- Ticketschalter
- kein Ticketverkauf
- Ausgewählte Bahnhöfe
- Zugstrecke
- Grenze
- Flüsse

AUSGEWÄHLTE BAHNHÖFE

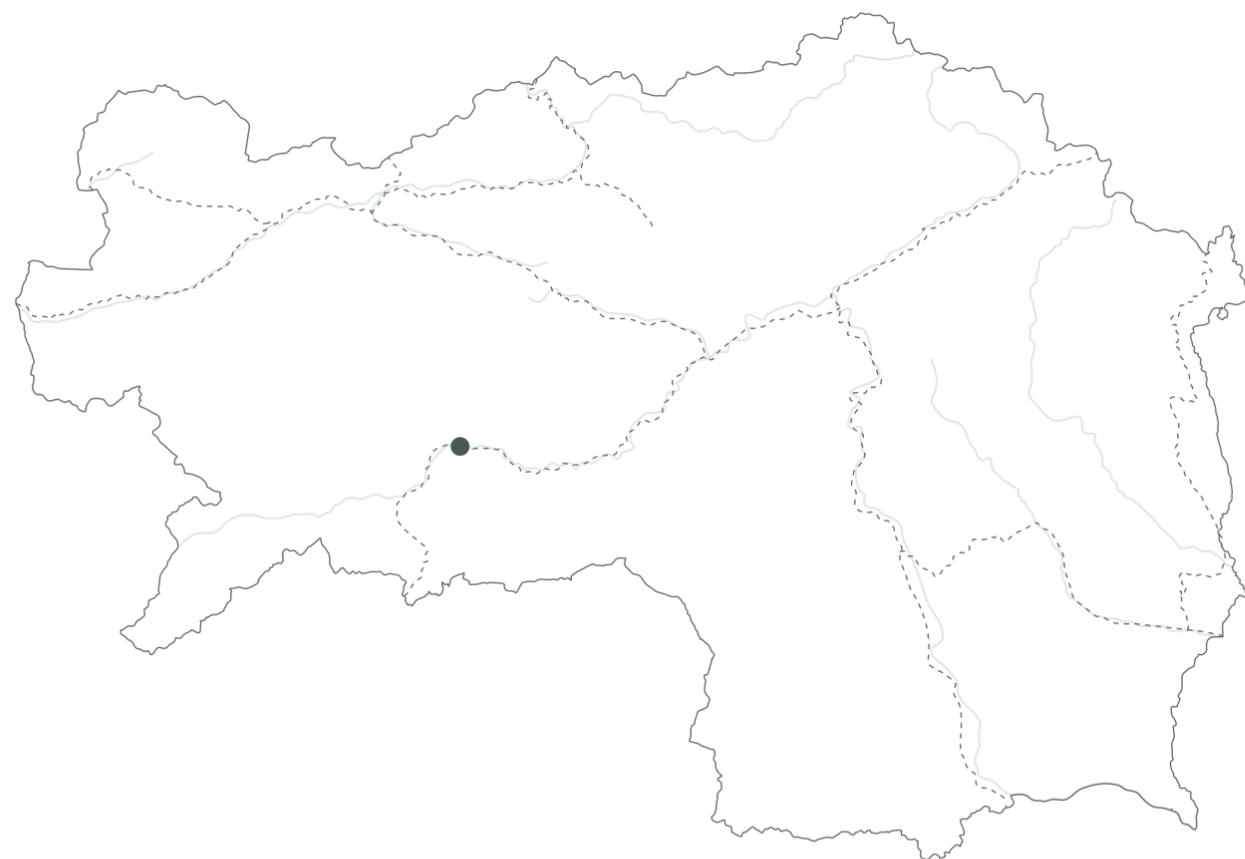
Die fünf, in dieser Masterarbeit gewählten Bahnhöfe, befinden sich alle in der Steiermark, und zwar auf der Strecke der Erzherzog Johann-Bahn sowie der Kronprinz Rudolf-Bahn. Die Steiermark hat insgesamt 217 Bahnhöfe, davon wird bei 13 der Ticketverkauf über den Schalter durchgeführt, 164 sind mit Ticketautomaten ausgestattet und 40 Bahnhöfe haben keinen Fahrkartenverkauf.⁴³

Zuerst begrenzte ich die Auswahl auf die Strecke der Südbahn, die von Wien Richtung Villach nach Italien, bzw. Richtung Graz nach Maribor verläuft. Die weitere Auswahl erfolgte hauptsächlich nach einem Ausschlussverfahren, bei dem zuerst alle Bahnhöfe mit Fahrkartenschalter und ohne Fahrkartenverkauf ausschieden. Anschließend kamen die übrig geblieben Bahnhöfe in eine genauere Betrachtung. Haltestellen ohne Gebäude fielen weg, wie auch jene, die außer dem Warteraum noch eine andere Nutzung beherbergen. Die restlichen Bahnhöfe wählte ich nach Situation, Größe und Verbindung zum Ort.

⁴³ ÖBB, <https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/am-bahnhof/bahnhofsinformation>, 10.07.2020

ST.GEORGEN OB JUDENBURG

ANALYSE





ST. GEORGEN OB JUDENBURG

Die Gemeinde St. Georgen ob Judenburg liegt in einer ländlichen Gegend im Bezirk Murtal auf 736m Seehöhe. Sie befindet sich zwischen Judenburg und Unzmarkt-Frauenburg, am Ausgang des Georgner Grabens.⁴⁴

Sie liegt an der Mur und beläuft sich auf eine Fläche von 44,32 km². Davon sind rund 32 km² Waldfläche und rund 12 km² landwirtschaftliche Nutzfläche.⁴⁵

Die Gemeinde ist eine Wohngemeinde, die landwirtschaftlich-gewerblich geprägt ist.⁴⁶

Seit dem Ausbau der Schnellstraße S36 verläuft diese mittels einer Unterführung durch den Ort. Dadurch gibt es im Ort sehr wenig bis keinen Durchreiseverkehr.

⁴⁴ Austria Forum: St. Georgen ob Judenburg, https://austria-forum.org/af/AEIOU/St_Georgen_ob_Judenburg, 13.07.2020

⁴⁵ Statistik Austria: St. Georgen ob Judenburg, <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=62026>, 28.06.2020

⁴⁶ Austria Forum: St. Georgen ob Judenburg, https://austria-forum.org/af/AEIOU/St_Georgen_ob_Judenburg, 13.07.2020

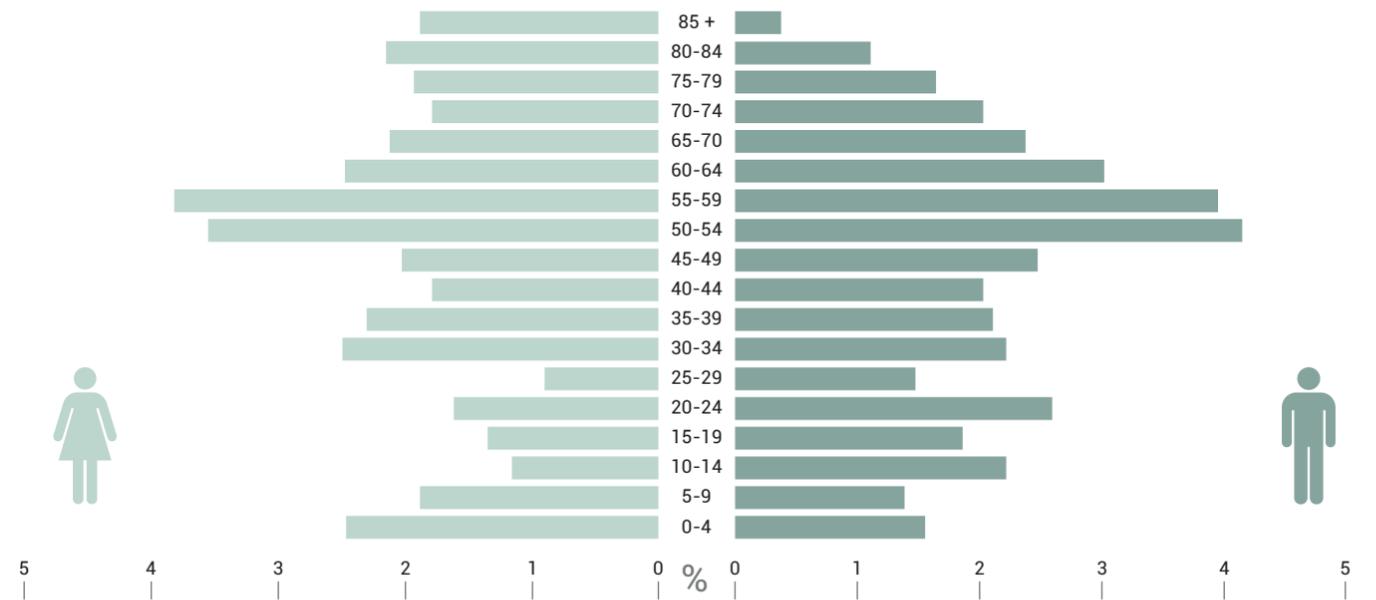


Abb. 21

DEMOGRAFIE

Stand 2019

Die Gemeinde hat 843 Einwohner und ist somit die kleinste der fünf ausgewählten Orte. Die höchste Einwohnerzahl hatte die Gemeinde 1939 mit 1233 Personen. Vor allem von 2001 bis 2011 hat sich diese Zahl stark vermindert.

Die durchschnittliche Haushaltsgröße beläuft sich auf 2,47.

Die größte Altersgruppe sind die 50-60 Jährigen. Wie in vielen ländlichen Gegenden wird auch hier die Bevölkerung immer älter. 2001 waren 16% der Bevölkerung über 65 Jahren, 2019 bereits 22,9%.⁴⁷

⁴⁷ Statistik Austria: St. Georgen ob Judenburg, <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=62026>, 28.06.2020

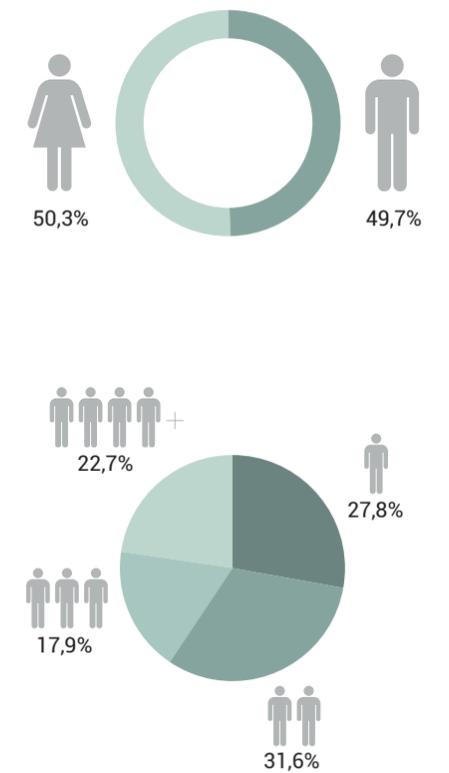
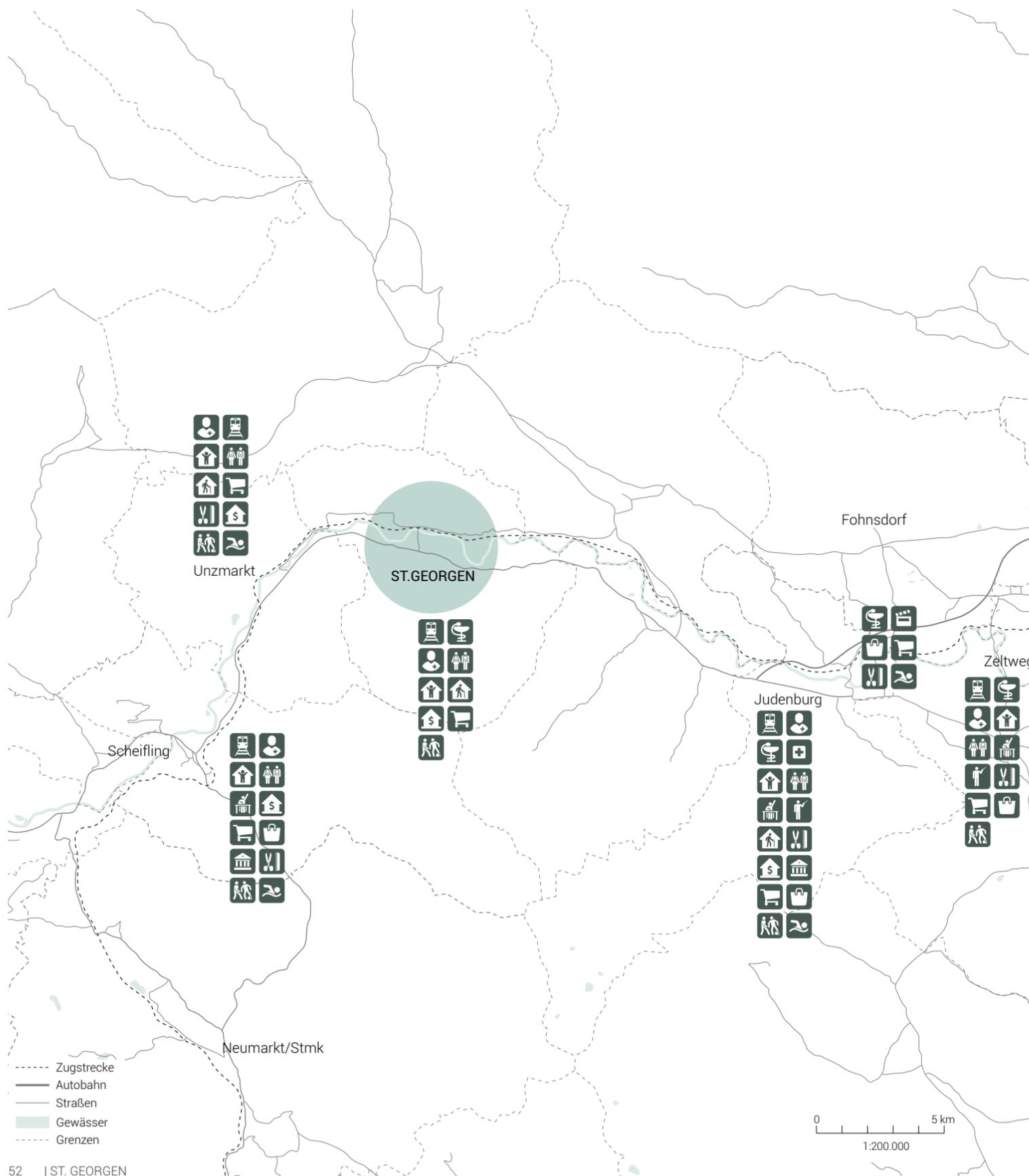


Abb. 22



FUNKTIONEN

Obwohl die Gemeinde relativ klein ist, findet man alle wichtigsten Funktionen im Ort. Es gibt einen kleinen Nahversorger mit Restaurant, einen Kindergarten und eine Schule. Sowie eine Einrichtung für Betreutes Wohnen, ein Seniorenheim, einen Arzt mit Hausapotheke und eine Bank.

Die Gemeinde hat einige Vereine wie z.B. einen Musikverein, die Freiwillige Feuerwehr, einen Sportverein sowie einen Kameradschaftsbund und einen Paddelclub.⁴⁸

In Pichlhofen, nur rund 2 km vom Zentrum entfernt, befindet sich ein Märchenwald. Ebenso findet man zahlreiche Wanderwege, wie auf den Gerschkogel oder den Schafkogel.⁴⁹

Für weitere Funktionen muss man jedoch in eine der Nachbargemeinden fahren. Beispielsweise um größere Einkäufe zu machen oder um Mittelschulen oder höhere Schulen zu besuchen. Täglich pendeln Schüler, wie auch Arbeiter mit dem Zug, Bus oder Auto in die umliegenden Orte.

⁴⁸ St. Georgen ob Judenburg: Vereine in der Gemeinde St. Georgen ob Judenburg, <http://st-georgen-judenburg.at/vereine-und-verbaende/>, 11.07.202

⁴⁹ Austria Forum: St. Georgen ob Judenburg, https://austria-forum.org/af/AEIOU/St_Georgen_ob_Judenburg, 13.07.2020

- | | | |
|--------------|--------------|---------------------------------|
| Bahnhof | Arzt | Kino |
| Universität | Supermarkt | Bank |
| Höher Schule | Shopping | Seniorenheim / Betreutes Wohnen |
| Hauptschule | Bibliothek | Krankenhaus |
| Volksschule | Sportanlagen | Museum |
| Kindergarten | Schwimmbad | Friseur |
| Apotheke | Musikschule | |



LAGE UND VERKEHR

BAHNHOF - ZENTRUM

Der Bahnhof liegt mit ca. 850m Entfernung zum Zentrum im Norden des Ortes. Die Mur teilt den Ort in zwei Teile, wobei der Bahnhof auf einer Seite und das Zentrum auf der anderen Seite liegt.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die Gemeinde ist an das öffentliche Verkehrsnetz mittels Bahn und Bus angeschlossen. Die Frequentierung ist jedoch relativ schlecht. Der Zug hält im Bahnhof mindestens einmal pro Stunde in beide Richtungen. Der Bus hingegen fährt nur fünfmal pro Tag Richtung Judenburg und viermal Richtung Unzmarkt.⁵⁰

RADWEG

Der 327km lange Murradweg R2 passiert die Gemeinde entlang der B114a, die direkt neben dem Bahnhof verläuft. Der Murradweg ist ein sehr beliebter und stark befahrener Radweg. Er beginnt im Nationalpark Hohe Tauern, vorbei an unzähligen Sehenswürdigkeiten, Ausflugszielen und kulinarischen Erlebnissen und endet im Südosten der Steiermark.⁵¹

In St. Georgen hat er keine Verbindung zum Ortszentrum, trotzdem kann man besonders im Sommer Radfahrer im Zentrum antreffen.

⁵⁰ ÖBB: Scotty - der Routenplaner für Öffis., <https://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn?>, 28.06.2020

⁵¹ <https://www.steiermark.com/de/murradweg>

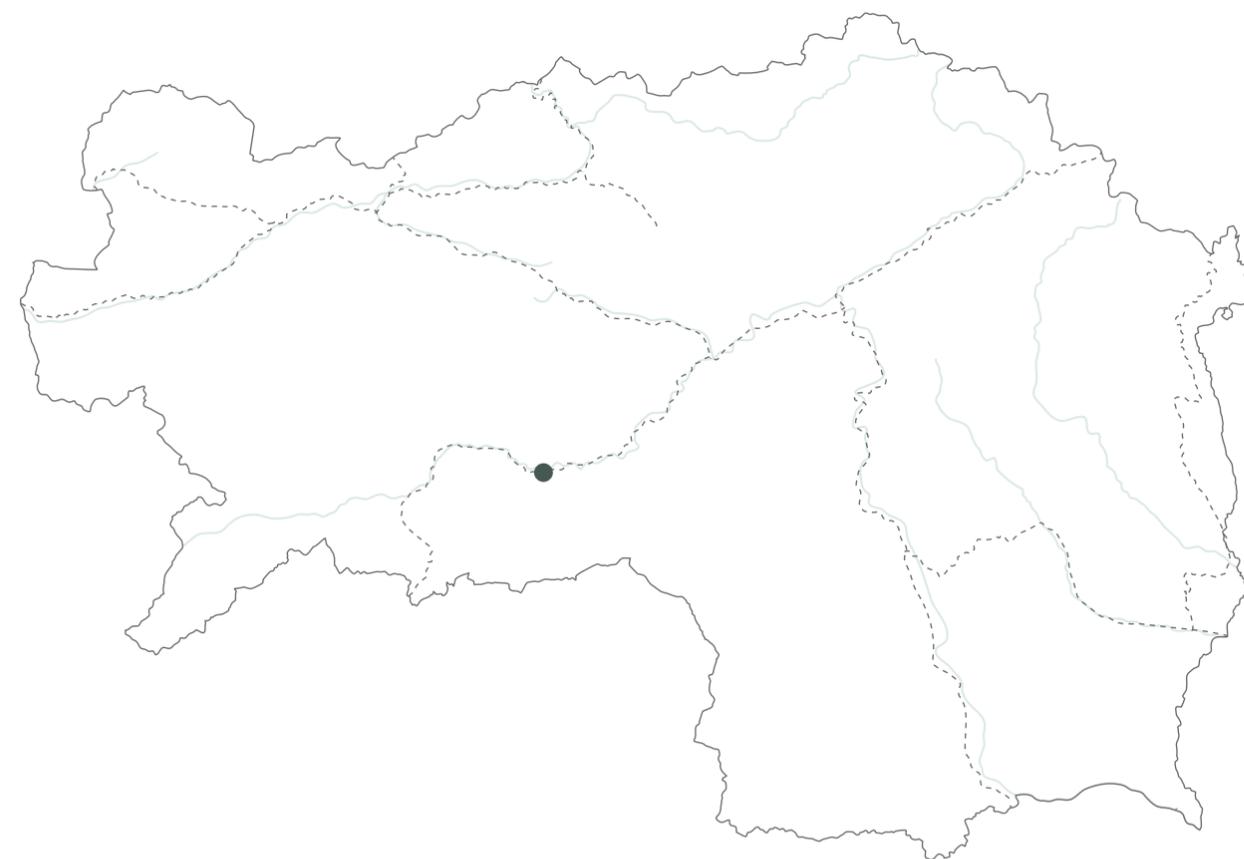


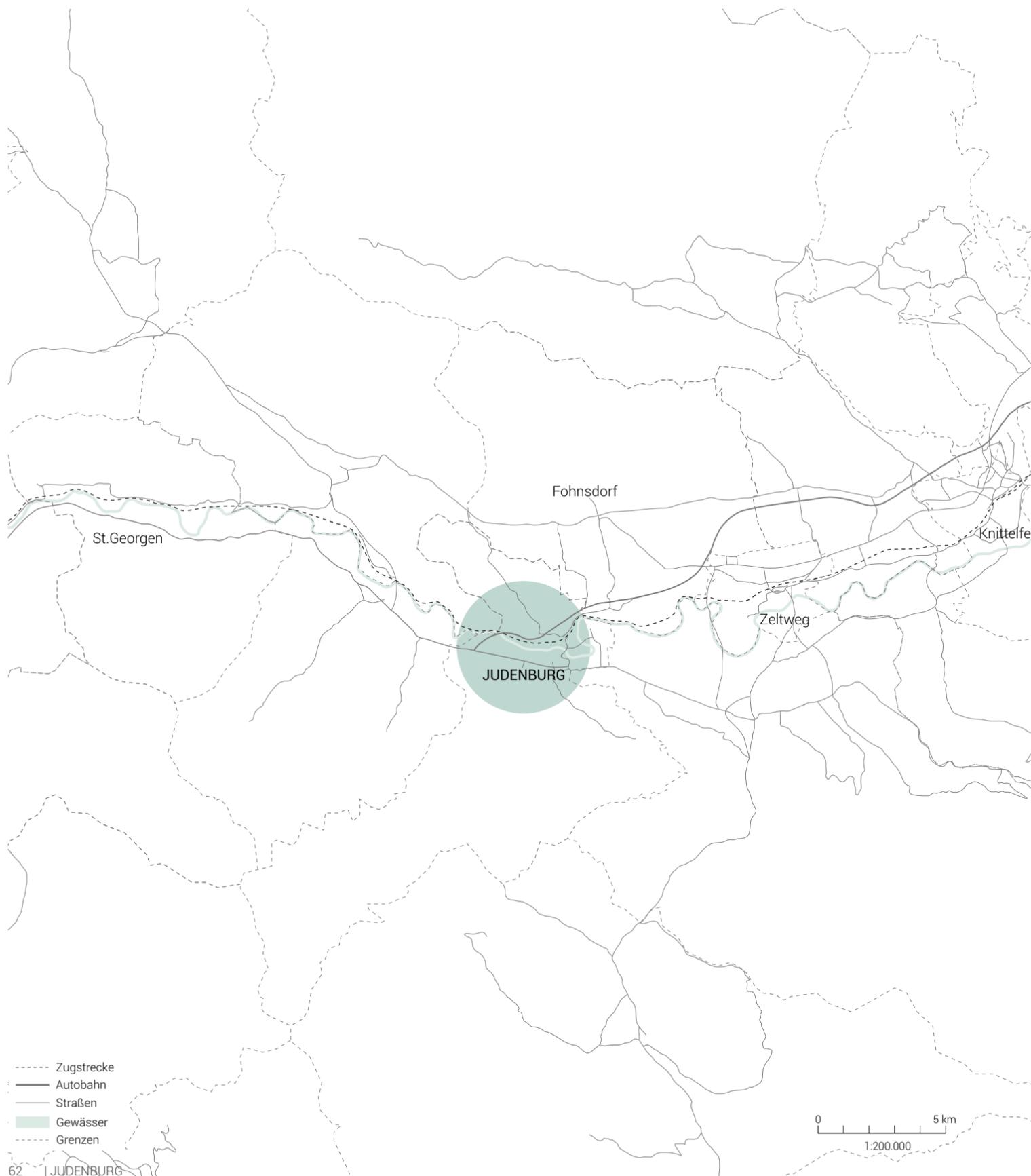
Abb. 23-26 | EINDRÜCKE ST. GEORGEN



Abb. 27-30 | EINDRÜCKE ST. GEORGEN

JUDENBURG
ANALYSE





JUDENBURG

Die Gemeinde Judenburg ist eine Stadtgemeinde und liegt, wie auch St. Georgen, im Bezirk Murtal, zwischen den Seetaler Alpen und Aichfeld. Sie liegt auf einer Seehöhe von 737m, der Bahnhof auf 708m.⁵²

Die gesamte Fläche beläuft sich auf 63,7 km², wovon rund 60% Waldflächen und 27,8% landwirtschaftliche Nutzflächen und Alpen sind.

Judenburg ist, nach Einwohnerzahl gemessen, die zweitgrößte Gemeinde des Bezirks, nach der Stadtgemeinde Knittelfeld.⁵³

Die Gemeinde ist bekannt für den Fund des Strettweger Kultwagens 1851, der eine Besiedlung um 600 v.Chr. belegt. Der 75m hohe Stadtturm, ein Wehr- und Feuerwachturm, der 1449 - 1509 erbaut wurde, ist das Wahrzeichen von Judenburg.

Weitere Sehenswürdigkeiten sind einige Kirchen, Klöster sowie Burgen aus den vergangenen Jahrhunderten.⁵⁴

⁵² Stadtgemeinde Judenburg: Basisinformationen, <https://www.judenburg.at/cms/Basisinformation.asp?n=28>, 11.07.2020

⁵³ Statistik Austria: Judenburg, <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=62040>, 11.07.2020

⁵⁴ Austria Forum: Judenburg, <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Judenburg>, 13.07.2020

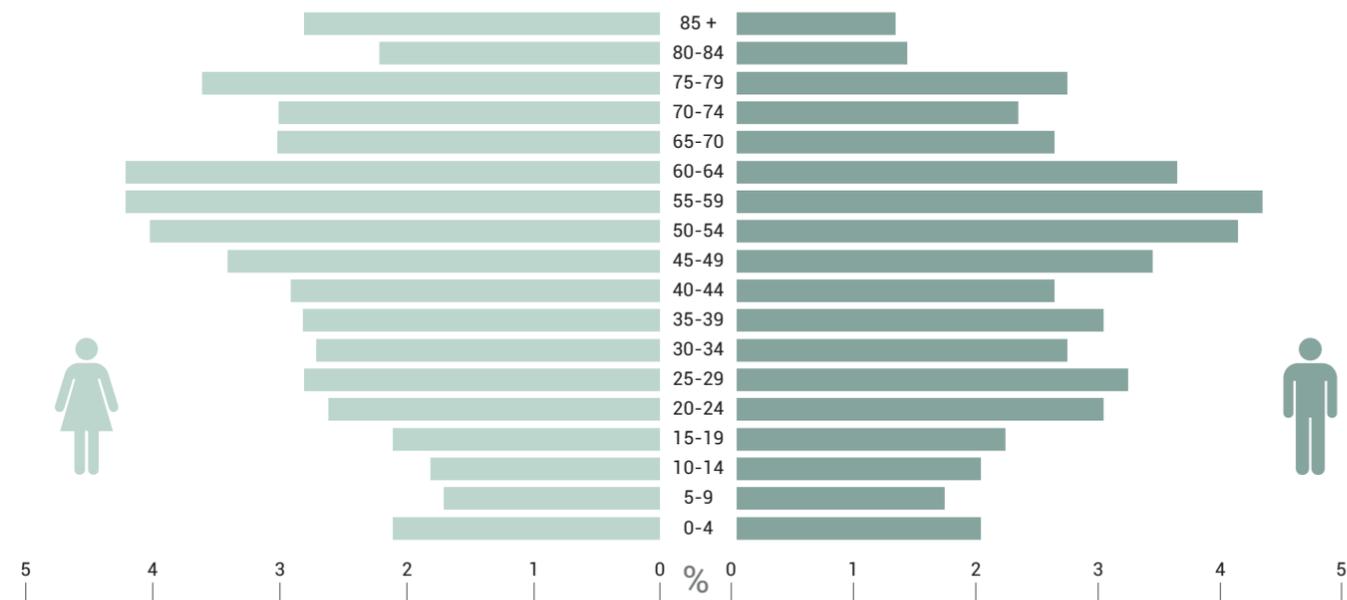


Abb. 31

DEMOGRAFIE

Stand 2019

Die Stadtgemeinde Judenburg hat 9 899 Einwohner. Von 1939 bis 1971 stieg die Einwohnerzahl von 8 819 auf 12 418. Seitdem fällt jedoch diese Zahl und kam zwischen 2011 und heute, wieder unter 10 000.

Im Vergleich zu St. Georgen/Judenburg gibt es viel mehr Ein- und Zweipersonenhaushalte. Diese belaufen sich gemeinsam auf über 75%, was eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,99 ergibt.

Die größte Altersgruppe sind die 50-65 Jährigen und auch hier wird die Bevölkerung stetig älter.⁵⁵

⁵⁵ Statistik Austria: Judenburg, <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=62040>, 11.07.2020

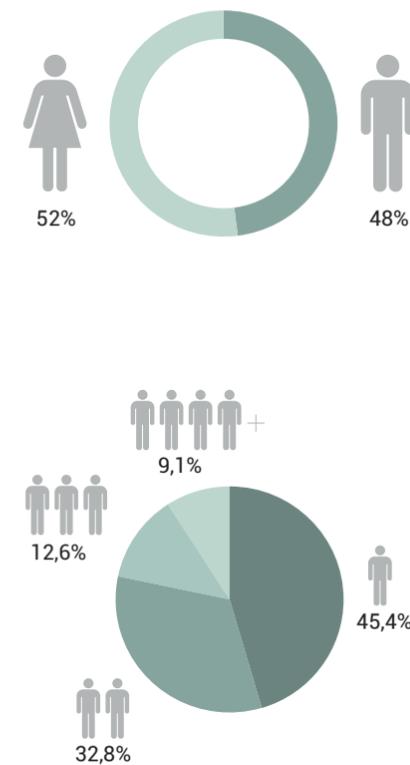
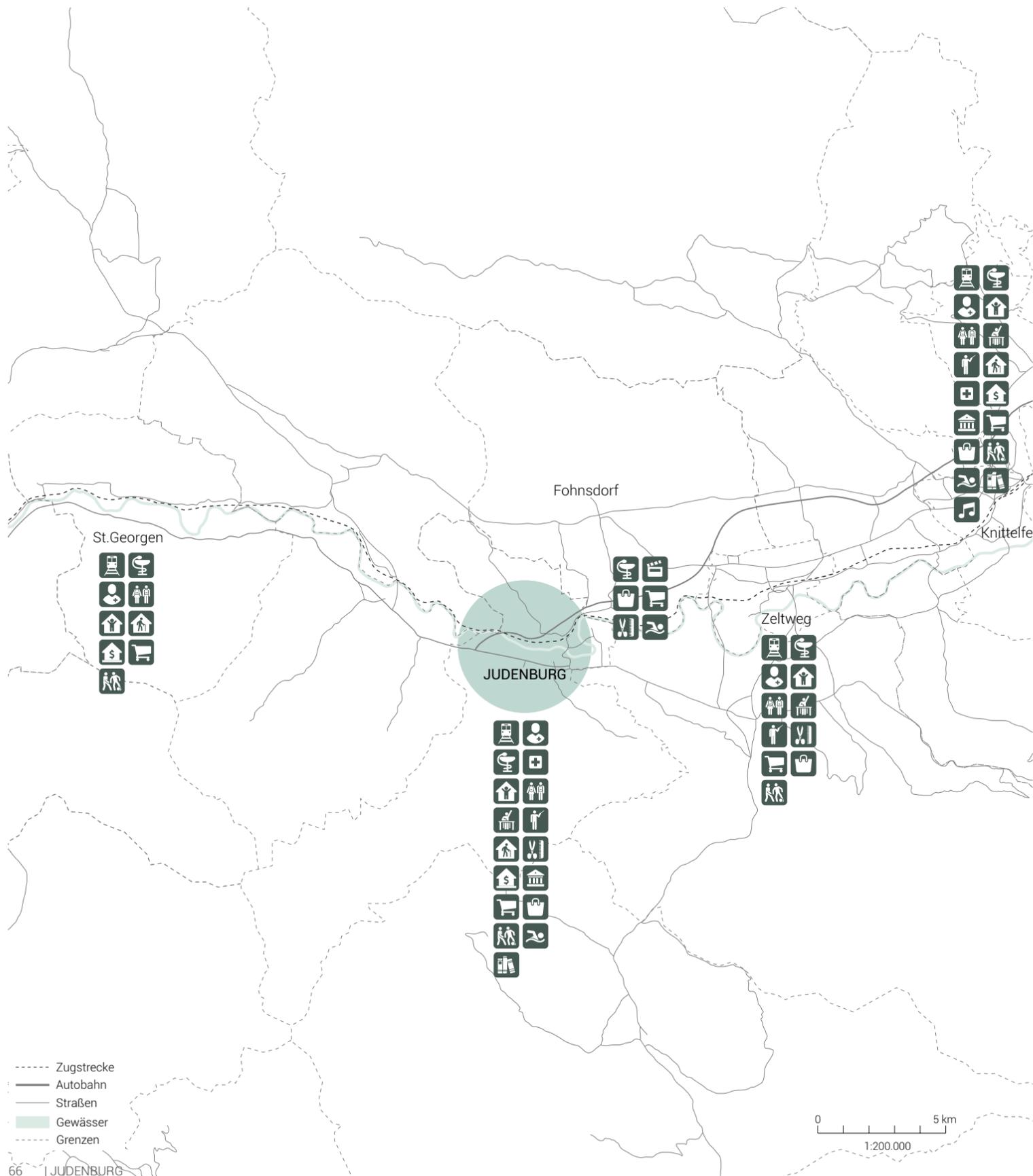


Abb. 32



FUNKTIONEN

Alle wichtigen Funktionen sind in Judenburg vorhanden. Neben Kindergärten, Mittelschulen und höheren Schulen finden sich auch einige Sportanlagen und ein Schwimmbad. Ebenso gibt es Ärzte, Apotheken, ein Krankenhaus sowie ein Senioren- und ein Pflegeheim. Ein Museum und einige Einkaufsmöglichkeiten sind auch vorhanden. Ebenfalls findet man eine Bibliothek, ein Jugendzentrum und unzählige Vereine, wie einen Alpenverein, einige Sportvereine, einen Pensionistenverband und einen Musikverein.

Im Veranstaltungszentrum, wie auch im Festsaal, werden regelmäßig unterschiedlichste Veranstaltungen ausgerichtet. Auch in der Region finden viele Veranstaltungen statt.⁵⁶

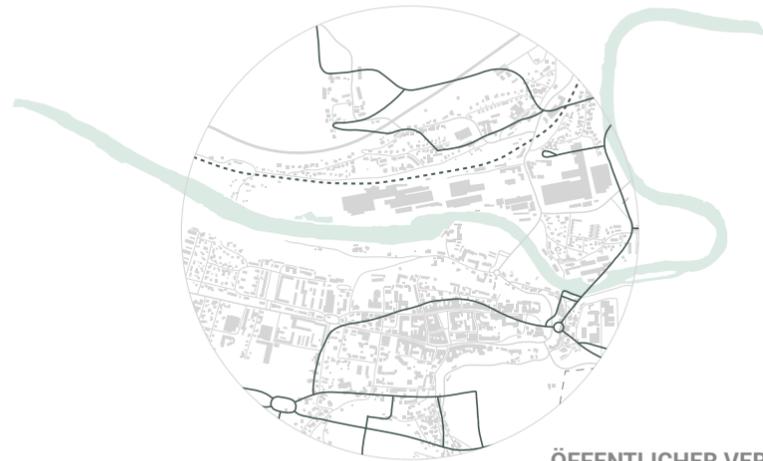
Obwohl sehr viele Funktionen vorhanden sind, pendeln täglich viele Schüler und Arbeiter in die umliegenden Orte. Ebenso kommen jedoch auch täglich viele Leute, für die Arbeit oder Schule, nach Judenburg.

⁵⁶ St. Georgen ob Judenburg: Vereine in der Gemeinde St. Georgen ob Judenburg, <http://st-georgen-judenburg.at/vereine-und-verbaende/>, 11.07.202

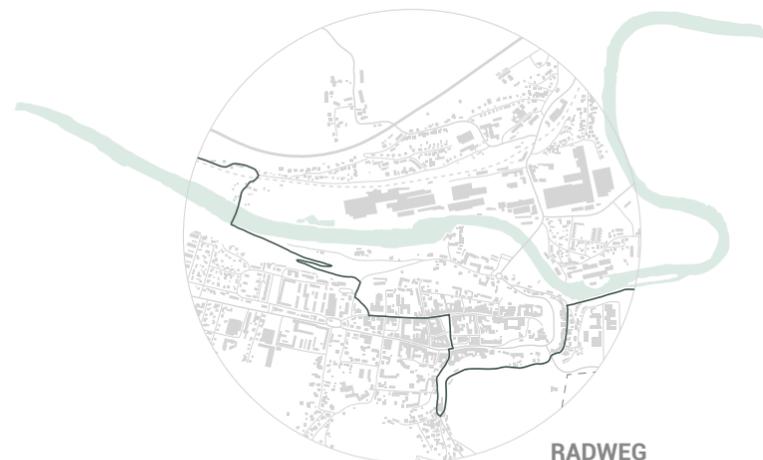
- | | | |
|--------------|--------------|---------------------------------|
| Bahnhof | Arzt | Kino |
| Universität | Supermarkt | Bank |
| Höher Schule | Shopping | Seniorenheim / Betreutes Wohnen |
| Hauptschule | Bibliothek | Krankenhaus |
| Volksschule | Sportanlagen | Museum |
| Kindergarten | Schwimmbad | Friseur |
| Apotheke | Musikschule | |



BAHNHOF - ZENTRUM



ÖFFENTLICHER VERKEHR



RADWEG

LAGE UND VERKEHR

BAHNHOF - ZENTRUM

Der Bahnhof in Judenburg liegt nördlich vom Zentrum neben einem Industriegebiet, und ist gut ins Stadtgefüge eingebunden. Wie auch in St. Georgen, verläuft die Mur zwischen dem Zentrum und dem Bahnhof. Jedoch trennt nicht nur die Mur die Stadt in zwei Teile, sondern auch der 30m Höhenunterschied zwischen dem Zentrum und dem Areal um den Bahnhof.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Zusätzlich zum Zug gibt es ein ausgeprägtes Bussystem. Einerseits den Aichfeldbus, der mit drei Buslinien Judenburg über Fohnsdorf mit Knittelfeld verbindet und andererseits den Stadtverkehr, der die gesamte Stadtgemeinde erschließt. Im Judenburger Bahnhof halten Regionalzüge, wie auch Schnellzüge, wodurch täglich rund 60 Personenzüge in den Bahnhof ein- und ausfahren.⁵⁷

RADWEG

Auch durch Judenburg verläuft der Murradweg R2. Dieser läuft auch durch das Stadtzentrum, direkt über den Hauptplatz. Zusätzlich gibt es viele Radtouren in Judenburg und der Umgebung, die auch zum Teil den Murradweg mit einschließen.⁵⁸

⁵⁷ ÖBB: Scotty - der Routenplaner für Öffis., <https://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn?>, 28.06.2020

⁵⁸ Outdooractive: Radtouren in Judenburg, <https://www.outdooractive.com/de/radtouren/judenburg/radtouren-in-judenburg/3614975/>, 13.07.2020

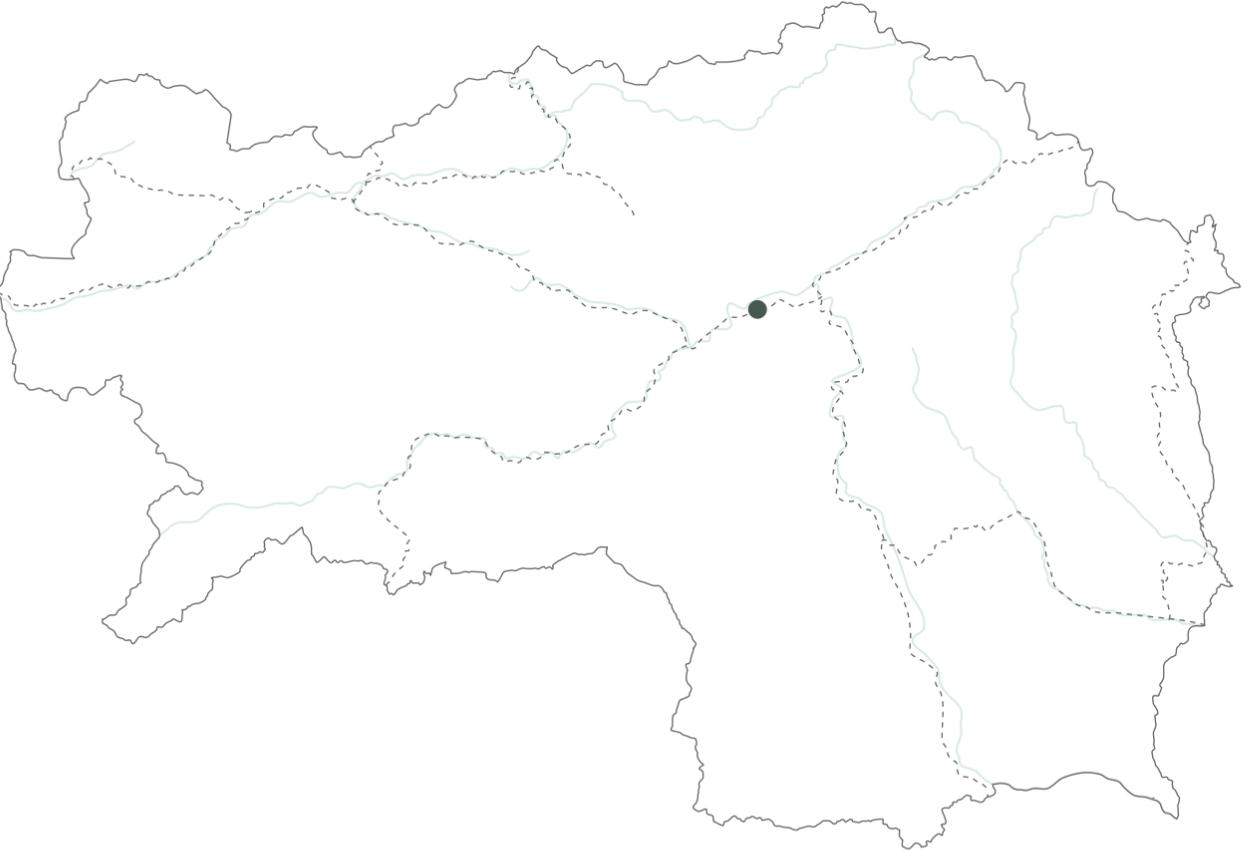


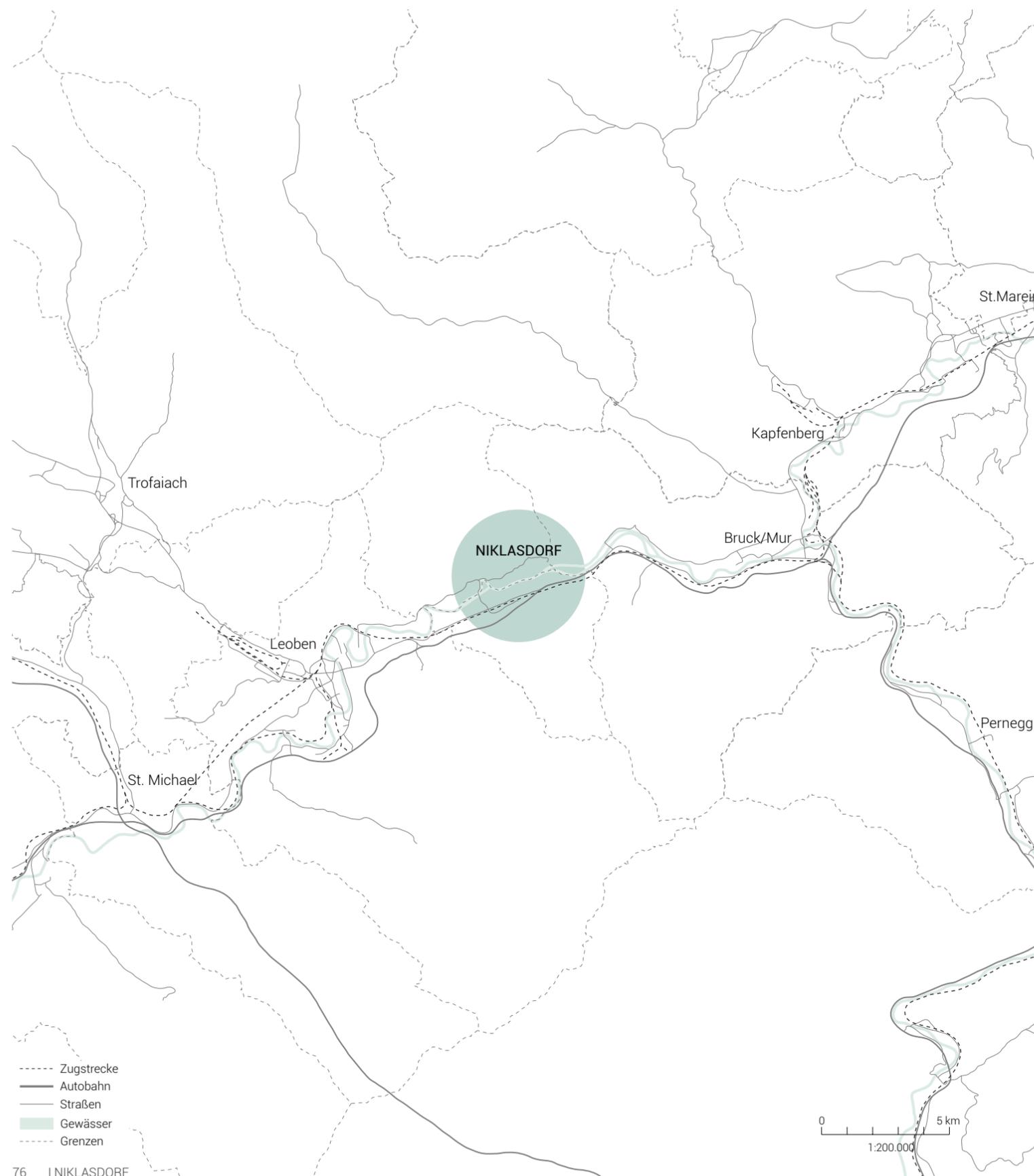
Abb. 33-38 | EINDRÜCKE JUDENBURG



Abb. 39-44 | EINDRÜCKE JUDENBURG

NIKLASDORF
ANALYSE





NIKLASDORF

Niklasdorf ist eine Gemeinde im Bezirk Leoben. Sie liegt auf einer Seehöhe von 527m im Ortskern und hat eine Fläche von 15,19 km². Auch hier beläuft sich der Großteil auf Waldflächen, Alpen und landwirtschaftliche Flächen.⁵⁹ Die Gemeinde liegt an der Mur, zwischen Leoben und Bruck an der Mur. 1890 nahm die "Sulfitzellulosefabrik Brigl & Bergmeister" die Produktion auf, wodurch viele Arbeiter in den Ort kamen und sich dort ansiedelten. Die Bevölkerung wuchs schnell an und Niklasdorf entwickelte sich zum Industriestandort.

⁵⁹ Statistik Austria: Niklasdorf, <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=61110>, 12.07.2020

Auch heute ist dort noch der Standort einer Papierproduktion, welcher viele Arbeitsplätze in der Gemeinde schafft.

Niklasdorf ist Teil der LEADER-Region Steirische Eisenstraße. Symbolhaft dafür überragt ein Torbogen, das "Tor zur Steirischen Eisenstraße" die Bundesstraße.⁶⁰

⁶⁰ Forum Austria: Niklasdorf, <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Niklasdorf>, 13.07.2020

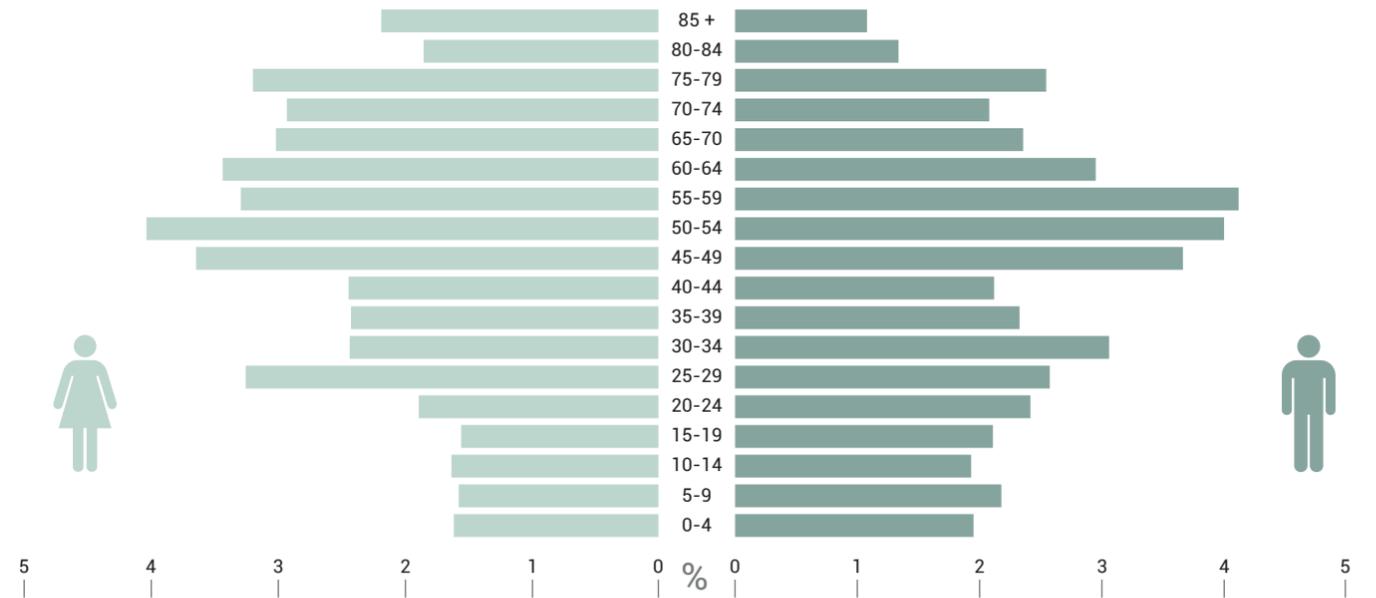


Abb. 45

DEMOGRAFIE

Stand 2019

Niklasdorf hat eine Einwohnerzahl von 2 410 Personen. Auch hier fiel diese Zahl in den letzten Jahren stetig. Seit dem Höchststand von 3 365 Einwohnern im Jahr 1971, hat sich die Zahl jährlich um etwa 100 bis 400 Personen vermindert.

Wie auch in Judenburg ist die Anzahl der Ein- und Zweifamilienhaushalte sehr hoch. Sie ergeben gemeinsam einen Anteil von 77,5 %. Die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt 1,97 und ist somit die Niedrigste der fünf Orte.⁶¹

⁶¹ Statistik Austria: Niklasdorf, <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=61110>, 12.07.2020

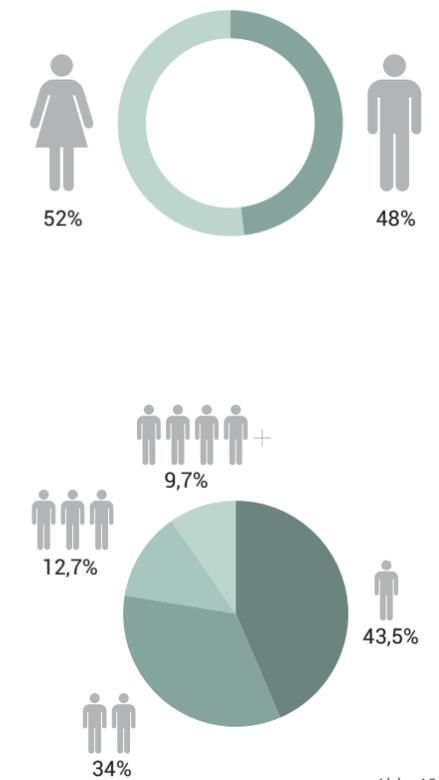
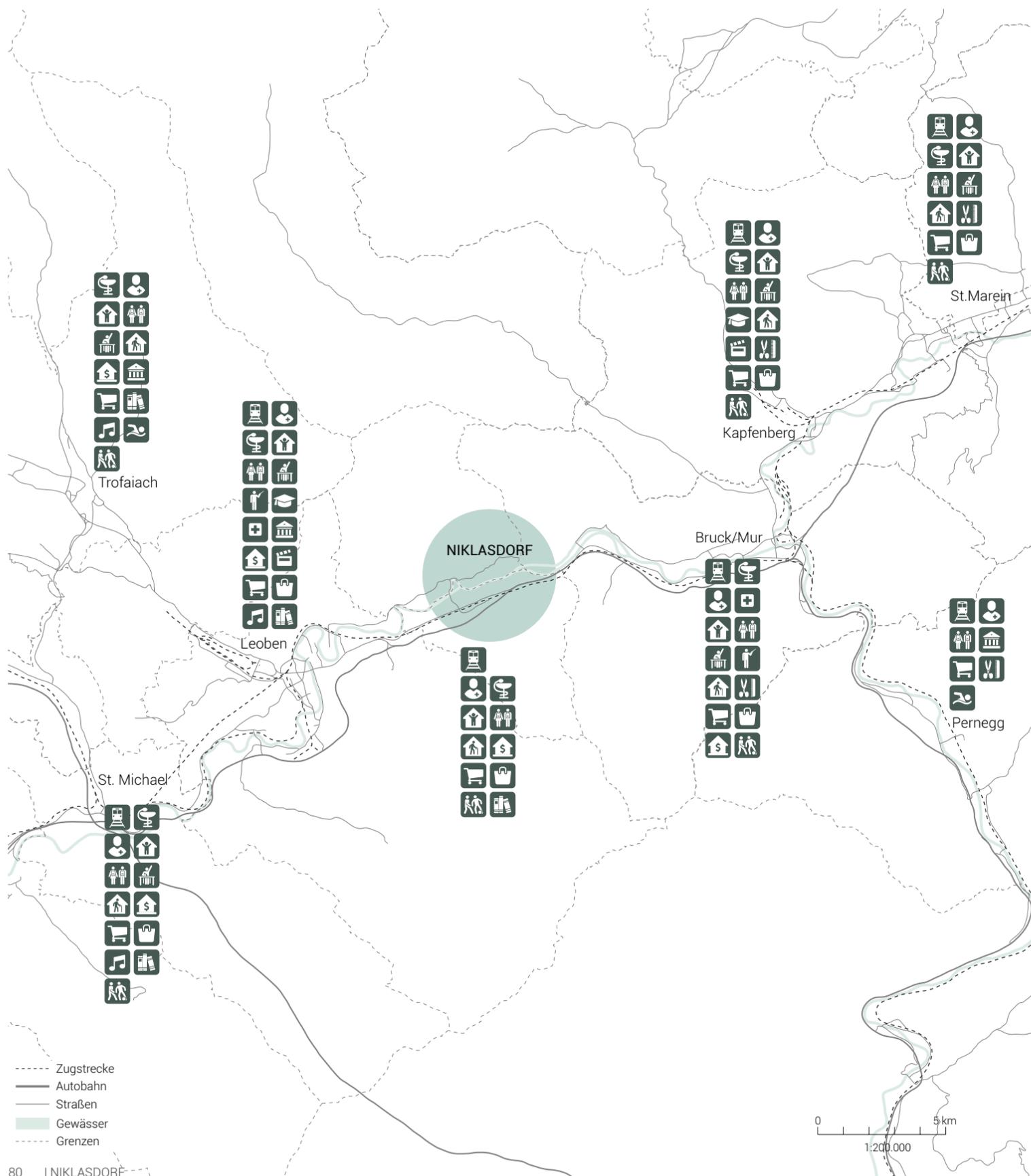


Abb. 46



FUNKTIONEN

In Niklasdorf kann man viele Funktionen finden. Es gibt einen Kindergarten und eine Volksschule. Eine Hauptschule oder eine höhere Schule sind jedoch nicht vorhanden, für diese muss man die Nachbarorte besuchen.

Weiters findet man diverse Ärzte, wie auch eine Apotheke. Ebenso gibt es eine Bücherei und ein Schwimmbad.

Der Ort hat auch zahlreiche Vereine wie eine Bergwacht, einen Musikverein, eine Freiwillige Feuerwehr und einen Pensionistenverband.

Es gibt regelmäßig Veranstaltungen im Ort, besonders im Sommer werden Schwimmkurse oder Tenniskurse für Kinder angeboten.⁶²

Es gibt kaum Sehenswürdigkeiten, dafür ist Niklasdorf ein guter Ausgangspunkt für Wanderungen in der Umgebung, wie beispielsweise auf die Mugl.⁶³

62 Marktgemeinde Niklasdorf: <https://www.niklasdorf.eu/?Welcome>, 12.07.2020

63 Forum Austria: Niklasdorf, <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Niklasdorf>, 13.07.2020

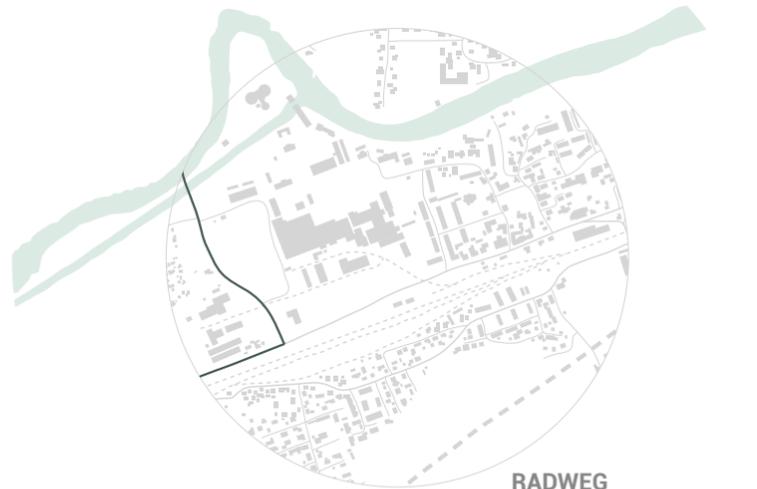
- | | | |
|--------------|--------------|---------------------------------|
| Bahnhof | Arzt | Kino |
| Universität | Supermarkt | Bank |
| Höher Schule | Shopping | Seniorenheim / Betreutes Wohnen |
| Hauptschule | Bibliothek | Krankenhaus |
| Volksschule | Sportanlagen | Museum |
| Kindergarten | Schwimmbad | Friseur |
| Apotheke | Musikschule | |



BAHNHOF - ZENTRUM



ÖFFENTLICHER VERKEHR



RADWEG

LAGE UND VERKEHR

BAHNHOF - ZENTRUM

Der Bahnhof liegt südwestlich des Zentrums, rund 600m entfernt und befindet sich relativ zentral im gesamten Ort. Im Vergleich zum Bahnhof, der direkt an der Hauptstraße liegt, ist der Hauptplatz ein Stück davon entfernt und liegt sehr nahe an der Mur.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

In Niklasdorf halten nur Regionalzüge. Diese fahren jedoch halbstündlich in beide Richtungen, morgens und abends öfter. Es gibt insgesamt 5 Bushaltstellen in Niklasdorf. Diese werden vom Regionalbus, sowie dem Leobener Stadtverkehr angefahren. Jedoch hauptsächlich zu Stoßzeiten, dazwischen meist nur einmal pro Stunde.⁶⁴

RADWEG

Auch hier verläuft der Murradweg R2. Er verläuft ein Stück entlang der Hauptstraße, bevor er wieder Richtung Mur führt und somit das Zentrum nicht passiert. Es gibt insgesamt 46 Radrouten in der Region Niklasdorf, davon sind 13 Mountainbike Touren und 11 Fernradtouren.⁶⁵

⁶⁴ ÖBB: Scotty - der Routenplaner für Öffis., <https://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn?>, 28.06.2020

⁶⁵ Outdooractive: Radfahren in Niklasdorf, <https://www.outdooractive.com/de/radrouten/niklasdorf/radfahren-in-niklasdorf/3608184/>, 13.07.2020



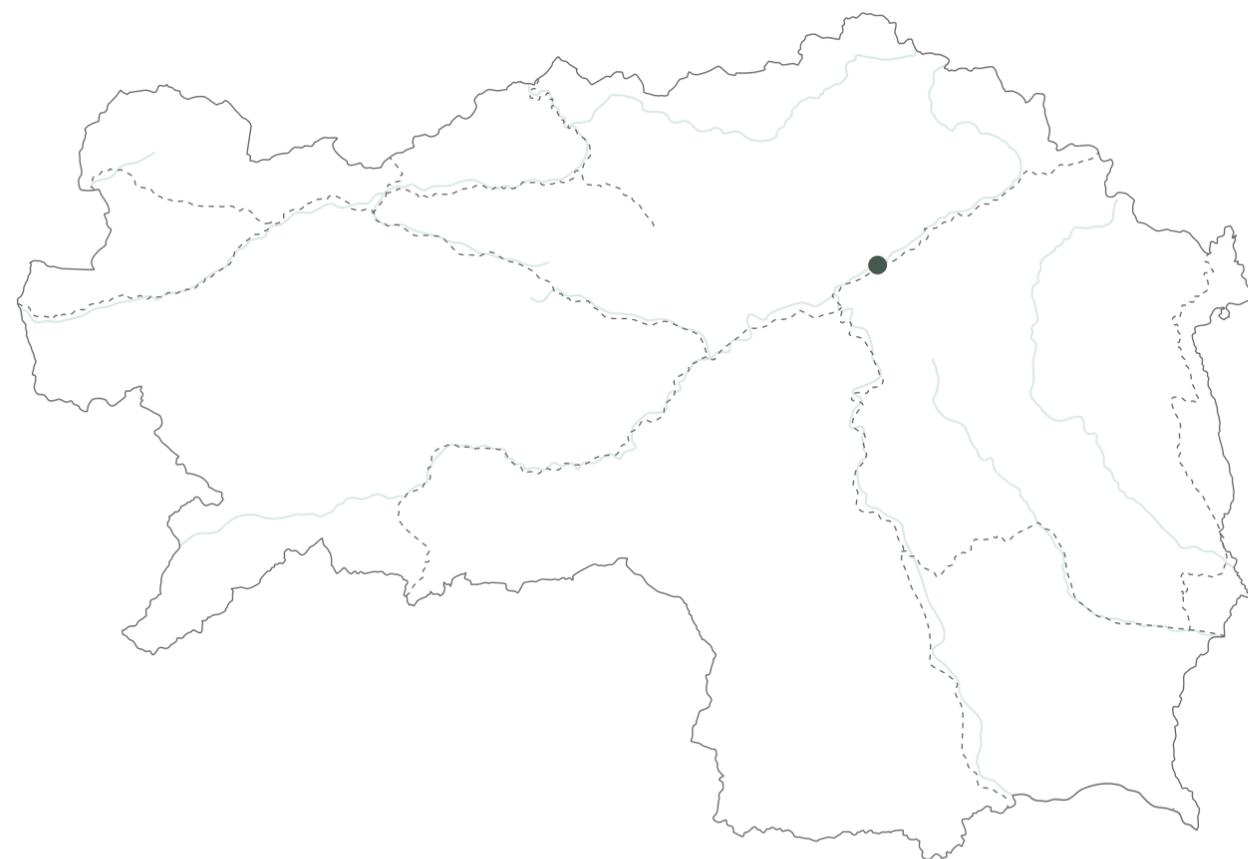
Abb. 47-52 | EINDRÜCKE NIKLASDORF

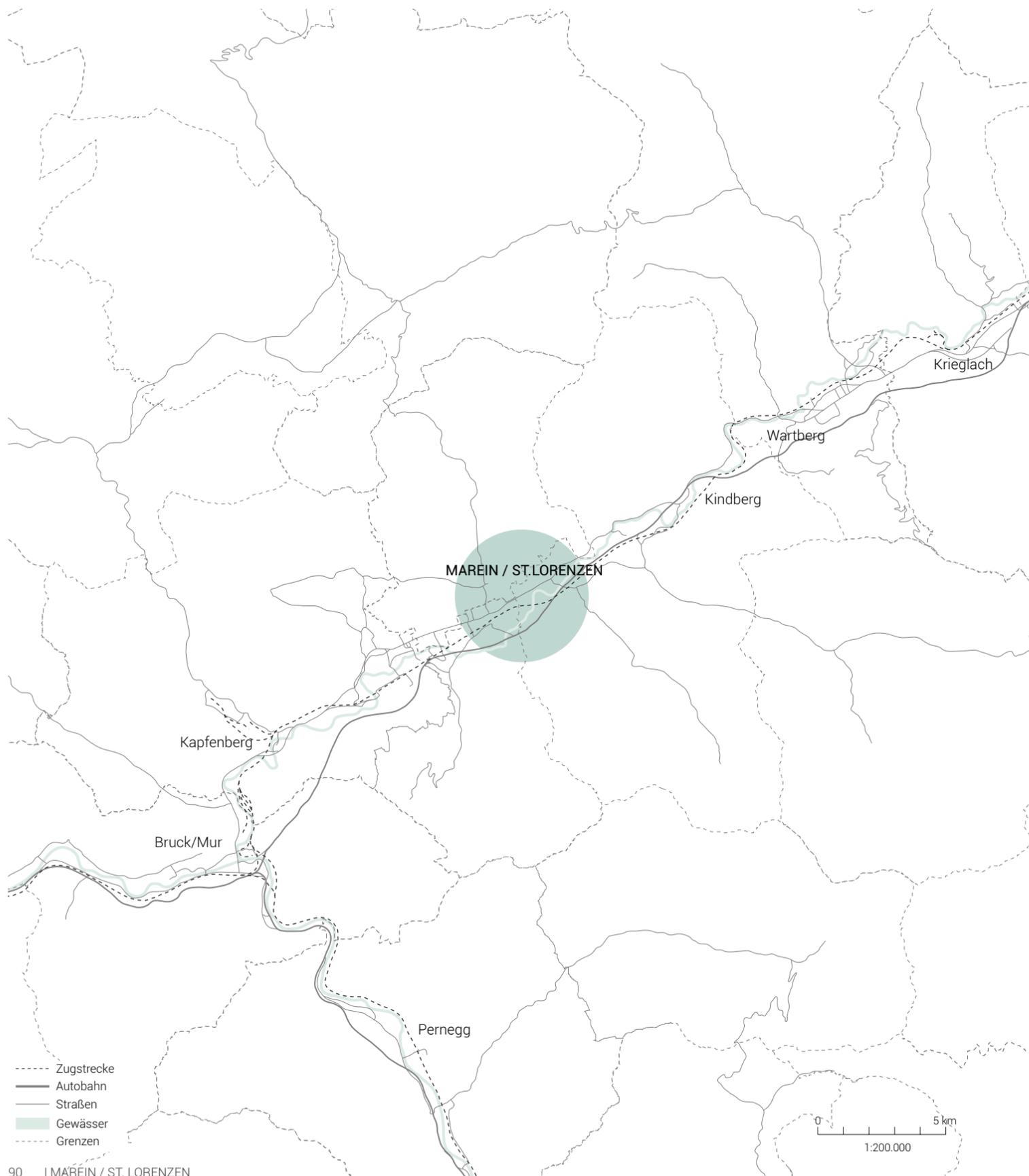


Abb. 53-58 | EINDRÜCKE NIKLASDORF

MAREIN/ST.LORENZEN

ANALYSE





MAREIN / ST. LORENZEN

Der Bahnhof Marein / St. Lorenzen liegt in der Gemeinde St. Marein im Mürztal, weshalb in dieser Analyse nur diese Gemeinde berücksichtigt wird.

St. Marein im Mürztal ist eine Marktgemeinde an der Mürz und liegt im Bezirk Bruck-Mürzzuschlag, nordöstlich von Kapfenberg. Sie befindet sich auf einer Seehöhe von 536m⁶⁶ und beläuft sich auf eine Gesamtfläche von 29,49 km², davon sind rund 80% Waldflächen.⁶⁷

Eine Besiedelung in der jüngeren Steinzeit wurde durch Funde bewiesen. Heute ist die Gemeinde durch landwirtschaftliche Gewerbe geprägt, jedoch gibt es einige größere Unternehmen, wie beispielsweise Mareiner Holz.⁶⁸

⁶⁶ Sankt Marein im Mürztal: Fakten, <https://www.stmarein-mzt.at/marktgemeinde/fakten.html>, 12.07.2020

⁶⁷ Statistik Austria: Pernegg an der Mur, <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=62125>, 13.07.2020

⁶⁸ Austria Forum: St. Marein im Mürztal, https://austria-forum.org/af/AEIOU/St_Marein_im_M%C3%BCrztal, 13.07.2020

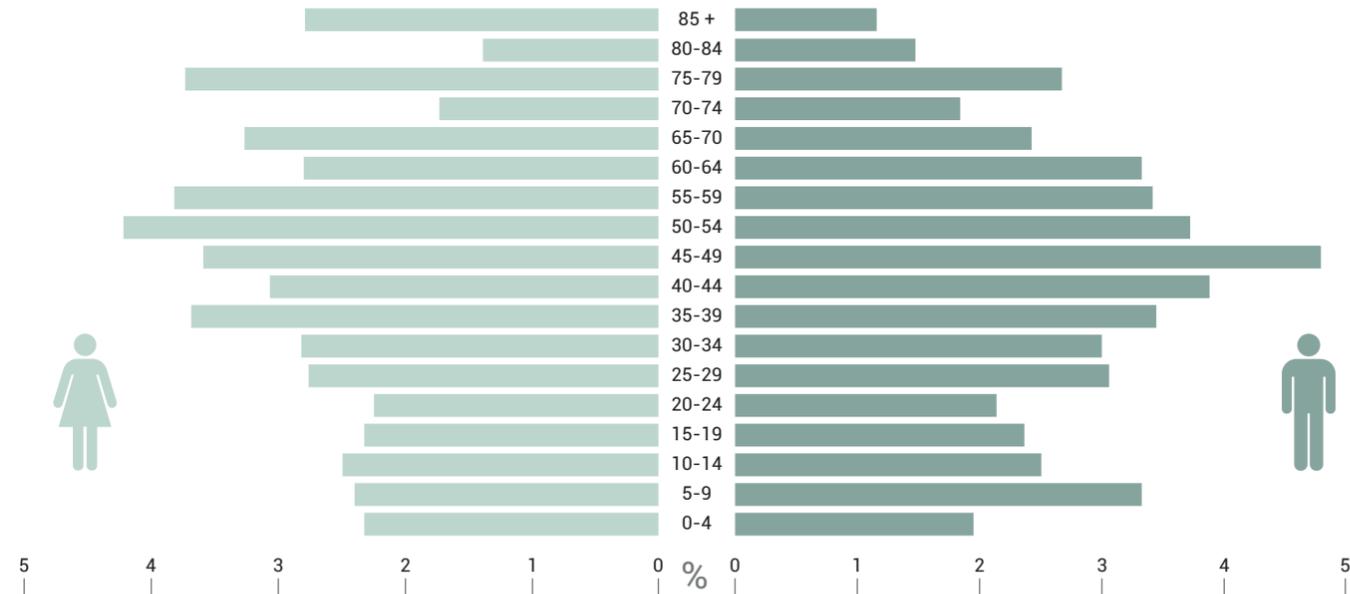


Abb. 59

DEMOGRAFIE

Stand 2019

Die Marktgemeinde St. Marein im Mürztal hat 2 692 Einwohner. Im Vergleich zu den vorherigen Gemeinden, steigt hier die Einwohnerzahl seit 1991 stetig an. Dies ist vor allem auf Zuwanderung zurückzuführen.

Ähnlich wie in St. Georgen ist hier die Anzahl der Drei- und Mehrpersonenhaushalte etwas höher. Sie belaufen sich auf rund 36%. Die Ein- und Zweipersonenhaushalte ergeben jeweils etwa ein Drittel, wodurch die durchschnittliche Haushaltsgröße bei 2,26 liegt.

Im Vergleich zu Niklasdorf oder St. Georgen, ist die Bevölkerung in St. Marein etwas jünger und hat eine größere Gruppe der 0-24 Jährigen.⁶⁹

⁶⁹ Statistik Austria: St. Marein im Mürztal, <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=62146>, 13.07.2020

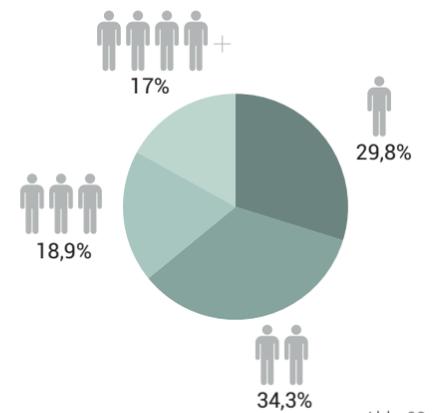
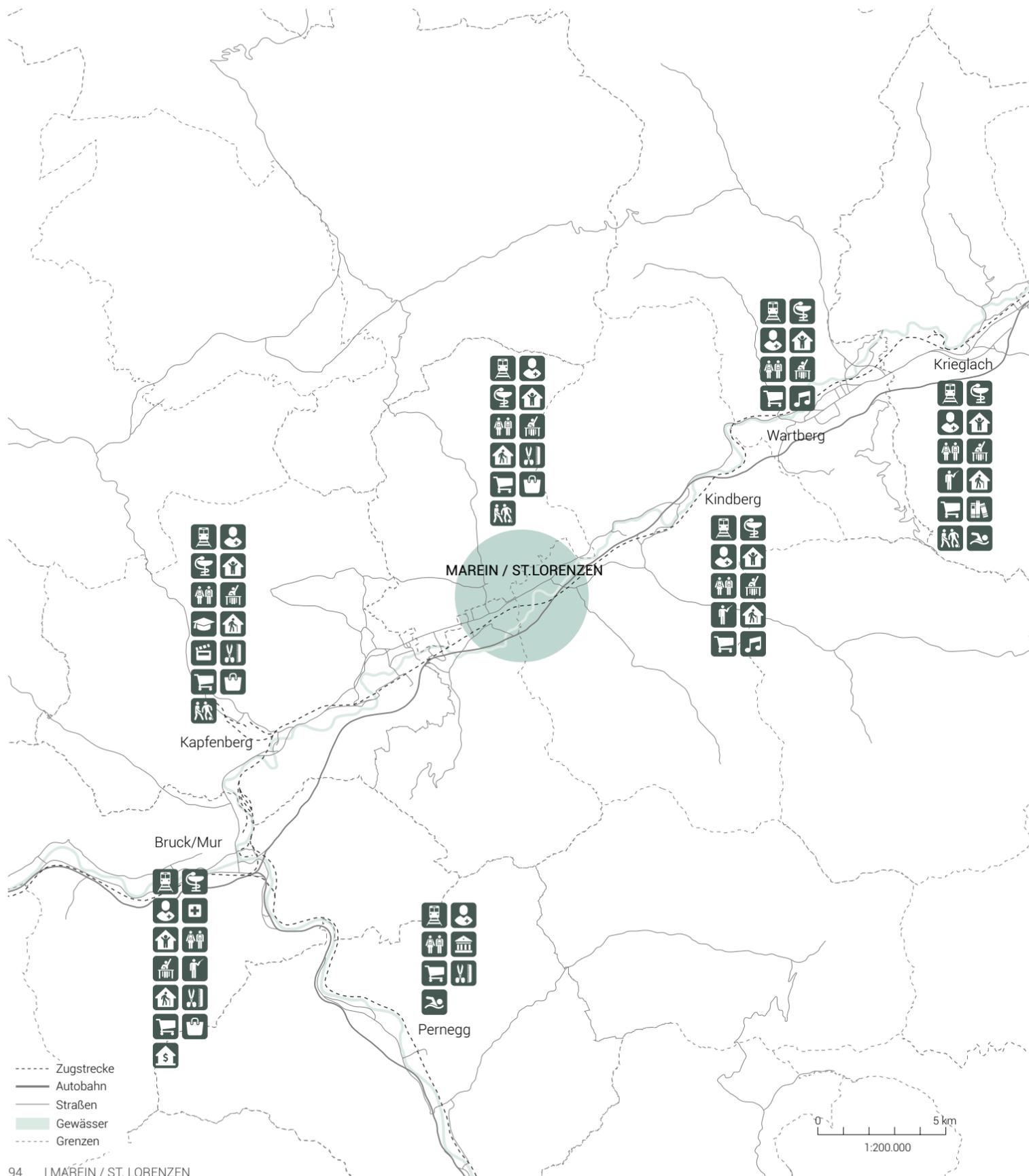


Abb. 60



FUNKTIONEN

In St. Marein im Mürztal gibt es einen Kindergarten, eine Volksschule und eine Hauptschule. Für eine höhere Schule muss man jedoch in die Orte Kindberg, Krieglach oder Bruck/Mur fahren.

Man kann einige Ärzte, wie auch eine Apotheke finden, sowie ein Seniorenzentrum.

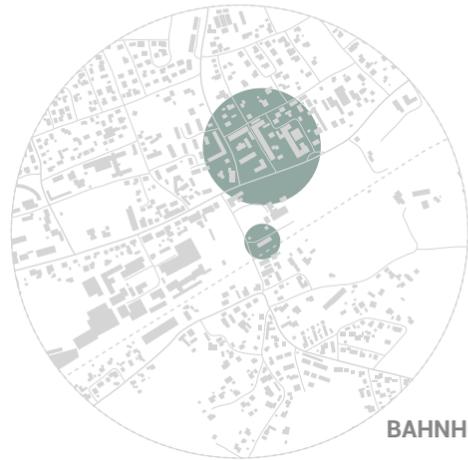
Etwas südlich von St. Marein befindet sich die Wallfahrtskirche Frauenburg, die auch heute noch ein sehr beliebtes Wallfahrtsziel ist.

Auch St. Marein hat unzählige Vereine, wie eine Freiwillige Feuerwehr, einen Musikverein, einen Sportverein mit vielen Sektionen, einen Gesangsverein und einen Alpenverein.

Über das Jahr verteilt gibt viele Veranstaltungen. Besonders für Familien und Kinder gibt es ein großes Angebot, wie auch zahlreiche Veranstaltungen und Wanderungen der Vereins Naturfreunde.⁷⁰

⁷⁰ Marktgemeinde St. Marein im Mürztal: <https://www.stmarein-mzt.at/>, 13.07.2020

- | | | |
|--------------|--------------|---------------------------------|
| Bahnhof | Arzt | Kino |
| Universität | Supermarkt | Bank |
| Höher Schule | Shopping | Seniorenheim / Betreutes Wohnen |
| Hauptschule | Bibliothek | Krankenhaus |
| Volksschule | Sportanlagen | Museum |
| Kindergarten | Schwimmbad | Friseur |
| Apotheke | Musikschule | |



BAHNHOF - ZENTRUM



ÖFFENTLICHER VERKEHR



RADWEG

LAGE UND VERKEHR

BAHNHOF - ZENTRUM

Der Bahnhof in St. Marein liegt relativ nahe am Zentrum. An der Hauptstraße, die durch den Ort führt, liegen auch die meisten Funktionen. Über eine Querstraße, die Bahnhofstraße, gelangt man direkt zum Bahnhof.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Wie auch in St. Georgen und Niklasdorf, hält in St. Marein nur der Regionalzug. Einmal pro Stunde fährt ein Zug in jede Richtung, mit einer höheren Frequentierung morgens und abends. Neben dem Zug gibt es auch ein Busnetz. Es gibt drei Bushaltestellen, an denen zwei- bis dreimal stündlich ein Bus hält. Wie auch beim Zug ist der Fahrplan morgens und abends dichter. Am Wochenende hingegen fahren Busse eher selten.⁷¹

RADWEG

Der Murztalradweg R5 ist rund 68km lang, beginnt in Mürzsteg und verläuft über Mürzzuschlag, Kindberg und Kapfenberg nach Bruck/Mur, wo er endet. Somit passiert er auch St. Marein im Mürztal. Er ist ein sehr beliebter Radweg und auch besonders geeignet für Familien.⁷²

⁷¹ ÖBB: Scotty - der Routenplaner für Öffis., <https://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn?>, 28.06.2020

⁷² Steiermark: R5 Mürztalradweg, https://www.steiermark.com/de/steiermark/ausflugsziele/r5-muerztalradweg_p154938, 13.07.2020

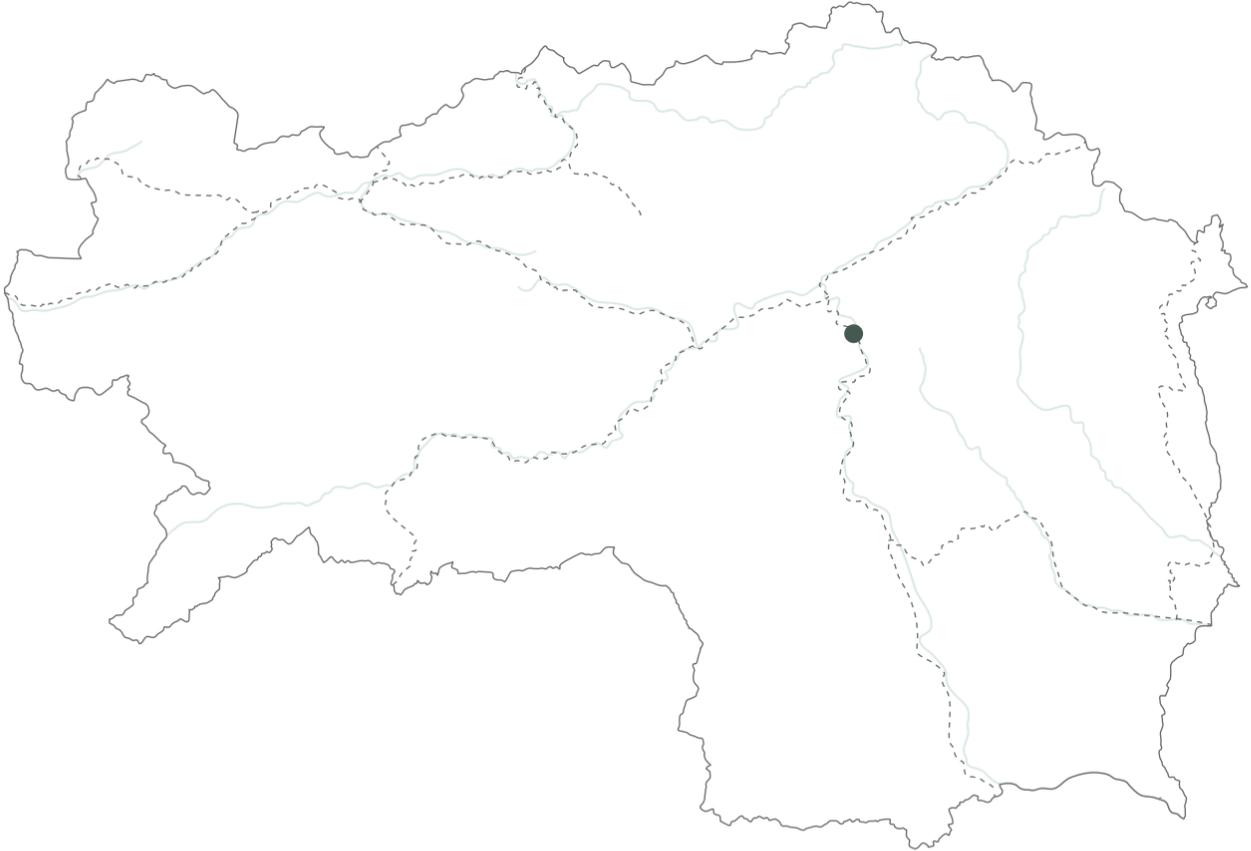


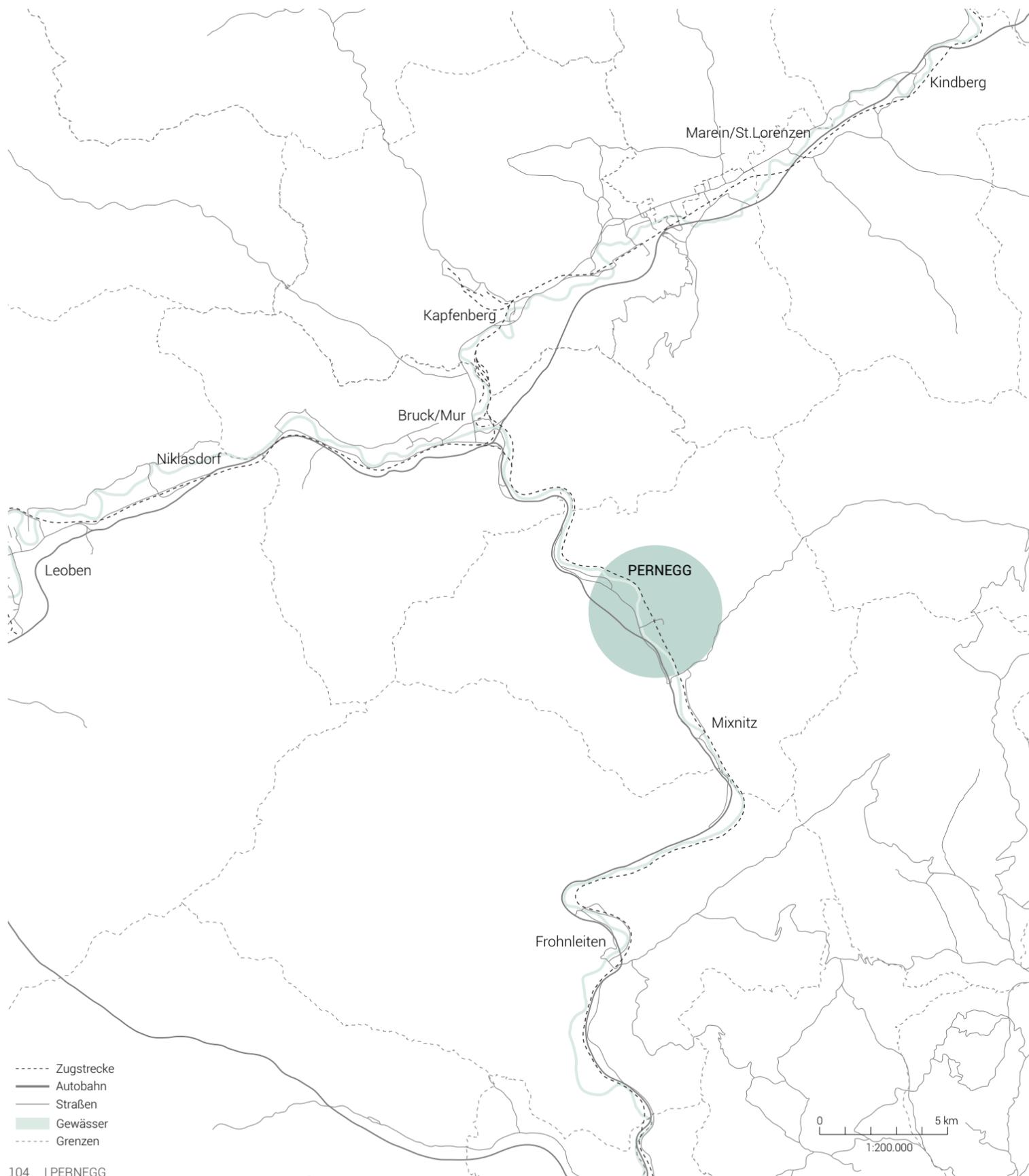
Abb. 61-66 | EINDRÜCKE ST. MAREIN



Abb. 67-72 | EINDRÜCKE ST.MAREIN

PERNEGG
ANALYSE





PERNEGG

Die Gemeinde Pernegg an der Mur liegt im Bezirk Bruck-Mürzzuschlag, direkt an der Mur. Sie ist 10km südlich von Bruck/Mur und 40km nördlich von Graz.

Sie liegt auf einer Seehöhe von 458m und hat eine Fläche von 86,04 km² ⁷³ und ist somit die flächengrößte Gemeinde dieser Analyse. Die große Fläche umfasst die acht Ortsteile Gabraun, Kirchdorf, wo sich auch das Gemeindeamt befindet, Mautstatt, Mixnitz, Pernegg, Roßgraben, Traföß und Zlatten. Es befinden sich ein Bahnhof in Pernegg und einer in Mixnitz.⁷⁴

⁷³ Austria Forum: Pernegg, https://austria-forum.org/af/AEIOU/Pernegg_an_der_Mur, 13.07.2020

⁷⁴ Historischer Grundbuchsatzug: Pernegg an der Mur Geschichte, <http://www.historischer-grundbuchsatzug.at/geschichte-pernegg-an-der-mur>, 13.07.2020

Sie ist vor allem für die Bärenschützklamm in Mixnitz bekannt. Es gibt jedoch noch viele weitere Sehenswürdigkeiten und Freizeitangebote.

Gemeinsam mit den Gemeinden Fladnitz an der Teichalm, Gasen, Passail, Breitenau am Hochlantsch und St. Kathrein am Offenegg bildet Pernegg den "Naturpark Almenland Teichalm-Sommeralm". Durch die beiden Bahnhöfe in der Gemeinde wurde Pernegg das Tor zum "Almenland".⁷⁵

⁷⁵ Austria-Forum: Pernegg, https://austria-forum.org/af/AEIOU/Pernegg_an_der_Mur, 13.07.2020

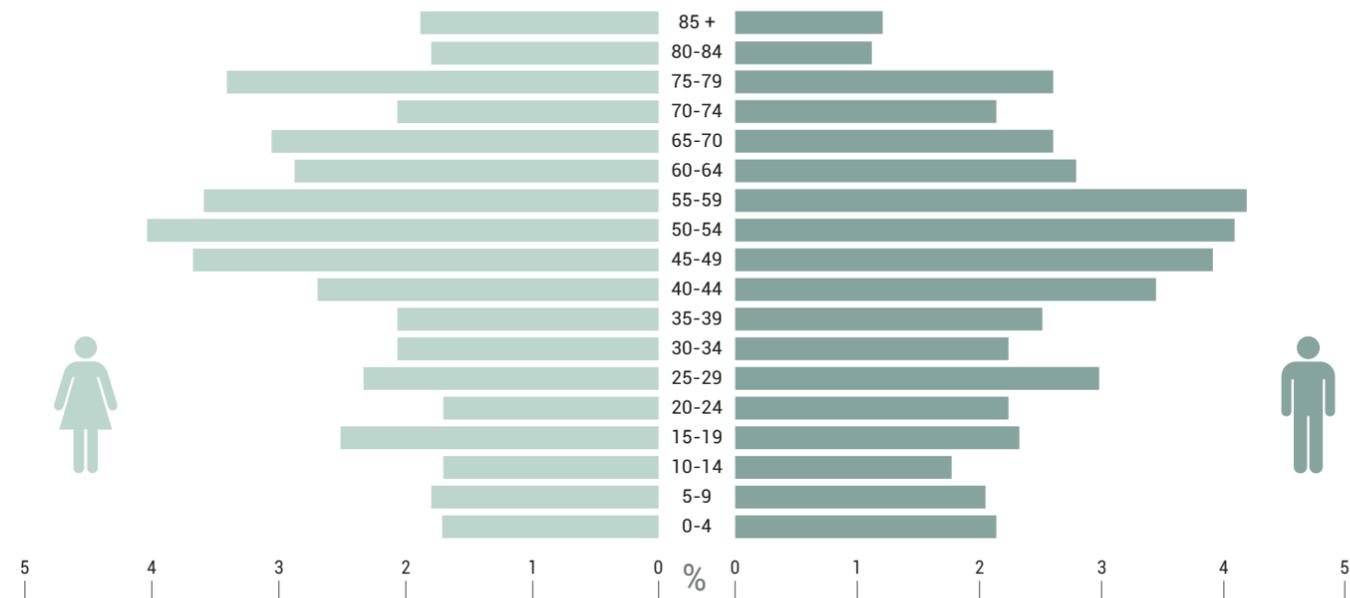
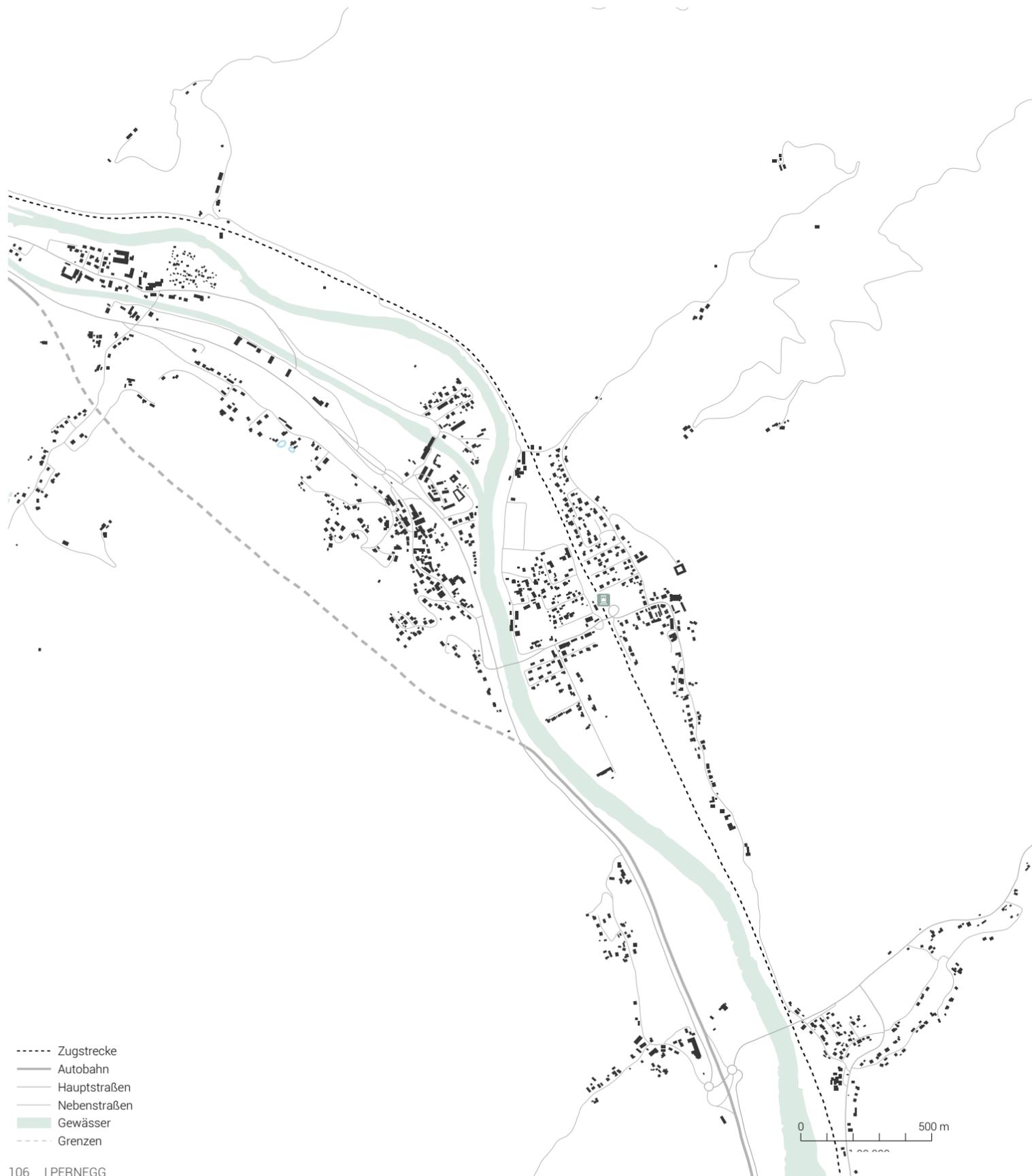


Abb. 73

DEMOGRAFIE

Stand 2019

Die Gemeinde Pernegg hat eine Einwohnerzahl von 2 341 Personen. Im Vergleich zu den anderen Gemeinden ist Pernegg etwas zersiedelt. Anstatt einer größeren Ansiedlung gibt es mehrere kleinere Siedlungen, wodurch der Ortskern von Pernegg sehr klein wirkt.

Auch hier sinkt die Einwohnerzahl, seit dem Höchststand von 3009 im Jahr 1971, stetig. Kleinere Anstiege in den einzelnen Jahren sind auf Zuzüge zurückzuführen. Die Ein- und Zweifamilienhaushalte belaufen sich gemeinsam auf 67,4% und die durchschnittliche Haushaltgröße liegt bei 2,31.

Die größte Altersgruppe sind auch hier die 50-60 Jährigen.⁷⁶

⁷⁶ Statistik Austria: Pernegg an der Mur, <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=62125>, 13.07.2020

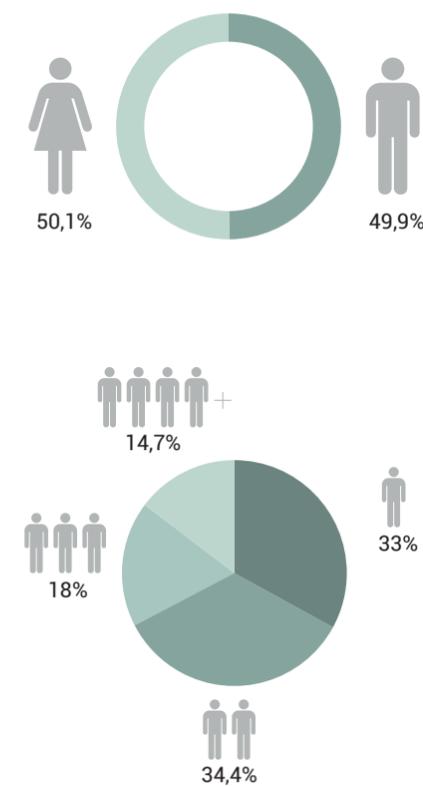
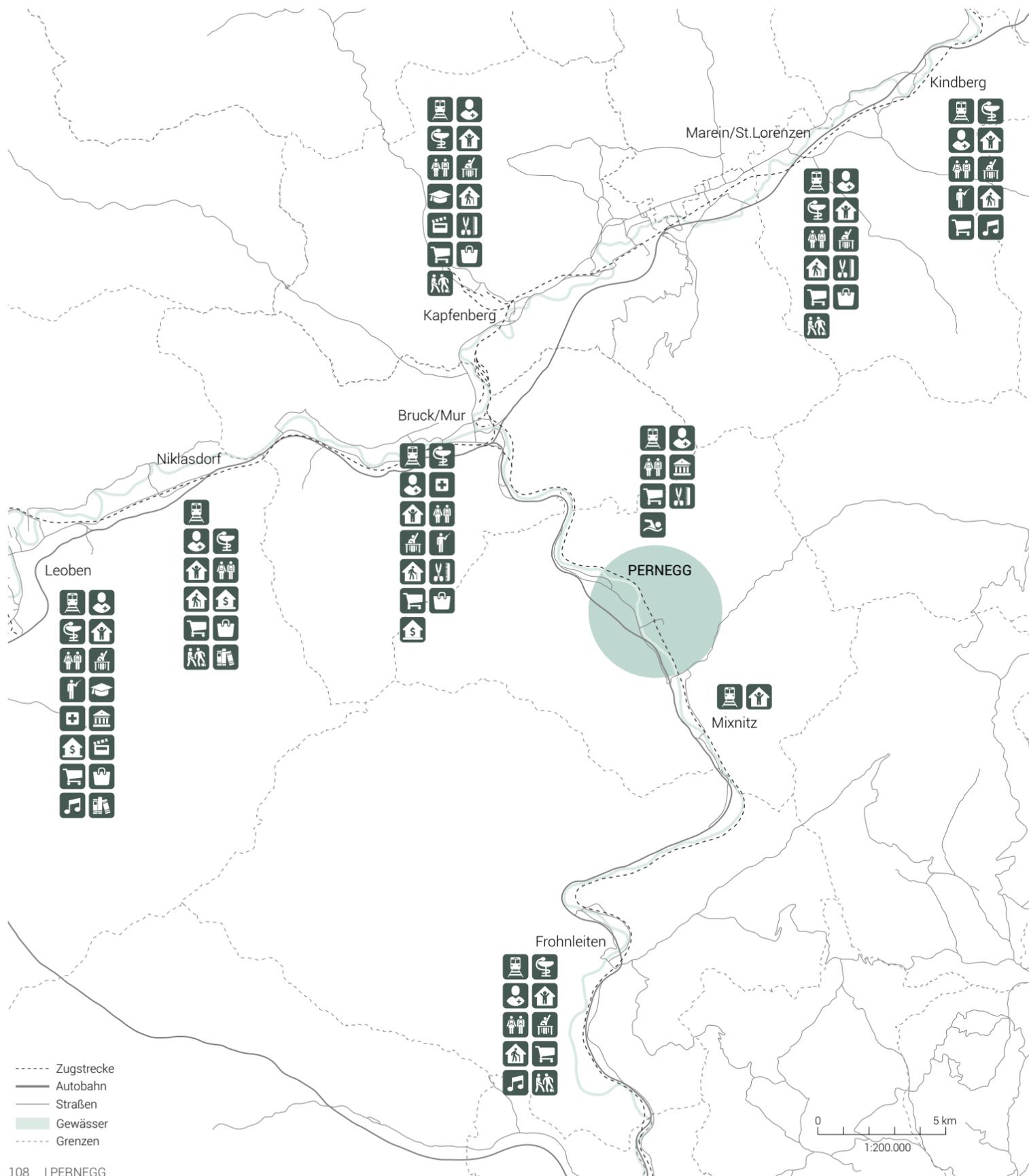


Abb. 74



FUNKTIONEN

In Pernegg sind, von den fünf analysierten Orten, die wenigsten Funktionen vorhanden. Es gibt einige Ärzte, die nächste Apotheke befindet sich jedoch erst in Bruck/Mur. Es gibt eine Volksschule, ein Kindergarten befindet sich im Ortsteil Mixnitz, 3,5 km entfernt. Auch gibt es keine Mittelschule oder Höhere Schule. Es gibt zwei kleine Supermärkte und ein Freibad. Pernegg hat jedoch viele Vereine. Es gibt unter anderem einen Bienenzuchtverein, einen Musikverein, eine Freiwillige Feuerwehr, einen Alpenverein, einen Bauernbund und einen Sportverein.⁷⁷

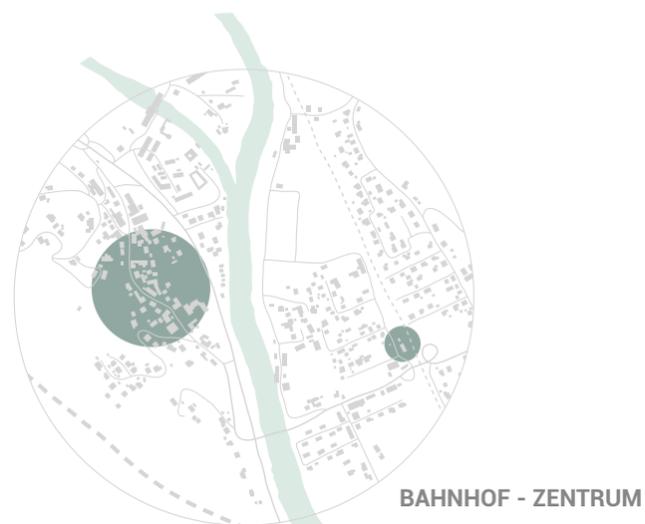
⁷⁷ Pernegg an der Mur: <http://pernegg.at/>, 13.07.2020

Die Bärenschützklamm im Ortsteil Mixnitz wurde 1978 zum Naturdenkmal erklärt und ist eines der beliebtesten Ausflugsziele in der Gemeinde. Ebenso gibt es zahlreiche Wanderwege in Tälern und auf Almen in der Region.

Der Ort ist heute eine Pendlergemeinde, man kann jedoch einige Handels- und Gewerbebetriebe finden. Es gibt auch ein Murkraftwerk, welches das Erzeugungsstärkste an der Mur ist.⁷⁸

⁷⁸ Austria Forum: Pernegg, https://austria-forum.org/af/AEIOU/Pernegg_an_der_Mur, 13.07.2020

- | | | |
|--------------|--------------|---------------------------------|
| Bahnhof | Arzt | Kino |
| Universität | Supermarkt | Bank |
| Höher Schule | Shopping | Seniorenheim / Betreutes Wohnen |
| Hauptschule | Bibliothek | Krankenhaus |
| Volksschule | Sportanlagen | Museum |
| Kindergarten | Schwimmbad | Friseur |
| Apotheke | Musikschule | |



BAHNHOF - ZENTRUM



ÖFFENTLICHER VERKEHR



RADWEG

LAGE UND VERKEHR

BAHNHOF - ZENTRUM

Der Bahnhof liegt östlich des Zentrums rund 1 km entfernt und ist relativ zentral im Ortsteil Pernegg. Das Gemeindeamt hingegen befindet sich im Ortsteil Kirchdorf.

Die Mur fließt zwischen Bahnhof und Zentrum und trennt den Ort in zwei Teile.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Wie auch in St. Marein halten in Pernegg nur Regionalzüge. Die Züge fahren ein- bis zweimal stündlich in beide Richtungen. Durch die hohe Anzahl an Pendlern auf dieser Strecke, die Richtung Graz oder Bruck/Mur fahren, sind die Züge besonders zu Stoßzeiten sehr gefüllt.

Es gibt auch einen Regionalbus. Dieser fährt zehnmal täglich Richtung Bruck/Mur, jedoch nur viermal täglich Richtung Graz.⁷⁹

RADWEG

Durch die Anbindung an den Murradweg, wie auch die Mountainbike-Strecke Drachentour ist Pernegg ein sehr beliebtes Ziel von Radfahrern.⁸⁰

Die Drachentour ist eine 44,4 km lange Strecke um den Hochlantsch. Trotz der 1100 Höhenmeter, die zu bewältigen sind, ist die Strecke problemlos befahrbar.⁸¹

⁷⁹ ÖBB: Scotty - der Routenplaner für Öffis., <https://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn?>, 28.06.2020

⁸⁰ Austria Forum: Pernegg, https://austria-forum.org/af/AEIOU/Pernegg_an_der_Mur, 13.07.2020

⁸¹ Bergfex: Drachentour, <https://www.bergfex.at/sommer/steiermark/touren/mountainbike/348,drachentour/>, 13.07.2020



Abb. 75 -80 | EINDRÜCKE PERNEGG



Abb. 81-86 | EINDRÜCKE PERNEGG

ENTWURF

KONZEPT

ST.GEORGEN OB JUDENBURG

JUDENBURG

NIKLASDORF

MAREIN/ST.LORENZEN

PERNEGG

KONZEPTIDEE

Zwei Typen von Nutzungen, welche in jedem Bahnhof angewendet werden. Zusätzlich gibt es eine Funktion, die nach Platzmöglichkeit, speziell an den Ort und die Gegebenheiten angepasst wird.



TYP 1
CO-WORKING / MOBILITÄT



TYP 2
WOHNEN / FREIZEIT



ZUSÄTZLICHE FUNKTION
die für den Ort oder den Bahnhof spezifisch ist

TYP 1
CO-WORKING / MOBILITÄT

CO-WORKING
Einzelne oder mehrere Tische können angemietet werden. Die Büro-Infrastruktur wird geteilt, wie beispielsweise Drucker oder Besprechungsräume. Dieses Angebot ist besonders für Start-Ups oder Einzelpersonen spannend, da es finanziell sehr günstig ist und man zusätzlich eine Gemeinschaft bildet.

MOBILITÄTSSZENTRUM
Ein Treffpunkt verschiedener Verkehrsmittel, von privatem und öffentlichem Verkehr. Ebenso gibt die Möglichkeit ein Auto oder Fahrrad zu mieten.

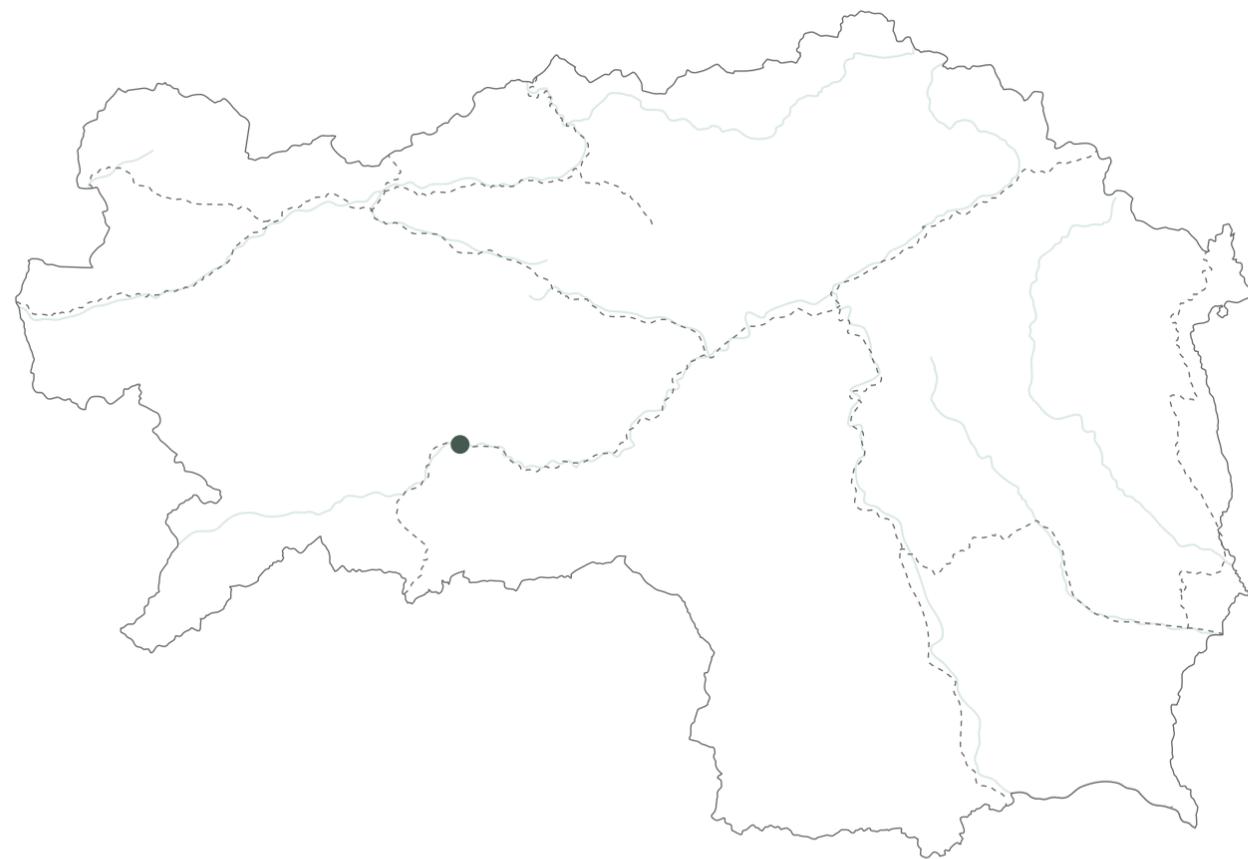
TYP 2
WOHNEN / FREIZEIT

Ein Angebot einer temporärem oder dauerhaftem Unterkunft, wie einem Hostel, einem Hotel oder einer Wohnung.

Unterschiedlichste Einrichtungen zur Freizeitgestaltung, wie Sporteinrichtungen, Vereinsräume oder Angebote für kreative Tätigkeiten.

ST.GEORGEN OB JUDENBURG

ENTWURF





UMGEBUNG

Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist nur von wenigen Gebäuden umgeben. Entlang der Bundesstraße im Norden liegen eine Firma sowie einige Einfamilienhäuser. Auch der Murradweg R2 verläuft entlang der Bundesstraße, wodurch das Gebäude regelmäßig von Radfahrern passiert wird. Weiterführend nach Osten befindet sich der Märchenwald.

Südlich des Gebäudes, über die Gleise hinweg, befindet sich die Mur.



Abb. 87-90 | UMGEBUNG BAHNHOF ST. GEORGEN



Abb. 91 | Bahnhof St. Georgen 1985



Abb. 92 | Bahnhof St. Georgen 1996

BAHNHOFSGEBÄUDE

Mit der Eröffnung der ersten Teilstrecke der Kronprinz Rudolf Bahn, von St. Michael nach Villach, im Jahr 1868 wurde St. Georgen ob Judenburg an das Bahnnetz angeschlossen.

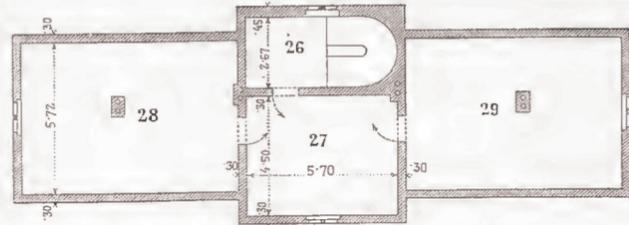
Ende der 1980er Jahre wurde das Gebäude als Bahnhof stillgelegt und die Haltestelle um rund 200m nach Westen verschoben.⁸² Dort befinden sich nun nur zwei kleine Überdachungen, die Ticketautomaten und Sitzgelegenheiten beherbergen.

Das ehemalige Bahnhofsgebäude in St. Georgen ist eines der wenigen, das noch in der originalen Gestaltung erhalten ist.

⁸² Dr. Elmar Oberegger: Kronprinz Rudolf-Bahn, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/krb.htm>, 05.03.2020

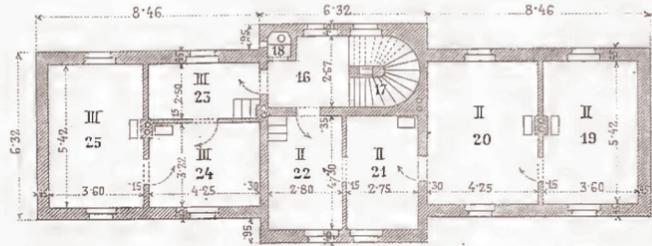
STATION ST. GEORGEN A/D. MUR. Aufnahmegebäude.

Dachboden.



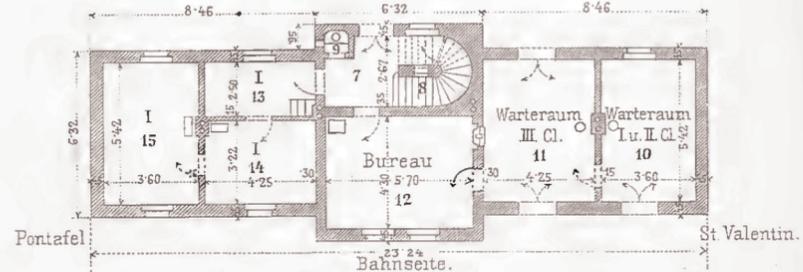
1. Stock.

Lichte Geschöfshöhe: 3.10^m

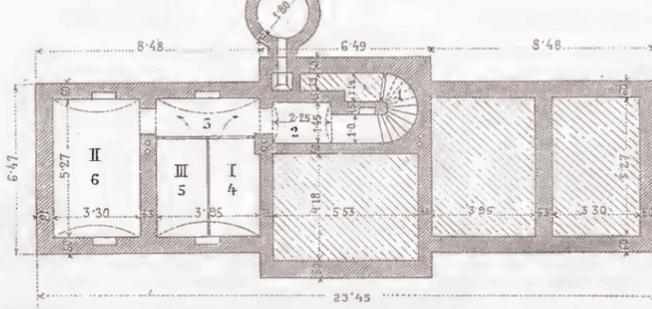


Erdgeschoss.

Lichte Geschöfshöhe: 3.40^m



Keller u. Fundament.



Original in ANDOS

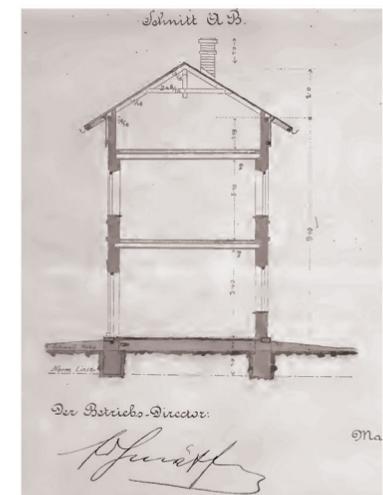
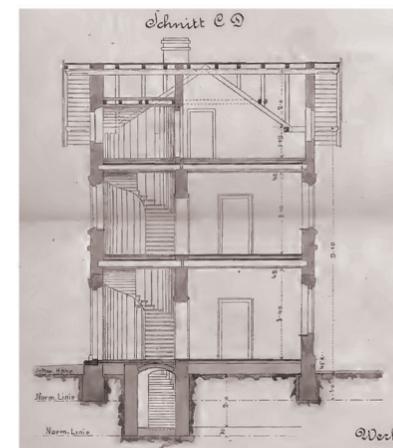
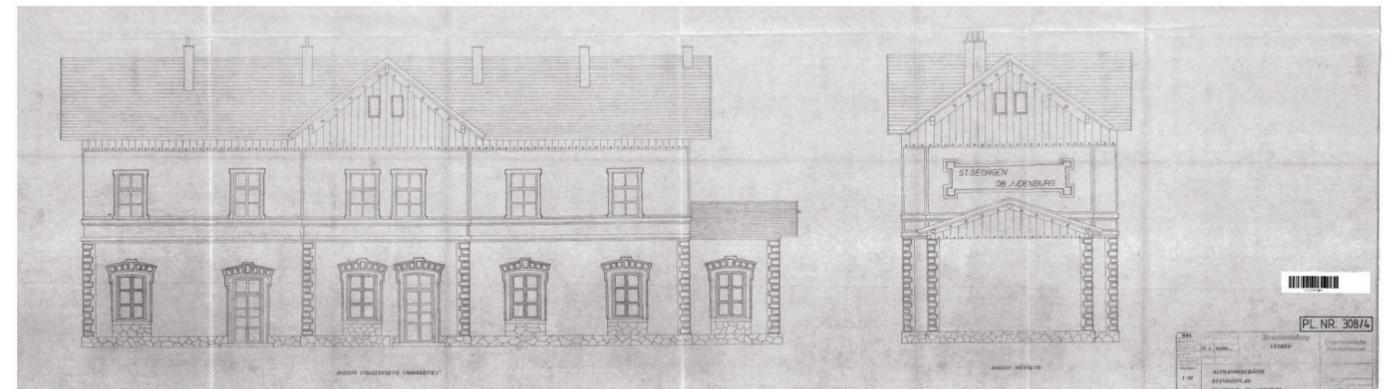
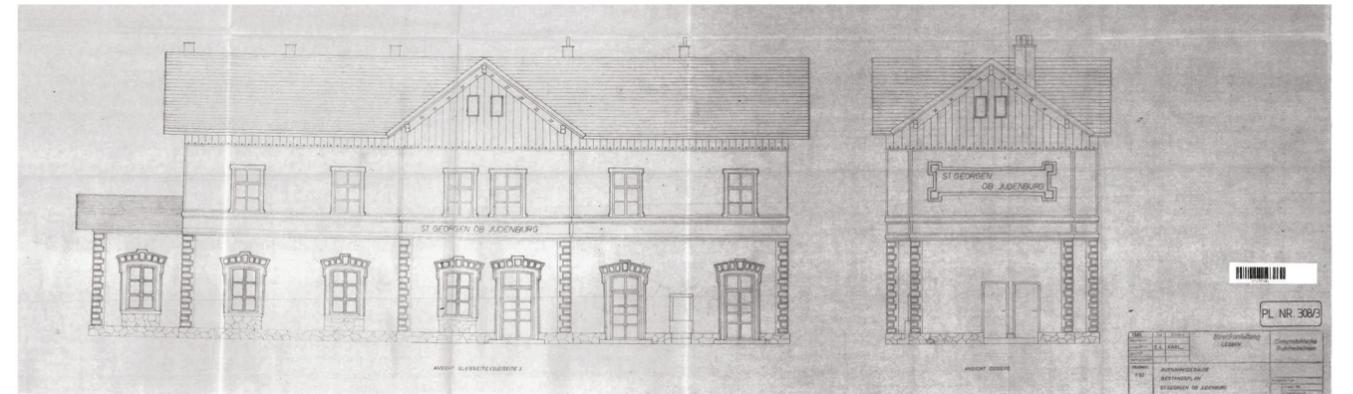
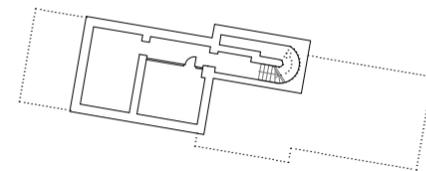
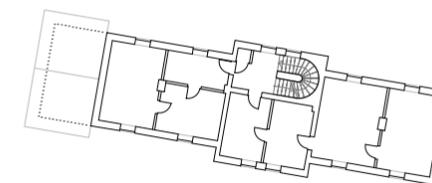


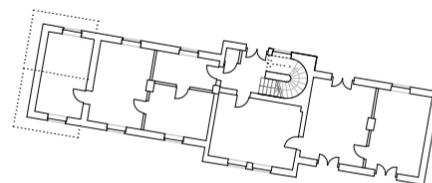
Abb. 93 | HISTORISCHE PLÄNE ST. GEORGEN



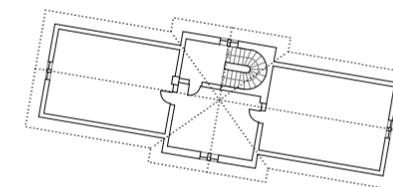
BESTAND UNTERGESCHOSS 1:500



BESTAND OBERGESCHOSS 1:500



BESTAND ERDGESCHOSS 1:500

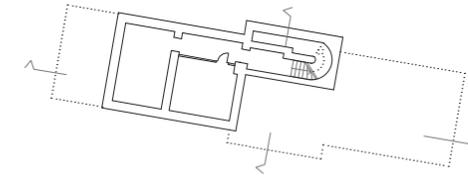


BESTAND DACHGESCHOSS 1:500





Abb. 94-97 | BESTANDSGEBÄUDE ST. GEORGEN



UNTERGESCHOSS 1:500

Lager
Technik



GEMEINSCHAFTSKÜCHE



MULTIFUNKTIONSRaum



ERGESCHOSS 1:500

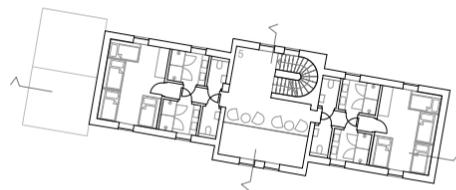
- 1 Vereinsraum, Multifunktionsraum
- 2 Gemeinschaftsküche Hostel
- 3 Fahrradkeller Gäste Host
- 4 Fahrradwerkstatt



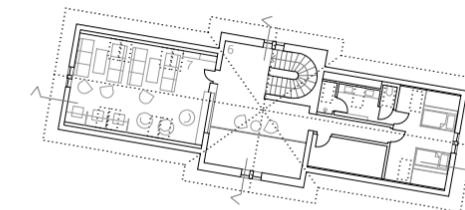
ZIMMER HOSTEL



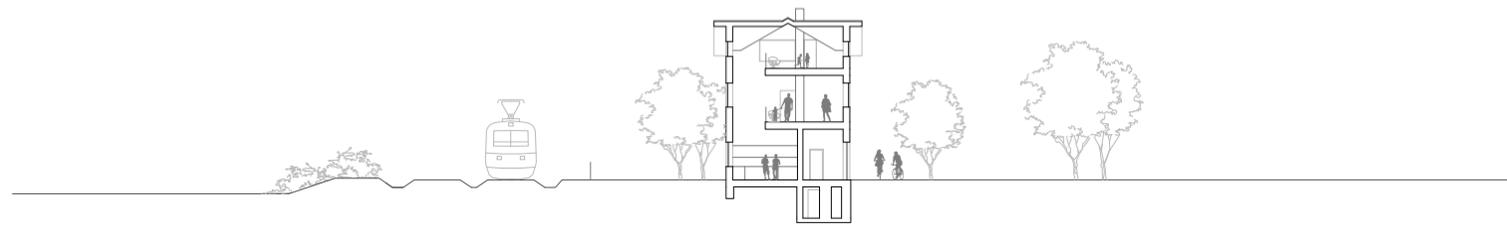
AUFENTHALTSRAUM



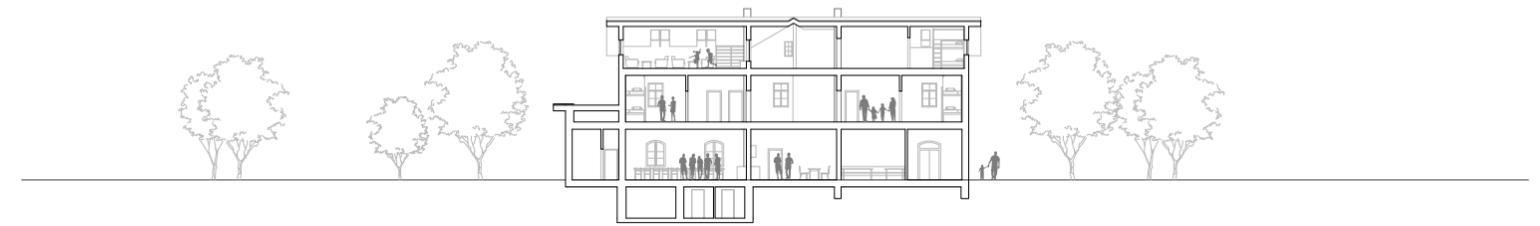
1. OBERGESCHOSS 1:500
5 Hostel/Unterkunft
für Radreisende und Urlauber



DACHGESCHOSS 1:500
6 Hostel/Unterkunft
7 Aufenthaltsraum



QUERSCHNITT 1:500



LÄNGSSCHNITT 1:500



OSTANSICHT 1:500



SÜDANSICHT 1:500



NORDANSICHT 1:500



WESTANSICHT 1:500



SÜDSEITE



NORDSEITE

JUDENBURG
ENTWURF





UMGEBUNG

Der Bahnhof in Judenburg ist umgeben von einer Wohnsiedlung sowie einer Sportanlage im Norden und einem Industriegebiet im Süden, welches durch einen hohen Zaun vom Bahnhof abgeschirmt ist.

Die Straße zum Bahnhof endet mit dem Parkplatz im Westen, wodurch es keinen passierenden Verkehr gibt und der Bahnhof dadurch von der restlichen Stadt abgegrenzt erscheint, obwohl sich die Stadt rund um den Bahnhof erstreckt.



Abb. 98-101 | UMGEBUNG BAHNHOF JUDENBURG



Abb. 102 | Bahnhof Judenburg 1987



Abb. 103 | Bahnhof Judenburg 2013

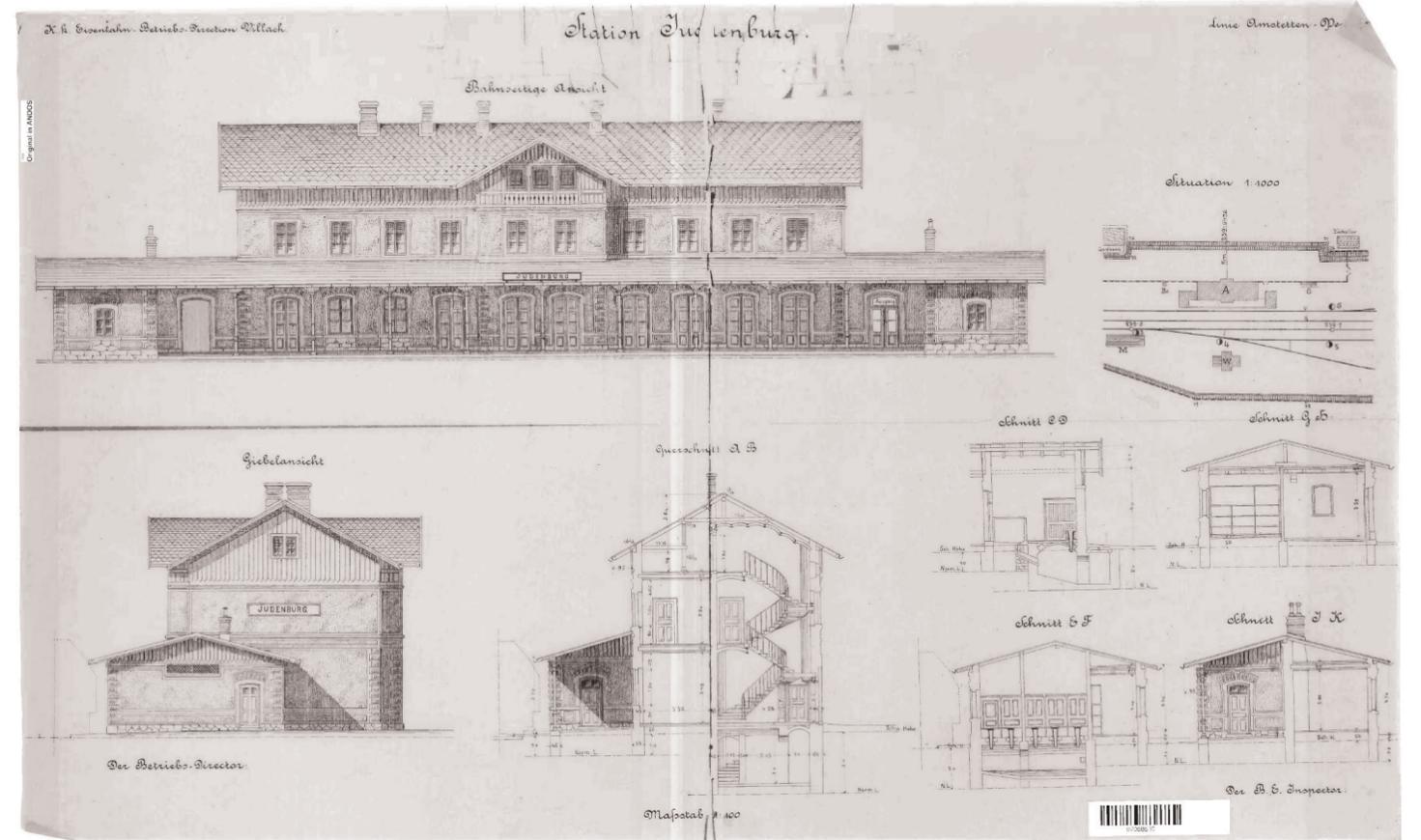
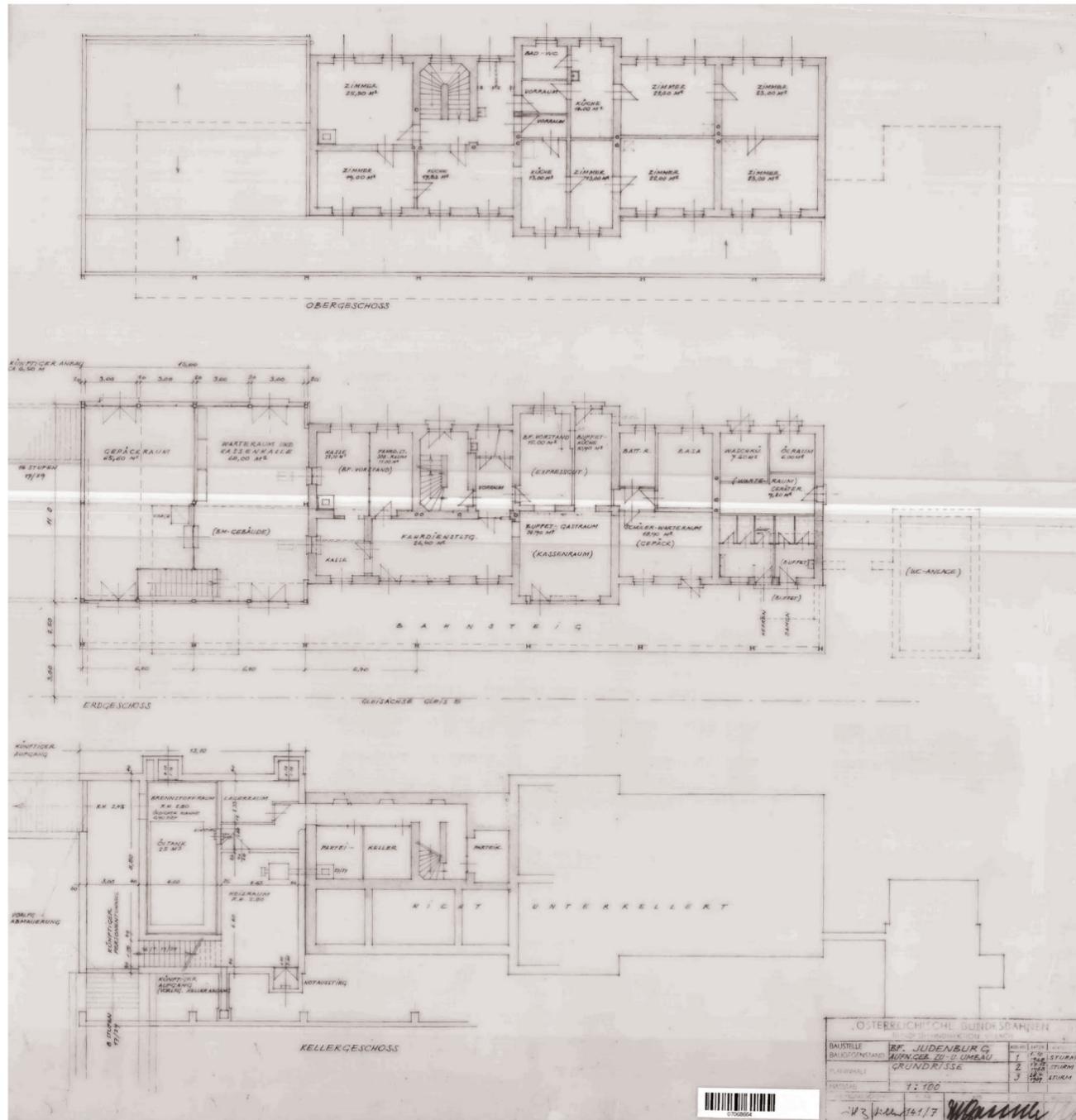
BAHNHOFSGEBÄUDE

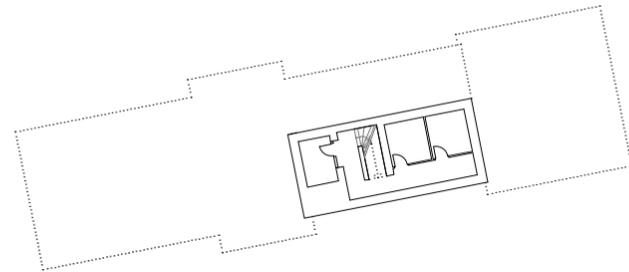
Auch der Bahnhof Judenburg wurde 1868 an das Bahnnetz der Kronprinz Rudolf Bahn angebunden.

Das Aussehen des Bahnhofgebäudes hat sich über die Jahre mehrmals verändert. Bei der Gestaltung von 1987, wie auch von 2013 ist noch eine Andeutung an die originale Holzverkleidung der Giebelwände zu erkennen. Heute ist von dieser Gestaltung, wie in St. Georgen, nichts mehr vorhanden.

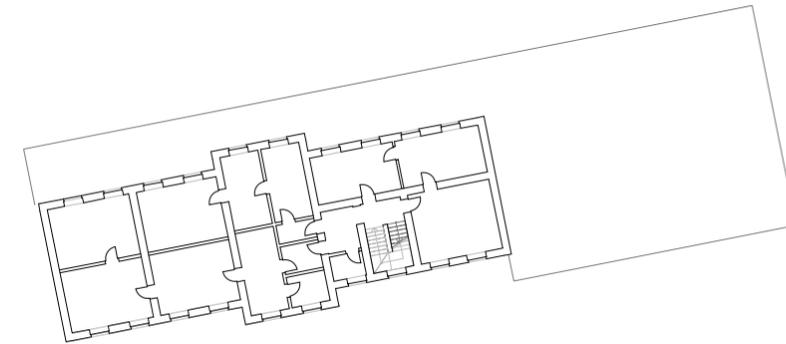


Abb. 104 | Tafel in der Fassade am Bahnhof Judenburg

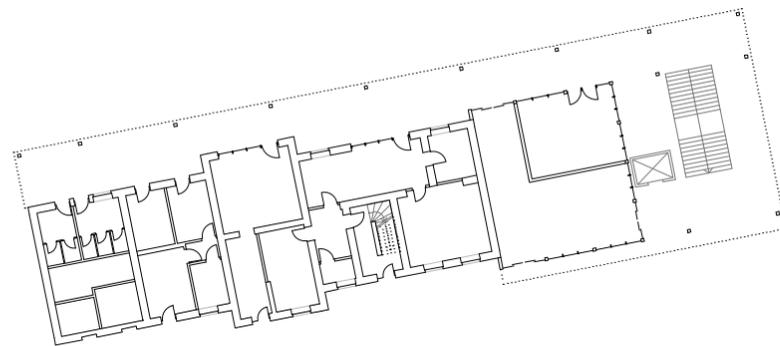




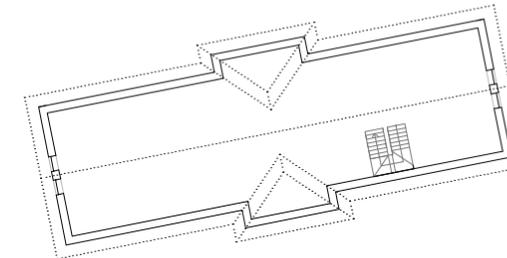
BESTAND UNTERGESCHOSS 1:500



BESTAND 1. OBERGESCHOSS 1:500



BESTAND ERDGESCHOSS 1:500



BESTAND DACHGESCHOSS 1:500



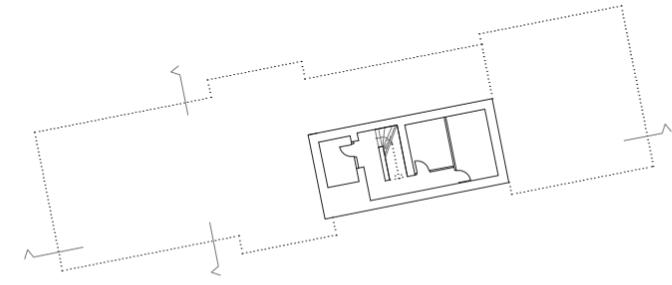


Abb. 106-109 | BESTANDSGEBÄUDE JUDENBURG



ERDGESCHOSS 1:500

- 1 Technik
- 2 Mobilitätszentrum Anmeldung / Büros
- 3 Café/Warteraum



UNTERGESCHOSS 1:500

- Lager
- Technik

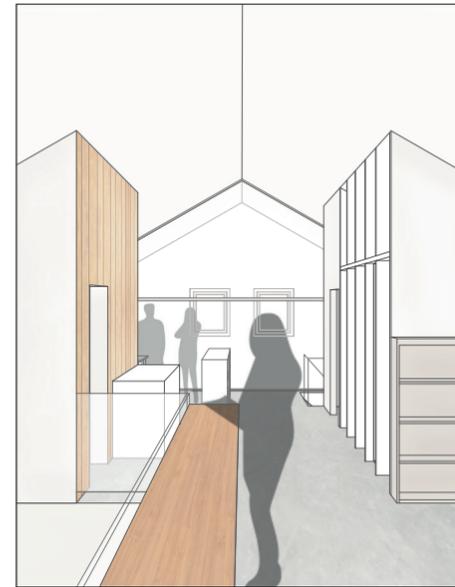


CAFÉ/WARTERAUM

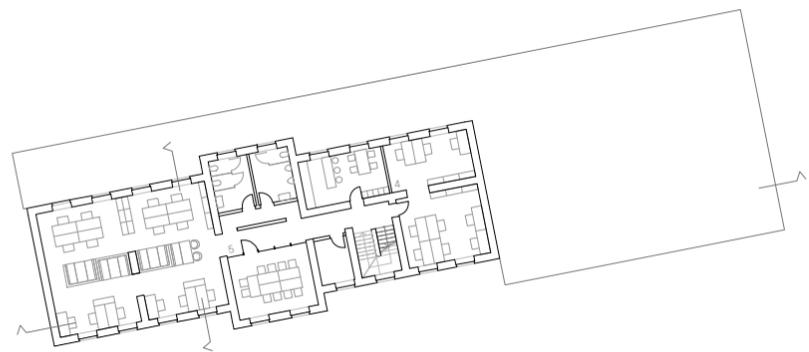
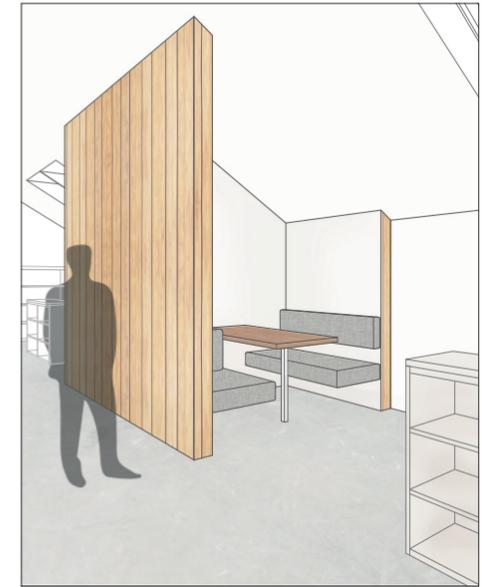




CO-WORKING

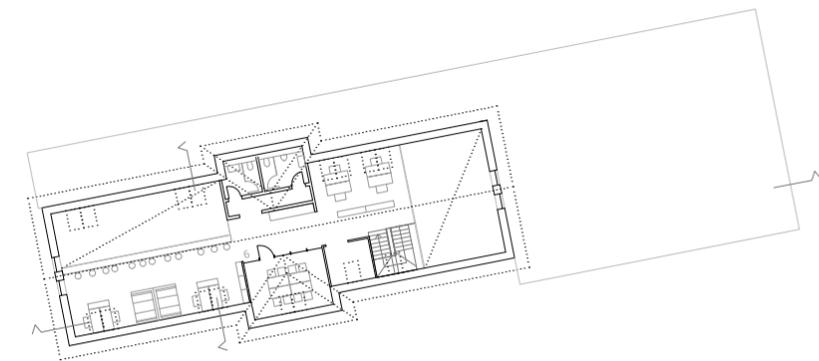


CO-WORKING



1. OBERGESCHOSS 1:500

- 4 Büro Mobilitätszentrum
- 5 Co-working



DACHGESCHOSS 1:500

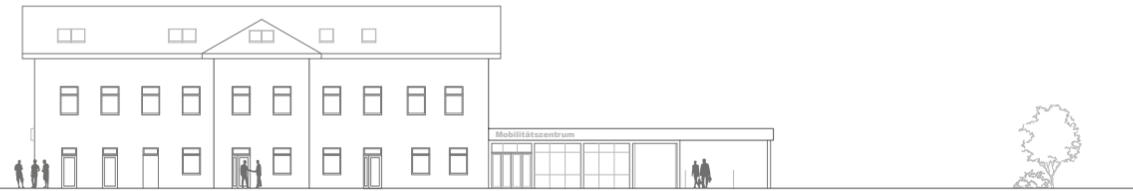
- 6 Co-working



LÄNGSSCHNITT 1:500



QUERSCHNITT 1:500



SÜDANSICHT 1:500



OSTANSICHT 1:500



WESTANSICHT 1:500



NORDANSICHT 1:500

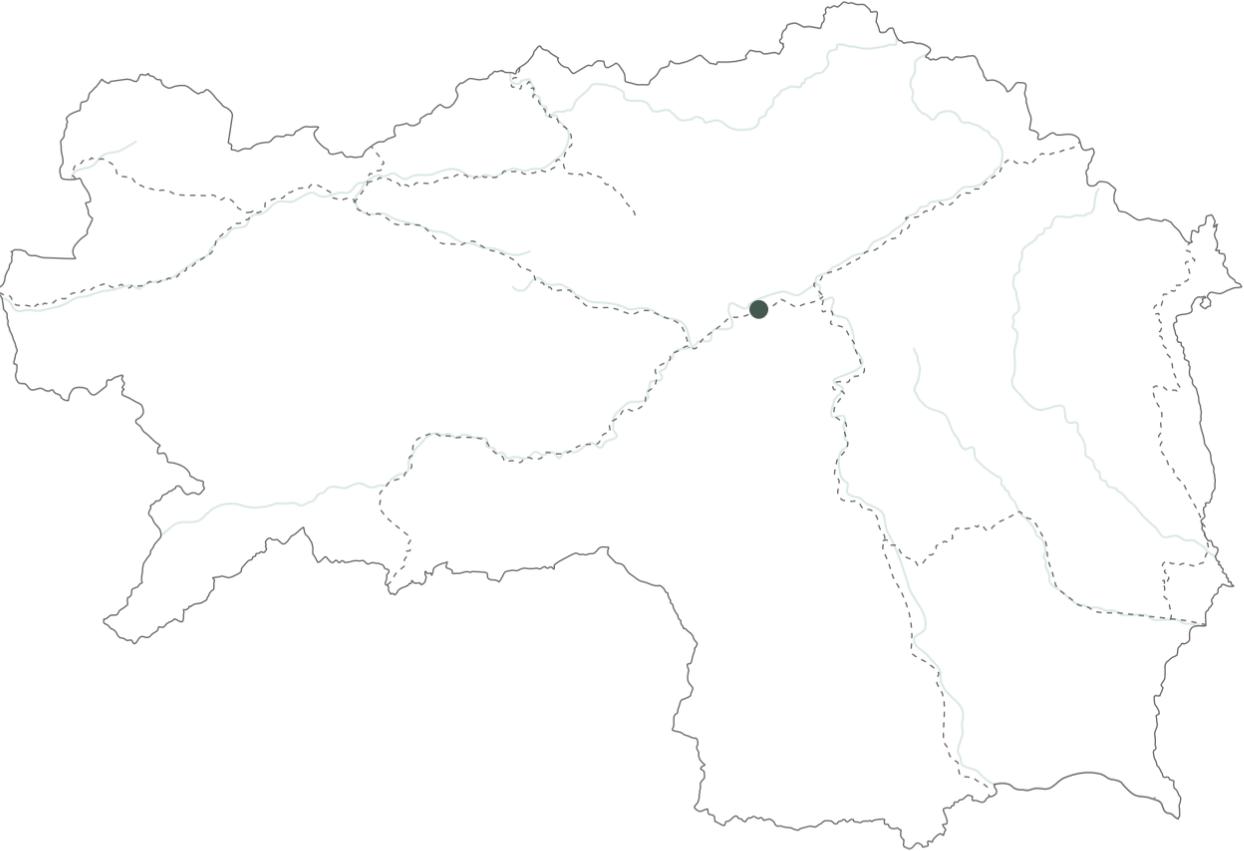


NORDSEITE BAHNSTEIG



SÜDSEITE

NIKLASDORF
ENTWURF





UMGEBUNG

Obwohl der Bahnhof Niklasdorf relativ zentral im Ort liegt, gibt es keine anderen Gebäude in dessen näheren Umgebung, wodurch er recht verlassen wirkt.

Die Wohnsiedlung im Süden ist durch die hohe Anzahl an Gleisen und die darauf folgende Lärmschutzwand komplett vom Bahnhof abgegrenzt.

Im Norden liegt ein großes Industriegebiet, wo jedoch eine Reihe an hohen Bäumen eine Sichtbeziehung verhindern.

Der Bahnhof liegt an der Leobner Straße. Sie ist die Hauptstraße durch den Ort und dementsprechend hoch frequentiert.



Abb. 110-113 | UMGEBUNG BAHNHOF NIKLASDORF



Abb. 114 | Bahnhof Niklasdorf 2002



Abb. 115 | Bahnhof Niklasdorf 2009

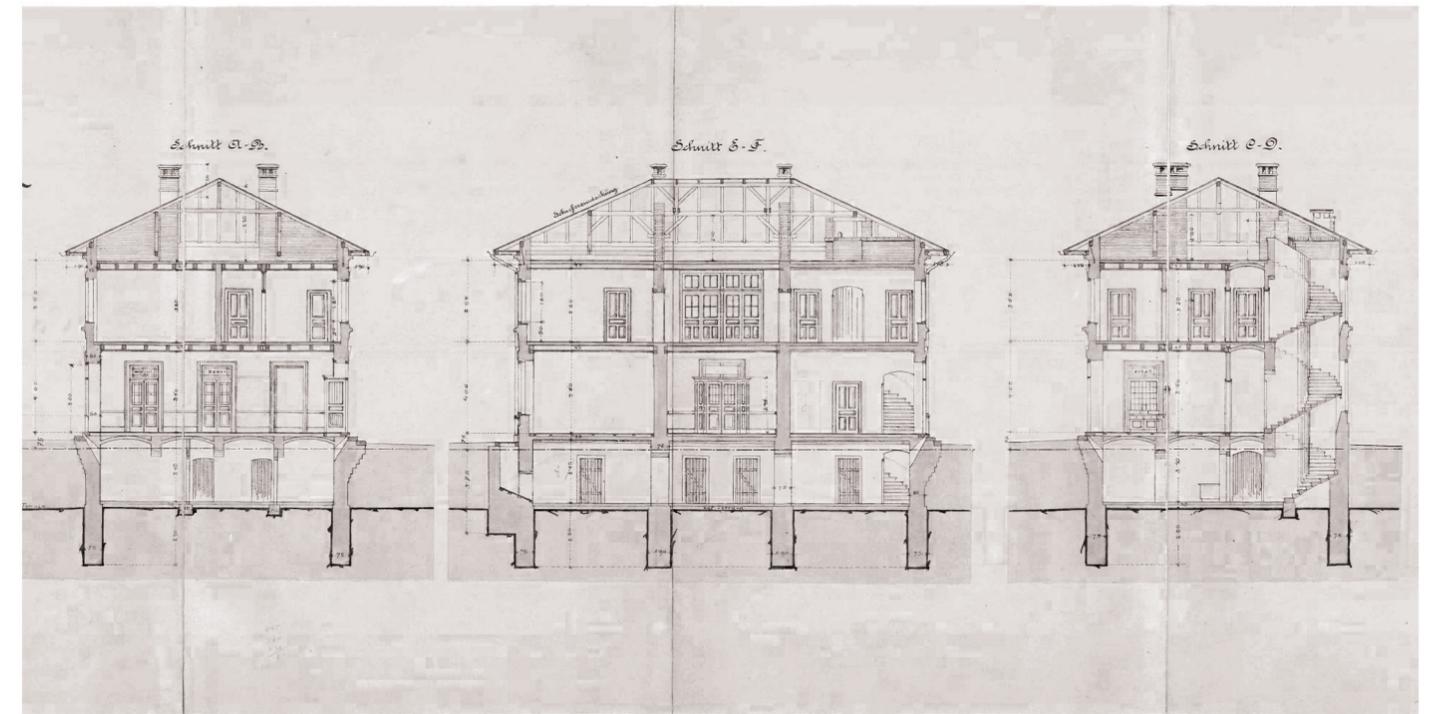
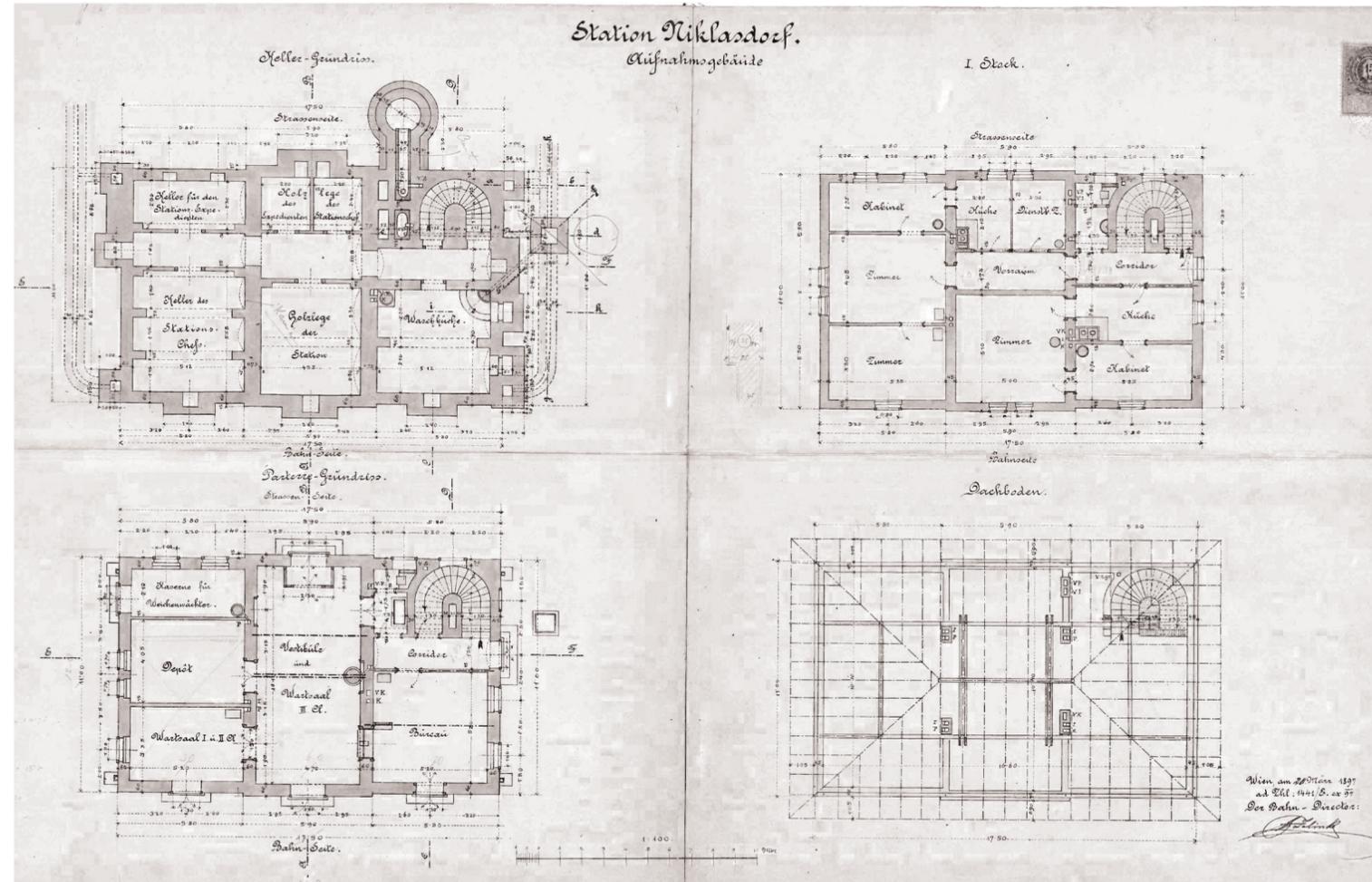
BAHNHOFSGEBÄUDE

Der Bahnhof in Niklasdorf liegt auf der, 1868 eröffneten, Strecke zwischen Leoben und Bruck/Mur. Diese Teilstrecke verband die Kronprinz Rudolf Bahn mit der Erzherzog Johann Bahn und ermöglichte somit eine direkte Verbindung von Wien nach Tarvis.

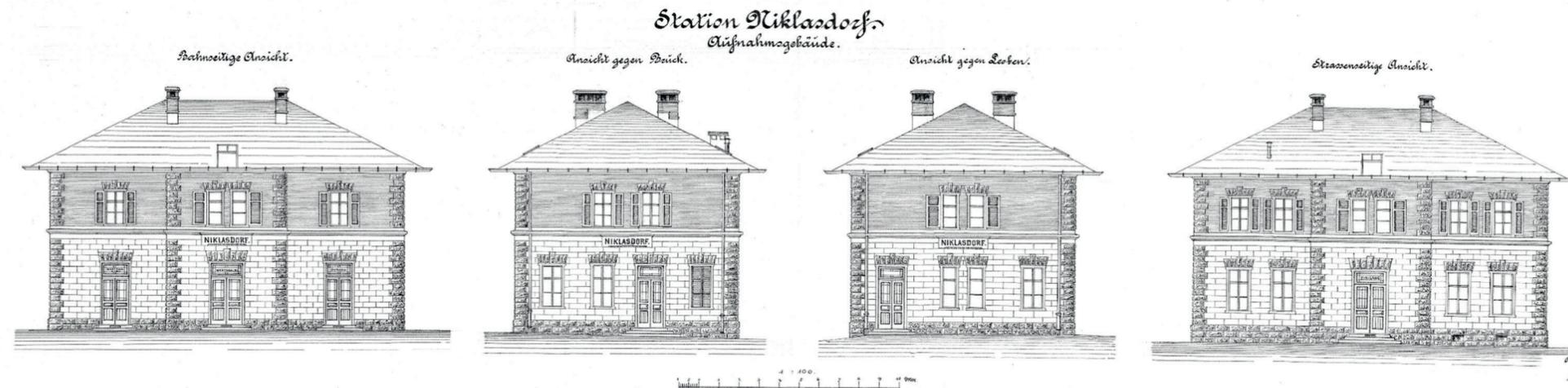
Das Gebäude ist, wie auch das in St. Georgen, noch in seiner ursprünglichen Gestaltung erhalten. Die Entwürfe der Bahnhofsgebäude in St. Georgen, Judenburg und Niklasdorf fallen in die Zeit des Architekten Wilhelm von Flattich, der ab 1860 tätig war.⁸³

Das Gebäude in Niklasdorf unterscheidet sich jedoch stark von dem in St. Georgen oder Judenburg, da der Streckenabschnitt Leoben-Bruck/Mur zur Erzherzog Johann Bahn gezählt wird und somit deren gestalterischen Richtlinien angewandt wurden. Die Gestaltung des Bahnhofs in Niklasdorf ähnelt der, der Bahnhöfe Peggau-Deutschfeistritz oder Mixnitz.

⁸³ Vgl. Kubinsky 1986, 31-33.

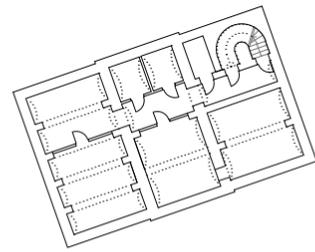


Wien am 20. März 1897
 ad. Hl. 1441 B. ex 77
 Der Bahn-Direktor:
Stelinka

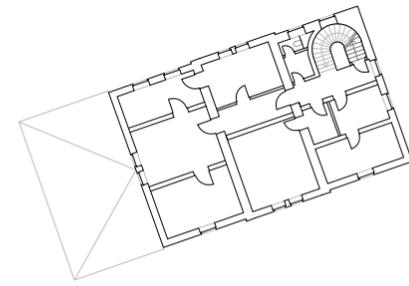


Wien am 15. März 1897
 Der Bahn-Direktor:

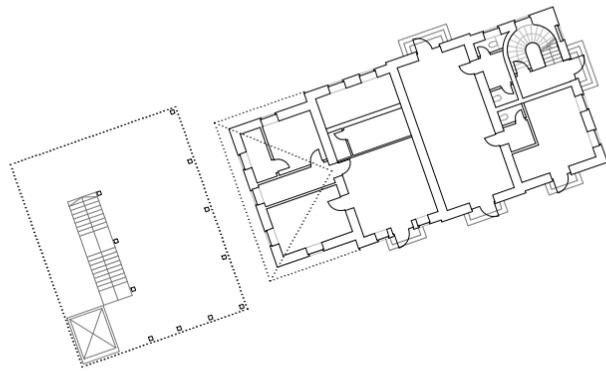




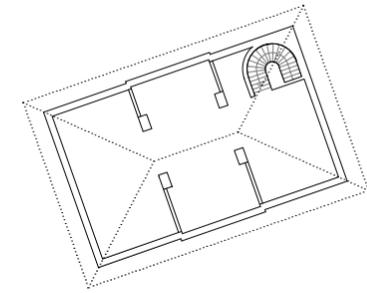
BESTAND UNTERGESCHOSS 1:500



BESTAND 1. OBERGESCHOSS 1:500



BESTAND ERDGESCHOSS 1:500



BESTAND DACHGESCHOSS 1:500



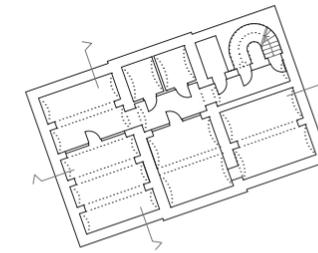


Abb. 117-120 | BESTANDSGEBÄUDE NIKLASDORF



ERDGESCHOSS 1:500

- 1 Mobilitätszentrum
- 2 Warteraum



UNTERGESCHOSS 1:500

- Lager
- Technik



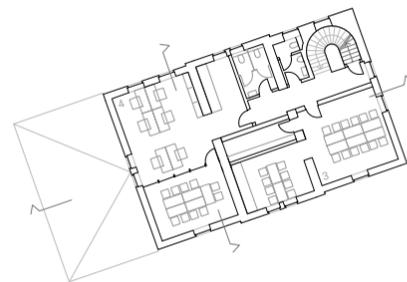
WARTERAUM



CO-WORKING

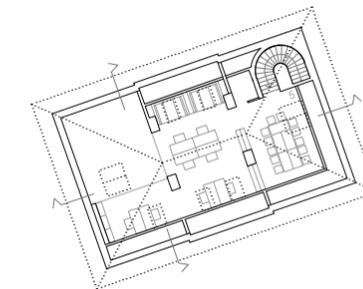


CO-WORKING



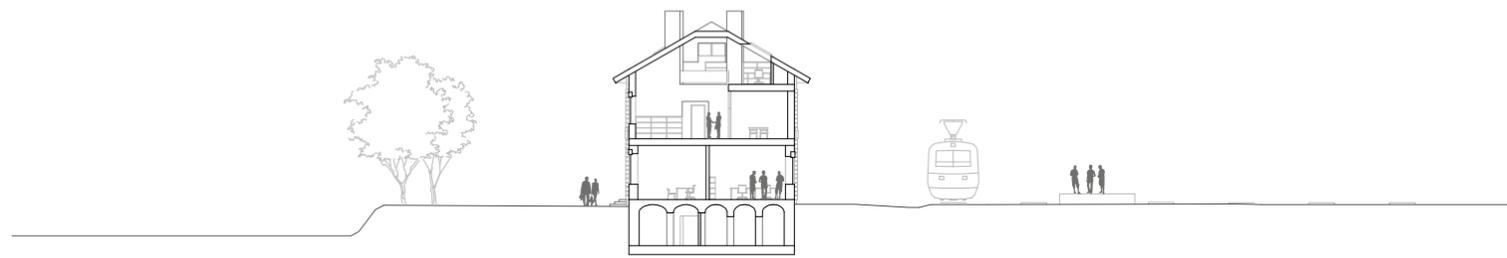
1. OBERGESCHOSS 1:500

- 3 Vereinsräumlichkeiten für lokale Vereine
- 4 Büro Mobilitätszentrum



DACHGESCHOSS 1:500

- 5 Co-working



LÄNGSSCHNITT 1:500



QUERSCHNITT 1:500



SÜDANSICHT 1:500



OSTANSICHT 1:500



WESTANSICHT 1:500



NORDANSICHT 1:500

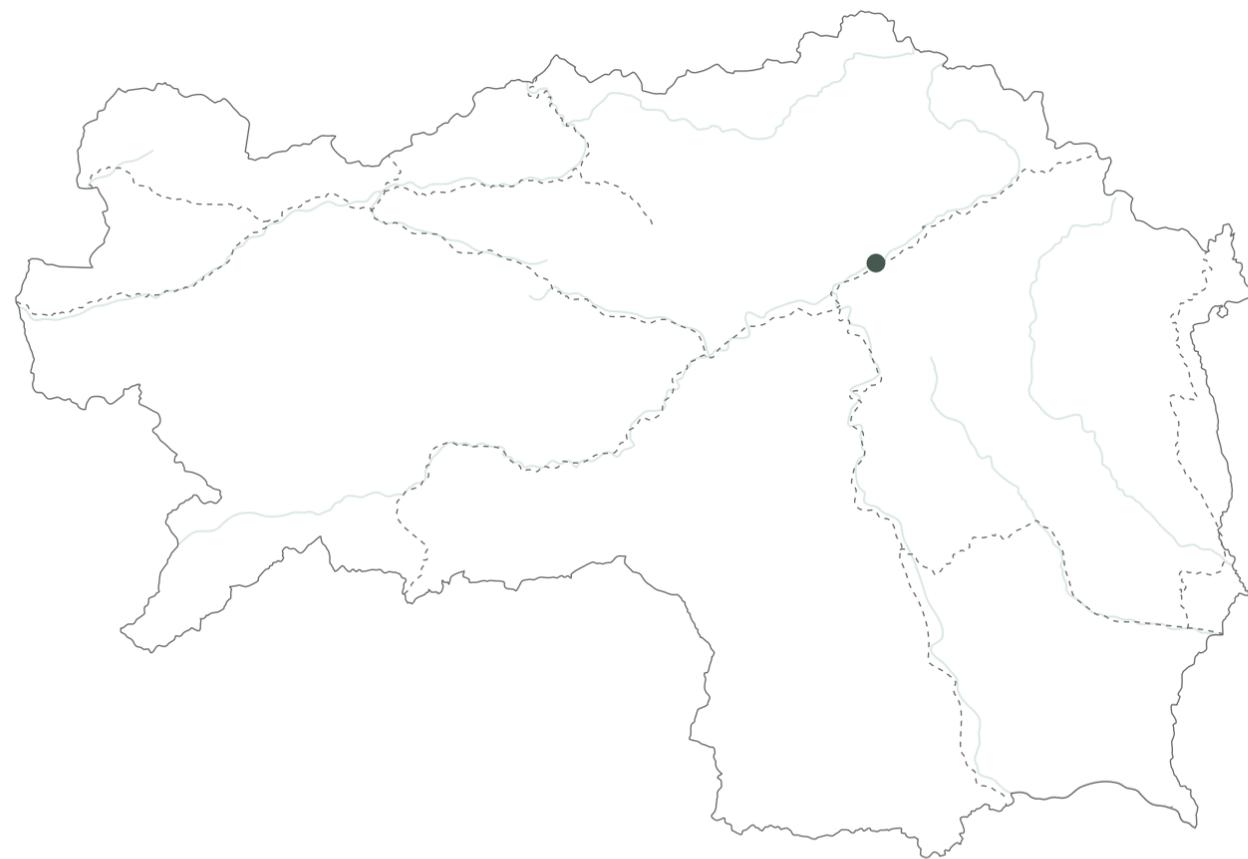


NORDSEITE



SÜDSEITE

MAREIN/ST.LORENZEN
ENTWURF





UMGEBUNG

Nördlich, parallel zu den Gleisen verläuft die Hauptstraße, an der sich auch das Gemeindeamt und der Hauptplatz befinden. Zwischen der Hauptstraße und dem Bahnhof befinden sich ein Gasthaus, einige Wohngebäude und die Firma Mareiner Holz.

Östlich des Bahnhofs liegen große landwirtschaftliche Flächen. Im Süden, über die Gleise hinweg, befindet sich eine Siedlung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern, sowie dem Seniorenzentrum.

Die Gleise quert man mittels einer Unterführung, die nur eine Spurbreite hat und deshalb mit einer Ampel geregelt wird. In dieser Unterführung befindet sich auch der Zugang zum Bahnsteig.



Abb. 121-124 | UMGEBUNG BAHNHOF MAREIN / ST. LORENZEN



Abb. 125 | Bahnhof Marein/St. Lorenzen 2012



Abb. 126 | Bahnhof Marein/St. Lorenzen 2016

BAHNHOFSGEBÄUDE

Auch das Gebäude in Marein/St. Lorenzen ist noch in der originalen Gestaltung erhalten.

Die Strecke Mürzzuschlag-Graz wurde 1844 eröffnet. Unter dem Architekten Moritz Löhr, wurden die Gebäude dieser Strecke an die, 1842 eröffnete, Gloggnitzer Bahn angepasst.⁸⁴ Man findet jedoch unterschiedlichste Gestaltungen, wie man an St. Marein, Niklasdorf und Pernegg erkennen kann. Jedoch erinnern hier vor allem die Holzverkleidung der Giebelwände sowie die Bossensteine an den Ecken, an die Gestaltung des Bahnhofs in St. Georgen, obwohl dieser erst viel später gebaut wurde.

⁸⁴ Dr. Elmar Oberegger: Erzherzog Johann-Bahn, 24.10.2011, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/ejb.htm>, 05.03.2020.

Deutsche Reichsbahn.
Betriebsamt Mürzzuschlag.

Linie: Wien-Spielfeld.

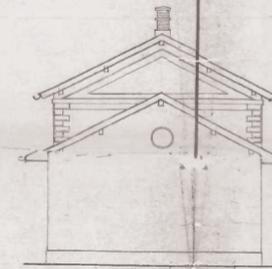
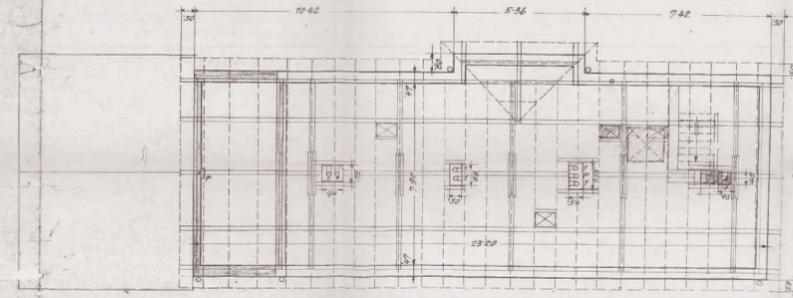
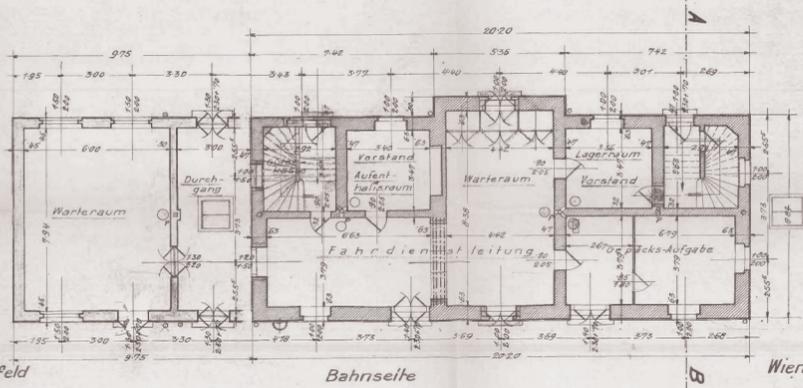
Marein-St. Lorenzen. Umgestaltung des Empfangsgebäudes.

Erdgeschoss-Grundriss.

Dachgeschoss-Grundriss

Ansicht von Spielfeld.

Strassenseitige Ansicht.

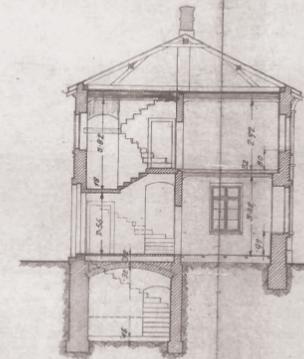
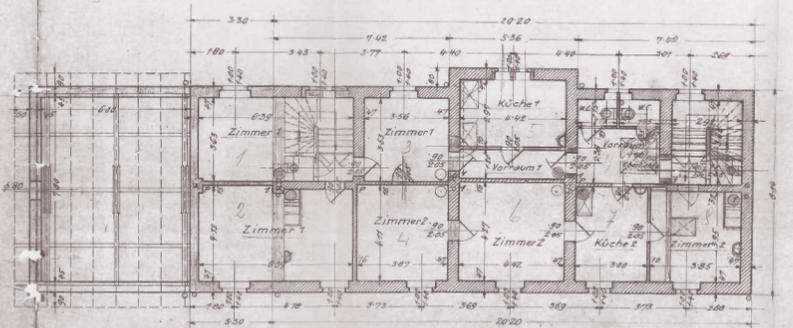
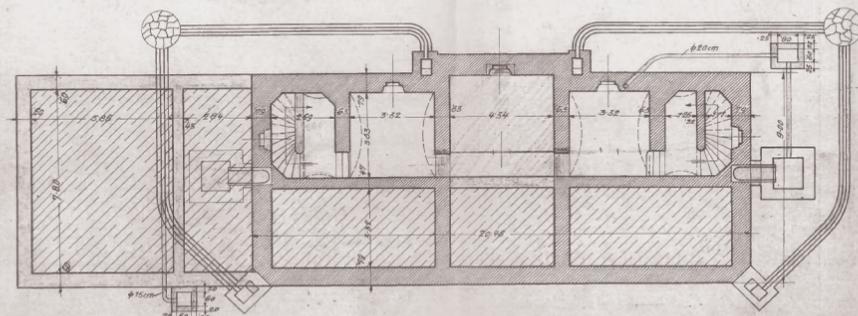


Kellergeschoss-Grundriss.

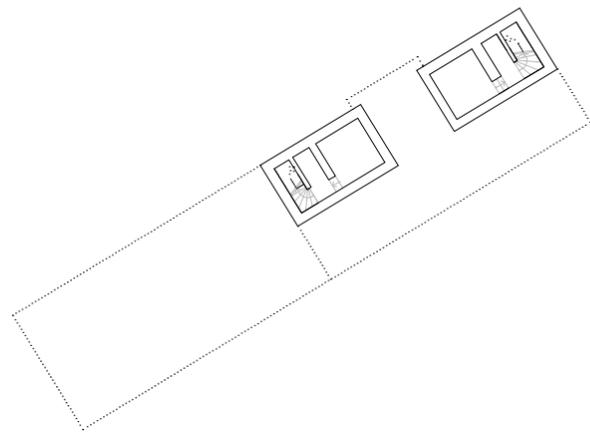
1. Stock-Grundriss.

Schnitt A-B.

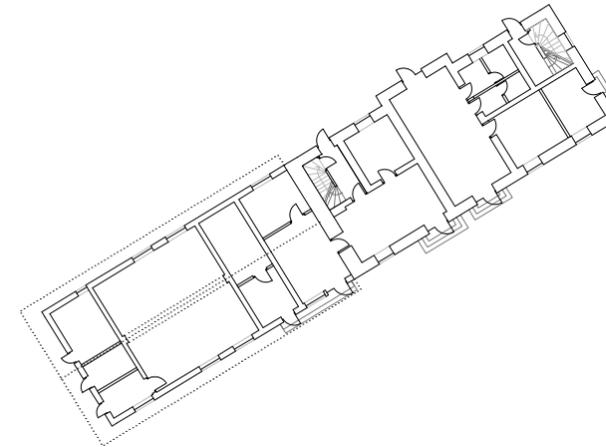
Bahnseitige Ansicht.



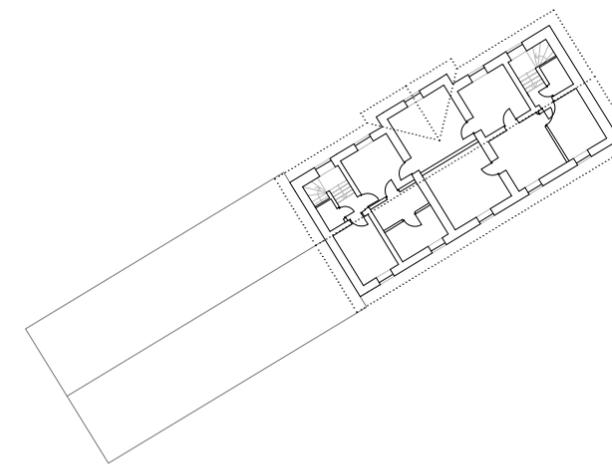
Stark



BESTAND UNTERGESCHOSS 1:500



BESTAND ERDGESCHOSS 1:500

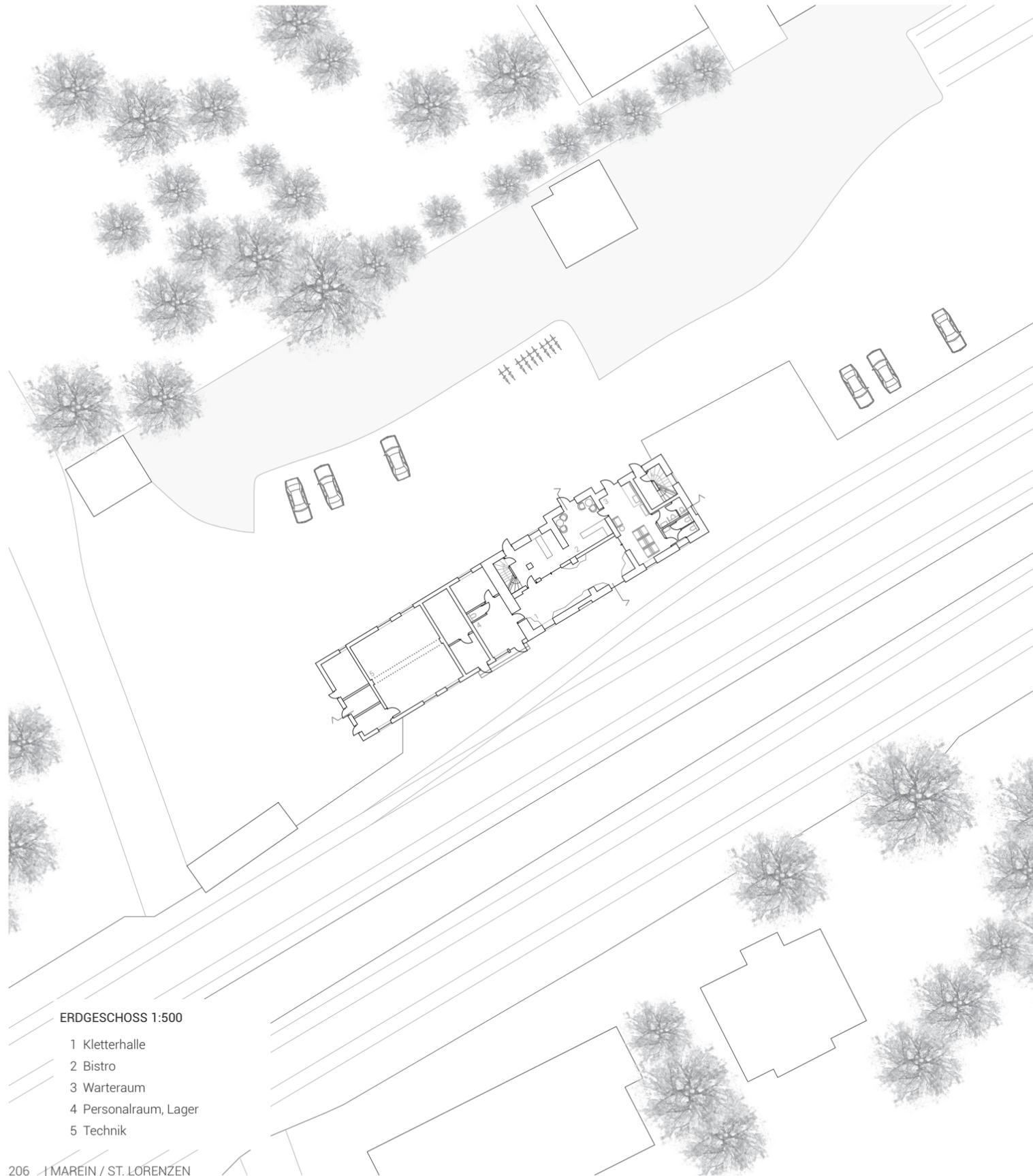


BESTAND OBERGESCHOSS 1:500





Abb. 128-131 | BESTANDSGEBÄUDE MAREIN / ST. LORENZEN

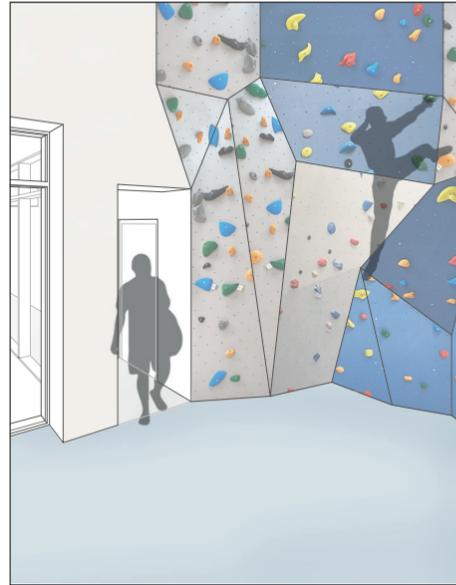


ERDGESCHOSS 1:500

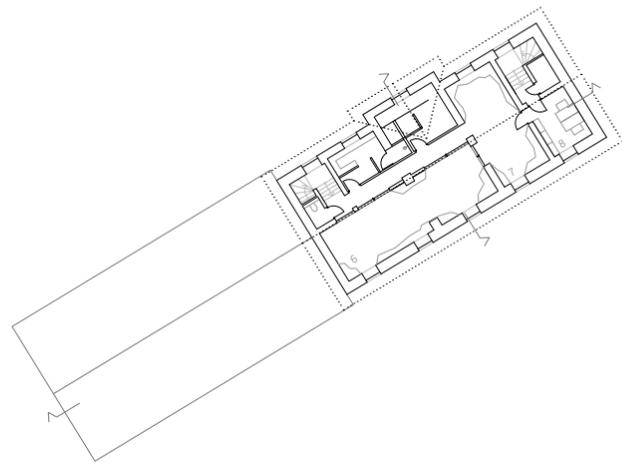
- 1 Kletterhalle
- 2 Bistro
- 3 Warterraum
- 4 Personalraum, Lager
- 5 Technik



KLETTERHALLE

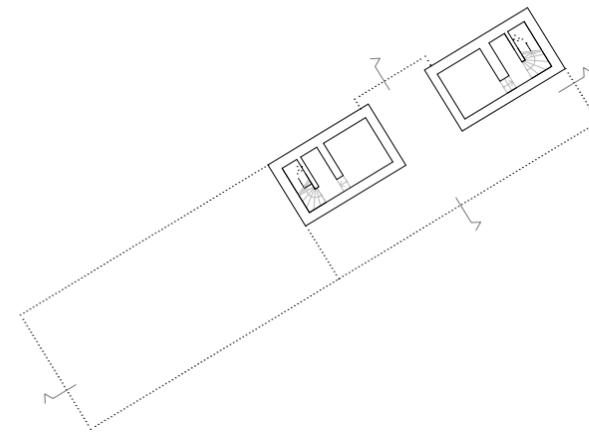


BOULDERHALLE



OBERGESCHOSS 1:500

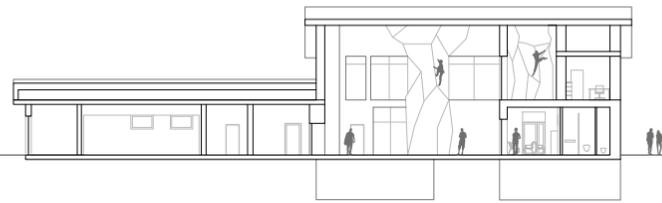
- 6 Kletterhalle
- 7 Boulderhalle
- 8 Büro



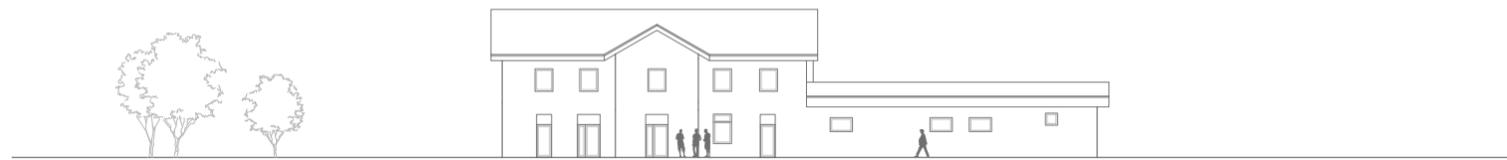
UNTERGESCHOSS 1:500

- Lager
- Technik

LÄNGSSCHNITT 1:500



QUERSCHNITT 1:500



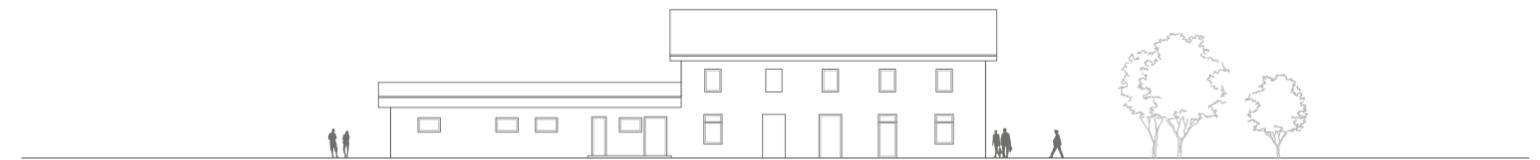
NORDANSICHT 1:500



WESTANSICHT 1:500



OSTANSICHT 1:500



SÜDANSICHT 1:500

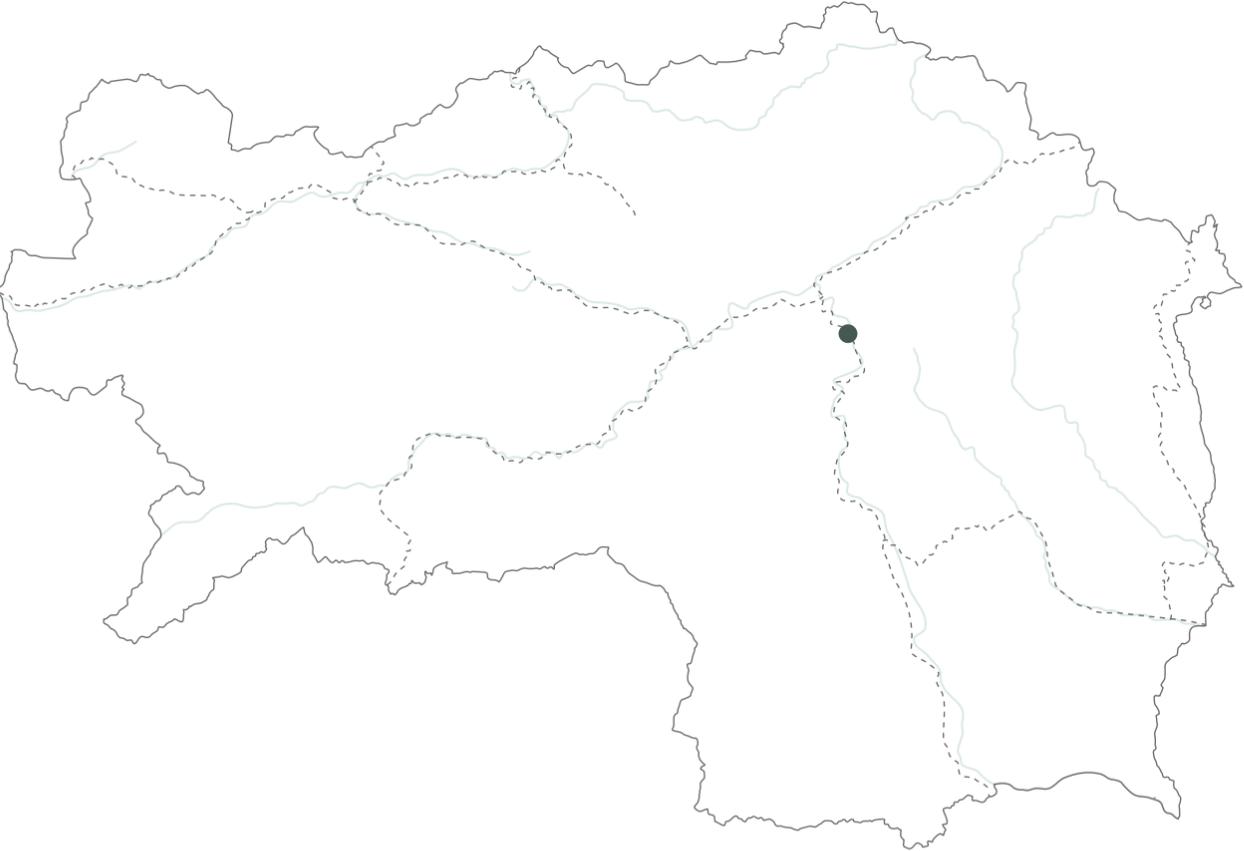


NORDSEITE



SÜDSEITE

PERNEGG
ENTWURF





LAGEPLAN 1:500 000

UMGEBUNG

Der Bahnhof in Pernegg liegt in einem Wohngebiet. Südwestlich des Bahnhofs steht ein hohes Wohngebäude, die anderen Gebäude sind Einfamilienhäuser.

Durch die Schallschutzwand gibt es keine Sichtbeziehung zu den Gebäuden östlich der Gleise, wodurch auch eine Trennung der beiden Siedlungen entsteht.

Die Verbindung der beiden Teile verläuft, wie auch in St. Marein mittels einer Unterführung unter den Gleisen. Auch hier ist der Bahnsteig von der Unterführung aus erreichbar.

Weiters ist im Gegensatz zu St. Marein auch ein Aufzug zum Bahnsteig vorhanden.



Abb. 132-135 | UMGEBUNG BAHNHOF PERNEGG



Abb. 136 | Ausschnitt Postkarte Pernegg 1945



Abb. 137 | Bahnhof Pernegg 2013

BAHNHOFSGEBÄUDE

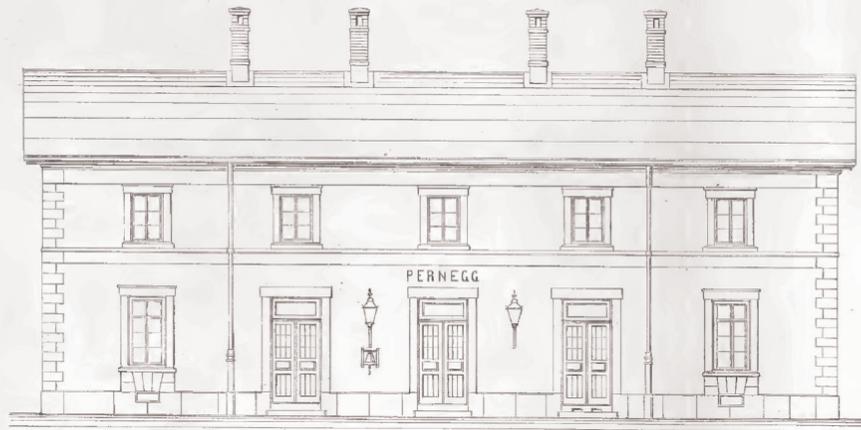
Auch Pernegg wurde 1844 an das Bahnnetz der Erzherzog Johann Bahn angeschlossen. Mit den beiden Bahnhöfen der Gemeinde, Pernegg und Mixnitz, wurde der Ort zum Tor der Region "Almenland".⁸⁵

An den zugemauerten Türen und Fenstern kann man eine Nutzungsänderung im Inneren erkennen. Auch einige Dekorationen der Fassade, wie die Bossensteine oder das Gesims wurden entfernt. Die Dekoration an den Giebelwänden, sowie die Faschen um Fenster und Türen sind, wenn auch in vereinfachter Form, erhalten.

⁸⁵ Austria- Forum: Pernegg, https://austria-forum.org/af/AEIOU/Pernegg_an_der_Mur, 13.07.2020

Station Pernegg. — Aufnahmsgebäude.

Bahnseite.



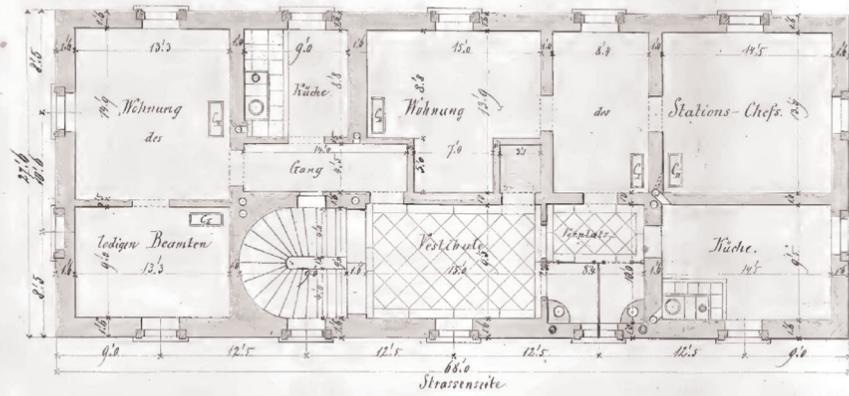
Giebel gegen Triest.



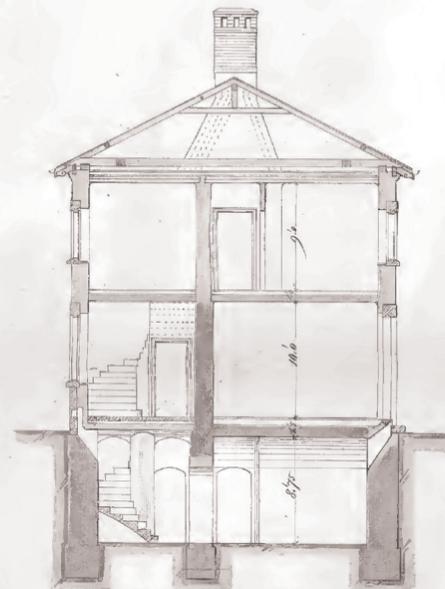
Strassenseite.



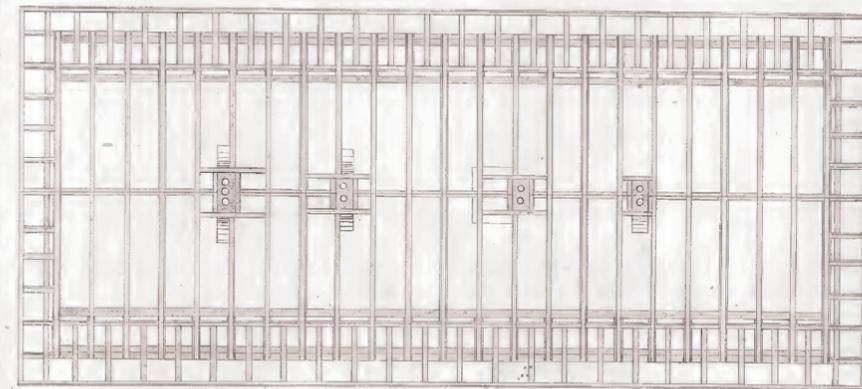
I. Stock.
Bahnseite.



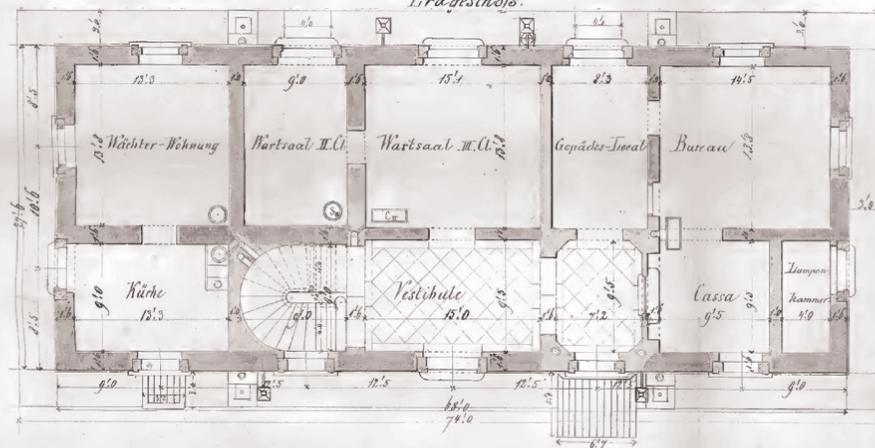
Querprofil.



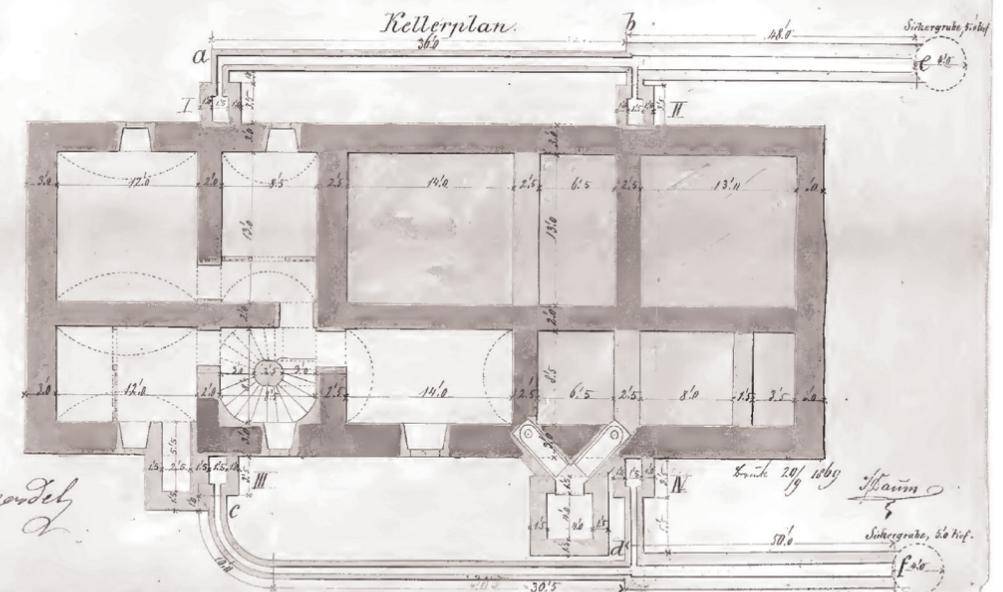
Werkstatz.



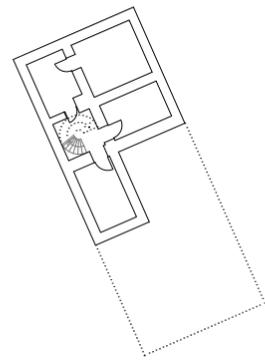
Erdgeschoss.



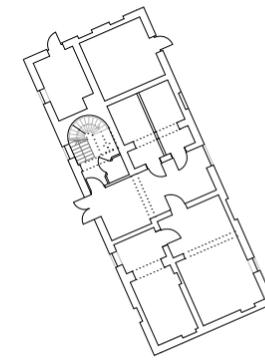
Kellerplan.



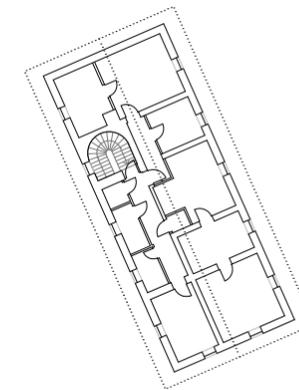
carlo zardel



BESTAND UNTERGESCHOSS 1:500



BESTAND ERDGESCHOSS 1:500

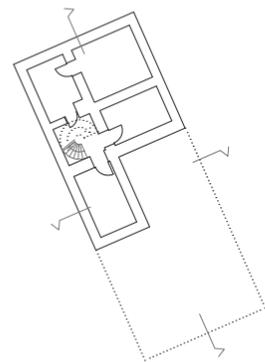


BESTAND OBERGESCHOSS 1:500



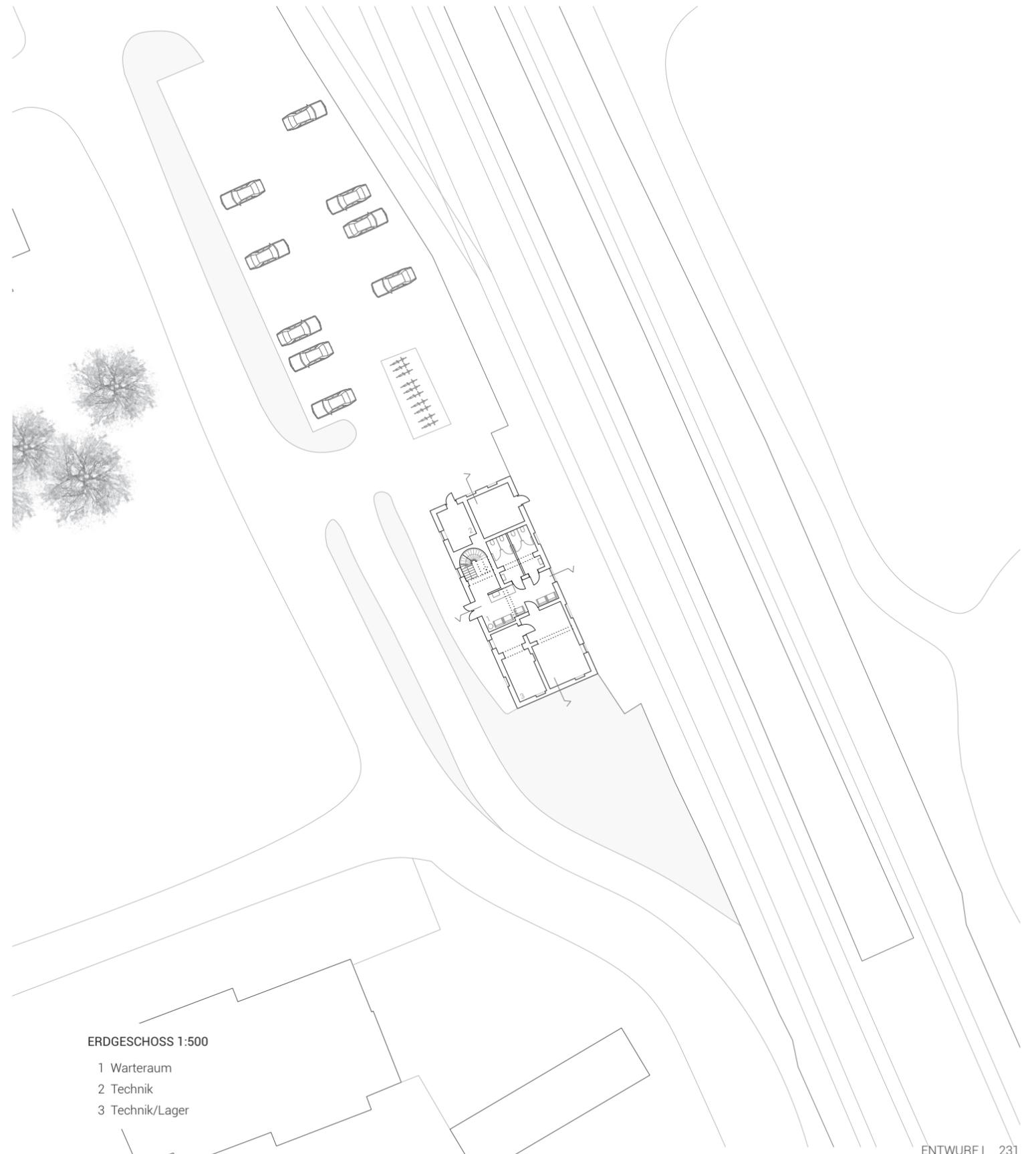


Abb. 139-142 | BESTANDSGEBÄUDE PERNEGG



UNTERGESCHOSS 1:500

- Lager
- Technik



ERDGESCHOSS 1:500

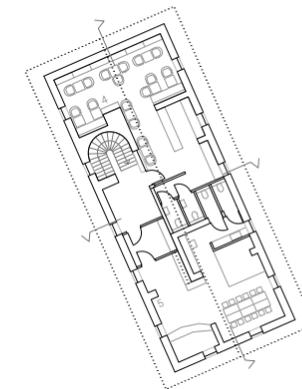
- 1 Warterraum
- 2 Technik
- 3 Technik/Lager



BÜCHERCAFÉ



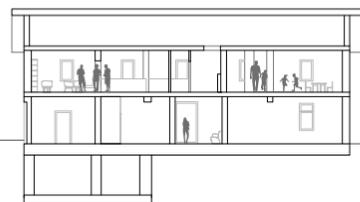
KINDERBETREUUNG



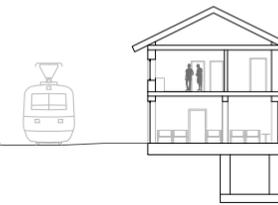
OBERGESCHOSS 1:500

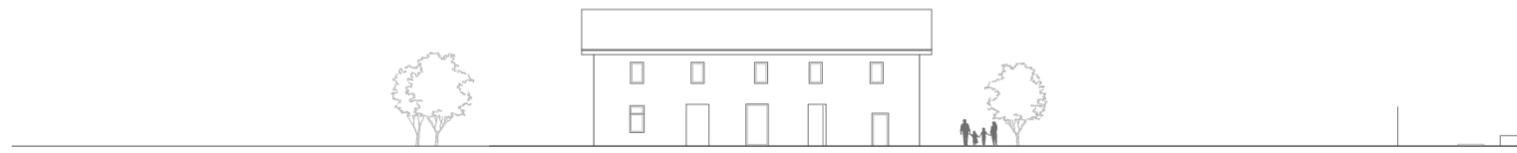
- 4 Büchercafé
- 5 Kinderbetreuung

LÄNGSSCHNITT 1:500



QUERSCHNITT 1:500

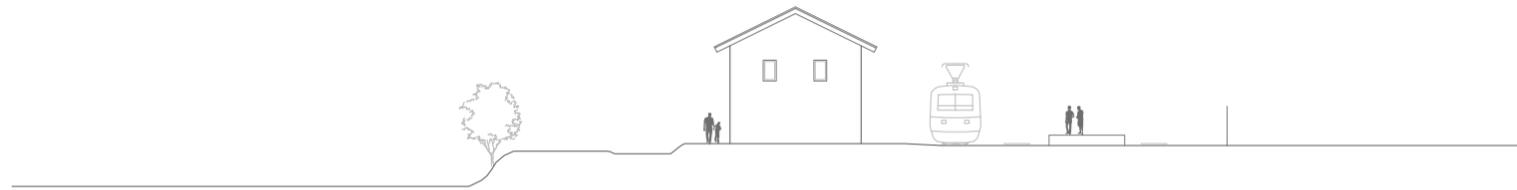




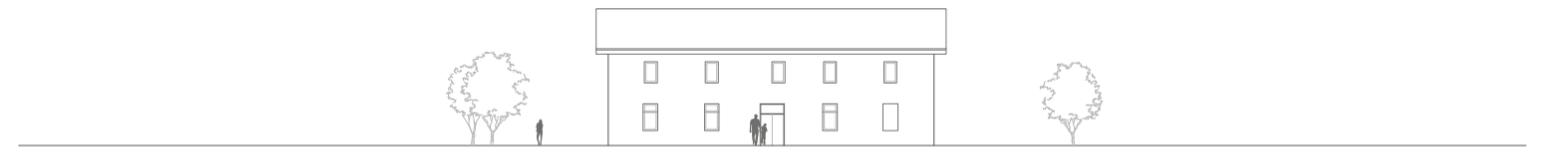
WESTANSICHT 1:500



NORDANSICHT 1:500



SÜDANSICHT 1:500



OSTANSICHT 1:500



WESTSEITE



OSTSEITE

FAZIT

Bahnhöfe sind heute oft nicht nur Orte des Transports und der Reise. Besonders in größeren Städten beherbergen Bahnhöfe zusätzliche Funktionen. Angefangen von einer kleinen Trafik oder einem Geschäft mit Lebensmitteln, bis hin zu Städten wie Mailand oder Paris, wo der Bahnhof auch ein Einkaufszentrum und viele weitere Funktionen beherbergt.

Dieses Potenzial haben auch österreichische Bahnhöfe, wenn auch in kleinerer Form. Neue Funktionen zu finden, die über eine Nutzung als Verbindungspunkt von Bahn und Straße hinaus gehen, wäre anzustreben. Besonders um diesen, für die Orte repräsentativen Gebäuden, ein neues Leben zu verleihen.

QUELLEN

LITERATURVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

LITERATURVERZEICHNIS

BÜCHER

Kubinsky, Mihály: Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte, Wien 1986

Rauter, Dietmar/ Rainer, Herwig: Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen. Die k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn, St. Peter ob Judenburg 1992

INTERNETQUELLEN

Austria Forum (17.08.2013): <https://austria-forum.org/>, [13.07.2020]

Dr. Konta, Jgnaz (17.11.2016): Zur Eisenbahngeschichte Österreichs (1893), Die österreichischen Pferdeisenbahnen, http://www.oberegger2.org/ada/konta_1.htm, [01.03.2020]

Dr. Oberegger, Elmar (13.10.2011): Enzyklopädie, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/inhalt.htm>, [03.07.2020]

Dr. Oberegger, Elmar (13.10.2011): Zur Eisenbahngeschichte des alten Österreich 1827-1918, <http://www.oberegger2.org/altoesterreich/inhalt.htm>, [01.03.2020]

Historische Grundbuchsatzzug: Pernegg an der Mur Geschichte, <http://www.historischer-grundbuchsatzzug.at/geschichte-pernegg-an-der-mur>, [13.07.2020]

ÖBB: Scotty – der Routenplaner für Öffis., <https://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn?>, [28.06.2020]

Outdooractive: Radfahren in Niklasdorf, <https://www.outdooractive.com/de/radrouten/niklasdorf/radfahren-in-niklasdorf/3608184/>, [13.07.2020]

Outdooractive: Radtouren in Judenburg, <https://www.outdooractive.com/de/radtouren/judenburg/radtouren-in-judenburg/3614975/>, [13.07.2020]

Sankt Marein im Mürztal: <https://www.stmarein-mzt.at/> [12.07.2020]

St. Georgen ob Judenburg: Vereine in der Gemeinde St. Georgen ob Judenburg, <http://st-georgen-judenburg.at/vereine-und-verbaende/>, [11.07.2020]

Stadtgemeinde Judenburg: Basisinformationen, <https://www.judenburg.at/cms/Basisinformation.asp?n=28>, [11.07.2020]

Statistik Austria (12.03.2020): <https://www.statistik.at/blickgem/index>, [28.06.2020]

Steiermark: R5 Mürztalradweg, https://www.steiermark.com/de/steiermark/ausflugsziele/r5-muerztalradweg_p154938, [13.07.2020]

Steiermark: Murradweg, <https://www.steiermark.com/de/murradweg>, [13.07.2020]

Südbahn Museum: <https://suedbahnmuseum.at/at/museum/unesco-weltkulturerbe>, [01.03.2020]

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Dr. Mihály Kubinsky (1986), S 8, 9
Abb. 2	http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/kfnb.htm
Abb. 3	http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/ejb.htm
Abb. 4	http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/keb.htm
Abb. 5	http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/kfjb.htm
Abb. 6	http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/krb.htm
Abb. 7	http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/arlberg.htm
Abb. 8	http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/suedbahn.htm
Abb. 9-18	Dr. Mihály Kubinsky (1986), S 19, 22, 26, 89, 103, 106, 118, 124, 185
Abb. 19	Dietmar Rauter/ Herwig Rainer (1992), S 196
Abb. 20	Dr. Mihály Kubinsky (1986), S 70
Abb. 21, 22	Diagramme: Jacqueline Wuitz, Daten: https://www.statistik.at/blickgem/index
Abb. 23-30	Jacqueline Wuitz
Abb. 31, 32	Diagramme: Jacqueline Wuitz, Daten: https://www.statistik.at/blickgem/index
Abb. 33-44	Jacqueline Wuitz
Abb. 45, 46	Diagramme: Jacqueline Wuitz, Daten: https://www.statistik.at/blickgem/index
Abb. 47-58	Jacqueline Wuitz
Abb. 59, 60	Diagramme: Jacqueline Wuitz, Daten: https://www.statistik.at/blickgem/index
Abb. 61-72	Jacqueline Wuitz
Abb. 73, 74	Diagramme: Jacqueline Wuitz, Daten: https://www.statistik.at/blickgem/index
Abb. 75-86	Jacqueline Wuitz
Abb. 87-90	Jacqueline Wuitz
Abb. 91	Dietmar Rauter/ Herwig Rainer (1992), S 189

Abb. 92	https://www.bahnbilder.de/bild/oesterreich~triebzuege~br-4030/785761/am-ehemaligen-aufnahmegebaeude-der-haltestelle-st.html
Abb. 93	Archiv der ÖBB, Villach
Abb. 94-101	Jacqueline Wuitz
Abb. 102	http://stellwerke.blogspot.com/2014_09_14_archive.html
Abb. 103	https://de.foursquare.com/v/bahnhof-judenburg/4b6ee3cdf964a5203acf2ce3?openPhotoId=51c6b808498e8a3a6d6fb6d0
Abb. 104	Jacqueline Wuitz
Abb. 105	Archiv der ÖBB, Villach
Abb. 106-113	Jacqueline Wuitz
Abb. 114	https://www.flickr.com/photos/24798979@N06/20760721133/
Abb. 115	https://www.bahnbilder.de/bild/oesterreich~dampflok~br-52/366255/dampflok-524984-faehrt-als-slz-17025.html
Abb. 116	Archiv der ÖBB, Villach
Abb. 117-124	Jacqueline Wuitz
Abb. 125	https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marein-St._Lorenzen-Bf-01.jpg
Abb. 126	https://www.bildarchiv-österreich.at/p743708640/h95a1b5f#h95a1b5f
Abb. 127	Archiv der ÖBB, Villach
Abb. 128-135	Jacqueline Wuitz
Abb. 136	https://parmenides-ansichtskarten.com/products/ak-pernegg-1?_pos=1&_sid=bb3ba15ad&_ss=r
Abb. 137	https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pernegg-Bf-03.jpg
Abb. 138	Archiv der ÖBB, Villach
Abb. 139-142	Jacqueline Wuitz