## TALSTATION SCHAFBERGBAHN

Entwurf zur Talstation der historischen Schafbergbahn in St. Wolfgang im Salzkammergut

Diplomarbeit von Florian Franz Kastner



#### **TALSTATION**

Schafbergbahn

Entwurf zur Talstation der historischen Schafbergbahn in St. Wolfgang im Salzkammergut

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs/Diplom-Ingenieurin Master of Science, M.Sc.

unter der Leitung von
Ao.Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Bob Martens
E253 - Institut für Architektur und Entwerfen

eingereicht an der Fakultät für Architektur und Raumplanung Technischen Universität Wien

verfasst von
Florian Franz Kastner
Rathausweg 7
83317 Teisendorf

Wien, den 17.05.2020

# KURZ FASSUNG

de Diese Diplomarbeit befasst sich mit der Neugestaltung der Talstation der Schafbergbahn in der oberösterreichischen Gemeinde St. Wolfgang. Seit 1893 führt die Zahnradbahn vom Ufer des Wolfsgangsees auf den Gipfel des Schafbergs auf 1732 Höhenmeter. Die lange Historie, die außergewöhnliche Bedeutung des Ortes St. Wolfgang in der Kulturgeschichte des Salzkammergutes sowie der einzigartige Naturraum dieser Region bedingen einen sensiblen Umgang mit der Schafbergbahn und seiner gewachsenen architektonischen Struktur.

Ausgehend von einer Analyse des Ortes sowie der bestehenden Bahn als bedeutendes Kulturgut entwickelt sich so ein Entwurfskonzept, das dem Neubau eine einzigartig zeichenhafte und zugleich in sich ruhende Erscheinung zukommen lässt und zudem die Bestandsgebäude in ihrer Wirkung emanzipiert. Die Masse und Schroffheit der Berge wird in die Formfindung aufgenommen und der Baukörper sanft in die vorhandene städtebauliche Situation und Topographie eingebettet. Funktional wird ein Konzept vorgeschlagen, dass durch eine mühelose Orientierung sowie klare und sichtbare Abläufe einen modernen Tourismusbetrieb ermöglicht.

# ABSTRACI

**en** This diploma thesis deals with the redesign of the station of the historic Schafbergbahn, which is located in St. Wolfgang, a community in Upper Austria. Since 1893 the cog railway goes from the shore of Lake Wolfgang to the summit of the mountain Schafberg at 1732 meters. The turbulent history, the extraordinary importance of the town of St. Wolfgang in the cultural history of the Salzkammergut and the unique natural characteristics of this region require a sensitive handling of the Schafbergbahn and its grown architectural structure.

Based on an analysis of the location and the existing railway as an important cultural asset, a design concept is developed that gives the new building a uniquely symbolic and at the same time calm appearance and also emancipates the existing buildings in their effect. The ruggedness and edges of the mountains are included in the design and the structure is gently embedded in the existing urban situation and the given topography. Functionally, a concept is proposed that enables modern tourism through effortless orientation and clear and visible processes.

"Das Salzkammergut ist ein Zaubergarten, ein Seenparadies."

Hans Hofmann-Montanus



# U Sibliothek, DEN Your knowledge hub

#### Ausgangslage

Im Mai 2019 schreibt die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation einen EU-weiten, offenen, einstufigen Architekturwettbewerb im Oberschwellenbereich (OSB) zur Findung eines Entwurfskonzepts für die Neugestaltung der Talstation der historischen Schafbergbahn in St. Wolfgang aus. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs zielt auf die Planung eines funktional und architektonisch hochwertigen Bahnhofareals als Besucherzentrum unter Einhaltung betrieblicher und wirtschaftlicher Kriterien und eines vorgegebenen Kostenrahmens ab. Sowohl die Zahnradbahn auf den Schafberg als auch die Wolfgangseeschifffahrt befinden sich im Besitz der Salzkammergutbahn GmbH, deren Gesellschafter derzeit die Salzburg AG zu 99,80 % und Gunter Mackinger zu 0,20 % sind. Bauplatz und Bestandsgebäude sind in unmittelbarer Nähe zum Wolfgangsee situiert und betten sich in eine moderat ansteigende Topographie ein.

Im Folgenden wird ein Entwurf vorgestellt, welcher anhand der Vorgaben und Anforderungen dieses Architekturwettbewerbs erstellt wurde.

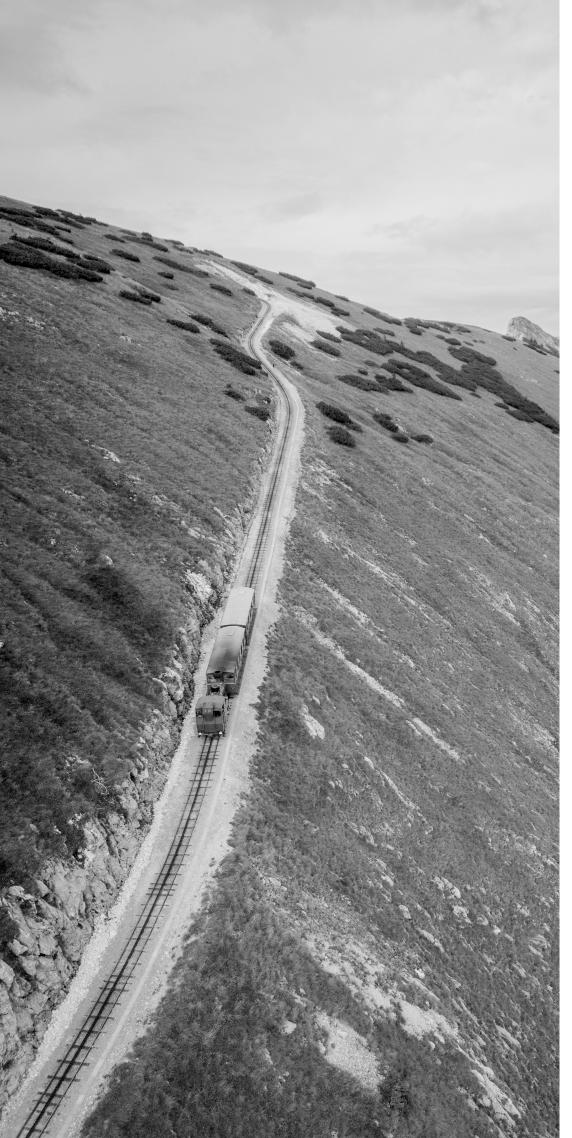
VI

#### 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.

VII

Datum | Unterschrift



### INHALTS VERZEICHNIS

#### Prolog

Abstract Ausgangslage Erklärung

#### Ort

Lage	2
Historie	8
Tourismus	1 1
Schafberg	1 4
Bauplatz	18

#### Bahn

Entstehung	2.8
Entwicklung	3 8
Bestand	4 4
Wettbewerb	5 2

#### Entwurf

Konzept	58
Schwarzplan	78
Lageplan	8 0
Grundrisse	82
Schnitte	88
Ansichten	92
Struktur	96

#### Verzeichnisse

Literatur Abbildungen Lage
Historie
Tourismus
Schafberg
Bauplatz



#### LAGE

#### St. Wolfgang

Die Schafbergbahn führt von St. Wolfgang im Salzkammergut auf den 1782 Meter hohen Schafberg. Die Marktgemeinde ist in Oberösterreich im Bezirk Gmunden im Traunviertel verortet und zählt rund 2.780 EinwohnerInnen.<sup>01</sup> Lediglich über eine Straße ist St. Wolfgang erreichbar, welche von der Wolfgangseestraße in Strobl abzweigt und um das Ostufer des Sees verläuft. Richtung Nordwesten führt ein Wanderweg, der Falkensteinweg, am Falkenstein vorbei zum Europakloster Gut Aich. St. Wolfgang verfügt über keinen Regionalbahnhof, mit einer Buslinie und der Wolfgangseeschifffahrt ist die Gemeinde jedoch ans öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen. Eine dichte Bebauung zwischen See und der umgebenden hügeligen Topographie lässt dem Ort ein kleinstädtisches Wesen zukommen. Besonders ortsbildend ist die wuchtige, über einem Felsen errichtete spätgotische Wallfahrtskirche, um welche sich sukzessive ein handwerklicher, von regionaler und traditioneller Architektur geprägter Ortskern entwickelte.

"Zu einer einheitlichen Masse zusammengeschlossen liegen die Häuser an dem steilen Uferhang und drängen sich dicht an die Kirche heran, sie selbst, durch hohe Stützmauern gesichert, auf einem aussichtsreichen Felsvorsprung Platz gefunden hat und mit ihrem massigen Turm, Schutz und Gnade verheißend, den Mittelpunkt des Ganzen bildet." 02

Die Anordnung der mit Satteldächern überdeckten Gebäude orientiert sich sichtbar an See und Gelände, so sind diese mit der Giebelseite meist seewärts positioniert. Zahlreiche verzierte Fachwerkbauten, die sich bis ans Ufer des Sees anschmiegen, prägen das Ortsbild. Um den altertümlichen Markt vor hoher Verkehrsbelästigung zu schützen, wurde dieser im Bereich des Kalvarienberges untertunnelt. Auf einer Seehöhe von 548 Metern gelegen, verleiht die Lage direkt am Nordufer des Wolfgangsees und am Fuße des Schafbergs dem Ort eine eindrucksvolle Erscheinung und eine hohe touristische Anziehungskraft.





01 Vgl. Kristina Hruza: Die Dynamik der Entwicklung des österreichischen Tourismus von 1972 bis 2008 am Beispiel einer Vergleichsanalyse ausgewählter Winter- und Sommertourismusorte, 2010, S. 92

02 Eduard Ortner: Alpenluftkurort, Gebirgsseebad und Wintersportplatz. St. Wolfgang am Wolfgangsee. Salzkammergut, 1923, S. 7

links Abb. 04: Dichte Bebauung mit ortsbildender Kirche rechts Abb. 05: Blick auf den Ortskern St. Wolfgangs

#### Abb. 06: Situierung des Salzkammerguts und der Gemeinde St. Wolfgang in Österreich

#### Salzkammergut

Eingebettet zwischen der Schafberggruppe im Norden und der Osterhorngruppe im Süden liegt der Wolfgangsee oder auch Abersee genannt, welcher mit knapp 13 km² zu den größten und bekanntesten Seen der Region Salzkammergut gezählt werden kann und größtenteils dem Bundesland Salzburg zugehörig ist. Nur ein kleiner Teil, darunter St. Wolfgang, gehört zu Oberösterreich. Der landschaftliche und historisch geprägte Kulturraum des Salzkammerguts erstreckt sich vom Almtal im Osten bis zum Dachstein im Süden sowie vom Fuschl- über den Attersee bis nach Vorchdorf im Voralpenland. Im Westen grenzt die Region an das nächste Ballungsgebiet, die Stadt Salzburg.03 Sowohl die Bundesländer Oberösterreich und Salzburg wie auch die Steiermark beanspruchen Teile des Salzkammerguts für sich. Kulturell und architektonisch ist es mit Bauwerken aus dem Historismus und dem anschlie-Benden Jugendstil gespickt, was eng mit Entwicklungen im Fremdenverkehr in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts verknüpft ist. Die Kulturlandschaft zwischen der Festspielstadt Salzburg und dem Kurort Bad Ischl mit seiner Kaiservilla befindet sich dabei im Spannungsfeld zwischen den Verpflichtungen seiner Traditionen und der Vergangenheit und einer modernen Villen- und Tourismusarchitektur.

Den Namen "Salzkammergut", welcher erstmals Mitte des 16. Jahrhunderts Verwendung fand, hat das Gebiet von den Salzbergwerken bei Bad Ischl, Hallstadt und Bad Aussee und einem ausgeprägten Salzvorkommen in der Region. Da dem Salz bereits in der Frühzeit der Menschheit eine enorme Bedeutung zuteil wurde, entwickelten sich Regionen mit einem solchen Vorkommen besonders rasant. Aus geologischer Sicht prägen die Kalkalpen das Salzkammergut. Die Popularität dieses Naturraums, der gerne auch als die "Österreichische Schweiz" deklariert wird, kann auf die Vielzahl an Seen und den Formenreichtum der Landschaft zurückgeführt werden.

<sup>03</sup> Vgl. Gunter Mackinger: Schafbergbahn und Wolfgangseeschiffe, 2011, S. 7



#### HISTORIE

#### Besiedelung und Wallfahrtskultur

Die Region um St. Wolfgang kann jedoch nicht nur mit landschaftlicher und kultureller Einzigartigkeit aufwarten, sondern auch auf eine ereignisreiche, bewegte Geschichte zurückblicken. Namensgebend für Ort und See war der Heilige Wolfgang, seinerzeit Bischof von Regensburg, dem das nahegelegene Stift Mondsee unterstand. Im Jahr 976 ließ dieser sich in der Region nieder und hinterließ, trotz seines kurzen Aufenthalts, zahlreiche Legenden und Mythen um seine Person und der nach ihm benannten Ortschaft. Nach einer Sage soll der Heilige Wolfgang eine Axt geworfen und an der Stelle wo sie landete, eine Kirche erbaut haben. So entwickelte sich eine rege Wallfahrtskultur, die im 15. und 16. Jahrhundert ihren Höhepunkt fand, St. Wolfgang zu einer der bedeutendsten Pilgerstätten des Mittelalters machte und sich auch im Bauen und Kunstschaffen ausdrückte. Eine erste urkundliche Erwähnung fand der Ort im Jahr 1184, auf welches auch ein erster romanischer Kirchenbau datiert werden kann.04

#### Erholungsraum

Ein weiterer Katalysator für die strukturelle und kulturelle Entwicklung des Ortes war die nahegelegene Kaiserresidenz in Bad Ischl seit dem Jahr 1829. Der aufkommende Begriff der Sommerfrische, also das Entfliehen wohlhabender Familien aus den Städten zum Zwecke der sommerlichen Erholung auf dem Land, ist untrennbar mit dem Salzkammergut verbunden. Bekannte DichterInnen, Schriftstellerlnnen und MalerInnen verschlug es regelmäßig in die Region, um hier Ruhe und Muße für ihre Werke zu finden. Die Eröffnung der Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden im Jahr 1836, welche vorwiegend dem Transport von Salz diente, bedeutete für das Salzkammergut einen wirtschaftlichen Aufschwung. Zudem erfuhr St. Wolfgang durch die Schifffahrt auf dem Wolfgangsee, welche ab 1873 mit dem Schaufelraddampfer "Kaiser Franz Josef I" den Linienbetrieb aufnahm, sowie der Errichtung der Zahnradbahn auf den Schafberg zwanzig Jahre später einen nachhaltigen Schub im Fremdenverkehr. Dieser wurde zudem enorm durch die allgemein einsetzende Mechanisierung der Verkehrswege begünstigt. Die Region konnte infolge dieser Entwicklung wesentlich schneller aus den Ballungszentren besucht werden. Besonders als es ab 1860 der Wiener Bevölkerung mit dem durchgehenden Zug der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn möglich war, die Reise nach Salzburg in einem Tag zu bewältigen, zog es Tausende Richtung Westen. Neben Eisenbahnprojekten nahmen bald auf den meisten Seen des Salzkammerguts Linienschiffe den Betrieb auf.

Während in Zeiten der beiden Weltkriege der Tourismus beinahe gänzlich zum Erliegen kam, erfreute sich St. Wolfgang in den Zwischenkriegsjahren wachsender internationaler Beliebtheit, auch bedingt durch den Welterfolg des Lustspiels "Im weißen Rössl am Wolfgangsee" um 1930. Nach den Wirren des 2. Weltkrieges wurde ein behutsamer Neubeginn im Fremdenverkehr gewagt. <sup>05</sup>



Abb. 09: Historische Aufnahme des Dampfers Kaiser-Franz-Josef 05 Vql. Herbert Pfeil: Die Schafbergbahn, 1978, S. 6

04 Vgl. ebda, S. 3



10

#### **TOURISMUS**

#### Entwicklung und Bedeutung

Nach zahlreichen Höhen und Tiefen von den Nachkriegsjahren bis ins 21. Jahrhundert die Gästezahlen betreffend, konnte in den letzten Jahren ein positiver Trend bei der Zahl der Übernachtungen rund um den Wolfgangsee festgestellt werden. In Summe rund 8.500 Gästebetten stehen den Touristlnnen derzeit zur Verfügung. Ein beträchtlicher Teil der Einnahmen aus dem Fremdenverkehr ist allerdings auf Tagesgäste zurückzuführen. Der Tourismus ist die Haupterwerbsquelle der einheimischen Bevölkerung und aus wirtschaftlicher Sicht für die Region um den Wolfgangsee essentiell, wobei vorrangig der Sommertourismus/Seentourismus Gäste aus Nah und Fern nach St. Wolfgang und die benachbarten Gemeinden lockt. Rund 75% der derzeit etwa 900.000 Übernachtungen per anno in den drei Gemeinden St. Wolfgang, St. Gilgen und Strobl entfallen dabei auf die Sommermonate. Diese Ortschaften schlossen sich im Jahr 1998 zur Wolfgangsee Tourismus Gesellschaft zusammen, um konzeptionell die Region Wolfgangsee als Einheit zu vermarkten. 06

Erklärtes Ziel ist neben dem gesamtheitlichen Auftreten in der Außendarstellung auch der Ausbau des heimischen Marktes sowie die Etablierung der Region als Ganzjahresdestination. Um diese Zielsetzung zu erreichen und um die Region im Werben um Gäste gegen konkurrierende Fremdenverkehrsregionen im Wettbewerb zu positionieren, ist neben der Erstellung zukunftsgerichteter, nachhaltiger Vermarktungskonzepte eine gezielte Weiterentwicklung der Infrastruktur unerlässlich. Hierbei rückt nebst anderen Attraktionen auch der Schafberg und die ihn erschließende Zahnradbahn in den Fokus.

06 Vgl. Hruza 2010, S. 92

Abb. 10: Bergfahrt der Schafbergbahn mit Wolfgangsee

#### Angebot

Schafberg und Schafbergbahn sind aber freilich nicht die einzigen Ausflugsziele, welche den Fremdenverkehr um St. Wolfgang ankurbeln. Besonders hervorzuheben sind hier selbstredend der Wolfgangsee und seine Schifffahrt. Auf dem von der Europäischen Union wegen seiner hohen Wasserqualität zu einem Referenzgewässer ernannten See herrscht, wie bereits erwähnt, seit dem Jahr 1873 ein regulärer Linienbetrieb. Heute verkehren in den Sommermonaten sowie in der Vorweihnachtszeit die Linienschiffe auf dem See und steuern dabei sieben Destinationen an den Ufern des Gewässers an, darunter die Talstation der Schafbergbahn in St. Wolfgang.<sup>07</sup> Neben den regulären Linienfahrten werden für die Gäste auch Sonderfahrten angeboten. Ebenso wie die Zahnradbahn gehört die Wolfgangseeschifffahrt heute zur Salzkammergutbahn GmbH.

Der Wolfgangsee lädt aber nicht nur zum Bootfahren ein. Er ist aufgrund seiner steilen Klippen am Nordufer auch bei ExtremsportlerInnen wie KletterInnen und KlippenspringerInnen beliebt. Mit einer Höhe von 28 Metern gehört die Falkensteinwand - der Falkenstein ist ein Vorberg des Schafbergs - zu den weltweit höchsten Klippen, von welchen sich die SportlerInnen in die Tiefe stürzen. Eine hohe Wasserqualität und eine enorme Klarheit ziehen zudem TaucherInnen und andere Wassersportler-Innen an.

07 Vgl. Salzkammergut GmbH: Mit Bahn und Schiff am Wolfgangsee. Saison 2020, 2020, S. 15

Rund um den See führt ein 27 Kilometer langer Rundweg, der das Wegenetz für WanderInnen und RadfahrerInnen in der Region ergänzt. St. Wolfgang ist außerdem in das europäische Netz der Weitwanderwege eingebunden und Endpunkt des europäischen Pilgerwegs Via Nova, welcher im tschechischen Pribram beginnt. Aus alpiner Sicht sind neben dem Schafberg vor allem die Postalm sowie das Zwölferhorn erwähnenswert. Mit 42 Quadratkilometern ist die Postalm in der Gemeinde Strobl das größte Almengebiet Österreichs und kann mit einer mittleren Höhe von 1300 Meter als Hochplateau deklariert werden. Am nördlichen Ende des Wolfgangsees wird von der Ortschaft St. Gilgen aus das 1522 Meter hohe Zwölferhorn mit einer Kabinenseilbahn erschlossen.

Während die einzigartige Landschaft und Natur die größte touristische Ausstrahlungskraft besitzen, kann die Wolfgangseeregion auch in Sachen Kultur und Architektur Bemerkenswertes vorweisen. Neben der bereits erwähnten Wallfahrtskirche, die einen weithin bekannten, von Michael Pacher geschnitzten Flügelaltar sowie einen bedeutenden Barockaltar von Thomas Schwanthaler beherbergt, ist hier vor allem die Deutschvilla in Strobl, eine denkmalgeschützte Jugendstilvilla, welche derzeit als Kulturzentrum dient, zu nennen. In die Riege der bedeutenden Bauwerke soll sich nach Vorstellung der AusloberInnen des Architekturwettbewerbs zukünftig auch die neue Talstation der Schafbergbahn einreihen.

08 Vgl. Franz Hauleiter: Salzkammergut West. Zwischen Salzburg und Bad Ischl, 2018, S. 64

12

Im Allgemeinen wird die von regionalen Bautraditionen geprägte Architektur und die dichte städtebauliche Struktur mit einer Vielzahl von engen Gassen und historischen Plätzen vor allem von internationalen Gästen als äußerst charmant und authentisch empfunden. Die Region ist zudem durch ihre althergebrachten Bräuche und Traditionen bekannt, die nur dort so ausgeübt werden.

Wenngleich der Tourismus aus wirtschaftlicher Sicht unerlässlich für die Wolfgangseeregion ist, so ist doch die Gefahr des "Overtourism" vor allem auf Kosten der Natur, Landschaft und einheimischen Bevölkerung allgegenwärtig. Speziell die stark erschlossene Gipfelfläche des Schafbergs ist im Sommer beliebtes Ausflugsziel und von einem unberührten Naturraum mittlerweile weit entfernt.

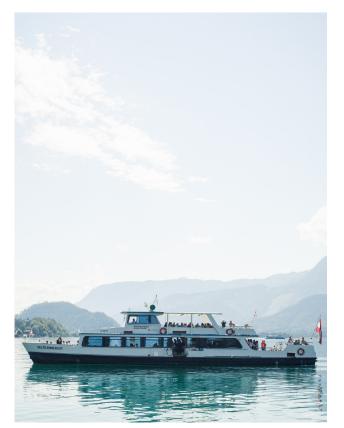


Abb. 11: Die MS Salzkammergut aus der Flotte der Wolfgangseeschifffahrt an der Anlegestelle Schafbergbahn im Juli 2019

#### **SCHAFBERG**

Der 1782 Meter hohe Schafberg ist sowohl dem Bundesland Salzburg als auch zu Oberösterreich zugehörig, wobei der von der Schafbergbahn erschlossene Gipfel vollständig in Salzburg liegt. Seine markante, einprägsame Form mit dem beeindruckenden Steilabfall Richtung Mondsee und dem Gipfelplateau verleihen dem Berg eine unverwechselbare Erscheinung.

den See auch nähert, stets bestimmt der dominante Schafberg das Blickfeld." 09

Vom Gipfel des Berges sind neben dem Wolfgangsee sechs weitere Seen zu sehen, darunter mit dem Attersee auch der größte See des Salzkammerguts. Bei entsprechenden Wetterbedingungen ist zudem der höchste Gipfel der östlichen Kalkalpen zu erkennen, der knapp 3.000 Meter hohe Dachstein. Richtung Westen blickt man ins österreichische und bayerische Alpenvorland. Auch aufgrund dieses außergewöhnlichen Ausblicks wurde der Schafberg früh touristisch erschlossen, nachdem dieser zuvor vor allem HirtInnen und BäuerInnen vorbehalten war, die an den Abhängen Almwirtschaft betrieben. Auf seinem Gipfel wurde 1862 mit dem Hotel Schafbergspitze das erste Berghotel Österreichs erbaut, welches seither sukzessive zu einer massigen Hotelanlage erweitert wurde. Neben dem Hotel befinden sich zwei Hütten am Gipfel, die Himmelspforthütte sowie die Schafbergalm am unteren Ende der Gipfelfläche.

Äußerst markant ist dort freilich auch die Bergstation der Schafbergbahn sowie das vorhandene Wege- und Schienennetz. Neben der historischen Zahnradbahn kann der Berg von BesucherInnen natürlich auch zu Fuß erklommen werden, wobei hier abseits der touristischen Wege alpinistische Erfahrung und eine gewisse Trittsicherheit unerlässlich sind. Geologisch betrachtet zählt der Schafberg zu den Kalkalpen. Eine Vielzahl an Höhlen und "Aus welcher Richtung man sich der Gegend um Lacken, also kleinere Seen, können am Schafberg vorgefunden werden.





09 Mackinger 2011, S. 6

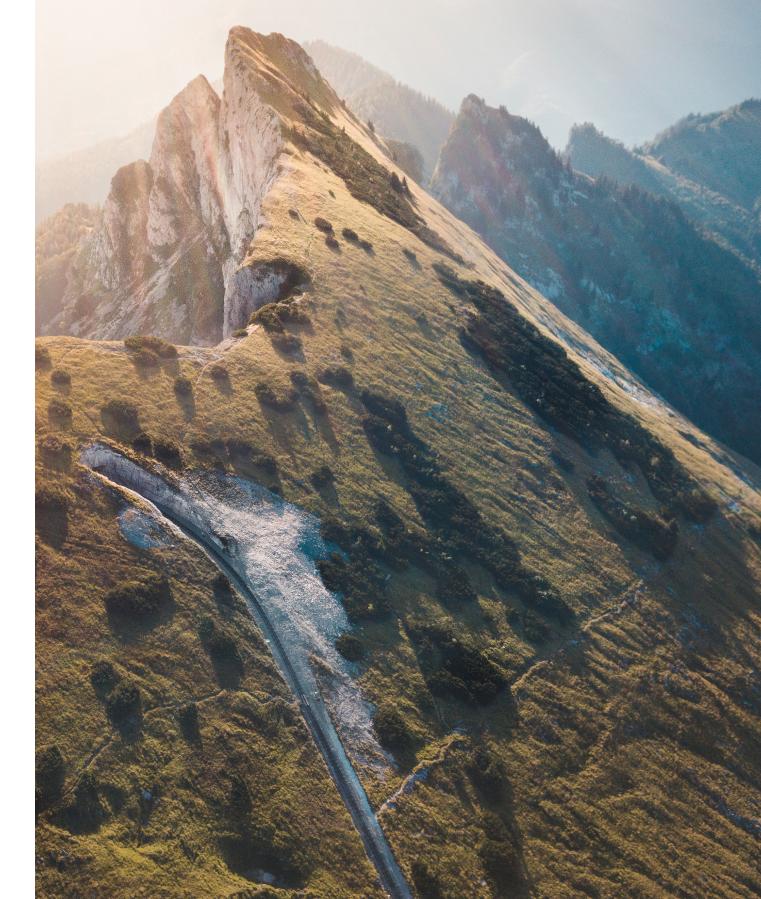




Abb. 13: Die Gipfelfläche des Schafbergs mit Bergstation, Hotel, der Schutzhütte Himmelspforte und dem berühmten Steilabfall

16

#### **BAUPLATZ**

#### Grundstück

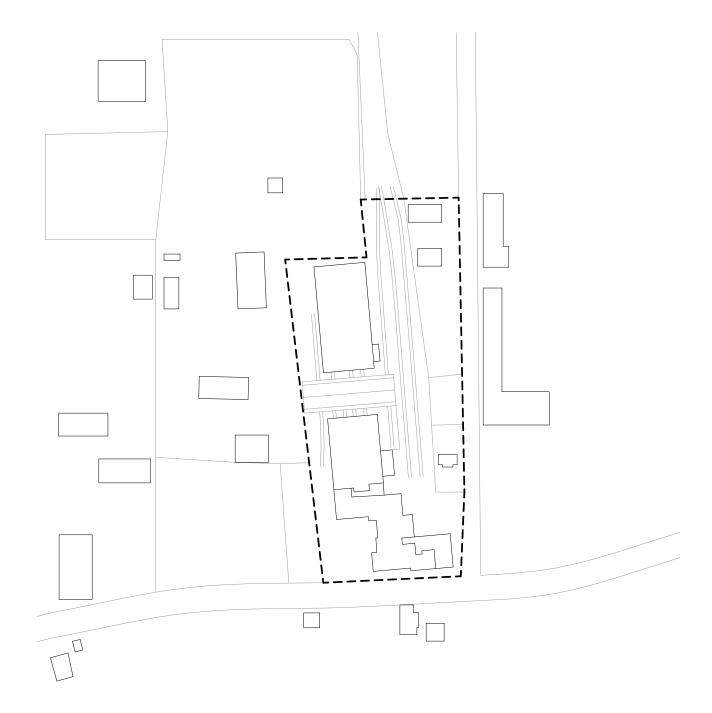
am Ufer des Wolfgangsees der Bauplatz der neuen Talstation der Schafbergbahn. Gegenwärtig ist dort der Bahnhof von Mai bis Oktober im saisonalen Betrieb. Während der Errichtung der neuen Station soll der Betrieb provisorisch mit Hilfe von Containern fortgeführt werden. Gesamt beträgt die langgestreckte Fläche des Bauplatzes 5.561 m². Sowohl Bahnhof als auch Bahnsteige liegen in einer zum Berg sanft ansteigenden, schrägen Ebene, die über eine Länge von 36 Metern um circa 1,8 Meter ansteigt.10

Das Areal wird dreiseitig von Verkehrsachsen umgeben und visuell von Straßen- und Parkplatzflächen bestimmt. Seeseitig schneidet die Robert-Stolz-Straße das Grundstück vom Wolfgangsee und des dort befindlichen Landestegs für die Wolfgangseeschifffahrt sowie der Seepromenade ab. Die an dieser Stelle befindliche Kreuzung zur Schafbergbahnstraße weist eine Verkehrsfrequenz von ca. 3.000 Fahrzeugen täglich auf. Der Seeuferbereich vor der Talstation ist zum Großteil privatisiert und wird kommerziell genutzt. Aufgrund der direkt an die Talstation angrenzenden Straßen fehlt ein Freibereich Richtung See für BesucherInnen des Bahnhofs, speziell unter dem Aspekt, dass rund 50% der Gäste mit dem Schiff anreisen. Hier führt ein Zebrastreifen vom Uferbereich über die Robert-Stolz-Straße zur Station.

Südlich des Schafbergs, an dessen Fuß, liegt direkt Insgesamt ist der Außenraum seewärts beengt und stark vom Verkehr dominiert. Gen Westen erstrecken sich die Hauptparkplatzflächen für die BahnbesucherInnen sowie eine Minigolfanlage mit Gastronomie. Ebenso befinden sich dort auf dem Areal an der Westfassade der Remisen Lagerplätze und Stellgleise. Die Organisation bezüglich der Nutzung des Parkplatzes wirkt derzeit orientierungsund konzeptlos. Er bildet in diese Richtung einen Übergang zu lockeren Einfamilienhaus- und touristischen Pensionsstrukturen. Der Zugang für Gäste der Talstation findet von den Parkplatzflächen über die Südseite statt. Auch in östlicher Richtung befinden sich derzeit Parkplätze sowie Lager- und Technikgebäude. Hier gibt die Bebauung einen freien Blick von der Schafbergbahnstraße auf die Gleisanlagen des Bahnhofs frei. Das im Osten benachbarte Grundstück ist derzeit nur schwach bebaut und wird von unberührten Wiesenflächen dominiert, wobei hier zukünftig eine Hotelanlage errichtet werden soll. Richtung Norden, in welche die Bahnen das Grundstück auf den Schafberg verlassen, befindet sich eine lockere, großzügige Wohnbebauung.

10 Salzburg AG: Wettbewerbsunterlagen. Teil D, 2019, S. 32

18

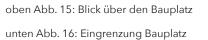


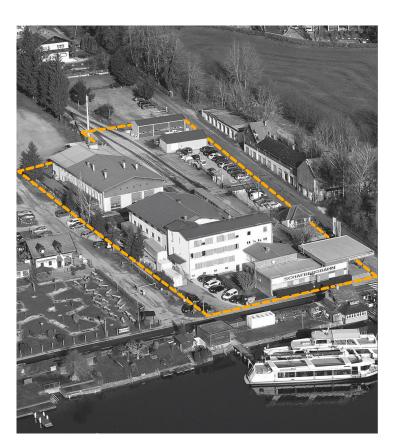
**N** 47° 44′ 21.231′′

**E** 13° 26′ 23.839′′



Abb. 14: Schematische Skizze des Bauplatzes mit direkter Umgebung







20

#### Bebauungsbedingungen

21

Die mittels des Architekturwettbewerbs geplanten Baumaßnahmen auf dem Grundstück stützen sich auf die Bestimmungen des Eisenbahnrechts. Um ausschließlich dem Eisenbahnrecht zu unterliegen, ist es unerlässlich, dass der geplante Bahnhofsneubau eine bauliche Einheit bildet und dem Eisenbahnzweck dient. Etwaige separate, eigenständige Baukörper würden dem oberösterreichischen Baurecht unterliegen, was vom Auslober des Wettbewerbs nicht erwünscht ist. Für das zu bebauende Grundstück liegt seitens der Gemeinde St. Wolfgang ein Bebauungsplan vor, nach diesem greift für die Talstation prinzipiell keine Höhenbegrenzung. Hinsichtlich der erforderlichen Natur- und Landschaftsschutzverfahren bezüglich der Uferzonen sollte das Gebäude jedoch mit Bedacht in die bestehende Struktur integriert werden, speziell was die Höhenentwicklung betrifft.

### BAHN

Entstehung
Entwicklung
Bestand
Wettbewerb



1862

Errichtung des ersten Hotels am Gipfel des Schafbergs 1890

Gründung der der Salzkammergut- Lokalbahn (SKGLB) 1893

Eröffnung der Schafbergbahn 1920

Die Staatsbahn übernimmt für fünf Jahre die Betriebsführung 1932

Verkauf an das Österreichische Verkehrsbüro (ÖVB) 1945

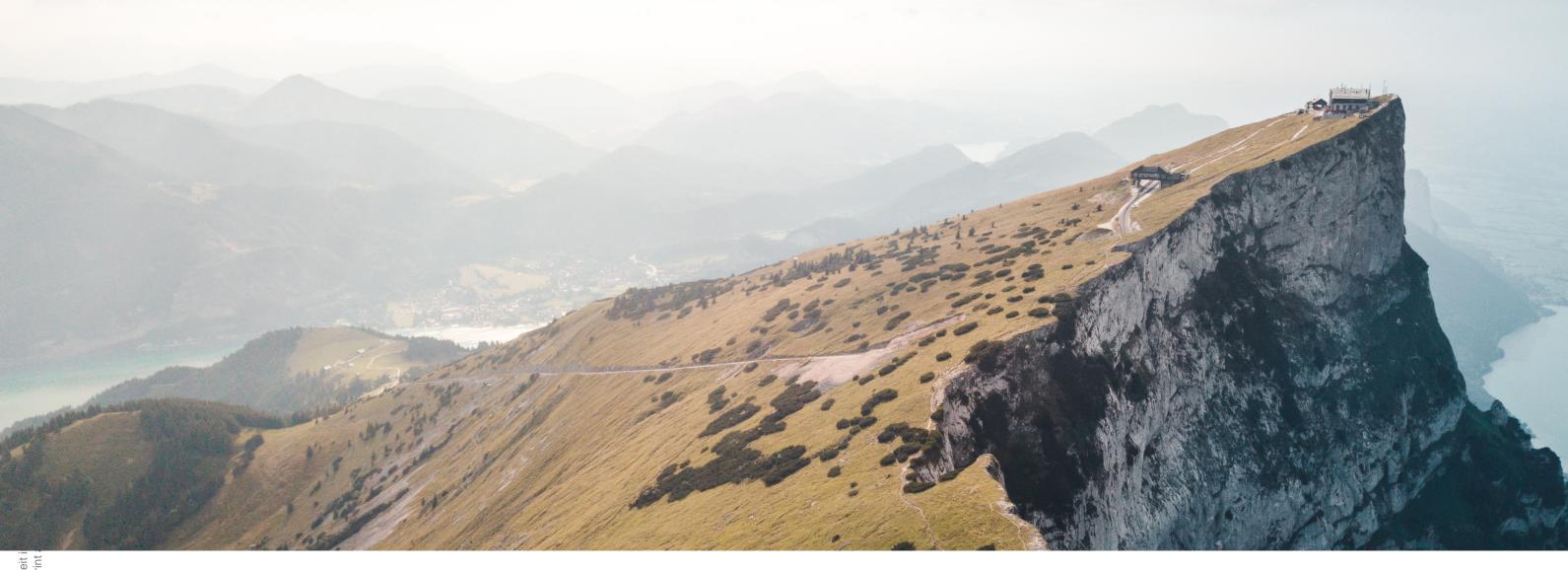
Übernahme durch die Österreichischen Staatsbahnen

1892

Konzession und Baubeginn der Schafbergbahn durch Stern & Hafferl 1939

Die Deutsche Reichsbahn übernimmt den Betrieb





1964 Anschaffung

zweier Zahnradtriebwagen

1993

Vier neugebaute Dampflokomotiven mit Ölfeuerung gehen in Betrieb

2006

Die Salzkammergutbahn GmbH (SKGB) übernimmt die Zahnradbahn

2018

Sanierung der Trasse

1986

Neubau der Bergstation auf der Schafbergspitze

2010

Die erste dieselelektrische Lokomotive erklimmt den Schafberg

2019

Aussschreibung des Architekturwettbewerbs für neue Talstation in St. Wolfgang

#### **ENTSTEHUNG**

#### Attraktion Schafberg

Der Schafberg mit seiner einladenden Gipfelfläche, der auffälligen Berggestalt sowie der einzigartigen Rundschau faszinierte seit jeher. Anfang des 19. Jahrhunderts trugen sogenannte Sesselträgerlnnen mit bloßer Muskelkraft wohlhabende BürgerInnen auf die Spitze des Berges. Um zum Sonnenaufgang auf dem Gipfel zu sein, brach man in den frühen Morgenstunden auf. Bevorzugt wurde der Schafberg von St. Wolfgang aus erklommen. In etwa 30 Mann gingen dieser Verdienstmöglichkeit dort nach, wobei die Tätigkeit des Sesseltragens durchaus einen anerkannten Berufsstand darstellte. Neben einer Berufsvereinigung gab es feste Tarife und Standplätze sowie strenge Sicherheitsregeln bezüglich der zu tragenden Personen. Um den Bergsteigern Schutz vor Witterung und Natur zu bieten, errichtete man schließlich 1836 eine Schutzhütte auf dem Schafberggipfel, was in Folge Übernachtungen auf dem Schafberg ermöglichte. 11

Rasch entwickelten sich erste Ideen, den Berg auch maschinell zu erschließen. Hier leistete vor allem der Eisenbahningenieur Berthold Curant, seines Zeichens Gründer der Dampfschifffahrt auf dem Wolfgangsee, Pionierarbeit. Er war es, der bereits 1871 das Projekt einer "Locomotiv-Eisenbahn mit Zahnradbetrieb von St. Wolfgang auf den Schafberg" 12 zusammen mit seinem Geschäftspartner Carl Peusens einreichte, für welches im darauffolgenden Jahr auch die Konzession durch das k.k. Handelsministerium erteilt wurde.

28

- 11 Vgl. Pfeil 1978, S. 6
- 12 Mackinger 2011, S. 37

Der Streckenverlauf sollte in vielen Aspekten der später tatsächlich ausgeführten Trasse entsprechen, wobei die Talstation anders verortet und anstatt des späteren Tunnels eine Spitzkehre mit Drehscheibe vorgesehen war. Die Pläne fanden jedoch rasch ein jähes Ende, als der Börsenkrach von 1873 die heimische Wirtschaft arg ins Wanken brachte und sich potenzielle Finanziers vom Projekt zurückzogen. Curant, den man im Nachhinein sicher als den geistigen Vater sowohl der Schafbergbahn als auch der Schifffahrt auf dem Wolfgangsee bezeichnen kann, wollte von der Idee einer Bahn auf den Berggipfel jedoch nicht abweichen und so präsentierte er 1876 einen weiteren, deutlich kostengünstigeren Entwurf. Eine Art Standseilbahn sollte von Winkl nahe St. Gilgen in einer Fahrtzeit von 40 Minuten den Gipfel auf dem Schafberg erreichen.

Da auch dieses Projekt früh im Sande verlief, unternahm Berthold Curant 1878 einen weiteren Versuch, seiner Vision einer Schafbergbahn zur Realisierung zu verhelfen. Um die Kosten zu drücken, sollte diesmal ein kombiniertes Zahnradbahnsystem zum Einsatz kommen. Der Streckenverlauf sollte mit einer Talstation in St. Wolfgang jenem aus dem Jahr 1872 gleichkommen. Trotz erheblich verringerter Kosten war letztendlich auch diese Idee zum Scheitern verurteilt.

Curant ließ schließlich von seinem Vorhaben ab und schenkte in der Folge dem Ausbau der Wolfgangseeschifffahrt vermehrt seine Aufmerksamkeit. Als 1884 dem Wiener Ingenieur Wilhelm Michel eine Vorkonzession für eine Normalspurbahn von Salzburg nach Bad Ischl erteilt wurde, rückte auch die Bahn auf den Schafberggipfel wieder in den Fokus der Öffentlichkeit. Erneut ließ sich jedoch die Finanzierung nicht klären und erneut wurde von einer Ausführung Abstand genommen.

Nach den zahlreichen und jahrelangen Bemühungen wagten letztlich die Eisenbahnpioniere Josef Stern und Franz Hafferl mit ihrer in Wien beheimateten Firma Stern & Hafferl in Zusammenarbeit mit der Münchner Localbahn Aktiengesellschaft (LAG) einen neuen Vorstoß, welcher mit der Konzessionserteilung für die Schafbergbahn sowie für eine Lokalbahn von Salzburg nach Bad Ischl schließlich von Erfolg gekrönt werden sollte. Stern & Hafferl einigten sich mit der LAG, dass "die Finanzierung allein in der Hand der bayerischen Gesellschaft liegen solle, während die Firma Stern & Hafferl für die Schmalspurbahn Salzburg - Bad Ischl und die Zahnradbahn auf den Schafberg die Konzession beantragen solle, die sie am 13. Januar 1890 auch erhielt. Im Herbst 1890 entstand schließlich die Salzkammergut-Localbahn AG (SKGLB) mit Sitz in Salzburg, wobei sich das Aktienkapital von zunächst 10,8 Mio. Kronen überwiegend im Besitz der LAG befand." 13

Im August des Jahres 1891 fand die behördliche Begehung der Trasse der Schafbergbahn durch eine Kommission statt. Man legte sich auf den genauen Streckenverlauf mit St. Wolfgang als Ausgangspunkt fest. Die Talstation sollte mittels einer regelmäßigen Dampfschiffslinie mit der Lokalbahn Salzburg - Bad Ischl verbunden werden. Zudem wurden im Zuge der Genehmigung einige Auflagen erteilt: Es sollte unter anderem eine jährliche Betriebspflicht vom 15. Mai bis zum 30. September geben. Außerdem wurde die maximal zulässige Steigung auf 26 % sowie der kleinste Kurvenradius auf 80 Meter festgelegt. Noch bevor die endgültige Konzession im Juli 1892 erteilt wurde, begann das Unternehmen Stern & Hafferl im April des Jahres 1892 mit dem Bau der Schafbergbahn. 14

13 Ebda, S. 16

14 Vgl. ebda. S. 39

#### Eisenbahnfieber

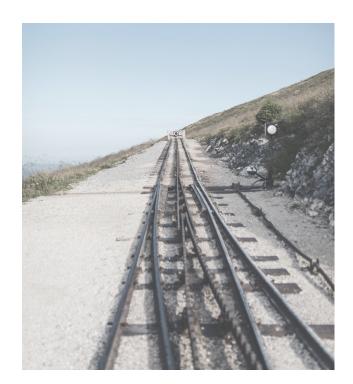


Abb. 20: Die Schienen der Schafbergbahn am Gipfel des Berges

Mitte des 19. Jahrhunderts hatte eine Faszination das Salzkammergut und ganz Österreich-Ungarn ergriffen, welche letztendlich die Errichtung der Schafbergbahn enorm beschleunigte: das Eisenbahnfieber. Neben einigen Projekten, beispielsweise der Kronprinz-Rudolf-Bahn (Salzkammergutbahn) im Jahr 1877 von Attnang nach Stainach-Irdning, war es vor allem die Salzkammergut-Lokalbahn, welche das Gebiet um den Wolfgangsee für BesucherInnen zugänglich machte. Für die Schmalspurbahn wurde im Zuge der Konzessionserteilung für die Schafbergbahn im Januar 1890 die Genehmigung erteilt. Die Streckenführung von Salzburg nach Bad Ischl sah einen Abzweig nach Mondsee vor. Von 1890 bis 1894 wurde die Bahn unter der Federführung des Bauunternehmens Stern & Hafferl abschnittsweise errichtet und eröffnet. Sie sollte in Folge für die Region einen ungeahnten Aufschwung bedeuten und für die Schafbergbahn als unverzichtbarer Zubringer agieren. Sowohl die Salzkammergut-Lokalbahn wie auch die Schafbergbahn waren in der Salzkammergut-Lokalbahn AG organisiert, welche später auch die Schifffahrt auf dem Wolfgangsee von den Erben Curants übernehmen sollte. 15

Eine wichtige Voraussetzung für den Bau der Schafbergbahn war zudem die Entwicklung im Bereich der Zahnradbahntechnik. Die Zahnstange, die üblicherweise mittig zwischen zwei Laufschienen liegt, erlaubt wesentlich größere Zugkräfte, als dies bei regulären Bahnen im Reibungsbetrieb (Adhäsion) der Fall ist. So ist es möglich, größere Steigungen zu bewältigen. Zunächst wurden Zahnradbahnen einzig in Industriebetrieben, hier vor allem in Bergwerken, und im regulären Bahnnetz auf starken Steigungen zum Einsatz gebracht. Im Jahre 1869 war es schließlich der Amerikaner Sylvester Marsh, der mit der Bahn auf den 1.950 Meter hohen Mount Washington im US-Bundesstaat New Hampshire die erste, wenn auch noch abenteuerlich anmutende Zahnradbahn mit touristischem Zweck plante und umsetzte. Von dem Projekt auf den Mount Washington ermutigt, befasste sich auch der Schweizer Eisenbahningenieur Nikolaus Riggenbach mit der Erschließung der Bergwelt mittels Zahnradbahnen. Zusammen mit anderen Ingenieuren entwickelte er einen Entwurf einer Bahn auf die Rigi, einem Bergmassiv im Kanton Luzern in der Zentralschweiz, welcher auch recht rasch umgesetzt werden konnte. Die 1871 eröffnete, erste touristische Zahnradbahn Europas diente für jene auf den Schafberg als Vorbild und Inspiration und ist, ebenso wie die Bahn in St. Wolfgang, heute noch in Betrieb.<sup>16</sup>

Auch ein anderer Eisenbahningenieur aus der Schweiz hatte direkten Einfluss auf die Zahnradbahn auf den Schafberg: Carl Roman Abt. Er entwickelte ein von Riggenbach erfundenes System bezüglich des Zahnradantriebs und der Zahnradstange weiter und ließ es nach seinem Namen patentieren. Zwei Zahnstangen mit versetzt angeordneten Zähnen liegen mittig zwischen den Schienen und ragen über die Schienenoberkante. Dieser Versatz bedingt, dass stets ein Zahn seine volle Kraft übertragen kann und bringt so den Vorteil mit sich, dass eine ruhige, stoßfreie und betriebssichere Kraftübertragung möglich ist. Das "System Abt" kam in Folge bei einer Vielzahl von Zahnradbahnen zum Einsatz, auch bei jener auf den Schafberg.<sup>17</sup> Gegen Ende des 19. Jahrhunderts also exakt in jener Zeitspanne, in welcher auch die Schafbergbahn verwirklicht wurde, kam es im Allgemeinen zu einem wahren Bauboom von Zahnradbahnen in Europa und Übersee.

15 Vgl. Pfeil 1978, S. 7

30

16 Vgl. Thomas Fleißig: Zahnradbahnen in Österreich. Eisenbahn-Bildarchiv. Band 10, 2004, S. 3

17 Vgl. Werner Prokop: Schafbergbahn & Wolfgangseeschifffahrt, 2016, S. 3

#### Bauphase

Wie bereits beschrieben, begannen im April 1892 die Arbeiten zum Bau der Schafbergbahn durch die Firma Stern & Hafferl, schon bevor die endgültige Konzession erteilt wurde. 350 Arbeiter, meist italienischer Herkunft, wurden für die durch die schwierigen Terrainverhältnisse äußerst beschwerlichen Arbeiten eingesetzt. Mit Hilfe von Maultieren wurden Geräte, Baumaterialien sowie Verpflegung auf den Berg gebracht, wo man in Baustellennähe Wohnbaracken für die Bauarbeiter einrichtete. Auch die Trassierung der Strecke gestaltete sich als ausgesprochen herausfordernd. So mussten mehrere Felseinschnitte und zwei Tunnel, wovon jener nahe der Schafbergspitze eine Länge von 100 Meter misst, aus dem Berg gebrochen und zudem ein 24 Meter langes Viadukt errichtet werden. Trotz der widrigen Verhältnisse schritt der Bau rasant voran. Lediglich in einer strengen Frostperiode des Winters 1892/93 mussten die Arbeiten ruhen.

Rasch konnte man jedoch die Arbeiten wieder aufnehmen und so nach nur einjähriger Bauzeit die Trasse sowie die notwendigen Gebäude fertigstellen. Neben dem Bahnhofsgebäude im "Schweizer Stil" errichtete man ein Heizhaus mit Werkstätte, eine Wagenhalle, das Stationsgebäude in der Ausweiche Schafbergalpe sowie die Bergstation. Das am Kopfende der Gleisanlagen entstandene Empfangsgebäude war, ebenso wie das Heizhaus und die Wagenhalle, eine Holzfachwerkkonstruktion auf einem Fundament aus Bruchstein. Es beherbergte eine offene Wartehalle für BesucherInnen sowie Büro- und Personalräume.

Bereits im Winter wurde die erste Lokomotive, die Z1, in Einzelteilen per Schlitten von Bad Ischl nach St. Wolfgang gebracht und dort zusammengebaut. Am 28. März konnte die erste Probefahrt bis zum Aschingergut durchgeführt werden und am 31. Juli 1893 erreichte der erste Zug die Schafbergspitze. Schon einen Tag darauf, am 1. August 1893, wurde die Schafbergbahn offiziell eröffnet. Als Fahrbetriebsmittel wurden vier Garnituren, bestehend aus vier Lokomotiven der Linzer Firma Krauss und vier Personenwagen vom Hersteller Weitzer aus Graz, beschafft. Aufgrund der insgesamt erfreulichen Inbetriebnahme der Bahn wurden bereits im selben Jahr zwei weitere Garnituren nachbestellt. 18

In der ersten Saison unternahmen gesamt 19.124 Personen eine Fahrt mit der neuen Bahn, wobei auch unliebsame Zwischenfälle nicht lange auf sich warten ließen. Wenige Tage nach Betriebsbeginn brach der Zahn eines Antriebsrades einer Lok und kurz darauf löste ein Funke einen Flächenbrand aus. Die zuständige Eisenbahnbehörde reagierte rasch und erließ für den Betrieb der Schafbergbahn detaillierte Ordnungs- und Sicherheitsvorschriften.<sup>19</sup>

18 Vgl. Hubert Lepka/Gunter Mackinger: Geschichte undGeschichten von Wolfgangseeschifffahrt und Schafbergbahn1873-2013, 2013, S. 8

19 Vgl. Mackinger 2011, S. 40



Abb. 21: Das Empfangsgebäude der Talstation der Schafbergbahn um 1893

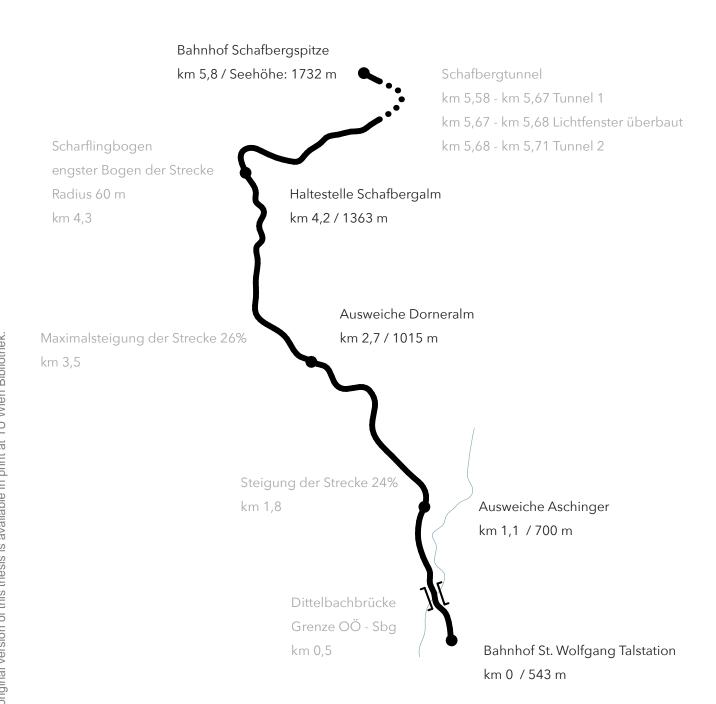


#### Strecke

Ausgangspunkt für die Erschließung des Schafberggipfels mittels Zahnradbahn ist das direkt am Ufer des Wolfgangsees gelegene Bahnhofsareal. Richtung Norden verlässt die Bahn das Gelände und durchquert in der Folge das bebaute Ortsgebiet von St. Wolfgang. Die Steigung ist hier mit 4 - 6 % noch relativ moderat. Nach circa 472 gefahrenen Metern überfährt die Zahnradbahn den Dittelbach, welcher als "Grenzfluss" die Grenze zwischen den Bundesländern Oberösterreich und Salzburg bildet. Einige Meter weiter wird der Siedlungsbereich verlassen und es beginnt ein mit 25 % Steigung relativ steiler Streckenabschnitt. Vorbei an Wiesen und Wäldern erreicht die Bahn bei Kilometer 2,7 schließlich die Ausweiche Dorneralm auf 1.015 Meter, wobei die Fahrgäste hier bereits einen freien Blick auf den Wolfgangsee erhaschen können. Verläuft die meterspurige Strecke zunächst ausschließlich in nordwestlicher Richtung, ändert sich der Streckenverlauf bei der Zwischenstation Schafbergalpe nach 4,2 gefahrenen Kilometern Richtung Osten. Diese Haltestelle auf 1.363 Meter bildet auch die Baumgrenze des Bergs. Entlang der Flanke des Schafbergs fährt die Lok weiter dicht an nahestehenden Felswänden vorbei durch schroffes, teils mit Latschen bewachsenes Terrain und kurz vor der Ankunft an der Bergstation durch zwei Tunnel. Auf 1.732 Metern und 5,85 überwundenen Kilometern erreicht die Bahn die Station auf der Gipfelfläche des Schafbergs. Mit einer maximalen Steigung von 26 % ist die Schafbergbahn die steilste Zahnradbahn Österreichs. 20

20 Vgl. Fleißig 2004, S. 35

Abb. 22: Ausweiche Schafbergalm im Sommer 1893



Streckenlänge: 5,85 km Höhendifferenz: 1.190 m Max. Steigung: 26%

Spurweite: 1.000 mm

Bauart: Doppelzahnstange System Abt Fahrzeit: 45 min, 60 min Nostalgielok

Abb. 23: Streckenverlauf der Schafbergbahn

#### Angekommen!

Abb. 24: Ankunft am Bahnhof Schafbergspitze. Die 1986 neu errichtete Station dient neben dem Bahnbetrieb auch als Ausstellungsfläche für die bewegte Geschichte der Schafbergbahn.

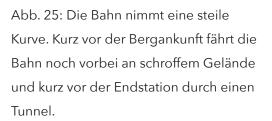
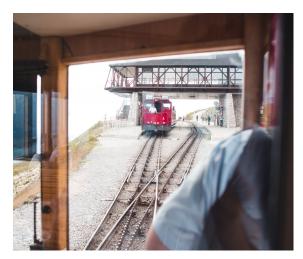


Abb. 26: Die Ausweiche Schafbergalm nach 4,2 km ist zugleich eine Zwischenstation. Fahrgäste können hier zu- und aussteigen.

Abb. 27: Nach kurzer Fahrzeit verlässt die Bahn das Ortsgebiet von St. Wolfgang und befährt bewaldetes Gebiet. Die Steigung der Trasse ist hier noch moderat.

Abb. 28: Eine Garnitur der Schafbergbahn wartet an der Talstation in St. Wolfgang auf die Abfahrt.

Alle einsteigen, bitte!











#### **ENTWICKLUNG**

Von der Eröffnung im August 1893 bis hin zum aktuellen Betrieb durchlief die Schafbergbahn eine bewegte Geschichte. Gegen Ende des ersten Saisonjahres erwarb die SKGLB das Hotel auf der Schafbergspitze von dessen Gründer Wolfgang Gömer. Umgehend wurde dieses erweitert und um einen Schrägaufzug mit 161 Meter Länge von der Bergstation der Schafbergbahn zum Hotel ergänzt. Zu den Gästen von Zahnradbahn, Schifffahrt und Gipfelhotel zählte alsbald auch der kaiserliche Hof:

"Mehrmals unternahm der im nahen Bad Ischl logierende Hof mit seinen Gästen den nunmehr bequemen Aufstieg auf den Schafberg per Bahn. Kaiser
Franz-Josef I. fuhr am 26. August 1894 erstmals mit
der Schafbergbahn – und es sollte nicht das letzte
Mal bleiben. Vom 13. auf den 14. August 1897 übernachtete er sogar im Gipfelhotel. Bei solchen Anlässen ließen es sich die "Chefs" nicht nehmen, selbst
Schiff und Bahn zu führen. Berthold Curant betätigte
sich in solchen Fällen als Kapitän auf einem Dampfer, während SKGLB-Direktor Prandl auf der Schafbergbahn seine Fähigkeiten als Lokführer unter
Beweis stellte." <sup>21</sup>

Nach dem Tod Berthold Curants 1898 wuchs die terunternehmen der Österreichischen nen – für lediglich 300.000 Schilling. <sup>22</sup> auf dem Wolfgangsee weiter. In der Folge führte die Eingliederung der Wolfgangseeschifffahrt dazu, dass die Fahrpläne von Schiffen und Bahnen angepasst und durchgängige Fahrkarten ausgegeben werden konnten.

21 Mackinger 2011, S. 56

1906 fiel das Hotel auf dem Schafberggipfel den Flammen zum Opfer und brannte fast vollständig nieder. Die SKGLB zögerte nicht mit dem Wiederaufbau und bereits Mitte der Saison 1907 konnte die Herberge in erweiterter Form erneut in Betrieb genommen werden. Schließlich waren es die Wirren des Ersten Weltkrieges, die die SKGLB in existenzielle Nöte brachte und zu erheblichen Betriebseinschränkungen bei Schifffahrt und Schafbergbahn führten. In den Jahren 1919 und 1920 war in der Not der Nachkriegsjahre an einen regulären Betrieb der Bahn nicht zu denken. Lediglich Material- und Arbeitszüge befuhren zeitweise die Trasse Richtung Gipfel. Um eine Gesamteinstellung aus finanziellen Gründen zu verhindern, mussten von 1920 bis 1925 die Österreichischen Staatsbahnen den Betrieb der SKGLB Verkehrsmittel übernehmen. Die wirtschaftliche Situation schien sich Mitte der 1920er Jahre deutlich zu verbessern, sodass die SKGLB bald wieder in eigener Regie den Verkehr betrieb. Die geschäftliche Genesung sollte jedoch nur von kurzer Dauer sein. In Folge der Wirtschaftskrise sanken die Einnahmen drastisch und die SKGLB veräußerte im Jahr 1931 Schafbergbahn und Gipfelhotel an das Österreichische Verkehrsbüro (ÖVB) - ein Tochterunternehmen der Österreichischen Bundesbah-

22 Vgl. Lepka/Mackinger 2013, S. 10

chafberggipfel den

Die ÖVB hatte sich bereits 1923 mit einer
eigenen motorbetriebenen Schifffahrt auf dem
Wolfgangsee, einer Flugverbindung zwischen
Wien und St. Wolfgang mittels Wasserflugzeugen
und dem Erwerb von SKGLB-Aktien in Stellung
waren es die Wirdie SKGLB in exisneblichen Betriebsneblichen Betriebsned Schafbergbahn
die Schafbergbahn
die Schafbergbahn zum 1. Mai 1939 an die
Deutsche Reichsbahn abtreten. Die Eingliederung
negulären Betrieb
Österreichs in das nationalsozialistische Deutsche
Reich führte zunächst zu einem rapiden Anstieg

des Fremdenverkehrs ins Salzkammergut durch Gäste aus dem "Altreich". Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges versiegten jedoch bald die Besucherströme und das deutsche Militär installierte auf dem Gipfel einen Beobachtungsstützpunkt für die Luftwaffe. Der Schafberg wurde zum militärischen Sperrgebiet erklärt. Um Versorgungsfahrten zu gewährleisten, wurde, bisher in der Geschichte der Bahn einzigartig, ein Ganzjahresbetrieb verfügt und die Trasse unter großem Personaleinsatz auch im Winter befahrbar gemacht.



Abb. 29: Schutzhaus auf der Schafbergalm

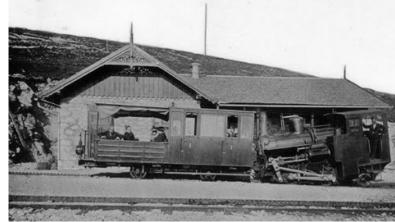


Abb. 30: Bergstation der Schafbergbahn um 1895

Als im Mai 1945 der Zweite Weltkrieg zu Ende ging, konnten an der Schafbergbahn keine gravierenden Schäden festgestellt werden. Sie hatte den Krieg weitestgehend unversehrt überstanden, trotz der Beschränkung des Unterhalts auf das Notwendigste. Nach der Befreiung durch die Amerikaner fiel die Zahnradbahn und der Teil der Wolfgangseeschifffahrt, der zuvor dem Österreichischen Verkehrsbüro zugehörig war, in die Zuständigkeit der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Bereits im Sommer 1946 konnte, nach fünfjähriger Pause, der öffentliche Betrieb wieder aufgenommen werden, wobei die Fahrgastzahlen rasch ungeahnte Dimensionen erreichen sollten:

"Bei der ersten Saisoneröffnung nach dem Krieg bezeichnete ein Pressevertreter die Tour auf den Schafberg als "Fahrt ins Paradies". Offenbar hatte die Bevölkerung sehnlich darauf gewartet, nach durchwachten Bombennächten, Kriegsdienst, Hunger und Krankheit die Schönheit des Salzkammerguts neu zu entdecken. Im ersten Nachkriegssommer mit Bahnbetrieb zählte man fast 90.000 Fahrgäste - eine zuvor noch nie erreichte Zahl."<sup>23</sup>

Im Jahr 1956 nutzten erstmals mehr als 100.000 Gäste die Bahn um auf den Schafberggipfel zu gelangen, allerdings musste die Wolfgangseeregion just zu dieser Zeit auch einen herben Rückschlag verkraften. Die Salzkammergut Lokalbahn von Salzburg nach Bad Ischl, bedeutender Zubringer für Schafbergbahn, Schifffahrt und touristische "Lebensader" für das ganze Gebiet, musste aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt werden. Die Schifffahrt der SKGLB ging in diesem Zug ebenfalls an die ÖBB über.

23 Mackinger 2011, S. 63





oben Abb. 31: Neuer Triebwagen neben Dampflokomotive 1965 unten Abb. 32: Neubau des Empfangsgebäudes der Bergstation

Um den gestiegenen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden, standen immer wieder diverse Erneuerungskonzepte der Fahrmittel im Raum. Nachdem die Ideen einer Elektrifizierung sowie ein Neubau als Luftseilbahn verworfen wurden, entschied man sich für eine sanfte Variante der Modernisierung.

Die ÖBB orderte im Jahr 1962 zwei dieselhydraulische Triebwagen bei der Simmering-Graz-Pauker AG (SGP) in Wien-Simmering, welche im Sommer 1964 ausgeliefert wurden. <sup>24</sup> Im Zuge dessen musste auch die Infrastruktur der Bahn überarbeitet und modernisiert werden. So wurden neben der Verlängerung der Schiebebühne auch zwei Gleise in der Wagenhalle mit Arbeitsgruben und Zahnstangen versehen. Zudem wurde das Lichtraumprofil der Tunnel nahe der Bergstation erweitert. Mittels der beschafften Dieseltriebwagen, welche jeweils Platz für 70 Gäste boten, konnte die kapazitative Leistungsfähigkeit der Schafbergbahn enorm gesteigert werden. Zunächst noch im Fahrplan der Dampfzüge eingesetzt, erhielten die Zahnradtriebwagen bald einen eigenen, separaten Einsatzplan mit deutlich kürzeren Fahrzeiten aufgrund höherer zulässiger Geschwindigkeiten.

Zwar erfüllten die neuen Fahrmittel voll und ganz ihren Zweck, die BesucherInnen begeisterten sie aber wenig. Ein Großteil des Publikums gab an, nur aufgrund der Dampflokomotiven die Fahrt mit der Schafbergbahn zu unternehmen. Weitere Modernisierungsmaßnahmen in Infrastruktur und Fahrbetrieb ließen jedoch nicht lange auf sich warten.

24 Vgl. Klaus Fader: Zahnradbahnen der Alpen 19 Bergbahnen in Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz,1996, S. 144

Anlässlich des 90. Jubiläums der Schafbergbahn wurde 1983 der Grundstein für einen Neubau des Empfangsgebäudes der Bergstation gelegt, welches nach dreijähriger Bauzeit 1986 eröffnet werden konnte. Über den beiden neuen Bahnsteigen bietet der Bahnhof den Besucherlnnen bis heute einen ausgedehnten Warteraum, der dank einer großzügigen Verglasung eine weitläufige Aussicht ermöglicht. Besonders prägnant erscheint hier zudem die gewählte Dachform, welche sich augenscheinlich an die schroffe Form des Berges anlehnt. Der Neubau der Bergstation war auch notwendig geworden, da der Besucherandrang bestehende Strukturen zunehmens belastete.

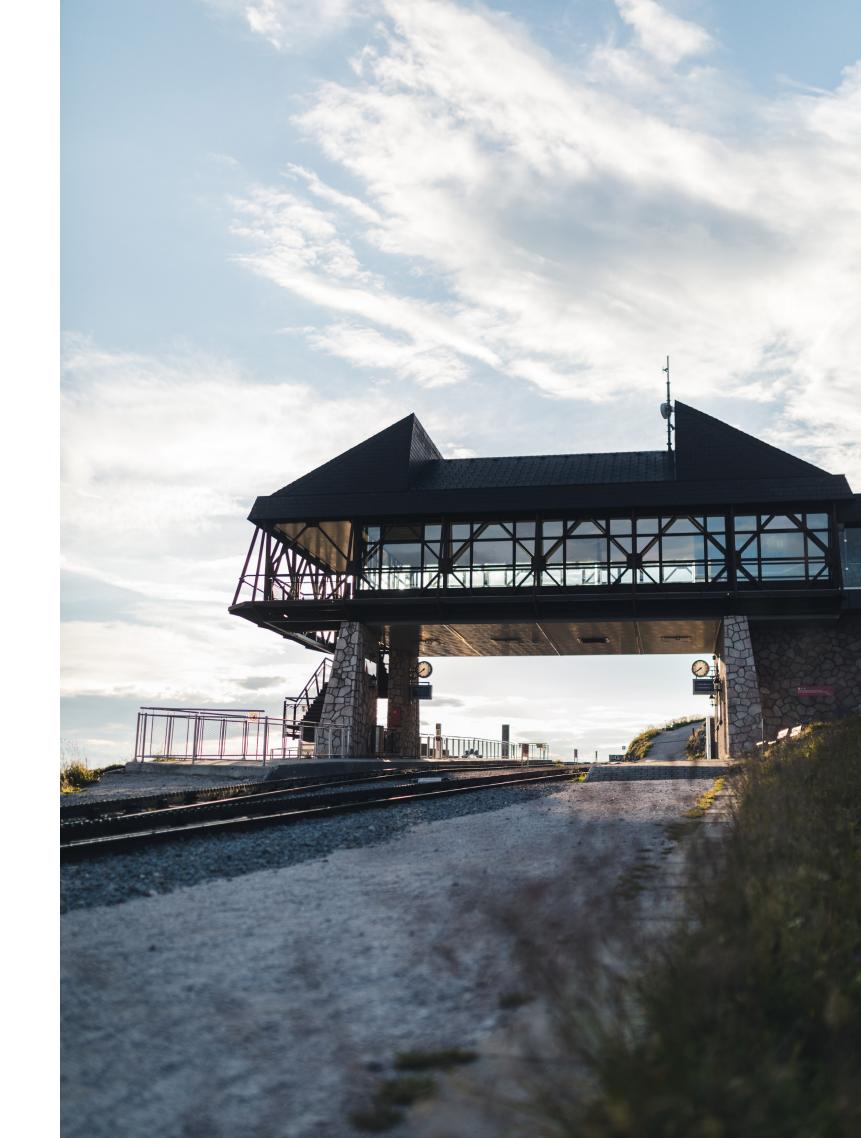
In den 80er Jahren konnten bereits 250.000 Fahrgäste pro Betriebsjahr gezählt werden. So waren auch Investitionen in den Fuhrpark der Bahn schließlich unausweichlich und die ÖBB beschlossen die Beschaffung einer modernen, in der Schweiz hergestellten Dampflokomotive. 1992 wurde diese geliefert und überzeugte die Betreibergesellschaft sogleich durch eine hohe Funktionalität und nicht zuletzt durch eine unbestrittene Werbewirksamkeit, woraufhin 1996 drei weitere Lokomotiven des gleichen Typs sowie neue Waggons bestellt wurden. Die neuen Garnituren ermöglichten nun ein neues Betriebskonzept mit Taktfahrplan, während die "alten" Lokomotiven nur noch aus nostalgischen Gründen und die Dieseltriebwagen zu Reservezwecken Verwendung finden. 25

25 Vgl. Fleißig 2004: S. 35

Um sich im Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt zu positionieren, leitete die ÖBB gravierende Reformen und Umstrukturierungen ein. 2005 verkündete der damalige Verkehrsminister, dass Schiffe und auch Zahnradbahnen nicht mehr zum Kerngeschäft der ÖBB gehören werden und dass man die jeweiligen Betriebe, darunter Schafbergbahn und Wolfgangseeschifffahrt, meistbietend veräußern wolle. Der Konzern leitete umgehend die Ausschreibung ein, während sich in St. Wolfgang große Verunsicherung einstellte. Nach einem engen Bieterkampf war es schließlich die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation, welche sich gegen das Traditionsunternehmen Stern & Hafferl durchsetzte und den Zuschlag für Bahn und Schifffahrt erhielt und die neugewonnenen Betriebe sogleich in der Tochtergesellschaft "Salzkammergutbahn GmbH" bündelte.

Umfangreiche Marketingmaßnahmen und ein erstes Investitionsprogramm für die Erneuerung der Infrastruktur, das durch finanzielle Unterstützung der Bundesländer Salzburg und Oberösterreich sowie der Republik Österreich zwischen 2009 und 2012 realisiert werden konnte und welches die Sanierung von Tunnel, Brücken, Stützmauern und Steinschlagsicherungen umfasste, führten erneut zu einer erheblichen Fahrgaststeigerung. Für die Bauarbeiten, im Zuge derer zudem eine weitere Ausweiche beim Aschingergut errichtet wurde, wurde ein spezieller Tiefladenwagen beschafft, mit welchem Material und Geräte transportiert werden konnten. Außerdem wurde eine moderne Diesellok von der Schneebergbahn in Niederösterreich zunächst geliehen und schließlich 2012 gekauft.

Abb. 33: Bergstation der Schafbergbahn im Sommer 2019



#### **BESTAND**

Von 2018 bis 2022 soll eine umfangreiche Sanierung der Trasse sowie wichtiger Gebäude die Schafbergwird zunächst der aus dem Gründungsjahr 1893 bestehende Schienenstrang aus Bessemer-Stahl, wobei hier aufgrund der Witterung im Winter und des saisonalen Betriebs vorwiegend im Frühjahr und Herbst gearbeitet werden kann. Eine tiefgreifende Veränderung des Bahnbetriebs wird jedoch der geplante Neubau der Talstation am Wolfgangseeufer darstellen, wofür mithilfe des bereits erwähnten Architekturwettbewerbs ein überzeugendes Gesamtkonzept gefunden werden soll.

Wirft man einen Blick auf den gegenwärtigen Bestand des Bahnhofsareals, wird deutlich, dass dieses nicht mehr den Standards eines modernen Tourismusbetriebs entspricht. Es handelt sich um eine gewachsene Baustruktur, die seit Eröffnung der Zahnradbahn sukzessiv und den jeweiligen technischen und funktionalen Anforderungen entsprechend ergänzt, umgebaut und erweitert wurde. Vor allem das durch eine offene Dachkonstruktion auffällige Empfangsgebäude zu den Bahnsteigen mit Kassen- und Informationsbereich, sanitären Anlagen und Büroräumen scheint überholt und lässt zudem jeglichen Bezug zu Ort, Topographie und den Themen Zahnradbahn und Schafberg vermissen. Die Positionierung des Baukörpers sowie ein fehlendes Außenfoyer machen ein Verweilen für BesucherInnen Richtung See aufgrund der schmalen Straßenraumsituation unattraktiv und gefährlich.

Errichtet wurde es in den 1950ger Jahren, ebenso wie das unmittelbar angebaute Büro- und Persobahn für die Zukunft rüsten. Grundlegend erneuert nalhaus im Westen der Station. Bei diesem handelt es sich um ein recht schmales, einhüftiges Bauwerk, welches auf drei Geschossen Büroräume und gegenwärtig leerstehende Personalzimmer beherbergt. Aufgrund der beschränkten Funktionalität und der schadhaften Bausubstanz soll das ost-west orientierte Gebäude, ebenso wie das Empfangsgebäude, in Zukunft einem neuen Baukörper weichen. Zudem ist das Personalhaus direkt an eine der beiden historisch wertvollen Remisen angebaut und schränkt deren architektonische Lesbarkeit ein.

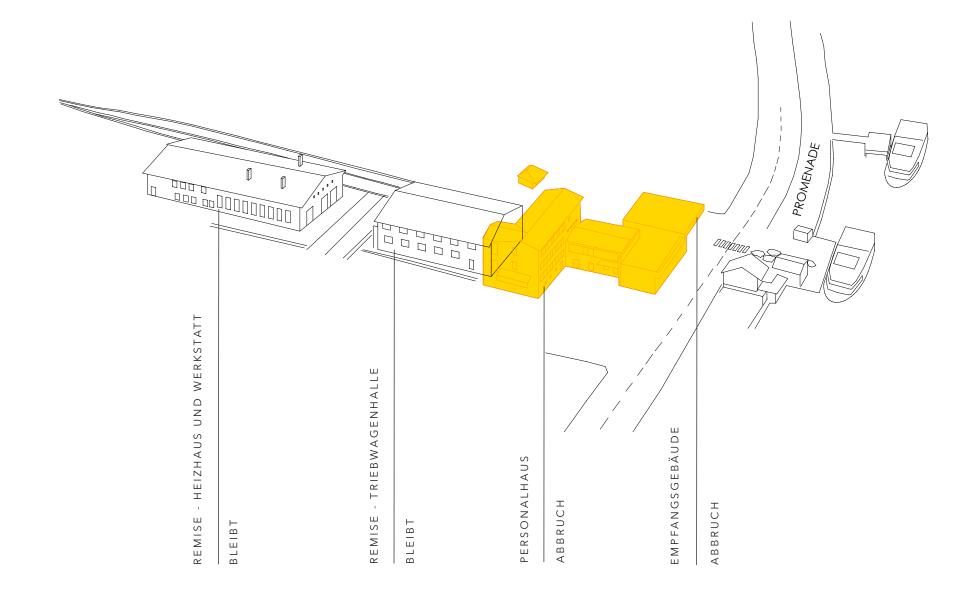


Abb. 34: Das Personalhaus (links) und eine der beiden Remisen (rechts) hinter einer Garnitur der Schafbergbahn im Sommer 2019

Die zwei an der westlichen Grenze des Areals gelegenen Bahnhofsremisen stellen die ältesten Gebäude im Ensemble der Station dar und sollen auch zukünftig erhalten bleiben. Wegen der beengten Platzverhältnisse erreichen die Lokomotiven und Wägen die Werkstätten in den Remisen über eine Schiebebühne, die über ein Wartungsgleis befahren werden kann. Neben diesem verfügt die Station über zwei weitere Gleisstränge für die Ankunft und Abfahrt der Garnituren der Schafbergbahn. Die Bahnsteige werden durch ein Zaungitter mit einem Schranken, an dem die Fahrtkarten kontrolliert werden, vom Wartebereich des Empfangsgebäudes getrennt. Östlich an die Bahnsteige grenzt ein Pavil-Ion mit einer Kiosknutzung zur Verpflegung der wartenden Personen, welcher nach Plänen der SKGB ebenso wie Personalhaus und Empfangsgebäude dem Abbruch freigegeben werden soll.

Abb. 35: Die Bestandssituation der Talstation Schafbergbahn in St. Wolfgang mit der Anlegestelle der Wolfgangseeschifffahrt

46



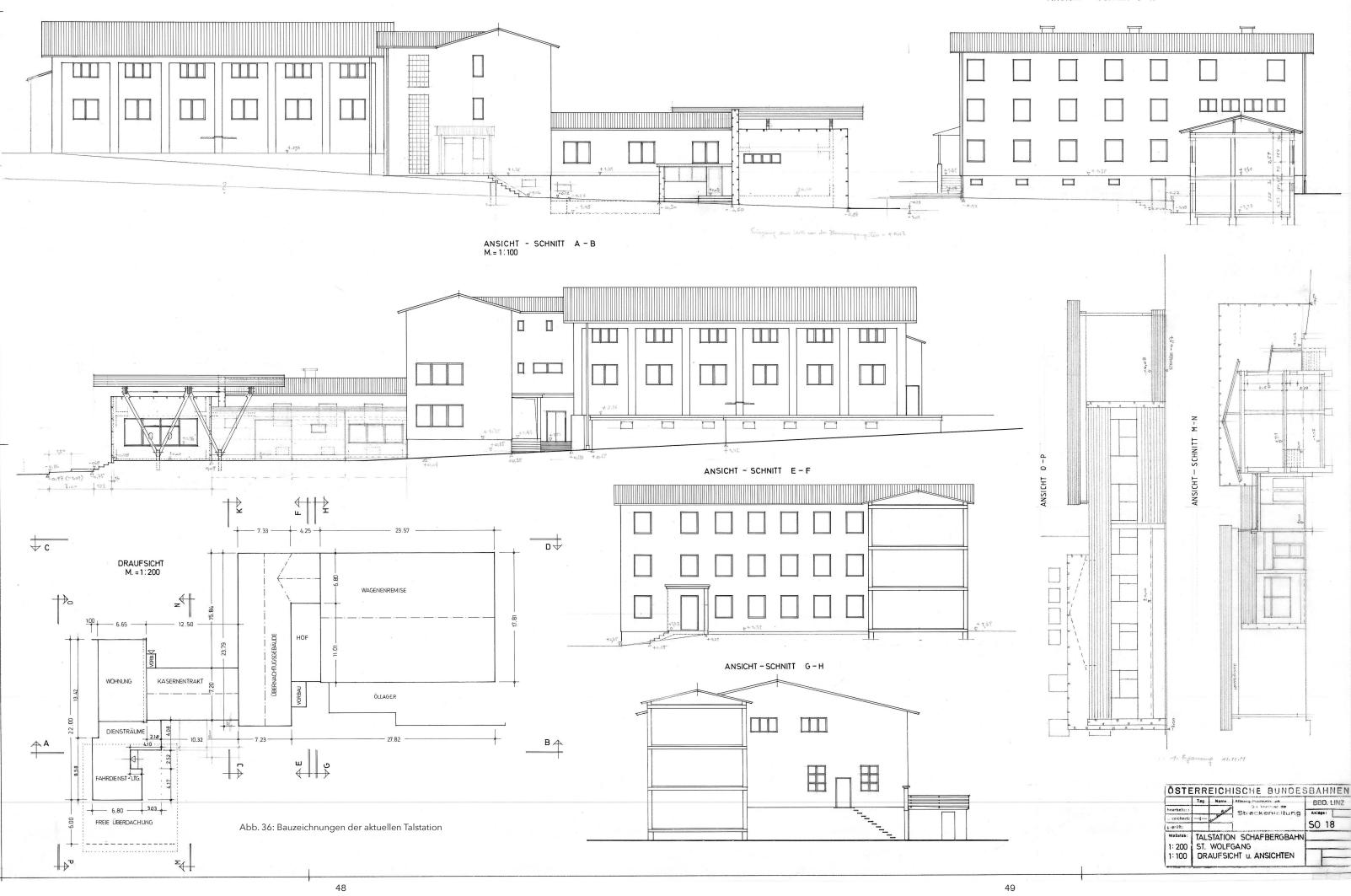




Abb. 37: Das gegenwärtige Empfangsgebäude der Talstation. Es soll abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden.

#### WETTBEWERB

#### Architektur

Die Anforderungen des 2019 ausgeschriebenen Architekturwettbewerbs zielen auf die Planung einer funktional und architektonisch hochwertigen Talstation als Besucherzentrum unter Einhaltung betrieblicher und wirtschaftlicher Kriterien und eines vorgegebenen Kostenrahmens ab. Gefordert wird ein Projekt, das zeichenhaft ein "Gesicht" zum See bildet, das den Besucher bei der Anlegestelle empfängt und eine Adresse im Ort darstellt. Es soll ein Entwurf entstehen, welcher in Verbindung mit der umgebenden Struktur ein architektonisches Gesamtgefüge erzeugt und zu einem baukünstlerischen Gesamtwerk mit Strahlkraft wird:

"Die Architektur des Bauwerkes könnte eine metaphorische Synthese eines, sowohl technischen wie
auch landschaftsbezogenen Bauwerks darstellen,
das unverwechselbar für ein bedeutendes lokales
Kulturgut steht und die Neugier der Besucher auf
sich zieht. Die Talstation sollte umfassend konzipiert
werden und den Besucher über die zeichenhafte
Architektur selbstlenkend und selbsterklärend zu
den einzelnen Funktionen der Bahnstation als hochwertiges Besucherzentrum leiten. Die neue Architektur der Talstation übernimmt somit eine technische, funktionale wie auch kulturelle Aufgabe, weil
sie als Signe für die Zahnradbahn ein Image bildet
und als Branding der SKGB kommuniziert werden
soll." <sup>26</sup>

Das Projekt soll demnach eine breite Palette an kulturellen, touristischen und gesellschaftlichen Aufgaben übernehmen und als offener, multifunktionaler Komplex fungieren. Seine Architektur wird dabei die Marke der Salzkammergutbahn GmbH stärken und transportieren, wobei aufgrund der Lage im Landschaftsschutzgebiet des Wolfgangsees ein sensibler Umgang mit dem Landschaftsraum in Bezug auf die Situierung und Proportionierung des Baukörpers unumgänglich ist.

In das Konzept einzuarbeiten, wenngleich auch nicht direkter Bestandteil des Wettbewerbs, ist der Umgang mit dem ruhenden Verkehr beziehungsweise mit den Verkehrsflächen. Wegführung und Anbindung der Parkplätze an das Bahnhofsareal sind essentiell für den funktionalen Ablauf um die Station. Bei ankommenden BesucherInnen soll das Bauwerk sofort Interesse und Neugier entfachen und eine mühelose und selbsterklärende Orientierung gewährleisten. Neben der ganzheitlichen Neukonzeption des Bahnhofsgebäudes soll auch der Bereich der Bahnsteige verändert werden. Diese sollen auf eine Breite von 3,5 Meter vergrößert und zusätzlich überdacht werden, wobei hier brandschutztechnische Anforderungen und die Entrauchung zu beachten sind.

Großen Wert soll im Entwurf zudem auf die Trennung der Besucherströme von abfahrenden und ankommenden Personen gelegt werden. An der östlichen Grenze des Grundstücks ist einerseits eine Einfriedung als Trennung vom Straßen- zum Gleisbereich unerlässlich, gleichzeitig soll hier ein Durchblick zu den stehenden Zuggarnituren ermöglicht werden. In diesem Bereich befindliche, unterirdische Öltanks dürfen nicht überbaut werden. Auch soll im Konzept eine Blickachse von den Bahnsteigen der Zahnradbahn zum Wolfgangsee entstehen und so mit dem Schiff ankommenden Gästen Orientierung bieten und ihr Interesse wecken.

Die architektonischen Anforderungen an die Neugestaltung der Talstation der Schafbergbahn beschränken sich also nicht nur auf die Konzeption eines zweckmäßigen, wirtschaftlichen Gebäudes um den Betrieb zu optimieren. Vielmehr soll das Bauwerk zudem als Gesicht der SKGB und der ganzen Region dienen und Besucher anziehen, leiten und der Thematik Schafbergbahn näher bringen. Eine zeichenhafte Architektur, deren Wirkung im besten Fall selbstlenkend und selbsterklärend ist. Es ist ein Raum- und Funktionsprogramm zu entwickeln, welches diesen Anforderungen gerecht wird und eine Vielzahl an verschiedenen Funktionen und dazugehörige Bereiche unter einem Dach vereint und Synergien entstehen lässt.

26 Salzburg AG: Wettbewerbsunterlagen. Teil D, 2019, S. 35

# **3ibliothek,** Die approngen Vour knowledge hub

#### Raum und Funktion

Bezüglich des Raum- und Funktionsprogramms wird großer Wert wird auf den organisatorischen und betrieblichen Ablauf in und um die Talstation gelegt, wobei hier die optimale Führung der Besucherströme der entscheidende Faktor ist. Idealerweise gelangen ankommende Personen über einen anderen Weg in das Gebäude und zu den Bahnsteigen, als abfahrende BesucherInnen. Zwischen den verschiedenen Funktionsbereichen sollen auf den Wegen multimediale Ausstellungs- und Informationsangebote vorhanden sein. Das Thema Zahnradbahn und Schafbergbahn soll die gesamte Station durchdringen und lebendig machen. Angedacht werden kann auch die Führung eines "Schaugleises" als drittes Gleis direkt ins Gebäudeinnere, um hier historische Lokomotiven oder Wägen auszustellen und den wartenden Gästen zu präsentieren. Im Allgemeinen soll ein multifunktionales Gebäude entstehen, welches nicht ausschließlich während der Betriebszeiten der Bahn genutzt wird, sondern das ganzjährig mit Events, Ausstellungen und einer Gastronomie bespielt und besucht werden kann.

Eine großzügige Halle, die als Besucherzentrum fungieren und eine Vielzahl von Funktionen und Bereichen beherbergen soll, ist als Dreh- und Angelpunkt des Raumprogramms einzuplanen. Neben dem Fahrkartenverkauf sind hier Ausstellungs- und Informationsbereiche, ein Wartebereich, Sanitärräume sowie Zugänge zur Gastronomie und zum Shop vorzusehen. Zudem soll sich in Nähe des Kartenverkaufs ein Arbeitsplatz mit freiem Blick auf das Gleisfeld für den Fahrdienstleiter befinden.

Angrenzend an die multifunktionale Halle kann der Wartebereich für BesucherInnen nach außen ausgedehnt werden und so ein Außenfoyer im Vorfeld der Talstation bilden, welches durch eine qualitative Gestaltung die Besucher zum Verweilen einlädt. Ebenfalls angrenzend an das Besucherzentrum sollen ein Shop, welchen die Fahrgäste bei der Ankunft vom Berg und dem Verlassen der Station durchschreiten oder mindestens tangieren müssen, sowie eine Gastronomie entstehen. Das Restaurant muss im 1. Obergeschoss des Bauwerks verortet sein und soll eine teils überdachte Panorama-Terrasse aufweisen, welche Richtung Wolfgangsee eine freie Blickachse anbietet. Die Gastronomie soll mittels einer ansprechenden, qualitätsvollen Architektur attraktiviert werden und ganzjährig Gäste in die Talstation locken.

Im Konzept zur Neugestaltung des Bahnhofsgebäudes sollen zudem Büro- und Personalräume eingeplant werden. Neben verschiedenen Büros für Geschäftsführung, Betriebsleitung und andere Bedienstete der SKGB, einer Kleinküche sowie einem Lagerraum ist hier ein großzügiger Besprechung- und Multifunktionsraum zu gewährleisten. Auch Übernachtungszimmer mit Sanitär und natürlicher Belichtung sind im Entwurf zu berücksichtigen.

Da Schafbergbahn und Wolfgangseeschifffahrt historisch betrachtet seit jeher Hand in Hand gingen und nun in der SKGB vereint sind, ist auch im Neubau der Talstation der Zahnradbahn die Schifffahrt präsent. Hier soll ein Cateringbereich eingeplant werden, welcher der Versorgung der Schifffahrt dient. Dieser muss über An- und Ablieferungsmöglichkeiten sowie Kühlzellen, Lagerflächen und Personalräume verfügen.

Im Allgemeinen kann konstatiert werden, dass ein Konzept gesucht wird, das neben einem optimalen organisatorischen und betrieblichen Ablauf eine hohe Aufenthaltsqualität der Räume für BesucherInnen und Angestellte aufweist. Zudem ist eine große Flexibilität unerlässlich, sollen doch Funktionen wie Ausstellungs-, Informations- und Eventbereiche als abstrakte Flächen verschieden verortet werden können.

### **ENTWURF**

Konzept

Schwarzplan

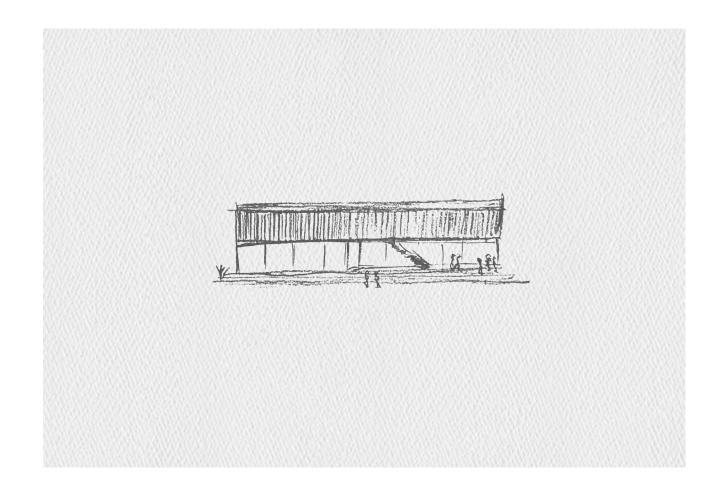
Lageplan

Grundrisse

Schnitte

Ansichten

Struktur



#### **KONZEPT**

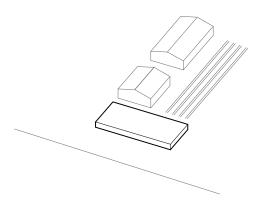
#### Baukörper und Umgebung

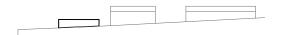
Das Konzept zum städtebaulichen Entwurf und zum Umgang mit den entstehenden und vorhandenen Baukörpern sieht im Allgemeinen eine Einbettung oder Eingliederung des Neubaus in die bestehende bauliche und topographische Struktur vor. Formal orientiert sich der Baukörper an der Robustheit, Schroffheit und Masse des Schafbergs und der umgebenden Bergketten. Eine klare, kantige Formensprache ist die logische Folge. Der Baukörper soll in dieser einmaligen Szenerie zwischen dem Wolfgangseeufer und dem Schafberg als funktionale, einladende Schnittstelle fungieren. Eine reduzierte, schlichte Architektur ist Ziel der Formfindung.

Die vorhandene Fläche wird im Rahmen städtebaulicher Fluchten, des Geländes sowie der Grundstücksgrenzen mit einem Baukörper besetzt. Hierbei wird, neben der optimalen Nutzung der vorhandenen Fläche, besonderes Augenmerk auf die Trennung des Neubaus vom Bestand gelegt, um durch diese architektonische Geste beiden Baukörpern eine eigenständige, solitäre Wirkung zukommen zu lassen. Die bestehende Remise wird vom gegenwärtigen Anbau befreit. Richtung See entsteht so eine stringente, starke Waterfront, die das Gesicht der Station definiert. Besonders in diese Richtung ist die Wirkung des Gebäudes entscheidend.

58

#### #1 Einbettung





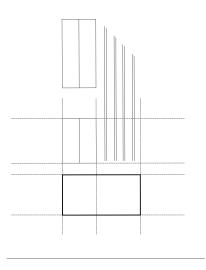


Abb. 39: Erster Schritt der Formfindung

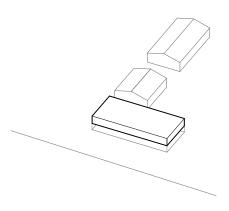
Der Baukörper wird um ein Geschoss angehoben. Auf diese Weise wird neben einer stärkeren städtebaulichen Kubatur eine mühelose Orientierung ermöglicht. Blickbeziehungen zwischen dem Uferbereich des Sees zu den Bahnsteigen und dem Innenbereich der Station laden die BesucherInnen in das Gebäude ein und sorgen dort für ein rasches Zurechtfinden und eine subtile Lenkung.

In Bezug auf die Gebäudehöhe orientiert sich der Baukörper an der Traufhöhe der bestehenden Remisen der Talstation und versteckt diese somit nicht von der Seeseite. Ziel des Neubaus ist es auch, dem Bestand mehr Wirkung zukommen zu lassen und diesen nicht zu übertrumpfen.

Das Anheben des Baukörpers kann zudem als Referenz zur bestehenden Bergstation der Schafbergbahn verstanden werden. Er soll mit dieser eine Einheit bilden. Die Bergstation ist im Erdgeschoss nicht umbaut und wird von der Bahn durchfahren. Der Baukörper "schwebt" auf Stützen. Der Neubau der Schafbergbahn soll zwar nicht von den Zügen durchfahren werden, jedoch den Gästen eine umfängliche Bewegungsfreiheit bieten und den schwebenden Charakter aufnehmen. Das Erdgeschoss soll, bis auf einen Funktionskern, für Besucher komplett durschreit- und erlebbar sein.

60

# #2 Abheben





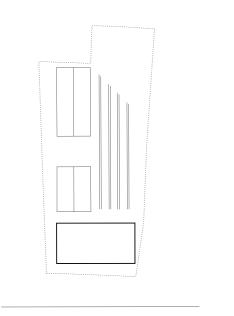


Abb. 40: Zweiter Schritt der Formfindung

Lesbarkeit und Orientierung sind zentrale Aspekte der Konzeptfindung. Die Kubatur wird formal angepasst, um optimale funktionale Abläufe innerhalb des Gebäudes sowie ansprechende Wegführungen und Sichtachsen zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, ist die Fassade des Erdgeschosses großzügig verglast sowie im Haupteingangsbereich zurückversetzt. So findet hier eine gut sichtbare und formgebende Außentreppe Platz und es entsteht zudem ein übderdachtes Außenfoyer. Das Erdgeschoss soll sich nach außen öffnen und mit Hilfe von spannenden Blickbeziehungen durch das Gebäude Neugier entfachen.

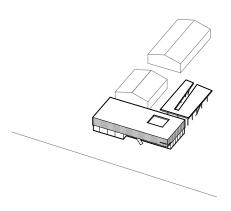
Neben dem funktionalen Aspekt hat die Wahl des Materials der Fassaden auch formale Wirkung. Durch die offene Verglasung im Erdgeschoss scheint das Obergeschoss, ähnlich der Bergstation, fast über dem See zu schweben. Trotz seiner Dimension erfährt das Gebäude Leichtigkeit. Auch das Obergeschoss ist zwar umlaufend verglast, es sind der Glasfassade aber zudem vertikale Holzlamellen vorgesetzt.

Um eine möglichst hohe natürliche Belichtung zu generieren, ist das Flachdach mit einem großformatigen Oberlicht ausgestattet, das sowohl die Bahnhofshalle wie auch das Restaurant im Obergschoss belichtet.

Die Bahnsteige werden mit einer filigranen Stahlkonstruktion auf runden Hohlprofilstützen überdacht.

62

# #3 Lesbarkeit





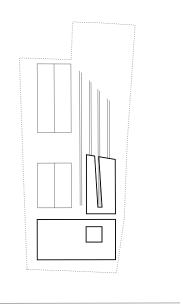
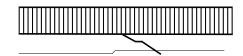


Abb. 41: Dritter Schritt der Formfindung



"Einfachheit ist die höchste Form der Raffinesse."

Leonardo da Vinci

Dieser Devise folgt die formale Ausgestaltung der Talstation der Schafbergbahn. Ausgehend von der Schroffheit, Wucht und Masse der umgebenden Berge und Natur findet die Station zu einer kompromisslosen, selbstbewussten und dennoch reduzierten, sensiblen Architektur. Funktional eine Schnittstelle zwischen See, Ort und Berg, formal zwischen Robustheit und einem filigranen, leichtfüßigen Wesen.



# **Bibliotheky**

# Raum und Funktion

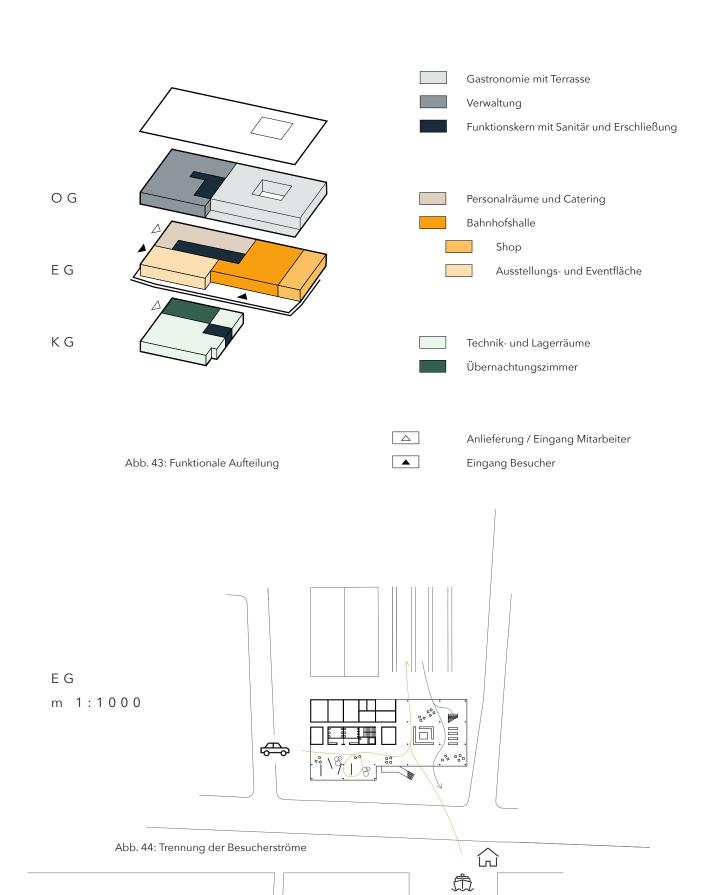
Das Raumprogramm des Entwurfs zielt auf einen reibungslosen, selbstlenkenden touristischen Ablauf für BesucherInnen und MitarbeiterInnen der Schafbergbahn ab. Es kann mit einem jährlichen Gästeaufkommen von 350.000 Personen gerechnet werden, welche sich mittels eines durchdachten, funktionalen Raumkonzepts spielend in und um die Station zurechtfinden sollen. Durch Blickbeziehungen zwischen den einzelnen Bereichen sowie zu Berg und See ergeben sich innerhalb der Station Synergien der einzelnen Bereiche und es entsteht Das Gebäude ist im westlichen Teil unterkellert. eine mühelose Orientierung. Essentiell ist zudem die Trennung von ankommenden und abfahrenden Gästen.

Zentraler Ausgangspunkt ist eine großzügige Bahnhofshalle, von welcher alle Bereiche der Talstation erreicht werden können und welche sich nach außen zu einem überdachten Außenfoyer ausdehnt. Zur Bahnhofshalle gehören neben dem Kassenbereich auch ein Shop und eine Ausstellungs- und Eventfläche. In der Spitzenlast warten bis zu 200 Personen auf die Bergfahrt, für welche, ausgehend von der Halle, verschiedene Bereiche vorgesehen sind. Im nördlichen Teil des Erdgeschosses befinden sich Peronsonalräume sowie Lagerflächen für das Catering der Wolfgangseeschifffahrt.

66

Das Obergeschoss übernimmt im Wesentlichen zwei funktionale Aufgaben: Zum einen ist hier ein ganzjährig geöffnetes Restaurant mit Terrasse und Blick auf Berg, Bahn und See verortet, zum anderen ist dort der Verwaltungstrakt für die Mitarbeiter-Innen der Schafbergbahn. Eine moderne Bürolandschaft mit Meetingraum, Kleinküche, Lounge und offene, verglaste Bürozellen sorgen für eine ideale Arbeitsumgebung.

Dort finden neben Technik- und Lagerräumen auch Übernachtungszimmer mit Sanitäreinheit und Oberlicht für MitarbeiterInnen Platz.





# #1 Ankommen

Bei Betreten der Station kann sich die BesucherIn durch die offene Struktur der Halle und daraus resultierenden Blickachsen orientieren und die Abläufe innerhalb des Gebäudes sofort begreifen. Auf den ersten Blick erkennt man alle wesentlichen Funktionen innerhalb und außerhalb des Gebäudes.

Unmittelbar sticht die Kassa für Bahn und Shop im Zentrum der Halle ins Auge. Lässt die BesucherIn den Blick nach links schweifen, ist die Ausstellungsund Eventfläche sichtbar und weckt Neugier. Dort befinden sich auch die Sanitärräume und der Lift. Auf der rechten Seite sind Shop und Erschließung des Gastrobereichs im Obergeschoss erkennbar. Das Restaurant ist aus dem Untergeschoss dank der Deckenaussparung gut sichtbar und lädt die Gäste ein. Mit Hilfe des Oberlichts erfährt die Halle eine natürliche Belichtung. Aufgrund der Verglasung der Fassade ist für ankommende BesucherInnen

zudem sofort der Bahnsteig für die Bergfahrt zu sehen sowie ein dort befindliches Ausstellungsstück, eine historische Dampflok aus der Anfangszeit der Schafbergbahn. Diese kann vor oder nach der Bahnfahrt besichtigt werden und ist, zusammen mit den jeweils stehenden Lokomotiven, als kleines Freiluftmuseum zu betrachten. Auch ist dank der verglasten Fassade bereits beim Betreten der Station ein Blick auf das letztliche Ziel, den Schafberg, zu erhaschen. Aufrgund der Vielzahl an veschiedenen Funktionsbereichen werden ankommende oder wartende Besuchergruppen entzerrt. Zentraler Punkt des Raumprogramms ist die mühelose Orientierung und ein sichtbarer Ablauf sowie die Schaffung attraktiver Sichtachsen in die umgebende Natur. Dies soll mittels einer offenen, durchlässigen Struktur sowie der Verbindung von Erd- und Obergeschoss erreicht werden.

Abb. 45: Blick in die Bahnhofshalle als zentraler Ankerpunkt des Raumprogramms

# #2 Bereiche

Wärhend die Architektur der Talstation für die MitarbeiterInnen der Schafbergbahn eine optimale, attraktive Arbeitsumgebung bieten soll, ist für die BesucherInnen ein spannender, kurzweiliger Aufenthalt in der Station das Ziel. Auf die Bahnfahrt wartenden Gästen stehen eine Reihe an Verweilmöglichkeiten zur Verfügung. Neben der Ausstellung über die Geschichte der Schafbergbahn, dem Shop, dem Restaurant, der Bahnhofshalle mit Sitzmöglichkeiten und Blick auf See, Berg und Bahn, stehen auch im Außenbereich Aufenthaltsflächen zur Verfügung. Im folgenden werden einige spezifische Bereiche des Gebäudes für BesucherInnen und MitarbeiterInnen erläutert.

# Ausstellungs- und Eventbereich

Als visuelle Visitenkarte dient die Ausstellungsund Eventfläche in Seerichtung. Von außen einsehbar trägt der Bereich das Thema Zahnradbahn nach außen und präsentiert es an prominenter Stelle. Eine offene Gestaltung ermöglicht eine hohe Flexibilität. So können dort neben Ausstellungen Events mit attraktivem Blick auf den See stattfinden. Der Bereich soll dazu beitragen, die Station auch außerhalb der Betriebssaison mit Veranstaltungen zu beleben.

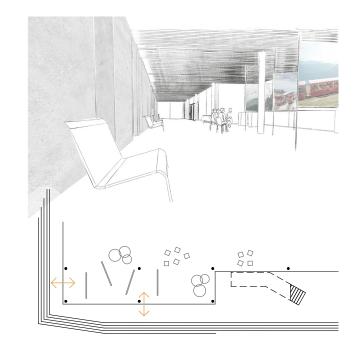
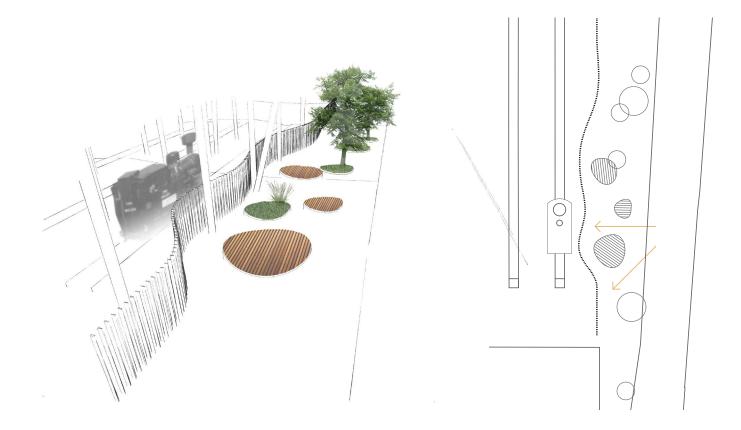


Abb. 46: Räumliche Darstellung des Ausstellungsbereichs
Abb. 47: Wechselwirkung zwischen Innen- und Außenraum

70



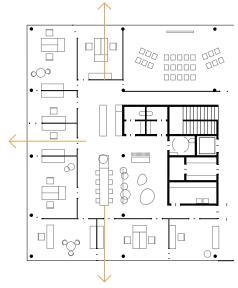
71

# Freilichtmuseum

Zwischen den Bahngleisen und der Schafbergbahnstraße findet sich ein öffentlich zugänglicher, kleiner Park, welcher den Blick auf die Gleisanlage und dort befindliche Zuggarnituren freigibt. Auf einem "Schaugleis" werden hier historische Dampflokomotiven ausgestellt. Eine organisch geschwungene Einfriedung, welche teilweise unter die Bahnsteigüberdachung gezogen wird, lässt auch Vorbeigehende ohne Fahrkarte nah an die Ausstellungsstücke. Ähnlich dem Ausstellungsbereich, fungiert hier die Sichtachse von Straße zur Station als visuelle Visitenkarte.

Abb. 48: Räumliche Darstellung als Collage
Abb. 49: Sichtachsen von der Schafbergbahnstraße





# Verwaltung

Für die MitarbeiterInnen der Bahn ist eine klar organisierte Bürolandschaft vorgesehen. Um einen zentralen Funktionskern mit Küche, Sanitär, Lounge und Lagerräumen fächern sich die Büros in Zellenform auf. Die Verglasung der Büros lässt dem Bereich eine Großzügigkeit zukommen und gibt für die MitarbeiterInnen den Blick auf alle Außenbereiche der Station frei. Ein Meetingraum mit Sicht auf Gleisanlage und Remise ist zudem im Konzept verankert.

Abb. 50: Blick in die Bürostruktur

Abb. 51: Sichtachsen

# Kassen- und Informationsbereich

Als zentraler Dreh- und Angelpunkt ist in der Halle der offene Kassenbereich positioniert. Ankommenden BesucherInnen stehen vier Fahrtkartenkassen zur Verfügung. Nach der Talfahrt kann das im Shop erworbene Souvenir ebenfalls am Schalter bezahlt werden. In seiner Mitte wächst ein Kastanienwein (Tetrastigma Voinierianum) an Stahlseilen Richtung Oberlicht und sorgt so, bereits von außen sichtbar, für Orientierung.

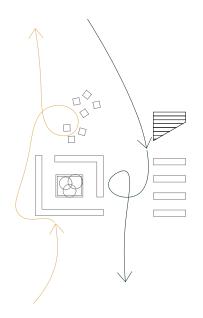




Abb. 52: Ablauf um Kassenbereich

Abb. 53: Bepflanzung in der Mitte des Schalters

# Gastronomie

Das Restaurant im Obergeschoss wird ganzjährig bespielt und kann neben einer innenliegenden Treppe aus der Bahnhofshalle zudem über eine Außentreppe erreicht werden. Mittels Faltelementen lässt sich die Fassade zum See vollumfänglich öffnen, was im Zusammenspiel mit dem großzügigen Oberlicht eine lichtdurchflutete Atmosphäre entstehen lässt. Dem Restaurant vorgelagert ist eine attraktive Seeterrasse. Neben dem Blick auf den Wolfgangsee ermöglicht die Positionierung des Gastronomiebereichs Sichtachsen zu den Gleisanlagen, in die Bahnhofshalle und nicht zuletzt auf den Schafberg.

74



Abb. 54: Der Gastronomiebereich im Obergeschoss mit Sicht auf den Wolfgangsee und umliegende Bergketten



# #3 Gehen

Kommen die BesucherInnen zurück vom Berg, werden sie durch die Bahnhofshalle geleitet. Die Treppe zum Restaurant im Oberbereich ist bewusst einladend situiert. Ebenso durchschreiten die von der Talfahrt kommenden Gäste den Shopbereich. Die offene Struktur der Station erlaubt auch nach der Zugfahrt ein Verweilen im Gebäude.

Abb. 55: Blick zurück auf Talstation und See beim Verlassen des Areals über die Schafbergbahnstraße

Schwarzplan

Abb. 56



**m** 1:2000

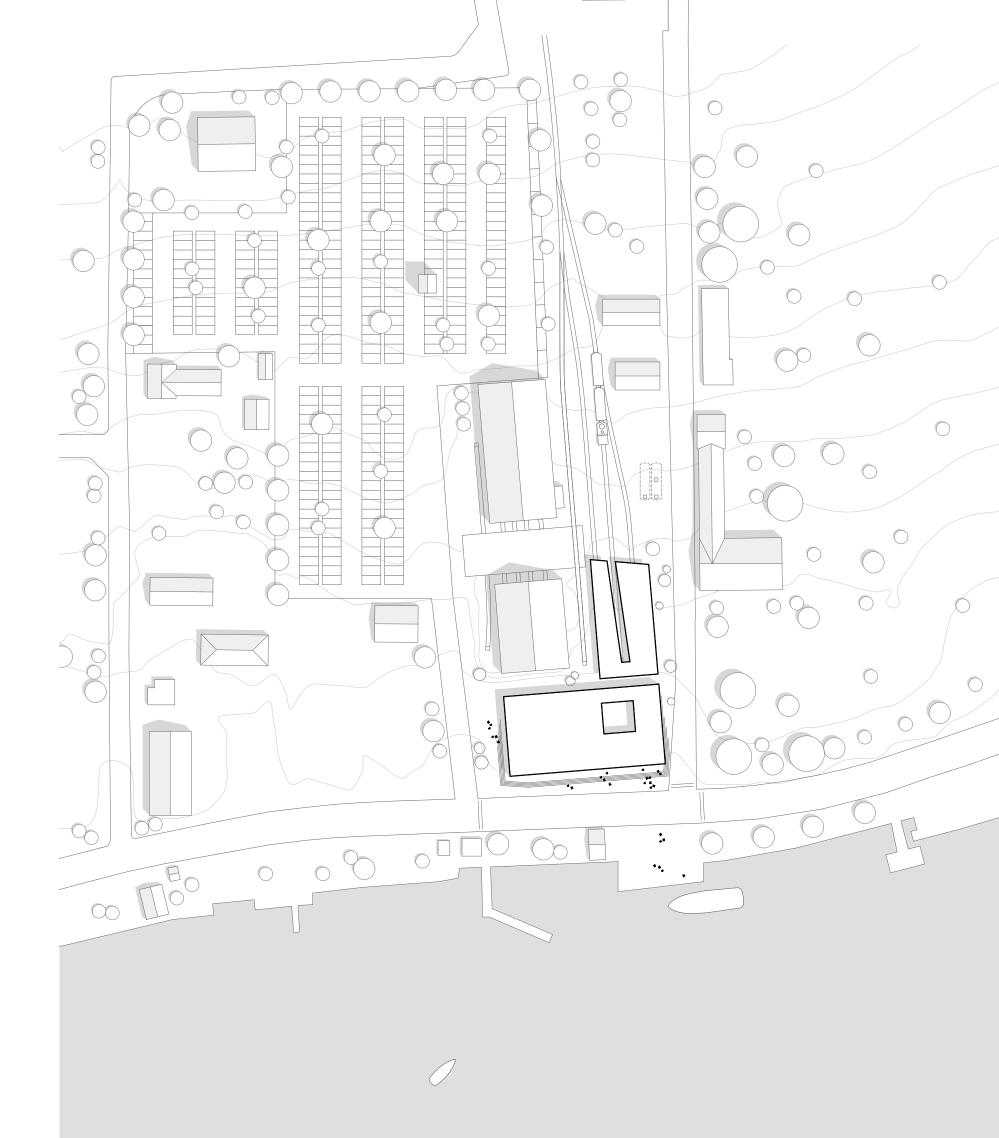


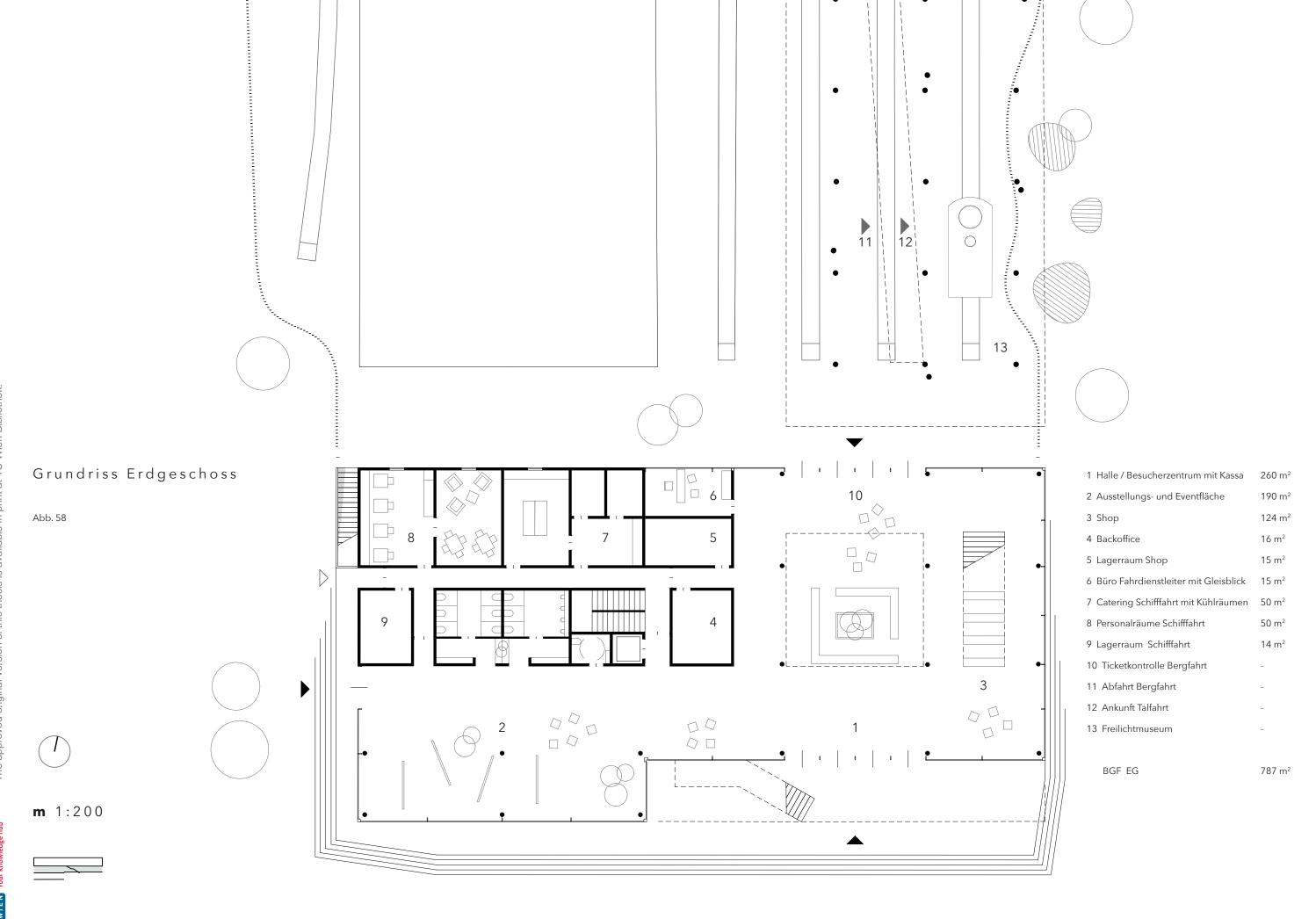


Lageplan

Abb. 57

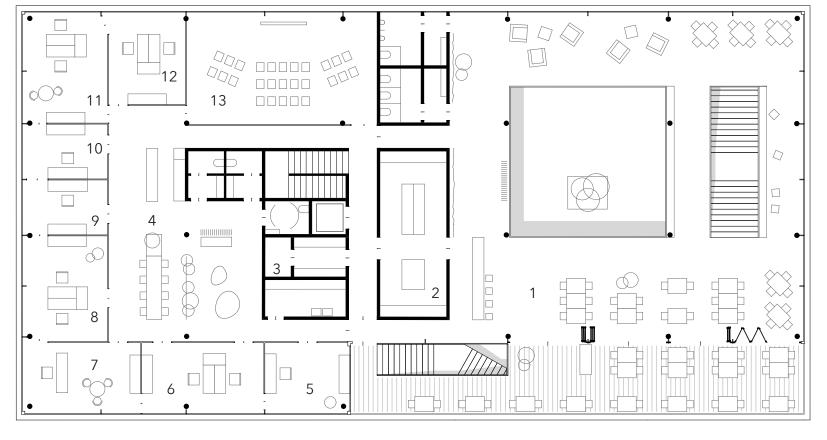






# Grundriss Obergeschoss

Abb. 59



1 Restaurant mit Seeterrasse	351 m
2 Küche Gastronomie	35 m²
3 Lagerraum Gastronomie	10 m <sup>2</sup>
4 Kleinküche und Lounge für Büros	70 m <sup>2</sup>
5 Büro Abrechnung	24 m <sup>2</sup>
6 Büro Verwaltung	15 m <sup>2</sup>
7 Büro Geschäftsführung Technik	23 m <sup>2</sup>
8 Büro Geschäftsführung Tourismus	25 m²
9 Büro Betriebsrat	13 m <sup>2</sup>
10 Büro Leitung Betrieb	13 m²
11 Büro Reservierung	26 m²
12 Büro Catering	20 m <sup>2</sup>
13 Multifunktions- und Besprechungsraum	60 m²
PGE OG	722 ~

85



**m** 1:200



# Grundriss Kellergeschoss

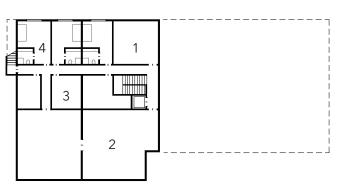
Abb. 60



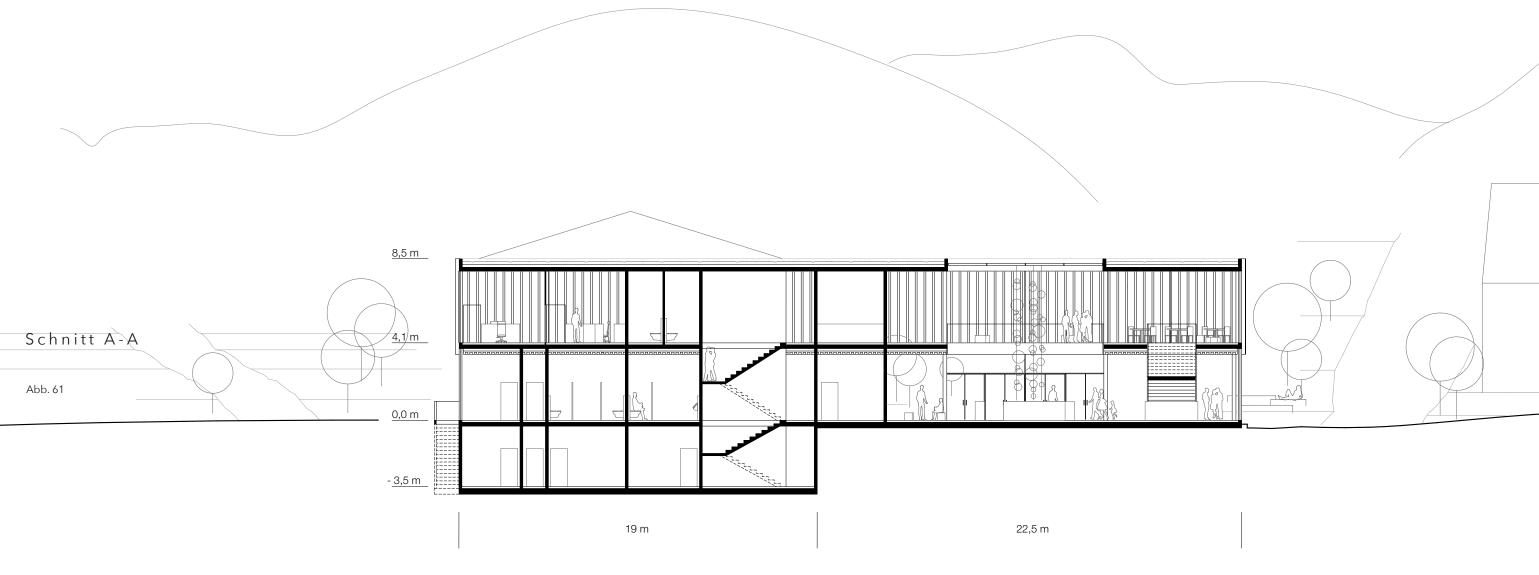
**m** 1:500



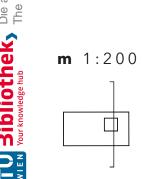
86

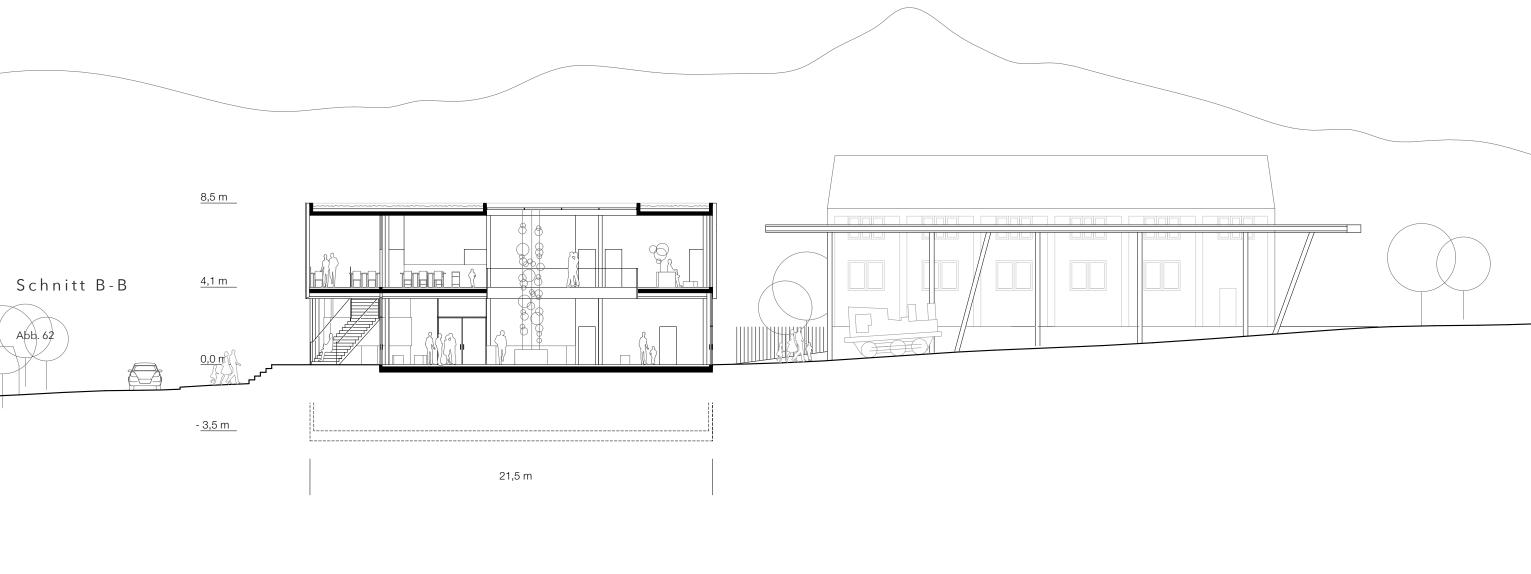


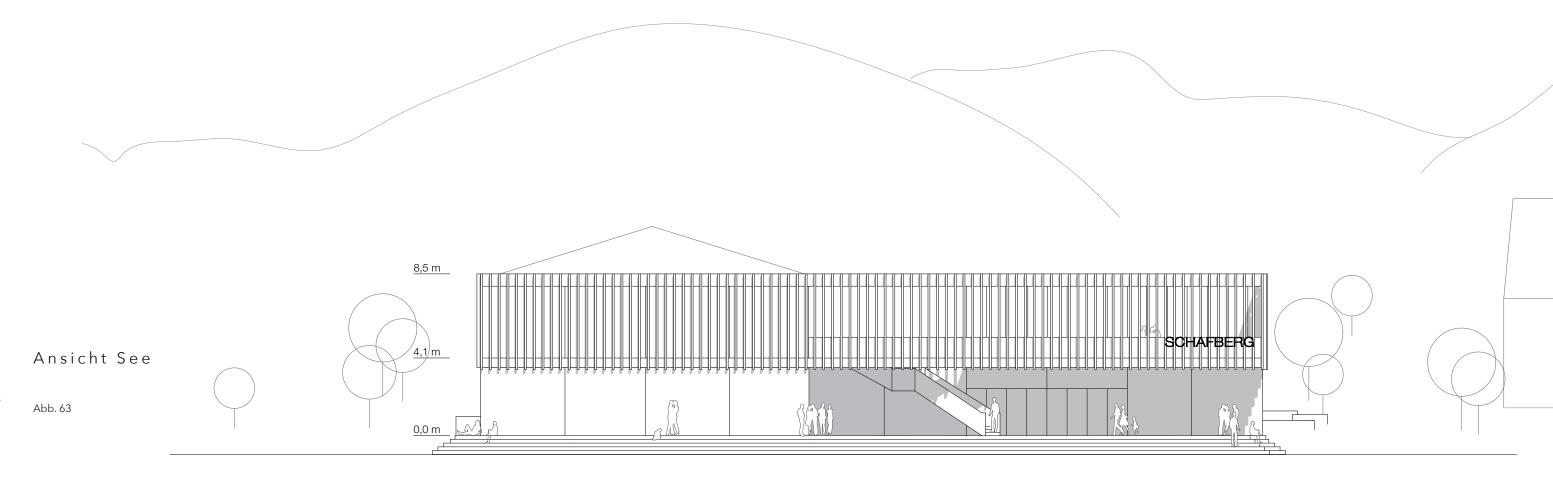
1 Lagerung Eventtechnik  $34 \text{ m}^2$ 2 Lagerräume 166 m<sup>2</sup> 3 Technikräume  $55 \text{ m}^2$ 4 Übernachtungszimmer mit Oberlicht 72 m² BGF KG 397 m<sup>2</sup>











41,5 m

93

**m** 1:200





29 m

95

**m** 1:200

21,5 m

# 3ibliothek, Darken Your knowledge hub

# STRUKTUR

## Materialität

Die Außenwahrnehmung des Gebäudes wird wesentlich von drei Materialien bestimmt: Im Erdgeschoss verleiht eine großflächige Verglasung dem Gebäude formale Leichtigkeit und attraktive Sichtachsen. Durch die Glasfassade ist zudem bereits von Außen der helle Sichtbeton der tragenden Wände und Stützen im Gebäudeinneren zu erkennen. Neben Glas und Sichtbeton dominieren die Holzlamellen der Fassade im Obergeschoss die Wahrnehmung. Sie lassen das Obergeschoss auf dem durchlässigen Untergeschoss schweben. Die Materialwahl kann als Referenz zur lokalen alpinen Bautradition verstanden werden, in welcher Holz eine zentrale Rolle spielt. Die vertikalen Holzlamellen an der Fassade werden an der Decke zwischen Erd- und Obergeschoss horizontal nach innen weitergeführt, was das Obergeschoss sichtbar vom Erdgeschoss abgrenzt. Die stringente Anordnung der Holzlamellen an der Fassade sorgt für Sichtschutz und Verschattung im Obergeschoss, lässt aber durch einen moderaten Abstand der einzelnen Lamellen einen freien Blick zu.

# Tragwerk

96

Trotz der äußeren Erscheinung sieht der Entwurf keinen Holzbau vor. Aus wirtschaftlichen und formalen Gründen wird die tragende Konstruktion in Stahlbeton ausgeführt. Ein regelmäßiges Raster aus Stützen und Wänden trägt das Gebäude und steift es aus. Die Holzlamellen werden dem Baukörper vorgesetzt und lösen so die wuchtige Erscheinung auf filigrane Weise auf. Im Gebäudeinneren sind Sichtbetonoberflächen Teil des Materialkonzepts.

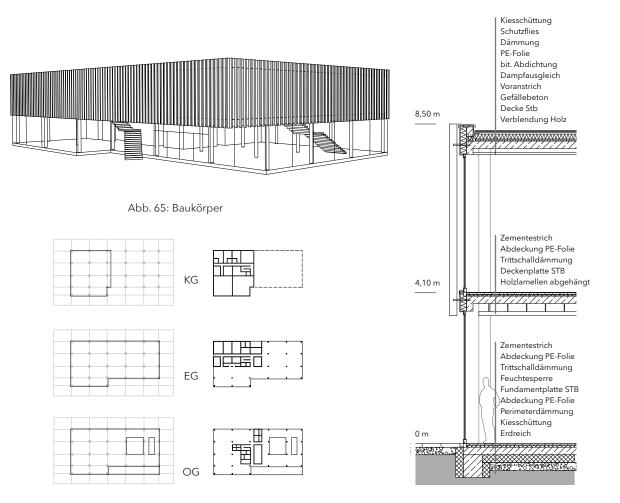


Abb. 66: Konstruktionsraster Abb. 67: Fassadenschnitt m 1:100

97

Die Bahnsteige werden mit Hilfe einer Stahlkonstruktion überdacht. Auf einem regelmäßigen Raster aus runden Hohlprofilstützen ruht ein Trägerrost aus HEA 400 Profilen mit eingeschweißten Stegblechen. Die Stützen werden mit dem Trägerrost biegesteif verbunden und die Konstruktion damit ausgesteift. Statisch ergibt sich ein Mehrfeldrahmen. Aufgrund der Verwendung von handelsüblichen Profilen ergibt sich eine wirtschaftliche Konstruktion.

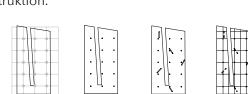


Abb. 69: Stützenraster und Trägerrost

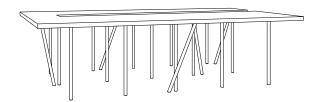


Abb. 68: Bahnsteigüberdachung



Abb. 70: Aufbau Bahnsteigüberdachung

# Innenarchitektur



98

Abb. 71: In der Bahnhofshalle wird das Materialkonzept sichtbar

Die Gestaltung der Innenbereiche folgt einem deutlich sichtbaren Konzept, das einerseits die Verbindung der Themen Architektur, Technik und Natur vorsieht, andererseits eine Trennung zwischen Erdund Obergeschoss vollzieht.

Das Erdgeschoss soll nüchtern und klar erscheinen. Hier steht der eisenbahntechnische, funktionale Ablauf im Vorderungrund. Die gewählten Materialien werden in neutralen, hellen Farben gehalten. Der Boden wird als geschliffener Zementfließestrich ausgeführt. Die auffällige Treppe ins Restaurant ist eine in Weiß gehaltene Falttreppe aus Stahl mit Glasgeländer. Es finden sich keine Holzelemente oder farbige Möblierung. Die Beleuchtung erfolgt über in die Decke integrierte, linienförmige Leuchten, welche die Richtung vom Eingang zu den Bahnsteigen andeuten. Leitsystem und Möblierung folgen minimalistischen Prinzipien.

Im Obergeschoss soll im Gegenzug eine warme und von Natur und Natürlichkeit geprägte Gestaltung Platz finden und BesucherInnen zum Verweilen einladen. Es findet sich zwar die selbe miminalistische, reduzierte Designsprache wieder, jedoch in einer weicheren Materialität. Mit Hilfe von begrünten Wänden ergeben sich in Kombination mit Holzoberflächen spannende Farbeindrücke. Die Beleuchtung ist bewusst verspielter als im Erdge-

Als Verbindung zwischen Erd- und Obergeschoss fungiert eine Bepflanzung, welche an Stahlseilen Richtung Oberlicht wächst. Es handelt sich dabei um einen Kastanienwein. Als zentrales und bereits von außen sichtbares Elemtent sorgt der Wein zusätzlich für Orientierung.

# Zeichenhaftigkeit

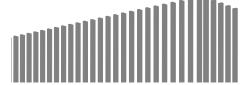
Wiedererkennungswert und Zeichenhaftigkeit sind wichtige Aspekte im Entwurfsprozess zur neuen Talstation der Schafbergbahn. Das Gebäude dient sowohl für die Zahnradbahn als auch für die Schifffahrt auf dem Wolfgangsee als Gesicht nach außen und repräsentiert die Salzkammergutbahn GmbH.

Als Verbindung zwischen See und Berg zielt das formale Konzept des Entwurfs darauf ab, dem Gebäude eine eigenständige Identität zu verleihen. Der "schwebende" Charakter des Baukörpers zeigt genau diese Aufgabe, ermöglicht die räumliche und visuelle Durchlässigkeit des Erdgeschosses doch genau diese direkte Verknüpfung zwischen Seeufer und Bahn und damit zum Berg. Auch die Fassade thematisiert diesen Punkt. Die paralellen, stringenten Lamellen, die an der Unterseite der Decke durch das Gebäude geführt werden, leiten auf direktem Weg durch die Station zu den Bahnsteigen.

100

Äußerst subtil finden sich in der Erscheinung der Talstation zudem Anspielungen auf den Steilabfall des Schafbergs, der als unverwechselbares Alleinstellungsmerkmal des Berges gilt. Diese sind jedoch bewusst sehr zurückhaltend formuliert, um dem Gebäude eben eine eigenständige Identität zu geben und nicht eine Imitation des Schafbergs zu schaffen. So kann neben der sehr auffällig platzierten Außentreppe, die die geradlinige Fassade im Erdgeschoss durch ihre Schräge durchbricht, vor allem die Zugangssituation als Anspielung auf den Berg entdeckt werden. Aus Sicht der Anlegestelle der Schifffahrt, der Haupterschließungsachse zur Station, zeigt der Baukörper seine Kanten besonders prägnant. Der über Eck geführte Schriftzug an der Fassade verstärkt die Wahrnehmung.





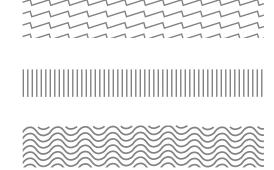


Abb. 72: Die Architektur der Station entwickelt zwischen See und Berg eine eigene
Zeichenhaftigkeit



Abb. 73: Der Eingangsbereich der Talstation

Nachtrendering

Abb. 74





Abb. 75: Vergangenheit der Talstation



Abb. 76: Moderner Baukörper der Talstation als Zukunftsszenario

# Sibliothek, District Your Knowledge hub

# VERZEICHNISSE

# Literatur

Fader, Klaus: Zahnradbahnen der Alpen. 19 Bergbahnen in Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz, Franck- Kosmos/ Ott-Verlag, Stuttgart 1996

Fleißig, Thomas: Zahnradbahnen in Österreich. Eisenbahn-Bildarchiv - Band 10, Eisenbahnkurier-Verlag, Freiburg 2004

Hager, Christian: Die Eisenbahnen im Salzkammergut, Verlag Ennsthaler, Steyr 1992

Hauleitner, Franz: Salzkammergut West. Zwischen Salzburg und Bad Ischl. 52 Touren, Bergverlag Rother, Oberhaching 2008

Hruza, Kristina: Die Dynamik der Entwicklung des österreichischen Tourismus von 1972 bis 2008 am Beispiel einer Vergleichsanalyse ausgewählter Winter- und Sommertourimusorte, Universtät Wien, Dipl.-Arb., Wien 2010

Huemer, Christian / Louis, Eleonora / Rath, Jürgen: Moderne Architektur im Salzkammergut. Region Traunsee - Attersee 1830-2007. Ein Architekturführer, Verlag Bibliothek der Provinz, Weitra 2008

Jeanmarie, Claude: Zahnradbahnen in Österreich, Verlag Eisenbahn, Basel 1969

Lepka, Hubert / Mackinger, Gunter: Geschichte und Geschichten von Wolfgangseeschifffahrt und Schafbergbahn 1873-2013, Salzkammergutbahn GmbH, Salzburg 2013

Mackinger, Gunter: Schafbergbahn und Wolfgangseeschiffe, Verlag Kenning, Nordhorn 2011

Ortner, Eduard: Alpenluftkurort, Gebirgsseebad und Wintersportplatz. St. Wolfgang am Wolgangsee. Salzkammergut, Genossenschaft der Hoteliers und Gastwirte in St. Wolfgang, Linz 1923 Pfeil, Herbert: Die Schafbergbahn, Östereichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Garsten 1978

Prokop, Werner: Schafbergbahn & Wolfgangseeschifffahrt, Railway-Media- Group, Wien 2016

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation: Wettbewerbsunterlage. Teil A/B/C/D/E, Salzburg 2019

Salzkammergutbahn GmbH: Mit Bahn und Schiff am Wolfgangsee. Saison 2020, St. Wolfgang, 2020

Zentralverband der Architekten - Landesverband Oberösterreich: Sommerfrische. Beispiele neuer Architektur im Salzkammergut, Verlag Anton Pustet, Salzburg 2008

Ziller, Leopold: Vom Fischerdorf zum Fremdenverkehrsort. Geschichte St. Gilgens und des Aberseelandes, St. Gilgen 1988

Web

https://www.salzburg.info/de/sehenswertes/ausflugsziele/schafbergbahn-wolfgangseeschifffahrt [Zugriff am 07.10.19]

https://www.schafbergbahn.at/content/website\_schafbergbahn/de\_at/ueber-die-bahn/Geschichte.html [Zugriff am 05.12.19]

https://www.sn.at/wiki/Schafbergbahn [Zugriff am 07.10.19]

https://stwolfgang.at/de/ueber-st-wolfgang/geschichte-von-stwolfgang.html [Zugriff am 24.09.19]

XII

https://wolfgangsee.salzkammergut.at/oesterreich-poi/detail/400929/schafbergbahn.html [Zugriff am 03.02.20]

Abbildungen

Abb. 01, 02, 10, 11, 12, 13, 17, 19, 20, 24, 32, 33

Johannes Jank

Abb. 03

https://www.birkenstrand.at/images/header/header04.jpg [Zugriff am 04.12.19]

Abb. 04, 08

Sebastian Scheichl

Abb. 05

Dominik Mannen

Abb. 06, 07, 14, 15, 16, 23, 34, 37-74, 76

Florian Kastner, Autor

Abb. 09

https://img.oldthing.net/10892/34825082/0/n/SCHIFFE-BINNEN-SCHIFFE-Wolfgangsee-Kaiser-Franz-Josef-I-1949.jpg
[Zugriff am 03.02.20]

Abb. 18

https://media04.meinbezirk.at/article/2017/01/26/0/9829340\_XXL.jpg?1512990374

[Zugriff am 23.02.20]

Abb. 21, 75

https://www.sn.at/wiki/images/thumb/9/9f/Alte\_Ansicht\_des\_Schafbergbahnhofs.jpg/300px-Alte\_Ansicht\_des\_Schafbergbahnhofs.jpg [Zugriff am 04.01.20]

Abb. 22, 29, 30

Mackinger, Gunter: Schafbergbahn und Wolfgangseeschiffe, Verlag Kenning, Nordhorn 2011

XIII

Abb. 25

https://www.pension-huber.at/wp-content/uploads/2019/04/schafbergbahnen-abfahrt-01.jpg [Zugriff am 23.02.20]

Abb. 26

https://lh3.googleusercontent.com/proxy/U-LB5iNhIvVMOVa-BOt-QeXsrAYWwl7LnMe9wKpy-WJJR9fuo4cytHg-5ctPPLMdSZcFJhFEI-Q8dWBZFhD0ISYTeON9da3g

[Zugriff am 23.02.20]

Abb. 27

https://coeser.de/blog/wp-content/uploads/2016/09/schafberg-schafbergspitze-gal17-christian-oeser.jpg
[Zugriff am 23.02.20]

Abb. 28

https://www.schafbergbahn.at/content/website\_schafbergbahn/de\_at/Impressionen/bilder/\_jcr\_content/par/layout1columnwithsid/onepar/gallerycontainer/galleryContainer/galleryitem\_7.fitln.galleryitem.png

[Zugriff am 23.02.20]

Abb. 31

http://www.sammlung-grafenberg.at/rot/bilder/5099%20neben%20 999%20kohle%20laden.jpg [Zugriff am 06.01.20]

Abb. 35, 36

Forsthuber & Martinek Architekten ZT GmbH

Abb. 37, 53 Sascha Heigl

