



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN  
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

**Ein neuer Markt am Linzer Südbahnhof**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs  
unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof.Dr.phil  
Gerhard A. Stadler

E251-02

Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege  
Abteilung Denkmalpflege und Bauen im Bestand

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

Khoshal Sultani BSc  
01325995  
Stedelgasse 22/6, 1100 Wien

Wien, am



An dieser Stelle möchte ich mich bei Herrn  
Ao. Univ. Prof. Dr. phil Gerhard A. Stadler, Dipl.-Ing. Dr. techn. Johannes Sima und  
Frau Univ. Ass. Dipl.-Ing. Annalisa Mauri  
für die Betreuung und die hilfreichen  
Anmerkungen bedanken.

Des Weiteren danke ich meinen Eltern und meiner Frau, ohne Eure Unterstützung in vielerlei  
Hinsicht hätte ich mein Studium nie so weit gebracht.

Ein ganz besonderer Dank geht an die Menschen, die mich durch mein  
Studium und während der Diplomarbeit begleitet und unterstützt haben.  
Die Gespräche, die Diskussionen und die gemeinsame Zeit werde ich nie vergessen.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Neugestaltung des bestehenden Marktgebietes des Linzer Südbahnhofmarktes. Der Entwurf gibt eine Vorstellung davon, wie eine potenzielle Neubebauung und das zukünftige Erscheinungsbild des Marktes gestaltet sein und welche Funktionen darüber hinaus integriert werden können.

Der Linzer Südbahnhofmarkt verbindet in seinem Namen und an seinem Standort zwei bedeutende Aspekte der Linzer Stadtgeschichte, die Geschichte der Linzer Märkte, als Nahversorger und Handelsplätze und die Geschichte der Pferdeeisenbahn, als zu ihrer Zeit verkehrstechnische Pionierleistung. Auf die Geschichte der Pferdeeisenbahn sowie auf den historischen Markthandel in Linz wird im ersten Teil der Arbeit eingegangen.

Der gegenwärtige Zustand des Südbahnhofmarktes wird umfassend dokumentiert. Der Markt wurde zu Beginn der 1950er Jahre errichtet und seither nur unwesentlich verändert. Die Analyse befasst sich mit den Vorteilen, wie dem historische Baumbestand, aber auch mit den Defiziten des Marktes, wie Schäden an Bauten und

Infrastruktur. Sowohl die bauliche Anordnung der Marktstände als auch deren Architektur entsprechen nicht mehr heutigen Anforderungen, sowohl der Kunden als auch der Händler. Der Markt verzeichnet trotz eines attraktiven Warenangebotes einen Rückgang an Kunden.

Der neue Entwurf schlägt nicht nur den vollständigen Abriss und Neubau, sondern darüber hinaus auch eine neue Anordnung der Marktkojen vor. Die neuen Marktstände werden zweigeschossig errichtet. Durch diese Aufstockung entstehen multifunktionale Räume mit vielfältigen Nutzungsoptionen. Diese sollen vor allem ein junges Zielpublikum ansprechen. Ein Zubau zum Markt enthält, neben Wohnungen, auch ein Marktamt, das zentral für alle Linzer Märkte auf den Südbahnhofmarkt übersiedeln soll. Maßnahmen, wie eine Umorganisation des Lieferverkehrs, oder die Schaffung einer großzügigen Überdachung auch für mobile Marktfahrer, erhöhen den Komfort für Standbetreiber und Kunden. Eine Neugestaltung des Freiraums schafft Platz für Veranstaltungen. Sie umfasst auch die Einbindung der beiden denkmalgeschützten

Bauten, das ehemalige Bahnkanzleigebäude und das Verwaltungsgebäude der Pferdeeisenbahn, in das Marktareal, die auf den historischen Hintergrund des Platzes verweisen.

Das Ziel der Arbeit ist ein Entwurf für die moderne und zukunftstaugliche Gestaltung dieses Areals durch einen Entwurf mit baulichem und sozialem Konzept. Die Schaffung neuer Räume und Freiräume mit Nutzungsoptionen, die über Gastronomie und Verkauf hinausgehen, soll mehr als nur neue Käuferschichten für den Markt gewinnen. Der Südbahnhofmarkt soll durch die vorgeschlagene Neugestaltung nicht nur als attraktiver Einkaufsort erhalten, sondern auch zu einem modernen Treffpunkt und urbanen Zentrum für das Viertel, die Stadt und deren Besucher werden.

This master thesis devotes itself to the redesign of the Südbahnhof market space in Linz. The design gives an idea of how new facilities, buildings and the future appearance of the market can be shaped and how social aspects can be integrated.

The Südbahnhof market's name and its location refer to important aspects of local history – the city's historical market trade and the horse-drawn railway, once connecting Linz with Budweis and Gmunden, back in its time a pioneering achievement of traffic engineering. The issues will be explained detailed in the first part of the thesis.

The current state of the Südbahnhof market will be comprehensively documented. The market was built at the beginning of the 1950s and has since then only marginally changed. The analysis deals with its benefits, such as the historical tree population, but also with the deficits of the market, such as the damage to buildings and infrastructure. Both the structural arrangement of the market stalls as well as their architecture no longer meet today's requirements of merchant and customers. Despite an attractive product range, the market continuously records a decline in customers.

The new design not only proposes the demolition and reconstruction, but also a new arrangement of the market booths. In addition, the new market stalls will now have two floors with space for multifunctional rooms offering diverse usage options. First of all, this should address a young target audience.

A future annex to existing buildings shall include not only shops and apartments, but also the central administration department to all markets in Linz. A reorganization of delivery traffic, or a generous roofing for mobile marketers are intended to increase convenience for stall-keepers and customers.

A redesign of the public space creates an opportunity for events. It also includes the integration of the two listed buildings, the former railway office building and the former administration building of the horse-drawn railway, into the market area, in order to remind of the historical background of the place.

The thesis aims at proposing a modern and future-proof redesign of this area through a con-

cept with structural and social aspects. New rooms and open spaces with usage options that go beyond gastronomy and sale are supposed to provoke more than just an attraction of new groups of buyers to the market. The future Südbahnhof market should therefore be more than an attractive shopping location, but also a state of the art meeting point and urban center for the district, the city and its visitors.

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>01</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>9</b>
	1.1	Motivation und Interesse 10
	1.2	Methoden 13
<b>02</b>	<b>VORGESCHICHTE</b>	<b>15</b>
	2.1	Geschichte des Standortes im Überblick 18
	2.2	Eisenbahnen 20
	2.2.1	Pferdeeisenbahn Budweis- Linz- Gmunden 20
	2.2.2	Kaiserin Elisabeth-Westbahn 26
	2.2.3	Eisenbahngebäude des ehemaligen Südbahnhofs 28
	2.3	Märkte 34
	2.3.1	Rolle und Funktionen von Märkten 34
	2.3.2	Kurze Geschichte der Linzer Märkte seit dem Mittelalter 35
	2.3.3	Linzer Märkte heute 47
	2.3.4	Vom Markt zum Supermarkt 48
<b>03</b>	<b>DER SÜDBAHNHOFMARKT HEUTE</b>	<b>51</b>
	3.1	Grundsteinlegung 52
	3.2	Marktareal 53
	3.3	Marktkojen 56
	3.4	Denkmalgeschützte Bestandsgebäude 57
	3.5	Maßnahmen zur Attraktivierung des Standortes 58
<b>04</b>	<b>ANALYSE</b>	<b>61</b>
	4.1	Die gegenwärtige Marktsituation 64
	4.1.1	Interviewauszüge 66
	4.2	Kundenkreis am Südbahnhofmarkt 68
	4.3	Warenangebot 71
	4.4	Bestandsbauten 74
	4.4.1	Marktkojen 74
	4.4.2	Lagerraum 75
	4.4.3	Überdachung 76
	4.4.4	Oberfläche 77
	4.5	VERKEHRSSITUATION 78
	4.5.1	Öffentlicher Verkehr 78
	4.5.2	Parksituation und Individualverkehr 79
	4.5.3	Lieferverkehr 82
	4.6	Infrastruktur 83
	4.7	Aufenthaltsqualität 85
	4.7.1	Sicherheitsaspekte 85
	4.7.2	Aufenthalt 85

	4.7.3	Wege und Freiflächen	86
	4.7.4	Kundenbewegung	86
	4.7.5	Begrünung	87
	4.8	Standortanalyse Grafiken	88
	4.9	Aktuelle Probleme - Zusammenfassung	93
<b>05</b>	<b>ENTWURF</b>		<b>97</b>
	5.1	Bauliche Veränderungen	99
	5.1.1	Umgestaltung des Marktareals und der Marktstände	99
	5.1.2	Marktkojen	100
	5.1.3	Überdachung	104
	5.1.4	Zubau Marktamt	106
	5.2	Aufenthaltsqualität	108
	5.2.1	Lieferverkehr	108
	5.2.2	Abfallentsorgung	109
	5.2.3	Sanitäreanlagen	110
	5.2.4	Kundenbewegung	111
	5.2.5	Gestaltung des Grünraumes und der Freiräume	112
	5.3	Einbindung des historischen Bestandes	114
	5.3.1	Spielplatz	114
	5.3.2	Bahnkanzleigebäude und Verwaltungsgebäude	116
<b>06</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>		<b>121</b>
<b>07</b>	<b>PLÄNE</b>		<b>125</b>
	7.1	Schwarzplan	127
	7.2	Konzept	129
	7.3	Grundrisse	133
	7.4	Schnitte	171
	7.5	Ansichten	177
	7.6	Materialkonzept	183
<b>08</b>	<b>ANHANG</b>		<b>185</b>
	8.1	Datenerhebung	186
	8.1.1	Leitfaden Interviews	186
	8.1.2	Interviewtranskripte	187
	8.1.3	Besucheraufkommen	190
	8.2	Literaturverzeichnis	192
	8.3	Weiterführende Literatur	193
	8.4	Abbildungsverzeichnis	194
	8.5	Internetrecherchen	196
	8.6	Pläne	197
	8.7	Abkürzungen	198

Zum besseren Verständnis und zur leichteren Lesbarkeit gilt in diesem Text  
bei allen personenbezogenen Bezeichnungen die gewählte Form für beide Geschlechter.

# 01 EINLEITUNG

1.1	Motivation und Interesse	10
1.2	Methoden	13

## 1.1 MOTIVATION UND INTERESSE

Diese Arbeit beschäftigt sich zum einen mit der Aufwertung des Südbahnhofmarktes im Stadtgebiet von Linz, zum anderen mit der Einbindung von zwei denkmalgeschützten, derzeit mit dem Markt nicht in Verbindung stehenden Gebäuden: das ehemalige Bahnkanzleigebäude und das Verwaltungsgebäude der Pferdeisenbahn Budweis - Linz - Gmunden, als Verweis auf die historische Bedeutung des Ortes.

Neben dem Hinweis des Hauptbetreuers der vorliegenden Arbeit resultierte die Ideenfindung zu meiner Masterarbeit auch aus meinen privaten Interessen. Ich kenne den Linzer Südbahnhofmarkt bereits seit mehr als 20 Jahren. Bevor meine Ausbildung mich nach Wien brachte, habe ich in Linz gelebt. Auf dem jetzigen Südbahnhofmarkt verbrachte ich viel Zeit und konnte den Markt und auch die Umgebung daher regelmäßig

beobachten. Er ist während meiner Kindheit der Inbegriff eines städtischen Marktplatzes gewesen, jedoch hat er sich im Laufe der Zeit sehr stark verändert und sich von diesem Idealbild weit entfernt. Der Südbahnhofmarkt war ein gefragter Nahversorger und beliebter Treffpunkt für viele Menschen aus Linz und Umgebung. Die Qualität der Waren, aber auch die breite Angebotspalette, galten als einzigartig, was damals zu seiner Beliebtheit über die Stadtgrenze hinaus beitrug. Heute sind viele der Marktstandbetreiber nicht mehr da, haben ihren Stand aufgegeben oder an die nächste Generation weitergereicht, wie aus zahlreichen Gesprächen hervorging. Viele von ihnen haben, aufgrund des heute mangelnden Kundenzuspruchs, das Interesse am Verkauf verloren.

**„Sehr viele Standbesitzer sind unglücklich, weil zum Markt einfach wenig Menschen zum Einkaufen kommen, vor allem junge Menschen. Es müsste von der Regierung beziehungsweise der Stadt Linz etwas unternommen werden. Wir wissen nicht, wieso so wenig Menschen kommen.“**

Julia H., Standbesitzerin

Neben der vor allem durch Supermärkte entstandenen Konkurrenz bestehen auch Defizite am Südbahnhofmarkt selbst. Die Marktstände sind veraltet, an vielen Stellen muss saniert beziehungsweise renoviert werden. Derzeit sind einige der Kojen nicht vermietet, obwohl sie in einer Lage mit guter Besucherfrequenz angesiedelt sind. Die Gründe dafür liegen wohl nicht nur in der veralteten Gebäudestruktur und den baulichen Mängeln. Vor allem trägt die enge Anordnung der Marktstände am Platz, bedingt

durch die Marktgestaltung, die noch aus den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg stammt, zu einer wenig einladenden Atmosphäre bei.

Diese Aspekte waren der Anlass, sich genauer mit dem Areal dieses Marktes zu beschäftigen und auch die besondere Geschichte dieses Standortes im Zusammenhang mit der Pferdeeisenbahn näher zu beleuchten. Ein Schwerpunkt des Interesses lag dabei vor allem auf der Verbindung von städtebaulichen Aspekten mit der genauen Ausgestaltung der Marktstände - bis hin zu Detail- und Materialfragen. Zu ersteren gehören unter anderem ein sechsstöckiger Zubau zum Markt, aber ebenso auch eine Neugestaltung des Spielplatzes, der sich im nördlichen Bereich des Areals befindet, vor allem aber die Integration zusätzlicher neuer Nutzungsmöglichkeiten für den Markt, die bisher an diesem Standort nicht

gegeben waren. In diesem Zusammenhang war auch ein wichtiger Aspekt des Projektes, sich mit der Planung und Neugestaltung des Grünraums auseinandersetzen und auch eine neue Anordnung des Baumbestandes vorzuschlagen. Beispiele historischer und moderner Marktarchitektur lieferten Anregungen, wie ein Markt heutzutage gestaltet und aufgebaut sein kann. Diese Erfahrungen und das Bewusstsein darüber, dass ein Marktplatz den öffentlichen Raum in einem Stadtgebiet nachhaltig aufwerten kann, bestärkten mich in der Entscheidung dieses spezielle Projekt in Angriff nehmen zu wollen.

Dank eines Besuchs im Stadtarchiv und des Magistrats der Stadt Linz, fanden sich die erforderlichen Unterlagen zu den beiden denkmalgeschützten Gebäuden und deren Bedeutung für die Stadt Linz. Im nächsten Schritt wurden die geschichtlichen

Zusammenhänge des Markplatzes anhand der Fachliteratur, verwandter Diplomarbeiten sowie Onlinerecherchen untersucht, um sich mit dem historischen Hintergrund des Platzes auseinanderzusetzen. Für den Besuch der Oberösterreichischen Landesbibliothek und des Oberösterreichischen Landesarchivs in Linz musste jeweils eine Zutrittsgenehmigung erlangt werden, um Akteneinsicht in die Pläne und Bescheide des Marktes zu bekommen. Zum historischen Markthandel der Stadt Linz wurden unter anderem Bücher und Informationsmaterialien aus dem Stadtarchiv und dem Magistrat der Stadt Linz sowie der Nationalbibliothek in Wien als Grundlage herangezogen. Eine relevante Internetseite der Heimatblätter Oberösterreich lieferte der Arbeit weitere Informationen über die historischen Hintergründe. Die Bestandspläne des Bahnkanzleigebäudes und des Verwaltungsgebäudes konnten

aus dem Plänebestand des Magistrates der Stadt Linz unterstützend herangezogen werden. Für die in diesen Gebäuden befindlichen zwei Wohneinheiten stellte die Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft der Stadt Linz (GWG) die gewünschten Pläne zur Verfügung. Der Bestand der Tiefgaragenplätze konnte erfolgreich mithilfe der Informationen aus der Raiffeisenlandesbank Oberösterreich dokumentiert werden. Die Baumstruktur des Standortes wurde von der Internetseite des Bauminformationssystems der Magistratsabteilung für Stadtgrün und Straßenbetreuung übernommen. Informationen über die momentane verkehrstechnische Infrastruktur wurden aus der Datenbank des oberösterreichischen Landesrechnungshofs und dem Digitalen Oberösterreichischen Raum-Informationssystem (DORIS) bezogen. Zur Situation am Südbahnhofmarkt stellte auch das Archiv der Oberösterreichischen Nachrichten Presseartikel auf Anfrage zur Verfügung.

Laut Informationen der Sozialdemokratischen Partei Österreich (SPÖ) plante die Stadt Linz ab dem Jahr 2020 ein Projekt zur Sanierung des Südbahnhofmarktes. Die Sanierung soll in drei Etappen bis im Jahr 2022 fertig gestellt werden, aufgrund der Corona-Situation im Jahr 2020 verzögerte sich jedoch der Baubeginn.<sup>1</sup>

Die Idee für die vollständige Neugestaltung der Marktstände beruht unter anderem auf empirischen Untersuchungen. Um die aktuelle Situation am Südbahnhofmarkt zu analysieren und zu dokumentieren, fanden mehrere Besuche und Begehungen des Areals statt. Besucht wurde der Südbahnhofmarkt an unterschiedlichen Wochentagen und zu unterschiedlichen Jahreszeiten, wie etwa im April, Oktober und Dezember 2020 sowie im Januar und Februar 2021. Es wurden Interviews mit verschiedenen

---

<sup>1</sup> Vgl. Stadler, Anna: Südbahnhofmarkt- Generalsanierung soll 2020 beginnen, in: Tips Zeitung, 06. Juni 2020, <https://www.tips.at/nachrichten/linz/wirtschaft-politik/508911-suedbahnhofmarkt-generalsanierung-soll-2020-beginnen> (abgerufen am 11. Jänner 2020)

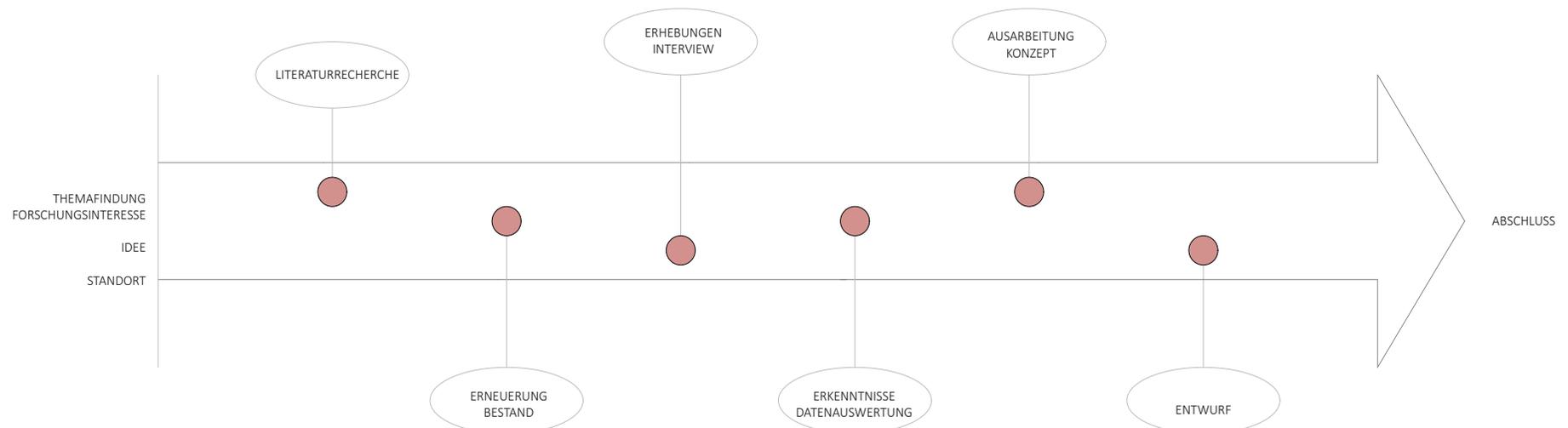
## 1.2 METHODEN

Interessensgruppen auf dem Markt durchgeführt. Zunächst wurden die Marktstandbetreiber zur aktuellen wirtschaftlichen Lage des Marktes befragt. Darüber hinaus wurden Marktbesucher, Anrainer und berufstätige Personen aus der Umgebung über ihre Meinung zu Einkaufsmöglichkeiten und zur Attraktivität des Marktes interviewt. Die Zusammensetzung der unterschiedlichen Besuchergruppen des Marktes wurde im Rahmen einer örtlichen Beobachtung erhoben. Neben einer Analyse des Warenangebotes wurde auch der Flächenbedarf der

einzelnen Branchen dokumentiert. Es wurde auch eine Anfrage an das Linzer Marktamt gerichtet bezüglich aktueller statistischer Marktdaten. Diese blieb jedoch unbeantwortet. Der gesamte Markt wurde mit Hilfe von Fotos dokumentiert, um die aktuelle Situation im Detail darstellen und analysieren zu können. Dazu wurden die Marktstände, die Oberflächen, die Tiefgarage, ebenso wie die nähere Umgebung abgebildet.

Das Ziel der Arbeit ist ein Entwurf für die moderne und zukunftstaugliche Ge-

staltung dieses Areals durch einen Entwurf mit baulichem und sozialem Konzept. Insbesondere ist mein Anliegen, diesen historisch gewachsenen und früher belebten Platz auch für zukünftige Generationen attraktiv zu gestalten, um zu verhindern, dass er sich irgendwann einmal in ein ungenutztes Relikt früherer Epochen verwandelt oder einer anderen Nutzung weichen muss. Der Südbahnhofmarkt soll durch die vorgeschlagene Neugestaltung vielmehr ein neues urbanes Zentrum für die Stadt Linz und deren Besucher werden.





## 02 VORGESCHICHTE

2.1	Geschichte des Standortes im Überblick	18
2.2	Eisenbahnen	20
	2.2.1 Pferdeisenbahn Budweis- Linz- Gmunden	20
	2.2.2 Kaiserin Elisabeth-Westbahn	26
	2.2.3 Eisenbahngebäude des ehemaligen Südbahnhofs	28
2.3	Märkte	34
	2.3.1 Rolle und Funktionen von Märkten	34
	2.3.2 Kurze Geschichte der Linzer Märkte seit dem Mittelalter	35
	2.3.3 Linzer Märkte heute	47
	2.3.4 Vom Markt zum Supermarkt	48



Abb. 1 Lage des zukünftigen Südbahnhofmarktes in Linz. Der Franziszeischer Kataster (1826)

Der Linzer Südbahnhofmarkt ist der größte Detailmarkt der oberösterreichischen Landeshauptstadt.<sup>2</sup> Seinen Namen verdankt er der Verlegung des ehemaligen Grünmarktes vom Hessenplatz auf das Bahnhofsareal der Pferdeisenbahn Budweis - Linz - Gmunden, die zwischen 1825 und 1836 errichtet wurde und bis 1872 in Betrieb war. Mit dem Bau der Kaiserin Elisabeth-Bahn von Wien über Linz bis Salzburg

in den Jahren von 1856 bis 1860 und deren Verlängerung nach Passau im Jahr 1861 schuf man die Verbindung Richtung Westen. In Linz kreuzten sich damit wichtige Handels- und Verkehrsverbindungen: die Nord-Süd-Strecke zwischen Adria und Ostsee und die Ost-West Strecke entlang der Donau.<sup>3</sup> Der Linzer Südbahnhofmarkt verbindet in seinem Namen und an seinem Standort zwei bedeutende Aspekte der

Linzer Stadtgeschichte, die Geschichte der Linzer Märkte als Nahversorger und Handelsplätze und die Geschichte der Pferdeisenbahn als zu ihrer Zeit verkehrstechnische Pionierleistung.



<sup>2</sup> Vgl. Wolfsteiner, 2008, S. 1-10

<sup>3</sup> Vgl. Schefold, 1986, S. 9

## 2.1 GESCHICHTE DES STANDORTES IM ÜBERBLICK

Im Folgenden wird einleitend ein Überblick über die historische Entwicklung des Areals des heutigen Marktes gegeben. (vgl. Kap. 2)

Auf die Geschichte der Pferdeeisenbahn sowie auf die Geschichte der Linzer Märkte wird in den entsprechenden Kapiteln ausführlicher eingegangen. (vgl. Kap. 2.2.1 und 2.3.3)

Der Linzer Südbahnhofmarkt gehört heute zum Stadtteil "Innere Stadt". Er liegt am östlichen Rand desselben, neben dem Stadtteil Lustenau. Der Südbahnhofmarkt wird im Norden von der Krankenhausstraße und der Lustenauer Straße, im Osten von der Khevenhüllerstraße, im Westen durch die Kantstraße und im Süden durch die Schillerstraße begrenzt.<sup>4</sup>

Mit der Errichtung der Pferdeeisenbahn wird die Geschichte des Areals fassbar. Wie

eine historische Karte aus dem Jahr 1826 zeigt, handelte es sich davor um unbebautes, offenbar agrarisch genutztes Land. Das Areal lag außerhalb der damaligen Stadtgrenzen. Abb.1

Die Errichtung der Strecke Linz - Budweis begann 1825, die Eröffnung erfolgte am 21. Juli 1832. Ab 1834 verlängerte man die Strecke nach Süden durch den Bau des Abschnittes Linz - Gmunden, die Eröffnung erfolgte am 1. Mai 1836. In diesem Zusammenhang wurde der Südbahnhof am Standort angelegt.

In den Jahren 1834 und 1835 wurden die beiden heute noch erhaltenen Gebäude - das sogenannte Bahnkanzleigebäude sowie ein kleineres Verwaltungsgebäude - im nördlichen Teil des Areals errichtet. Sie wurden für

---

<sup>4</sup> Vgl. Wirth, Christian: Innenstadt, in: Linz Wikipedia, 01.01.2021, <https://www.linzwiki.at/wiki/Innenstadt/> (abgerufen am 10. Oktober 2020)

unterschiedliche Zwecke genutzt, für Verwaltungsaufgaben, aber unter anderem auch als Stallungen für die Pferde der Pferdeisenbahn.<sup>5</sup> (vgl. Kap. 2.2.1)

Mit dem 30. Juni 1857 gingen die als Pferdeisenbahnen betriebenen Strecken Linz - Gmunden und Linz - Budweis der k.k. privilegierten Ersten Eisenbahngesellschaft in das Eigentum der k. k. privilegierten Kaiserin Elisabeth-Bahn (KEB), der Vorläuferin der heutigen Westbahn, über. Diese Strecken wurden in der Folge für den Lokomotivbetrieb umgerüstet und teilweise neu trassiert.<sup>6</sup>

Das Areal des Südbahnhofs verlor mit der Einstellung der Pferdeisenbahn 1872 seine Bedeutung und seine Funktion. Die Gleise und Bahnhofsanlagen dienten danach noch eine Weile als Frachtenbahnhof.

Anlässlich eines sogenannten Kreisturnfestes, das im Jahr 1902 stattfand, wurde auf dem Südbahnhofgelände eine Festhalle errichtet. Sie war zur Gänze aus Holz gebaut und wurde bis zu ihrer Zerstörung während eines Luftangriffs im Jahr 1945 als Ort für Volksfeste, Konzerte, Ausstellungen oder Versammlungen verwendet.<sup>7</sup> Abb.24 In der Folge wurde das Areal als Lagerplatz genutzt.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und im Zuge des Wiederaufbaus der Stadt war die Vergrößerung und damit auch die Verlegung des damaligen Grünmarktes am Hessenplatz erforderlich. Das Areal des ehemaligen Südbahnhofs bot sich für diese Umnutzung an, da dieser Platz ja auch bereits früher für Feste und Jahrmärkte genutzt worden war, wie aus Archivbildern ersichtlich ist. Abb.25 Die Eröffnung erfolgte im Jahr 1949 durch den damaligen Bürgermeister Ernst Koref.<sup>8</sup>

5 Vgl. Sima, 2008, S. 220  
6 Vgl. Wirth, Christian: Innenstadt, in: Linz Wikipedia, 01.01.2021, <https://www.linzwiki.at/wiki/Innenstadt/> (abgerufen am 10. Oktober 2020)

7 Vgl. 70 Jahre Südbahnhofmarkt, Ausstellungsfolder: in: Landeshauptstadt Linz. Archiv der Stadt Linz, 01. September 2019, Cornelia Daurer, Pdf Per. E-Mail, 30. August 2020

8 Vgl. Sabitzer, Karin: Die Geschichte zum Südbahnhofmarkt, in: Homepage von Südbahnhofmarkt, 01. Mai 2019, <https://www.suedbahnhofmarkt.com> (abgerufen am 08. Jänner 2019)

## 2.2 EISENBAHNEN

### 2.2.1 PFERDEEISENBAHN BUDWEIS - LINZ - GMUNDEN <sup>9</sup>



#### Vorgeschichte

Das Salz aus dem Salzkammergut war seit Jahrhunderten ein wichtiges Handelsgut auf der Nord-Süd-Strecke zwischen dem Salzkammergut bis nach Böhmen. Abb.2 Über Hügelketten und Berge ebenso wie zu Wasser, wie auf der Traun und der Donau, war der Transport äußerst mühsam. Zunächst wurde das Salz von Bauern auf dem Rücken getragen, später von Pferden über Saumwege, wie dem Goldenen Steig aus Passau, oder dem Linzer Steig von Linz über Freistadt oder zum Moldauknien bei Hohenfurth. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden 320.000 Fuder mit jeweils 56 kg des „Weißen Goldes“ jährlich auf der Nord-Süd-Strecke transportiert.

Im Jahr 1803 plante man eine Verbindung der Donau mit der Moldau mithilfe eines Kanals,

um den kostengünstigen Transport des Salzes nach Prag und über die Elbe und auch darüber hinaus zu ermöglichen. Abb.6 1807 gründeten 46 Adelige die „Böhmische Hydrotechnische Privatgesellschaft“, die sich mit diesem Projekt beschäftigte, nachdem vier Jahre zuvor der Wiener Neustädter Kanal erbaut worden war. Für die Planung des Kanals wurde Dr. Franz Josef von Gerstner, Direktor des Polytechnischen Institutes in Prag, beauftragt. Abb.3 Nach seinen Berechnungen würde der Höhenunterschied der beiden Flüsse 500 m betragen. Für einen Wasserweg hätte man 290 Schleusen benötigt, was sowohl hohe Baukosten als auch einen hohen technischen Aufwand hervorgerufen hätte. Aus diesem Grund empfahl Gerstner einen „Eisenweg“, welcher schließlich das Fünffache der bisherigen Kapazität des konventionellen Frachtenverkehrs bewältigen sollte.

<sup>9</sup> Vgl. Mayerhofer, 1990, S. 77- 85

Für die Umsetzung dieses „Eisenweges“ wurde Gerstners Sohn, Franz Anton Ritter von Gerstner, von der Kommerz-Hofkommission in Wien beauftragt. Abb.4 Gerstner begab sich auf eine Studienreise nach England, um sich mit der neuesten Technik der damals führenden Industrienation vertraut zu machen und die Technik des Kanal- und Eisenbahnwesens zu studieren. In seinem Bericht an den Hof verwarf er, wie sein Vater, alle Kanalprojekte und schlug einen Bahnbau vor.

Die Pferdeisenbahn war ein Verkehrsmittel, das für den Transport von Wägen eingesetzt wurde, die auf Schienen liefen und mit Hilfe von Zugtieren wie Pferde, aber auch Maultiere oder Ochsen, bewegt wurden. Sie ermöglichte den schnellen Transport von Gütern. Die erste Pferdeisenbahn befand sich in Schottland im Jahr 1722. 1767 wurden erstmals in Groß-

britannien, in Südwesten, hölzerne Laufbohlen mit Metallschienen kombiniert, die sich in der Folge als Ursprung der Eisenbahn erwiesen. Noch im selben Jahr wird, als erste öffentliche Bahn, die Strecke zwischen Cardiff und Merthyr Tydfil in Südwesten mittels Pferdezug befahren.

1824 erhielt Gerstner die Berechtigung für den Betrieb einer „Holz- und Eisenbahn“ von Budweis nach Mauthausen für die Dauer von 50 Jahren. Zur Lukrierung finanzieller Unterstützung bewarb er sein Vorhaben mit der Herausgabe einer Broschüre sowie mit der Errichtung einer Probefabrik mit einer Länge von 225 m im Wiener Vergnügungspark Prater, welche die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich lenkte und vom Publikum günstig aufgenommen wurde. In der Folge gelang es, auch das Interesse der Bankhäuser Geymüller,



Abb.3 Franz Josef Ritter von Gerstner



Abb.4 Franz Anton Ritter von Gerstner



Abb.5 Mathias Schönerer



Abb.6 Salzgütertransport auf der Traun (1840)



Abb.7 Teilweise (atypisch) rekonstruierter Oberbau der Pferdeisenbahntrasse Budweis - Linz

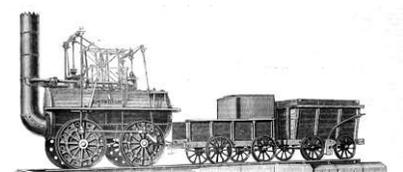


Abb.8 Locomotion No. 1, (1825), Stockton & Darlington Railway Company (S&DR) war die erste öffentliche Eisenbahn, die für den Güterverkehr Dampflokotiven einsetzte.

Sina und Stametz zu wecken, die Gerstner bei seinem Vorhaben unterstützten. 1825 entstand so die k.k. privilegierte erste Eisenbahn Gesellschaft als Aktiengesellschaft.

## Baugeschichte

### Nordrampe 1825 bis 1829

Die Umsetzung des Bahnbaus erfolgte ab dem 25. Juli 1825, beginnend mit der Nordrampe in Böhmen. Sie wurde durch Aufschüttungen der dicht aufeinanderfolgenden Geländeeinschnitte ermöglicht, weil die Trassierung eine Steigung von zehn Promille nicht übersteigen durfte. Die Nordrampe reichte von Budweis bis Kerschbaum, ein Ortsteil der heutigen Marktgemeinde Rainbach im Mühlkreis im oberösterreichischen Bezirk Freistadt.

Der mit harter Arbeit verbundene Bau wurde von den ehemaligen Salzfuhrwerkern durchgeführt. Diese weigerten sich manchmal, das Werk fortzusetzen, da sie befürchteten ihre bisherige Arbeit zu verlieren. Auch die Grundablösungen von Seiten der Betreibergesellschaft verliefen nicht reibungslos. Dennoch konnte nach sechzehn Wochen eine elf Kilometer lange Teilstrecke zwischen Budweis und Kerschbaum fertiggestellt werden und sich eine Kommission davon überzeugen, dass 21 Tonnen schwerer Ladung mit 25 zusammenhängenden Wagen talwärts und mit 15 Wagen bergauf mittels eines einzigen Pferdes gezogen werden konnten.

Um die Technik der Dampfwagen zu studieren, welche auf der Strecke Stockton - Darlington 90 Tonnen schwere Züge mit sich ziehen konnten, begab Gerstner sich im Jahr 1826/1827

ein zweites Mal nach England. Abb.8 George Stephenson war es 1825 gelungen, die erste öffentliche Dampfeisenbahn zwischen der Bergwerkstadt Darlington und der Hafenstadt Stockton in Betrieb zu nehmen. Zwischen Liverpool und Manchester verlief die erste durchgehende Bahnstrecke, die circa 50 Kilometer lang war. Sie wurde zum Vorbild für die ganze Welt.

Gerstner jedoch entschied sich für die traditionelle Methode. Die späte Schneeschmelze 1827 forderte ihm und seinen Ingenieuren einen maximalen Arbeitsaufwand ab. Dennoch nahte der Bankrott, weshalb der Weiterbau untersagt wurde. Gerstner wurde sowohl von seinen Ingenieuren als auch von der Aktiengesellschaft stark kritisiert. Man drängte ihn, die Bauleitung an Mathias Schönerer und Eduard Schmidl zu übergeben. Abb.5 1829 wurde die Bauleitung an Schönerer

übergeben, dem es gelang, die Nordrampe zu vollenden. Gerstner reiste nach Russland, wo er 1834 die erste Eisenbahn des Zarenreiches baute. Für die Fertigstellung des Bahnbaus hatte Schönerer die Kurvenradien von 180 auf 57 m und danach auf 36 m gesetzt und erhöhte damit das Steigungsprofil um das Zweifache. Abb.9 Die Nordrampe wurde 1829 fertig gestellt. Die gesamte Strecke zwischen Budweis und Kerschbaum betrug nun 64,6 km.

### Südrampe 1830 bis 1831

Die Entscheidung, die Streckenverbindung Kerschbaum - Linz zu errichten, fiel im August 1830. In diesem Jahr genehmigte auch Kaiser Franz I., die Südrampe nach Linz und nicht, wie ursprünglich geplant, nach Mauthausen zu bauen. 1831 lag der Fokus auf der letzten Teilstrecke.

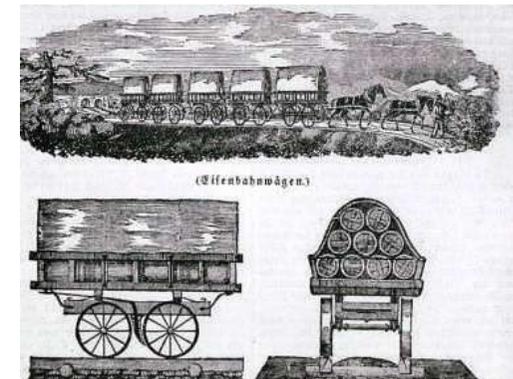


Abb.9 Warentransportzug und Güterwagen

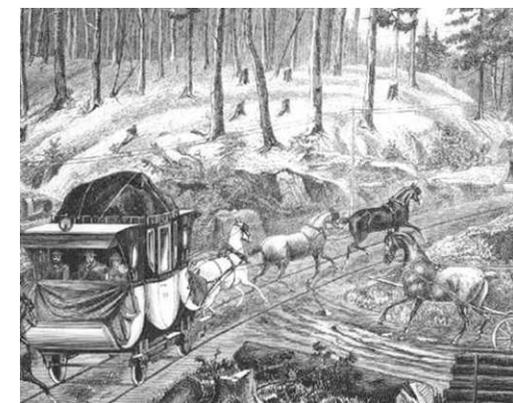


Abb.10 Personenverkehr auf der Strecke  
Linz - Budweis

Am 21. Juli 1832 befuhr Kaiser Franz I. die Strecke von Urfahr nach dem Linzer Vorort St. Magdalena. Am 1. August wurde schließlich die gesamte Strecke zwischen Budweis und Linz eröffnet. Europas erste Eisenbahn war vollendet.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte man nur Fracht auf den Wagen zu befördern beabsichtigt. Aber aus dem bald entstehenden Ausflugsverkehr von Urfahr nach St. Magdalena entwickelten sich regelmäßige Personentransporte. In der Folge wurden auch tägliche Reisen auf der Strecke Linz - Budweis ermöglicht. Abb.7, Abb.9

Diese Pionierleistung wird in der Literatur wie folgt gewürdigt: „Als die bedeutende Pferdebahn auf dem europäischen Festland zu jener Zeit gilt die zwischen 1825 und 1832 gebaute Linie von Budweis in Böhmen nach Linz. Sie war mit 128 km die längste Pferdebahn der Welt.“<sup>10</sup>

## **Linz - Gmunden 1834 bis 1836**

Unter dem Bauleiter Schönerer wurde Im Frühjahr 1834 die Streckenverbindung Linz - Gmunden vermessen und im Sommer 1834 mit dem Bau begonnen. Die Fertigstellung erfolgte dann im Jahr 1836. Sowohl Güterverkehr, aber auch Personenverkehr wurde betrieben. In diesem Zusammenhang entstanden die beiden heute noch erhaltenen Gebäude, das Bahnkanzleigebäude und das Verwaltungsgebäude auf dem Gelände des Südbahnhofs. Abb.11

Aufgrund des Güterverkehrs, aber auch der Ausflugsfahrten, welche die Linzer Bevölkerung zu den verschiedenen Stationen unternahm, entwickelte sich das Areal zu einem stark besuchten Platz. Diese Prominenz lässt sich anhand

der großen Anzahl der Gebäude und der umfangreichen Gleisanlagen dokumentieren.

1872 wurde der Personenverkehr eingestellt. Das Areal verlor mit dieser Einstellung der Pferdeeisenbahn seine Bedeutung und seine Funktion. Die Gleise und Bahnhofsanlagen dienten danach noch eine Weile als Frachtenbahnhof.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Vgl. Lehrbaum, 2012, S. 26

<sup>11</sup> Vgl. 70 Jahre Südbahnhofmarkt, Ausstellungsfolder: in: Landeshauptstadt Linz. Archiv der Stadt Linz, 01. September 2019, Cornelia Daurer, Pdf Per. E-Mail, 30. August 2020

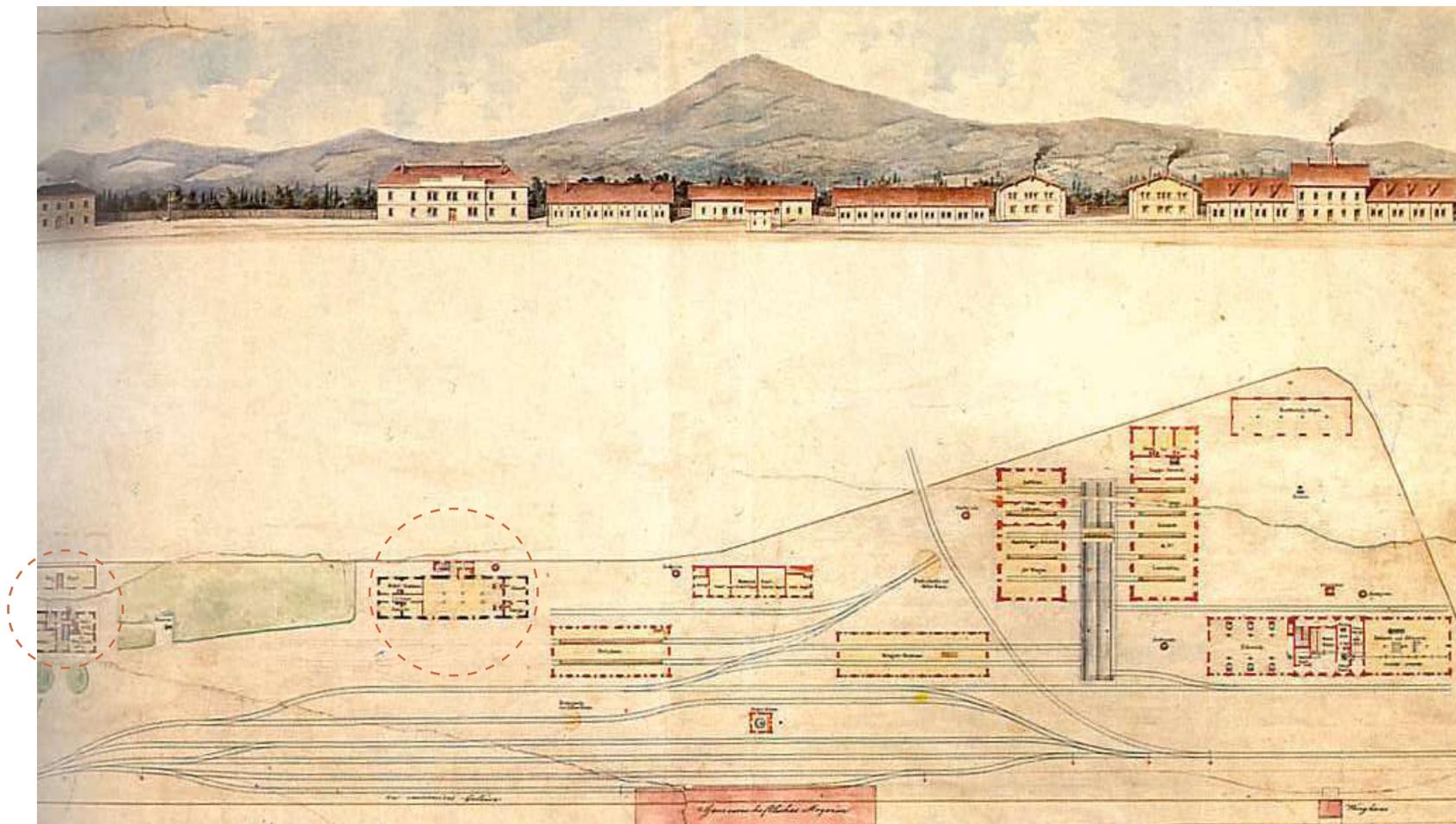


Abb.11: Bahnhof und Betriebsgebäude der Pferdeeisenbahn in Linz, Südbahnhof mit Gleisanlage bei gemeinsamen Betrieb der Pferdeeisenbahn und Kaiserin Elisabeth-Westbahn mit Ansicht im Gelände darüber. Erhalten sind das Verwaltungsgebäude und das Bahnkanzleigebäude (Gebäude am linken Bildrand, Khevenhüllerstraße 2 und 4) Sammlung Bergauer

## 2.2.2 KAISERIN ELISABETH-WESTBAHN <sup>12</sup>

Vor der Zeit der Kaiserin Elisabeth-Westbahn war bereits die Bahnlinie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahr 1837 von Wien nach Bochnia im heutigen Polen eröffnet worden. Die ursprüngliche Absicht war, von Wien aus den Norden, Osten und den Süden der Monarchie mittels Eisenbahnen zu erschließen.

Am 21. April 1856 begannen die Bauarbeiten auch für die westliche Staatsbahn, nach Unterzeichnung eines Eisenbahnvertrages im Jahr 1851 mit dem Königreich Bayern. Diese sollte Linz, später auch Wien, und die Stadt Rosenheim in Deutschland verbinden, um in Österreich von den wichtigsten Wirtschaftsgebieten und von deren Leistungen profitieren zu können. Diese Strecke diente als eine Hauptschlagader für die Zukunft des Kaiserreichs.

Auf ihrem Zuge von Wien nach St. Pölten und weiter über Linz nach Wels[...] berührt diese Bahn drei der gesegnetsten Kronländer der Monarchie, Unterösterreich, Oberösterreich und Salzburg, und durchzieht Gegenden, die in Ihrem Reichthume an landwirtschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen, durch ihren ausgedehnten Waldstand, ihre Mächtigen Erz-, Kohlen- und Salzlager, durch die Verschiedenheit der Erzeugnisse der Ebene und der Bergländer nicht nur alle Bedingungen des Regen Verkehrs, sondern auch die alte Gewohnheit seines Zuges durch das Donauthal, ihr entgegen bringen.<sup>13</sup>

Zwischen 1858 und 1860 wurde zuerst die Strecke Wien-Linz, danach Linz-Frankenmarkt, Frankenmarkt-Salzburg und anschließend Salzburg-München fertiggestellt. Die feierliche

München fertiggestellt. Die feierliche Eröffnung der Westbahn zwischen Wien und München und die erste Testfahrt fanden am 12. August 1860 im Beisein des Kaisers Franz Josef I. sowie des bayrischen Königs Maximilian II. statt. L.C. Zamarski und C. Dittmarsch loben die herausragende Leistung der Kaiserin Elisabeth-Westbahn anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnstrecke.

Stephenson's Genius feiert einen neuen Triumph. Er hat eine Hauptschlagader dem Herzen des deutschen Handels und Wandels zugeleitet. Er hat von dem Tage, wo die Österreichische Westbahn ihre Hauptlinie von Wien bis Salzburg und andererseits die Baierische Ostbahn ihre Strecke von München bis zur österreichischen Grenze verbinden, eine neue Aera für das österreichisch-deutsch, ja für europäische Eisenbahnsystem in's Leben gerufen.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Vgl. Morawetz, 2020, S. 19- 20

<sup>13</sup> Vgl. Zamarski, Dittmarsch, 1860, S. 4- 5

<sup>14</sup> Vgl. Zamarski, Dittmarsch, 1860, S. 1

Die Kaiserin Elisabeth-Bahn übernahm im Jahr 1857 die als Pferdeeisenbahn betriebene Strecke zwischen Linz - Lambach - Gmunden und Linz - Budweis der k. k. privilegierten Ersten Eisenbahngesellschaft. Danach mussten diese Strecken teilweise neu trassiert und umgespurt werden für den neuen Lokomotivbetrieb. Die Kaiserin Elisabeth-Bahn wurde im Jahr 1884 verstaatlicht. Somit wurden alle Strecken und Fahrzeuge in das Eigentum der k. k. Staatsbahnen überführt.<sup>15</sup>

Es gibt einige wenige verbliebene Orte in Linz, die noch an die Existenz der damaligen Bahn erinnern. An dem Verlauf der Bahn liegen unter anderem die Gerstner Straße, die sich im Stadtteil Urfahr befindet und die Eisenbahngasse in der Nähe der jetzigen Ledergasse. In Linz Urfahr befand sich außerdem der ehemalige Gasthof „Stadt Budweis“. Nicht zuletzt erinnert der Name des Südbahnhofmarkts selbst an die Bahn und an ihre Pioniere.

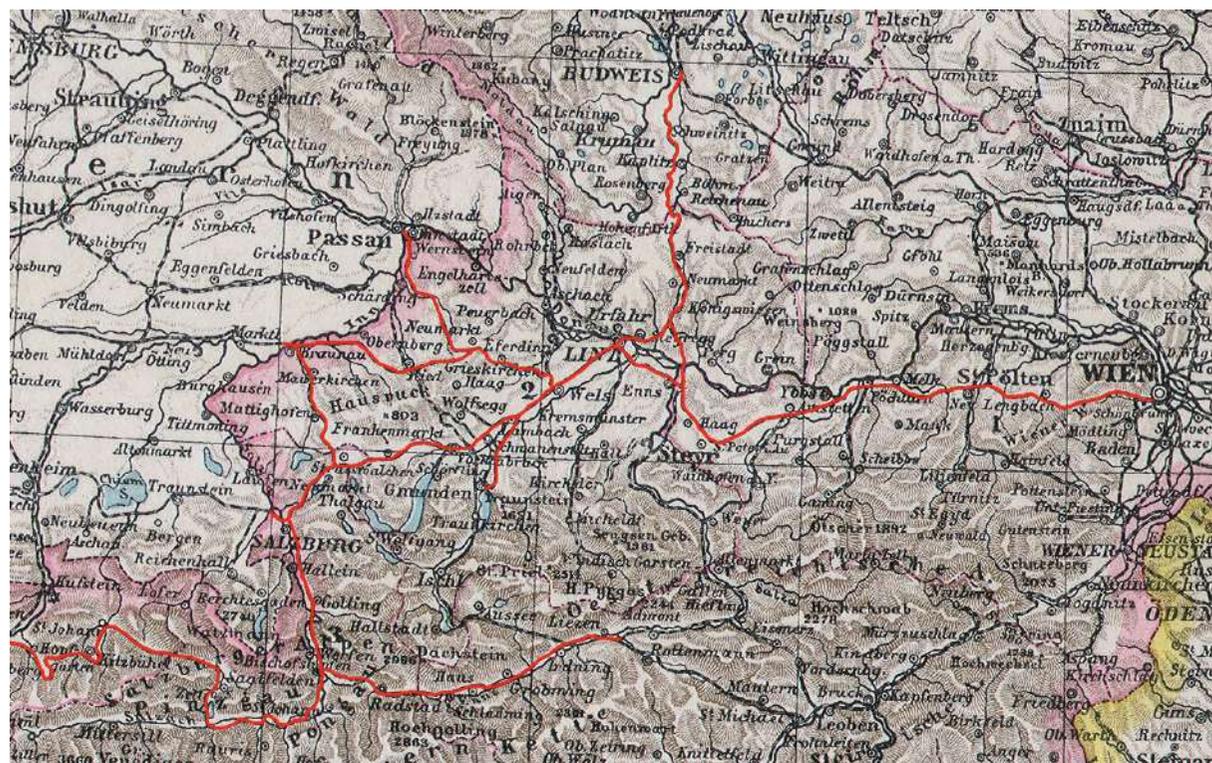


Abb.12 Das Streckennetz der k.k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn (1890)

15 Vgl. Georgeacopol-Winischhofer, Wehdorn, 1984, S. 218-219

## 2.2.3 EISENBAHNGEBÄUDE DES EHEMALIGEN SÜDBAHNHOFES<sup>16</sup>

Das Bahnkanzleigebäude des ehemaligen Südbahnhofs der Pferdeeisenbahn wurde in den Jahren 1834 bis 1835 in der Khevenhüllerstraße errichtet, während der Bahnverlängerungsarbeiten von Linz nach Gmunden. Die Strecke begann an der Donaulände beim Hauptmautamt nahe der Donaubrücke. Von Süden kommend erreichte man die Station Linz nach 108 km Fahrt mit der Gmundner Bahn. Zusammen mit dem Bahnkanzleigebäude und einem weiteren Verwaltungsgebäude wurde der ursprünglich so genannte Gmundner Bahnhof zum Südbahnhof umbenannt. Abb.29, Abb.30

Das Bahnkanzleigebäude enthielt im Lauf der Zeit mehrere Funktionen, darunter eine Stallung, eine Wagnerei sowie eine Schmiede, welche als erste Lokomotivreparaturwerkstatt hinzugebaut wurde. Im Jahre 1854 wurde es zu seinem jetzigen Erscheinungsbild umgebaut.

Es zeigt sich als ein zweigeschossiger, sieben- auf dreiachsiger Ziegelbau, der glatt verputzt ist. Es ist über zwei Stockwerken mit einem ziegelgedeckten Walmdach, mit den Außenabmessungen 36 auf zehn Meter, abgedeckt. Die Gleisseite wird durch einen 14 Meter breiten Mittelrisalit gegliedert, in dem die drei Achsen als Doppelfenster ausgeführt sind. Der Mittelteil ist nicht nur durch das Vorspringen der Fassade betont, sondern ist überdies nach oben durch eine gestufte gerade Attikavermauerung abgeschlossen. Sie trägt die Aufschrift. „K. k. priv. Erste Eisenbahn Gesellschaft“ und die nachträglich angebrachten Jahreszahlen des Betriebes, mit Beginn 1832 und Ende 1872. Die Fassade ist durch Sockel, Kordon- und Traufgesims gegliedert und über den Fenstern befinden sich ziegelsichtige Stichbögen. Die Fenster schlagen nach außen auf und die Flügel sind viergeteilt. Zweiflügelige Eingangstüren belichten den

Mittelflur mittels halbkreisförmiger Oberlichten. An der hinteren Nordseite, in einem Zubau, waren die ehemaligen Aborte untergebracht. Die Fassade des Bahnkanzleigebäudes zeigt ein durchgehend helles Ockergelb, wobei die Entlastungsbögen über dem Fenster, dem sichtbaren Material entsprechend, rötlich gestrichen sind.

Im historischen Bahnkanzleigebäude in der Khevenhüllerstraße 4, befinden sich heute der städtische Seniorentreff „Club Aktiv“ im Erdgeschoss sowie zwei Wohnungen im Obergeschoss. Diese werden derzeit von der Gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft der Stadt Linz (GWG) verwaltet. Ein Drittel dieses Gebäudes steht leer. Abb.13 Das kleinere Verwaltungsgebäude, welches in der Khevenhüllerstraße 2 angesiedelt ist, enthält im Erdgeschoss ein Jugendzentrum, ein Büro und eine Boutique sowie im Obergeschoss zwei Wohnungen. Abb.14 Dieses kleinere Verwaltungsgebäude

<sup>16</sup> Vgl. Sima, 2008, S. 220- 222

wurde zeitgleich mit dem Bahnkanzleigebäude errichtet und befindet sich weiter westlich. Es war der Sitz des Bahningenieurs, der die Oberleitung über den Bahnbetrieb innehatte und zudem für die Erhaltung sämtlicher im Bahnbesitz befindlicher Gebäude zuständig war. Nach dem Abgang des Architekten Schönerer 1836 hatte diese Funktion Franz Bergauer übernommen, der sie bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1875 ausübte. Er war bereits ab 1824 beim Bau der Budweiser Linie maßgeblich beteiligt gewesen und später von der Kaiserin Elisabeth-Bahn übernommen und in seiner Funktion weiter beschäftigt worden. Neben der Bahningenieurskanzlei diente das Gebäude dem „Wegmeister“ als Büro und Wohnung. Dieser hatte die Strecken- und Bahnaufsicht auf einer Länge von ungefähr drei Meilen auszuüben und war Vorstand des Stationsplatzes. Die Lokaldirektion Linz besorgte die Geschäftsführung der gesamten Linie Budweis-Linz-Gmunden.

Die beiden beschriebenen Gebäude sind zwei bis heute erhaltene Überreste des ehemaligen Linzer Südbahnhofes. In einer Darstellung aus den 1860er Jahren, die sich in der Sammlung Bergauer erhalten hat, sind noch dreizehn Gebäude erkennbar. Abb.22 Das Gelände wurde nach der Einstellung der Pferdeeisenbahn 1872 und der Übernahme der Strecken durch die KEB noch weiter als Frachtenbahnhof genutzt. Die beiden noch vorhandenen Gebäude gingen 1877 aus Bahnbesitz ins Eigentum der Stadt Linz über. Um den Schutz als kulturhistorisch relevante Gesamtanlagen zu gewährleisten, wurden das Bahnkanzleigebäude und das Verwaltungsgebäude am Südbahnhofmarkt denkmalgeschützt. Aufgabe des Denkmalschutzes ist die dauerhafte Erhaltung, der Schutz vor Zerstörung oder Veränderung und die Sicherung der architektonisch ausgeführten Kulturgüter. Das Bundesdenkmalamt ist für die Erhaltung, Restaurierung und

Katalogisierung von Bau- und Kunstdenkmalen, Ausgrabungsstätten und historischen Gärten zuständig. Im Jahr 1999 wurden die ehemaligen Stationsgebäude der Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden als unbewegliche Baudenkmale der österreichischen Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte mithilfe des Feststellungsbescheides des Bundesdenkmalamtes unter Schutz gestellt.<sup>17</sup>

Im Jahr 1982 ersuchte Bürgermeister Franz Hillinger die zuständige Ministerin Herta Firnberg um finanzielle Unterstützung für die Sanierung der beiden Objekte, aus Anlass des 150. Jahrestags des vollständigen Betriebes der Pferdeeisenbahn Linz - Budweis. Eine Sanierung der beiden Objekte wurde durchgeführt. Die Gebäude sind nach wie vor im Besitz der Stadt Linz. Sie sollen in die Modernisierung und Revitalisierung des Markts einbezogen werden.<sup>18</sup>

17 Vgl. Bescheid, 1999, S. 1-3

18 Vgl. Sima, 2008, S. 222



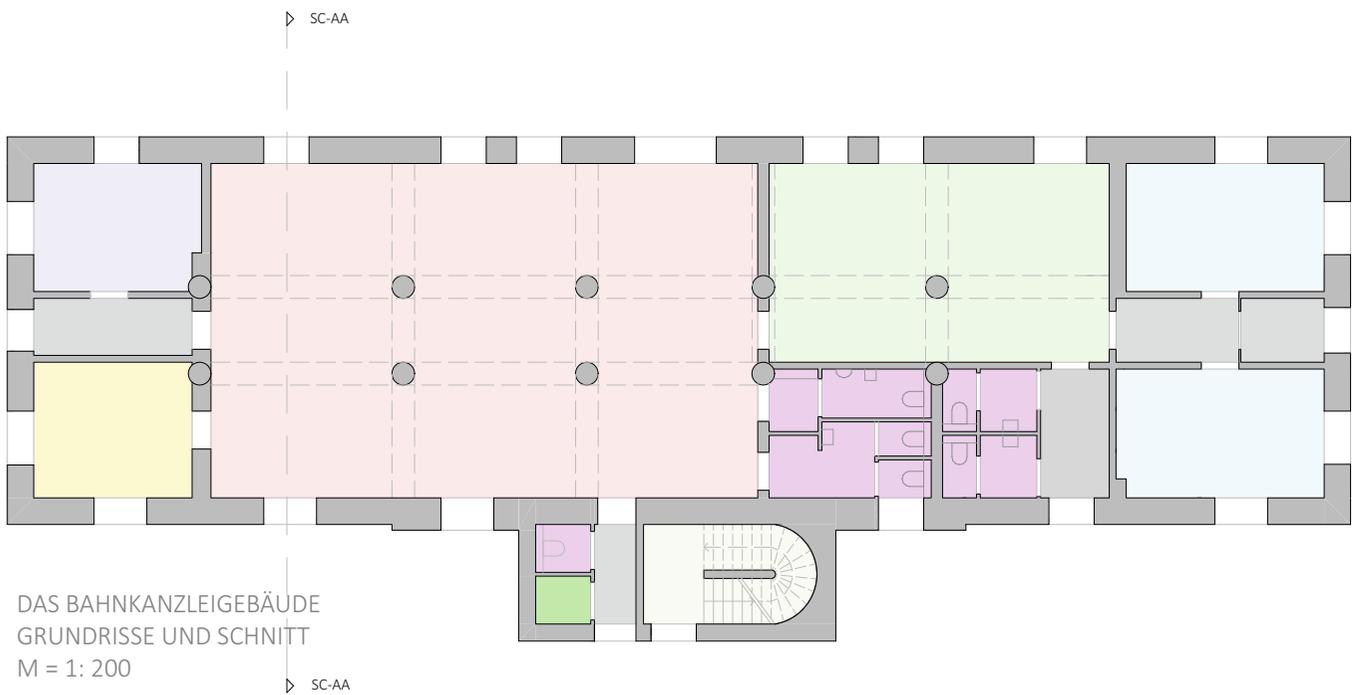
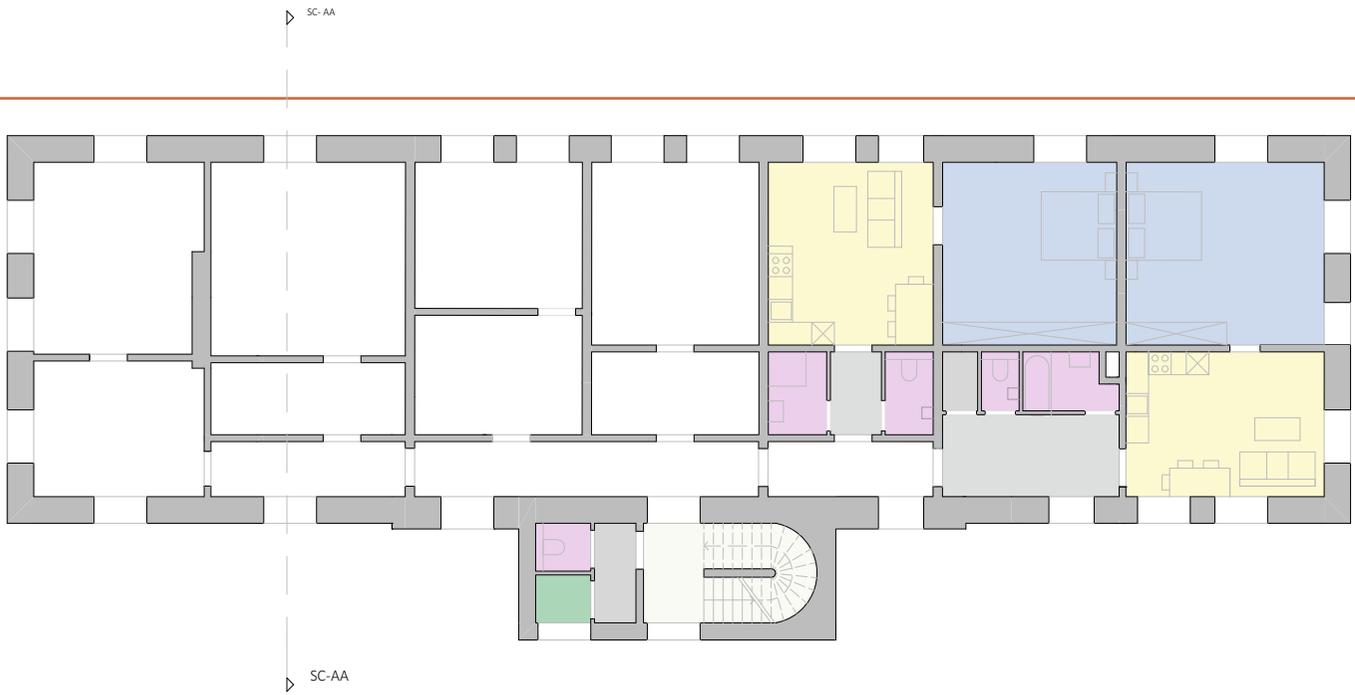


Bahnkanzleigeäude Khevenhüllerstraße 4

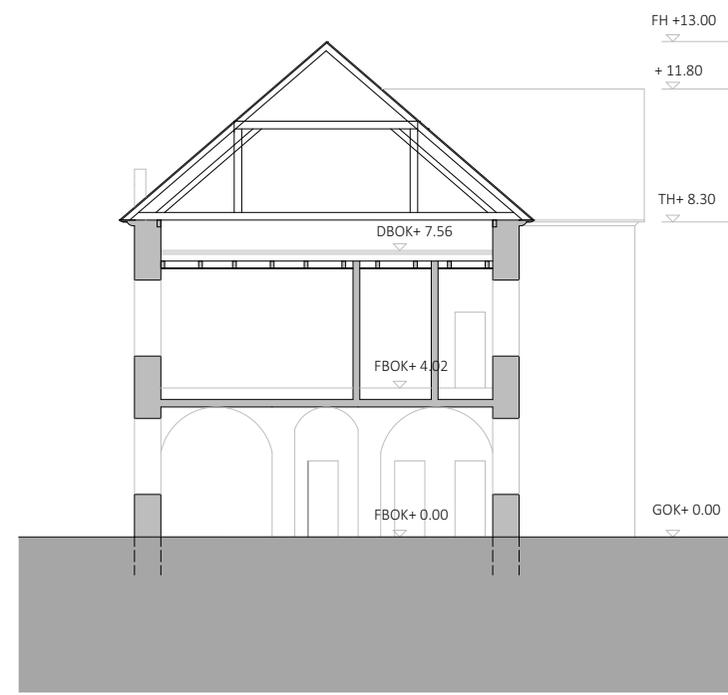


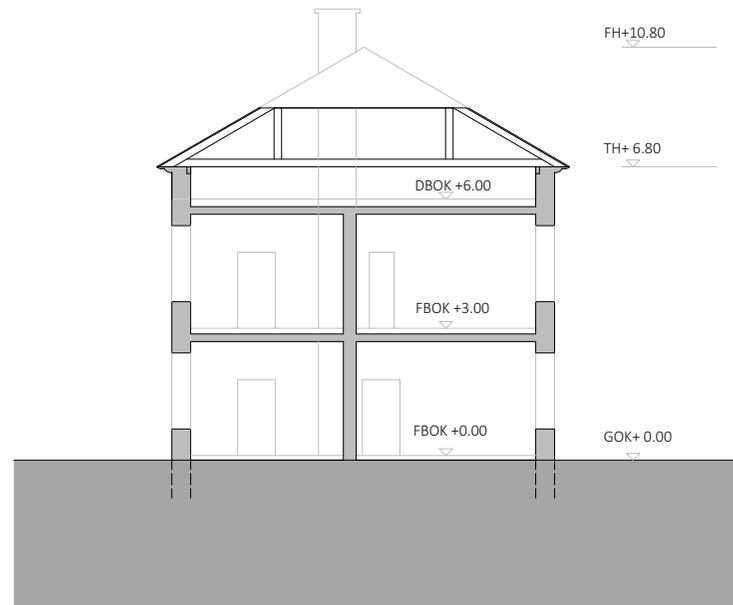
Verwaltungsgebäude Khevenhüllerstraße 2

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



DAS BAHNKANZLEIGEBÄUDE  
GRUNDRISE UND SCHNITT  
M = 1: 200





- MEHRZWECKSAAL
- SITZUNGSZIMMER
- VERWALTUNGSBÜRO
- BAD / WC
- BÜRO
- KÜCHE / WOHNKÜCHE
- LEERSTAND
- HEIZRAUM
- GARDEROBE
- VORRAUM
- STIEGENHAUS
- SCHLAFZIMMER
- KINDERZIMMER
- BOUTIQUE

DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE  
GRUNDRISS UND SCHNITT  
M = 1: 200

## 2.3 MÄRKTE

### 2.3.1 ROLLE UND FUNKTION VON MÄRKTEN

Menschen in der Stadt waren lange Zeit von Märkten abhängig, da sie sich im Gegensatz zu den Menschen, die auf dem Land lebten, nicht selbst mit Lebensmitteln versorgen konnten. Die Waren, die aus dem Land in die Städte gebracht wurden, waren damit von enormer Wichtigkeit. Marktplätze waren traditionell Orte, die am Schnittpunkt von Handelsstraßen lagen, für den Handel und Verkauf von Waren genutzt wurde und damit zentraler Bestandteil eines städtischen Gefüges waren. Als primärer Nahversorger in der Stadt, oder dem Dorf, bot der Markt zusätzlich Raum für Informationsaustausch, Begegnung und soziale Interaktion- er bildete das Stadt- oder Dorfzentrum. Die Funktion des Markts begünstigte die niederschwellige Begegnung unterschiedlicher Menschen, ermöglichte Austausch und bildete einen Ort der Kommunikation. Darüber hinaus befand sich der Markt ursprünglich in der

Nähe von öffentlichen Gebäuden, Sakralbauten oder Wallfahrtsstätten, ebenfalls Orte des Zusammentreffens von Menschen unterschiedlichster Herkunft und sozialer Schichten. So wurde bereits im antiken Griechenland die Agora, also der Marktplatz, sowohl als zentraler Versammlungsort als auch für den Handel und Verkauf von Waren genutzt.<sup>19</sup> Auch in der Neuzeit bleiben Märkte, wie der Linzer Südbahnhofmarkt, nicht nur wichtige Nahversorger. Sie verknüpfen darüber hinaus Faktoren wie Arbeit, Handel und Dienstleistungen auch mit Freizeit und Erholung und spielen so nach wie vor eine wesentliche Rolle im Gefüge einer Stadt.

---

<sup>19</sup> Vgl. Strak, 2020, S. 5

### 2.3.2 KURZE GESCHICHTE DER LINZER MÄRKTE SEIT DEM MITTELALTER <sup>20</sup>

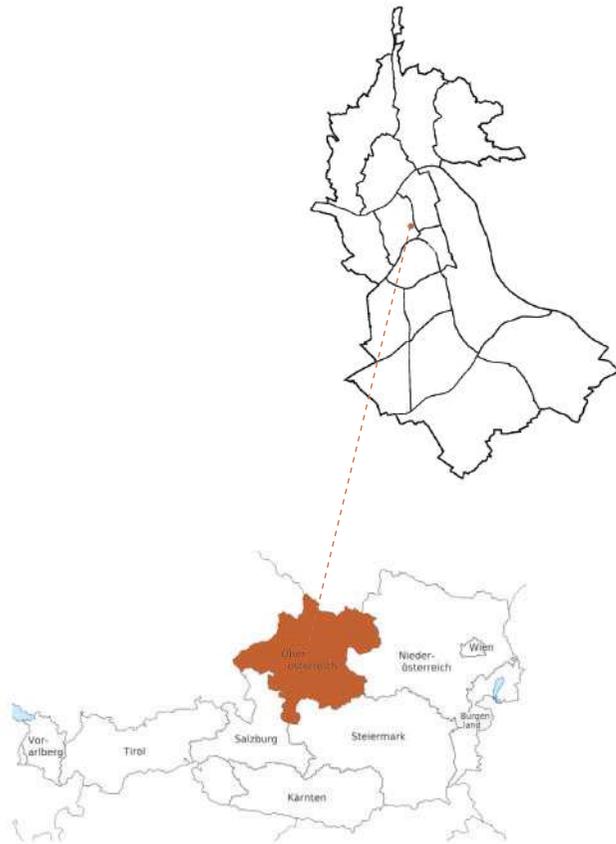


Abb.13 Standort Linz, Basiskarte

Die Entwicklung der Stadt Linz war geprägt durch ihre Position an einem Kreuzungspunkt historischer Ost-West- und Nord-Süd-Handelswege. Die Römer legten zur Sicherung der Verbindung über die Donau im ersten Jahrhundert ein Kastell in Holz-Erde-Bauweise an, welches im 2. Jahrhundert durch ein größeres Steinkastell ersetzt wurde. Die römische Bezeichnung Lentia leitet sich von der keltischen Wurzel „Lentos= biegsam, gekrümmt“ her. Der Name Linz wurde erstmals in einer Urkunde aus dem Jahre 799 bezeugt, im Zusammenhang mit der Martinskirche am Römerberg. Im Jahr 1490 wurde Linz erstmals als Landeshauptstadt von Österreich ob der Enns bezeichnet. Bis ins 20. Jahrhundert war Linz eine Provinzstadt, jedoch mit einer ausgeprägten Wirtschaftsstruktur. Wirtschaftszweige wie der Salzhandel auf überregional bedeutenden Jahrmärkten, oder die blühende Textilindustrie im 18.

Jahrhundert trugen zur Bekanntheit der Stadt bei. Im 20. Jahrhundert war Linz geprägt durch einen der größten Stahlkonzerne in Europa, der heutigen, global agierenden, voestalpine AG, dem größten Arbeitgeber der Region. Seit der Stahlkrise zu Beginn der 1980er Jahre setzte die Stadt vermehrt auf Kultur. 2009 wurde Linz, zusammen mit der Stadt Vilnius in Litauen zur Europäischen Kulturhauptstadt gewählt.

<sup>20</sup> Vgl. Rausch, 1969, S. 108- 116



Abb.14 Zugang zu einem der Gewölbe im Hause Hauptplatz 19, das noch den mittelalterlichen Charakter bewahrt. Die schwere Eisenbeschlagene Holztür ist ebenfalls noch erhalten.

Die Linzer Märkte waren sehr populär, da auf ihnen nicht nur Güterhandel an Konsumenten betrieben wurde, sondern auch Zwischenhandel durch Großhändler, ermöglicht durch die Lieferungen des Fernhandels. Seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts diente der Hauptplatz der Stadt Linz als Zentrum für den Erwerb von Gütern. Mit einer Länge von 219 m und einer Breite von 60 m umschloss er das Marktgeschehen und bildete durch seine Gestaltung einen attraktiven Rahmen für viele verschiedene Veranstaltungen. Der Handel mit Eisen, Textilien und anderer Ware fand jedoch nicht am Hauptplatz selbst statt, sondern in den Bürgerhäusern der Stadt, die sich rund um den Hauptplatz befanden, sowie in den Häusern der Handwerker innerhalb und außerhalb der Stadtmauer.

1438 wies Albrecht V. von Habsburg (1397-1439), Herzog von Österreich (als Albrecht II. ab 1438 römisch-deutscher König sowie König von Ungarn, Kroatien und Böhmen) an, dass man zum Wohle der Bürger die Ware „in den offenen Jarmerkten“ zur Verfügung stellen soll. Wie Marktollrechnungen vom Ende des 15. Jahrhunderts belegen, wurden zu dieser Zeit alle Linzer Häuser am Hauptplatz vom Tuchhandel besetzt. Zusätzlich wurden im Rathaus zwei Gewölbe an Nürnberger Händler vermietet, damit sie ihre Tücher verkaufen konnten. Beispiele für die sogenannten Tuchlauben sind erhalten geblieben. Abb.16 Die Tuchlauben bestehen aus kleinen Gewölben bzw. hofniveaugleichen „Kellern“, die von Galerien wie „Lauben“ überschattet wurden und welche durch Eisentüren oder eisenbeschlagene Holztüren zu betreten waren. Abb.17, Abb.18

Die Gewölbe waren auch später von Kaufleuten sehr begehrt und stets besetzt. Dies illustriert

der Abschluss eines Mietvertrags um 1600 für eines dieser Gewölbe. Die Nürnberger Pächter Sebald Oyrer und Balthasar Kunig, setzten mit der damaligen Besitzerin Barbara Ziegler 1579 einen Bestandsvertrag über ein Gewölbe, eine Stube und eine Kammer für acht Jahren auf. Aufgrund des Todes von Sebald Oyrer wurde dieser im Jahr 1584 auf Kunigs Namen erneuert und galt somit weitere acht Jahre. Barbara Ziegler erhielt jährlich 36 Gulden und 35 Kreuzer als Entgelt. Ein halbes Jahr vor Beendigung des Vertrages, musste dieser gekündigt werden, da er sonst seine Gültigkeit behalten hätte. Um den Vertrag zu bewahren, sicherten sich die Nürnberger dahingehend ab, dass mit Lebensende der Bestandsgeberin die Erben in den Vertrag vortreten. Nach Ablauf des Bestandsvertrags ging das Haus in den Besitz des Nürnberger Handelsmannes Wolf Schlauerspach über und stand bis 1616 Nürnberger Kaufleuten zur Verfügung

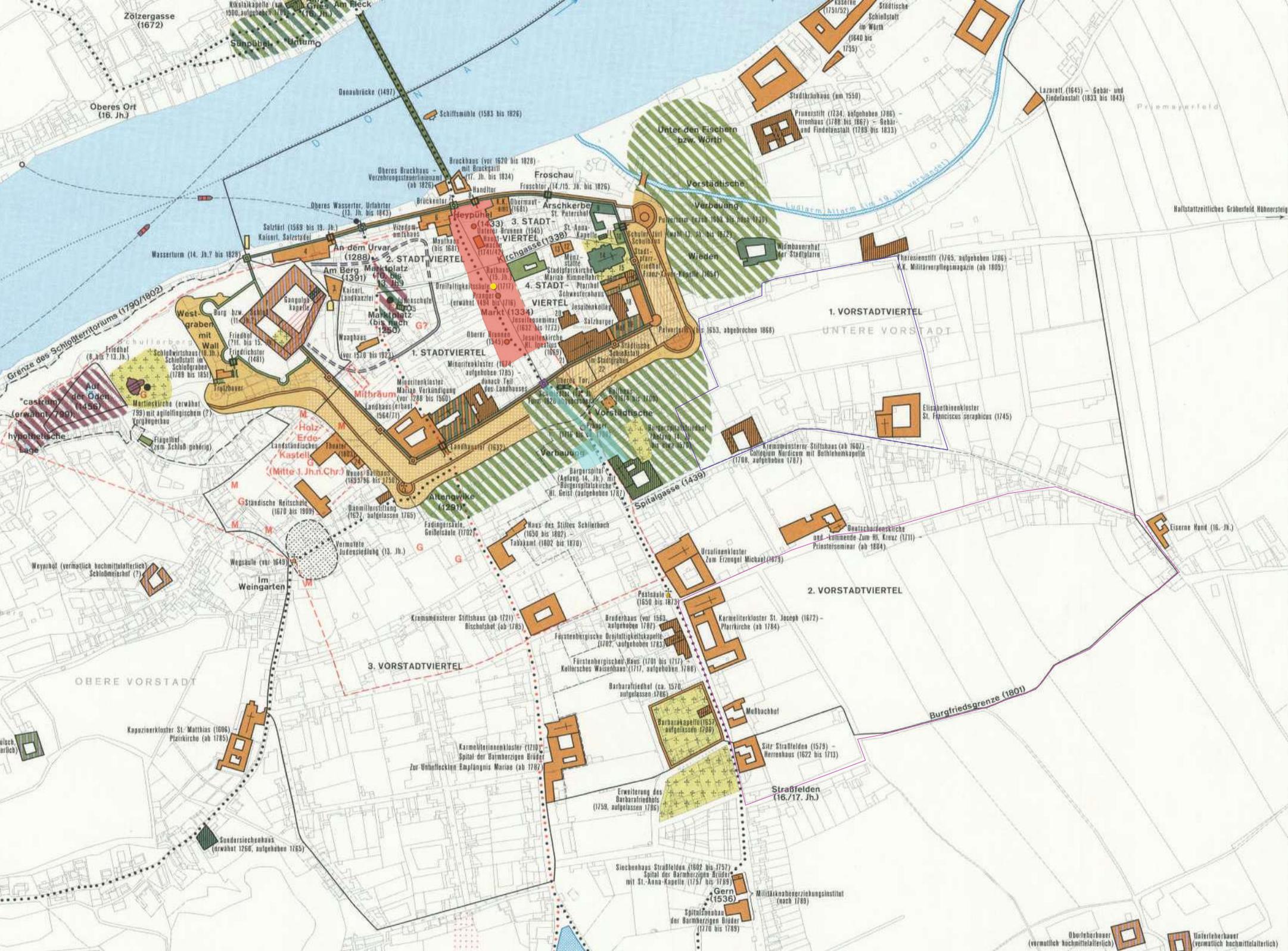


Abb. 15 Innenhof es Hauses Hauptplatz 18, Druckerei Feichtinger. Unter den Arkaden befinden sich heute Magazine, in denen das Kaufmannsgut eingelagert war. Ein Beispiel für die Linzer Tuchlauben.



Abb. 16 Ausschnitt vom Innenhof des Hauses Hauptplatz 4, heute Firma Ehrenletzberger. Zugang zum Gewölbe, das bei Märkten vermietet war. Der Laubengang ist ein Zeugnis aus der Blütenzeit der Linzer.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



<p><b>Urzeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Neolithische Funde</li> </ul> <p><b>Römerzeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- - - - - Vermutliche Grenze des Siedlungsbereiches</li> <li>[ ] Holz-Erde-Kastell (Mitte 1. Jahrhundert n.Chr.)</li> <li>M Mauerreste</li> <li>G Gebäude unbekannter Funktion</li> <li>G? Gebäude unbekannter Funktion (fragliche Datierung)</li> <li>C Canabae</li> <li>Urfahr</li> <li>● Anlegestelle</li> <li>○ Ab- bzw. Anlegestelle (vermutliche Lage)</li> <li>..... Altstraßen</li> <li>[ ] Brandgräberfeld (2. Hälfte 1. Jahrhundert bis 1. Hälfte 2. Jahrhundert)</li> </ul> <p>8. bis 10. Jahrhundert (karolingerzeitliche Nennungen von 799, Zeit der Raffaelestettener Zollordnung von 903/05)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>[ ] Kirche</li> <li>[ ] Siedlungsbereiche</li> <li>Urfahr (bis Ende 15. Jahrhundert)</li> <li>● Anlegestelle</li> <li>○ Ab- bzw. Anlegestelle (vermutliche Lage)</li> <li>..... Altstraßen</li> </ul> <p>11. bis 12. Jahrhundert (vorbabenbergische Epoche)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Befestigung (sicherer Verlauf)</li> <li>- - - Befestigung (unsicherer Verlauf)</li> <li>[ ] Kapelle</li> <li>[ ] Bedeutende Objekte</li> <li>..... Altstraßen</li> </ul> <p>13. Jahrhundert (Zeit der Stadtwerdung)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Stadtmauer</li> <li>[ ] Turm mit Tor</li> <li>[ ] Tor</li> <li>[ ] Kirche</li> <li>[ ] Synagoge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[ ] Bedeutende Objekte</li> <li>[ ] Judensiedlung (vermutliche Lage)</li> <li>[ ] Siedlungsbereiche</li> <li>..... Altstraßen</li> </ul> <p>14. bis 15. Jahrhundert</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Schloßbefestigung (15. Jahrhundert)</li> <li>[ ] Turm mit Tor</li> <li>[ ] Turm</li> <li>[ ] Tor</li> <li>[ ] Graben mit Wall der Schloßbefestigung</li> <li>[ ] Kirche, Kapelle</li> <li>[ ] Bedeutende Objekte</li> <li>[ ] Siedlungsbereiche</li> </ul> <p>16. Jahrhundert bis 1826</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Stadtmauer und andere Mauern</li> <li>[ ] Turm</li> <li>[ ] Tor</li> <li>[ ] Stadtgraben mit Wall</li> <li>[ ] Verbauung unter Auflassung des Grabens (nach 1774)</li> <li>[ ] Einbeziehung des Grabens und Abtragung des Walls (nach dem Stadtbrand von 1800)</li> <li>[ ] Kirche, Kapelle</li> <li>[ ] Bedeutende Objekte</li> <li>[ ] Bedeutende Objekte (unsicherer Grundriß)</li> <li>[ ] Schiffsmühle</li> <li>[ ] Stadtbrand von 1800 (Ausdehnung im Bereich des Schlosses)</li> </ul> <p>Allgemeiner Inhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Burgfriedsgrenze (1801)</li> <li>[ ] Marksteine der Burgfriedsgrenze</li> <li>— Städtische Viertelsgrenzen</li> <li>- - - Vorstädtische Viertelsgrenzen</li> <li>- - - Grenze des Schloßterritoriums (1790/1802)</li> <li>[ ] Profanierungen und Aufhebungen unter Maria Theresia und Joseph II.</li> <li>[ ] Friedhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[ ] DONAU</li> <li>[ ] HAUPTPLATZ</li> <li>[ ] DREIFALTIGKEITSSÄULE</li> <li>[ ] SCHMIDTOR</li> <li>[ ] PESTSÄULE</li> <li>[ ] TAUBENMARKT</li> <li>[ ] OSTERMARK 1857</li> </ul>
--	--	--

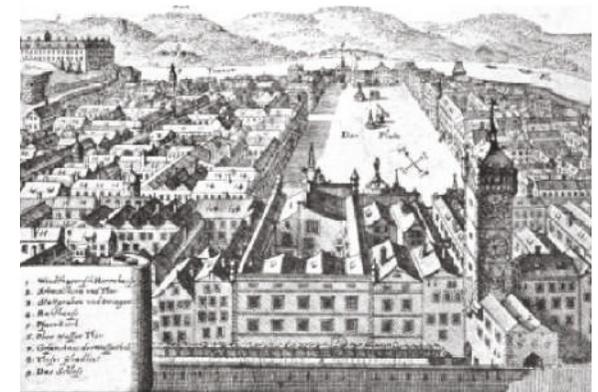


Abb. 18 Das Schmidtor gegen den Hauptplatz  
Kupferstiche von Clemens Beuttler (1654)



Abb. 19 Der Hauptplatz mit der Dreifaltigkeitssäule (1732)

Abb. 17 Wachstumsphasen Karte von Linz (1826)

Markthüttenpläne von 1770 und 1811 veranschaulichen, wie jeder Bereich des Hauptplatzes genutzt wurde. Abb.20 Da zahlreiche Zünfte einen Platz am Markt eingenommen hatten, herrschte großer Platzmangel. Aus diesem Grund wurde beispielsweise 1801 Messerern eine Position bei der alten Pfarrkirche geboten. Das Marktgeschehen hatte sich mittlerweile auch über die gesamte Stadt ausgebreitet, weswegen es kein abgegrenztes Gelände mehr gab. Die Stadt bestand bis ins Jahr 1826 aus vier Stadtvierteln, welche durch die Stadtmauer umschlossen waren.

Das Marktgeschehen erweiterte sich in der Folge vom Hauptplatz auf die beiden Vorstädte und bis zur Donau. Die beiden Vorstädte erstreckten sich von der heutigen Museumstraße bis zum Donauufer und rund um den Taubenmarkt. In Hafennähe waren Lagerschuppen und Scheunen

errichtet und am Uferbereich die damals so bezeichneten Judenhütten. Jüdische Händler aus Böhmen, die unter anderem Federn zum Verkauf nach Linz gebracht haben, verkauften diese dann in ihren Holzhütten. Nahe der Stadtmauer waren die Fleischbänke angesiedelt und an den Ufern Flöße und Schiffe mit ihren Waren verankert. Hüttenpläne von 1801 und 1802 stellen die Vielzahl der Hütten an der Donau ("am Wasser") dar. Den Vorschlag, Hütten auf der Donaubrücke zu errichten, lehnte der Magistrat ab.

1827 wurden die Hütten um die Pestsäule am Hauptplatz aufgehoben. Zeitgenössische Abbildung belegen, dass um 1828 das Areal um die heutige Schmidtorstraße ebenfalls mit Hütten besetzt war. Um 1828 befanden sich Markthütten noch in Gebieten wie dem Oberen Graben außerhalb der Altstadt, diese waren

jedoch schon um 1772 errichtet worden. Teile dieses Stadtgrabens sind nach dem Stadtbrand um 1800 noch bis heute erhalten geblieben.

Bis zum Bartholomäimarkt im Jahr 1856 spielte sich das Marktgeschehen am und um den Linzer Hauptplatz ab. Die Bevölkerung forderte jedoch eine Verlagerung der Märkte. Verlegt wurden die Stände und Hütten des Ostermarktes im Jahr 1857 auf den damaligen Eisenbahnplatz, auf die Spittelwiese, auf die Elisabethinengasse, auf die Straße zwischen Elisabethinen- und Eisenbahngarten und, wie davor schon, auf die Promenade. Abb.19

Um diese gedrängte Situation zu verbessern, stellte man ein Ansuchen zur Auffindung eines geeigneten Platzes, der eine umfangreichere Anordnung von Hütten zulassen würde. Das Feld eines Lehenbauern, welches unweit des heutigen

Südbahnhofmarktes liegt und die Aufstellung von bis zu sechs doppelten und zwei einfachen Reihen von Markthütten zuließ, war ideal. Es lag westlich der Karmelitenmauer, die zur heute noch bestehenden Karmelitenkirche gehörte, und war von der „Eisernen Hand“ östlich, der Lustenauer Straße südlich und der "Harrach" nördlich umgeben. Da keine eigentlichen Straßen vorhanden waren, wurden die Wege zwischen den Ständen mit Schotter befestigt. Abb.19

Mit dieser neuen Heimat der Linzer Märkte fanden sich Händler und Kaufleute nicht zu recht. 1861 sammelten sie Unterschriften, welche den Gemeindevorstehern vorgelegt wurden und appellierten für die Rückverlegung des Marktes auf die Promenade oder den Stadtplatz. Die Rechtfertigung für diese Aufforderung war die Trennung der Markthütten vom



Abb. 20 Markthüttenplan von 1770: Der Plan zeigt das Gelände des Linzer Hauptplatzes. Die Oberkante weist nach Westen, die Unterkante nach Ostern, die rechte Seite führt nach Norden, die linke nach Süden. Die Durchzugslinie wird vom Schmidtor und von Haupttor markiert.

eigentlichen Geschäftsleben der Stadt, welches sich im Wesentlichen nach wie vor auf dem Hauptplatz und in der Pfarr- und Klostergasse abspielte. Berichten zufolge haben sich die Markthütten durch die Verlegungen binnen vier Jahren von 287 auf 138 verringert. Nach wie vor mieteten wichtige Markthändler die Gewölbe der Altstadt. Kleinere Kaufleute profitierten aber noch länger von den niedrigeren Mieten am neuen Gelände.

1862 wurde bereits ein Plan für die Anordnung der Markthütten auf dem Gelände des städtischen Markt- und Volksfestplatzes verfasst. Dieser Markt- und Volksfestplatz ist der heutige Hessenplatz. Im Jahr 1863 wurde durch den Erwerb von Grundstücken der Marktplatz erweitert und eine verbindliche Baulinie festgelegt, um den Platz künftig der Öffentlichkeit zu sichern. Abb.22

Seit 1877 drängten auch die Volksfeste auf die Märkte. Mit der Zeit dominierten sie über den eigentlichen Markt. Abb.5 Eine ähnliche Entwicklung nahm beispielsweise auch der heute noch bestehende und beliebte Urfahrermarkt im Bezirk Urfahr. Dieser ist einer der ältesten Jahrmärkte Österreichs. Er findet zweimal jährlich im Frühjahr und Herbst statt und dauert im Regelfall, laut der Linzer Marktordnung, neun Tage. Dieser Frühjahrs- und Herbstmarkt existiert seit 1817 aufgrund der Genehmigung durch Kaiser Franz I. Er befindet sich seit 1902 an der Urfahrer Donaulände (heutiges Jahrmarktgelände), davor war sein Standort am heutigen Bernaschekplatz. Bis Ende des 19. Jahrhunderts war er ausschließlich für den Handel mit Waren aller Art bestimmt, vor allem Gebrauchsgüter und landwirtschaftliche Geräte. Danach kamen auch Belustigungen, wie Schießbuden oder Schiffsschaukeln, hinzu.<sup>21</sup>

21 Vgl. Artner, Norbert: Urfahrer Markt. 200 Jahre Linzer Lustbarkeiten, in: NORDICO Stadtmuseum Linz, 03. Februar 2017, <https://www.nordico.at/html/de/1548.aspx> (abgerufen am 08. Dezember 2020)

- DONAU ■
- HAUPTPLATZ ■
- DREIFALTIGKEITSSÄULE ■
- SCHMIDTOR ■
- TAUBENMARKT ■
- NIBELUNGENBRÜCKE ■

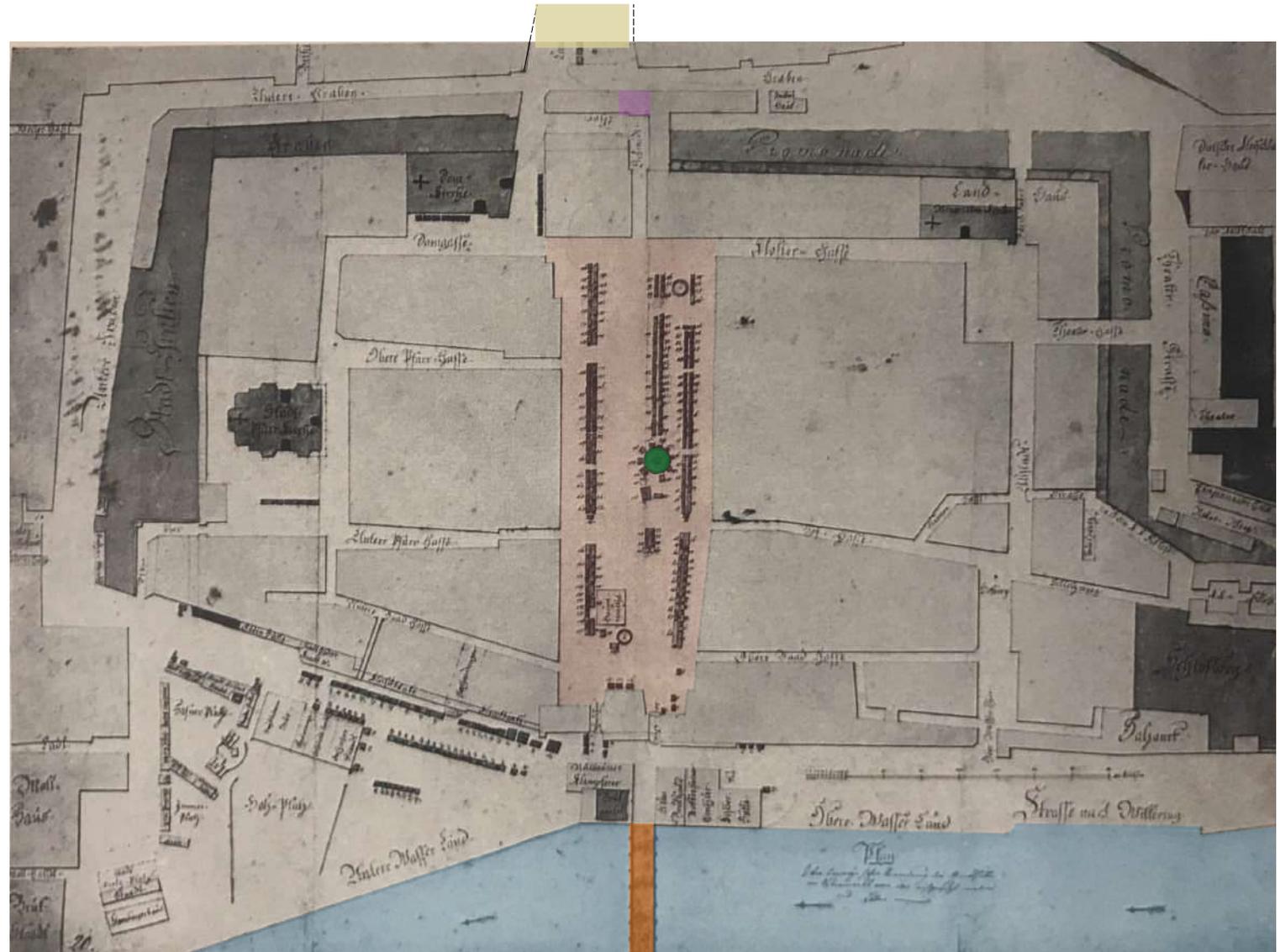


Abb. 21 Markthüttenplan vom Ostermarkt (1802)  
Der Plan ist südorientiert, die Donau bildet den Fußpunkt.



Abb. 22 Der Hessenplatz um (1895)



Abb.23 Marktplatz am Hauptplatz

Bis etwa 1880 wurde an Sonntagvormittagen am Taubenmarkt ein Kleintiermarkt errichtet. Darüberhinaus wurden zum Unterschied von Wochenmärkten tägliche Märkte - auch „Kleiner Markt“ genannt - errichtet. Diese befanden sich ebenfalls um den Taubenmarkt.

Noch im 19. Jahrhundert wurde mit der Bestellung eines Marktkommissars ein Marktamt gegründet, das sich um das Marktwesen kümmern sollte. Dazu zählten die Aufgaben wie Marktordnung, Marktverwaltung, Gefällseinheber, Stadtwage und Ähnliches. So war beispielsweise ein Gefällseinheber für die Einnahmen aus den vermieteten Standplätzen verantwortlich. Zu seinen Aufgaben gehörten auch die Vergabe der Standplätze, das Kassieren eben dieses Standgefälles und die Kontrolle der Milch. Im Laufe der Jahre sind die Aufgaben der Markt-

verwaltung und der Lebensmittelkontrolle stark angewachsen. Seit 1945 sind Marktamt und Lebensmittelpolizei getrennte Einrichtungen.

Aufgrund von Protesten der Bevölkerung wegen Ruhestörung, Verschmutzung und Verstößen gegen die Polizeiordnung musste der Linzer Markt am 11. Jänner 1894 vom Feld des Lehenbauern auf den Hessenplatz verlegt werden. Abb.22

1949 erfolgte die Verlegung auf den Südbahnhofplatz, dem heutigen Marktplatz. Dies geschah hauptsächlich aufgrund der Zerstörungen während des Zweiten Weltkriegs und im Zuge des Wiederaufbaus der Stadt Linz in den genannten Gebieten. Nach der Einstellung der Pferdeisenbahn gegen Ende des 19. Jahrhunderts war das Areal brachgelegen. Die Gleise und die Bahnhoferanlage hatten temporär noch als Frachtenbahnhof gedient. Erst anlässlich eines Kreisturnfestes, welches im Jahr 1902 stattfand, war auf dem Südbahnhofgelände eine Festhalle errichtet worden. Abb. 24 Diese war zur Gänze aus Holz gebaut und als Ort für Volksfeste, Konzerte, Ausstellungen, Massenversammlungen und anderes mehr in Verwendung. Sie wurde im Jahr 1945 während eines Luftangriffs zerstört. Das Areal stand somit nach dem Zweiten Weltkrieg für die Verlagerung

und Vergrößerung des bisherigen Grünmarktes am Hessenplatz zur Verfügung.

Mit der Bebauung des Neustadtviertels erhielt der Südbahnhofmarkt auch eine bessere Anbindung an die Stadt. Das Neustadtviertel, von 1957 bis 2013 ein eigener statistischer Bezirk von Linz, liegt im Zentrum des heutigen Stadtteils Hessenplatz und damit nahe beim Zentrum von Linz. Abb.25



Abb.24 Die Festhalle für das Kreisturnfest auf dem Südbahnhofgelände (1902)



Abb. 25 Der Südbahnhofmarkt im Jahr 1949

- URFAHRANER JAHRMARKT
- WOCHENMARKT HAUPTPLATZ
- GRÜNMARKT URFAHR
- VOLKSGARTENMARKT SAISONAL
- SÜDBAHNHOFMARKT



Die bekanntesten Linzer Märkte

### 2.3.3 LINZER MÄRKTE HEUTE

Von einem Detailmarkt kann man, laut Marktordnung von 1962, dann sprechen, „wenn große Mengen gleichartiger Waren durch eine Vielzahl von Anbietern auf ein und demselben Platz zur selben Zeit einer großen Anzahl von Letztverbrauchern angeboten werden.“<sup>22</sup> Zu diesen zählt damit auch der Linzer Südbahnhofmarkt. Das Warenangebot auf Detailmärkten umfasst vorwiegend Obst und Gemüse, Fleisch und Fisch. Es werden auch zusätzliche Produkte, wie Textilwaren, Haushaltswaren und Blumen verkauft. Der Verkauf erfolgt überwiegend in festen Marktkojen. Sie finden, im Gegensatz zu nur temporär abgehaltenen Märkten, täglich, von Montag bis Samstag, zu unterschiedlichen Maximalöffnungszeiten statt. Vergleichbar ist etwa der Grünmarkt im nördlichen Stadtteil Urfahr, wo sich ebenfalls einige fixe Bauten befinden. Grünmärkte definieren sich über das Sortiment. Es werden hauptsächlich

regionale Produkte wie zum Beispiel Obst und Gemüse, Honig, Käse, Wurst, Räucherfisch, sowie Pflanzen und Blumen angeboten.

Linz besitzt mehrere Bauernmärkte, wie zum Beispiel beim neuen Rathaus in Urfahr, oder im Stadtteil Spallerhof. Diese besitzen üblicherweise keine festen Bauten, sondern mobile Stände oder Verkaufstische, die einen schnellen Auf- und Abbau ermöglichen. Das Warenangebot umfasst vorwiegend frisches Obst, Gemüse, Fleisch, Eier und Milchprodukte. Diese Märkte werden von Landwirten und regionalen Erzeugern zur Direktvermarktung ihrer Produkte genutzt. Solche Bauernmärkte finden zumeist auf einer Freifläche innerhalb eines bestehenden Marktgebietes statt und ergänzen das Angebot der festen Stände. Die drei bekanntesten Bauernmärkte in Linz werden am Grünmarkt im Bezirk Urfahr,

22 Vgl. Schenekl, 2008, S. 81- 83

## 2.3.4 VOM MARKT ZUM SUPERMARKT

am Südbahnhofmarkt und am Linzer Hauptplatz abgehalten. Der Großteil dieser Märkte sind sogenannte Wochenmärkte, das heißt, sie werden zwar in jeder Woche, jedoch nur an festgelegten Tagen, wie Dienstag oder Samstag abgehalten. Diese Märkte ziehen viele Kunden an, sie stärken den Bekanntheitsgrad des jeweiligen Marktes und sind vor allem an Wochenenden gut besucht. Sie erfreuen sich mittlerweile auch bei der jungen Bevölkerung großer Beliebtheit.

Samstagvormittags wird am Linzer Hauptplatz ein sogenannter Flohmarkt aufgebaut, wo für Gewerbetreibende und Privatpersonen die Möglichkeit besteht, gebrauchte Waren anzubieten. Je nach Jahreszeit werden auch mehrtägige saisonale Märkte abgehalten. Bekannte Märkte sind die Adventmarkt, oder die Ostermärkte, welche am Hauptplatz, am Pfarrplatz,

im Volksgarten oder an weiteren Standorten abgehalten werden. Die Orte verweisen teilweise auf das historische Marktgeschehen in Linz. Hinzu kommt der Urfahrner Markt, welcher jährlich im Frühling und Herbst aufgebaut wird. Diese stellen durch ihre Ausrichtung als Vergnügungsmarkt oder ihre unterschiedlichen Warenangebote jedoch keine Konkurrenz zu den Detailmärkten dar. (vgl. Kap. 2.3.2)

Der Südbahnhofmarkt stellt aufgrund seiner Größe und seiner Bebauung eine Besonderheit unter den Linzer Märkten dar. Er beinhaltet feste Marktstände und bietet gleichzeitig Platz für flexible Nutzungen. Er vereint damit in sich unterschiedlichen Markttypologien und Funktionen.<sup>23</sup>

Diese Mischform gibt es schon in der Antike. So war zum Beispiel die Stoa als einseitig

offener Raum konzipiert. Dieser wurde baulich durch eine Säulenhalle begrenzt. Später wurden in diese auch Läden integriert, wie beispielsweise in der Stoa des Attalos in Athen, mit einer zweigeschossigen, rückwärtigen Ladenzeile.<sup>24</sup>

Der Wandel setzte mit der Erfindung und stetigen Entwicklung der Supermärkte ein. Diese bieten eine Form von Einzelhandel mit einer Verkaufsfläche von mindestens 400 Quadratmetern, auf denen Produkte und Handelswaren zur Selbstbedienung für die Kunden angeboten werden. Neben den Lebensmitteln werden auch andere Produkte wie Süßwaren, Nahrungsmittel, Genussmittel, aber auch Drogerieartikel und Verbrauchsgüter angeboten. Diese Produkte werden verpackt und nach Füllmenge oder Gewicht verkauft. Die Preise in einem Supermarkt sind nicht verhandelbar, sind aber an

<sup>23</sup> Vgl. Lehner, 2018, S. 18  
<sup>24</sup> Vgl. Strak, 2020, S. 9

den Waren ausgezeichnet. Die Besonderheit für Kunden war, dass sie die Artikel selbst aus den Regalen nehmen durften und anschließend an zentralen Kassen bezahlen konnten. Die Errichtung von Selbstbedienungsmärkten, auch Supermärkte genannt, war nach dem Zweiten Weltkrieg eine wichtige Vermarktungsstrategie für Produkte des täglichen Bedarfs. Diese Supermärkte gab es seit den 1930er Jahren schon in den USA. Abb.27 Im Gegensatz dazu setzten sich in Europa Supermärkte erst langsam im Laufe des 20. Jahrhunderts gegen kleine Gemischtwarenhandlungen, sogenannte Greisslereien, durch. Abb.26 Der erste Supermarkt mit Selbstbedienung in Österreich wurde 1950 in Linz eröffnet. Dieser war eine Filiale der „Konsum“-Kette an der Wienerstraße 2 in Linz und ist heute nicht mehr erhalten.<sup>25</sup>

Durch die Popularität der Supermärkte und dem damit einhergehenden Wandel des Einkaufsverhaltens der Gesellschaft, verloren Marktplätze immer mehr an Bedeutung. Einnahmen von auf Märkten verkauften Lebensmitteln machen heute nur mehr einen kleinen Prozentsatz des gesamten Lebensmittelhandels aus.<sup>26</sup> Der gemeinsame Marktanteil von Diskontern und Märkten im Lebensmittelhandel betrug im Jahr 2019 27,2 Prozent, davon betreffen rund sechs Prozent den Lebensmittelhandel auf Märkten.<sup>27</sup> In der Folge stellten viele Märkte den Betrieb ein. Supermärkte sind heute dezentral im Stadtgebiet verteilt. Der Marktplatz, der bis ins 20. Jahrhundert zentral im Stadtgebiet lag, verlor nicht nur seine Bedeutung, sondern auch seinen Ort.

25 Vgl. Rathusky, 2013, S.30- 39  
26 Vgl. Lehner, 2018, S. 12  
27 Vgl. Schultz, Eva: Discount-Anteil in Österreich, in: Statista, 15. März 2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/273211/umfrage/marktanteile-im-lebensmitteleinzelhandel-in-oesterreich/> (abgerufen am 02. April 2021)



Abb. 26 Bis in die 1960 Jahre waren Greisslereien die Norm



Abb. 27 1930 wurde der erste Supermarkt in einer ehemaligen Autowerkstatt in New York von der King-Kullen-Kette eröffnet.



## 03 DER SÜDBAHNHOFMARKT HEUTE

3.1	Grundsteineinlegung	52
3.2	Marktareal	53
3.3	Marktkojen	56
3.4	Denkmalgeschützte Bestandsgebäude	57
3.5	Maßnahmen zur Attraktivierung des Standortes	58

## 3.1 Grundsteinlegung

Die Grundsteinlegung für einen Zentralmarkt für Lebensmittel, welcher auf dem ehemaligen Südbahnhofgelände errichtet werden sollte, fiel in den Juli 1949, da die Zustände auf dem Markt am Hessenplatz unhaltbar geworden waren. Abb.28 In kürzester Zeit errichtete man 28 Marktstände in Massivbauweise, in denen jeweils vier Geschäfte untergebracht wurden, welche bereits über Strom-, Wasser- und Telefonanschlüsse verfügten. Schon zu dieser Zeit wurde großer Wert auf Grünflächen, Baumpflanzungen sowie die Errichtung eines Spielplatzes gelegt.<sup>28</sup>

Demzufolge gab es nach der Eröffnung des Südbahnhofmarktes deutlich mehr Marktbesucher als auf dem alten Markt am Hessenplatz. Es waren genau 81 Mieterinnen und Mieter von Kojen. Im Jahr 1960 war der Südbahnhofmarkt in Linz der beliebteste ge-

genüber den anderen sieben Tagesmärkten und einem Wochenmarkt, wie z.B. dem Grünmarkt in Urfahr oder dem Spallerhofmarkt.<sup>29</sup>



Abb.28 Der neue Zentralmarkt für Lebensmittel

28 Vgl. 70 Jahre Südbahnhofmarkt, Ausstellungsfolder: in: Landeshauptstadt Linz. Archiv der Stadt Linz, 01. September 2019, Cornelia Daurer, Pdf Per. E-Mail, 30. Augst 2020

29 Vgl. Lehner, 2018, S. 18

### 3.2 MARKTAREAL

Das nachstehende Kapitel gibt einen Überblick über den Markt in seiner gegenwärtigen Ausprägung. Warenangebot, Kundenkreis sowie aktuelle Probleme werden im anschließenden Kapitel „Analyse“ näher erläutert. (vgl. Kap. 4.2, 4.3, 4.9) Der Südbahnhofmarkt stellt aufgrund seiner Bebauung eine Besonderheit unter den Linzer Märkten dar. Mit einer Fläche von etwa 20.000m<sup>2</sup> ist er darüber hinaus ein wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Raumes. Derzeit zählt man am Südbahnhofmarkt nach wie vor 28 fixe Verkaufskojen. Aufgrund der Teilung der Kojen sind über 40 verschiedene Geschäftslokale am Markt vertreten. Dazu gesellen sich an den Tagen des Wochenmarktes zwischen fünfzehn bis zwanzig mobile Verkäufer.

Im Unterschied zum ersten Jahr, als 81 Mieter in den Marktständen eingezogen waren,

haben viele der Marktstandbetreiber ihre Lokale vergrößert. Wo sich früher zwei bis drei Geschäftslokale einen Marktstand teilten, sind es heute nur mehr ein bis zwei. Zu Beginn der Recherchen für die vorliegende Arbeit waren noch mehrere Leerstände am Südbahnhofmarkt zu verzeichnen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt steht am Südbahnhofmarkt nur ein Marktstand leer.



Abb.29 Luftbild Südbahnhofmarkt 2020

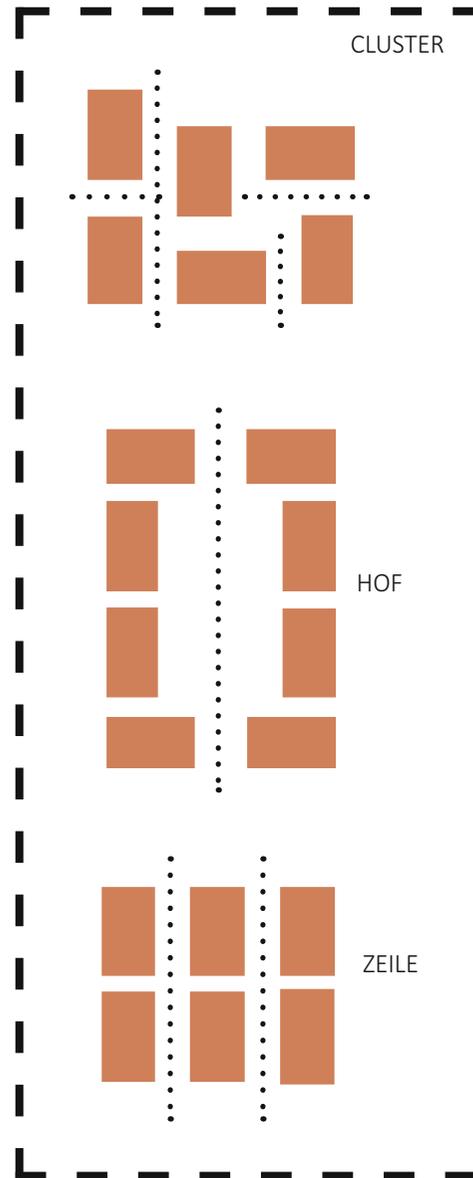
Die Verkaufssituation gliedert sich in drei wesentliche Szenarien:

- Der Verkauf erfolgt ausschließlich im Geschäft, im Inneren der fixen Marktstände.
- Der kombinierte Verkauf- die Produkte werden sowohl im Marktstand selbst als auch auf Verkaufsf lächen vor dem Laden angeboten.
- Der Verkauf erfolgt am Platz durch mobile Marktfahrer.

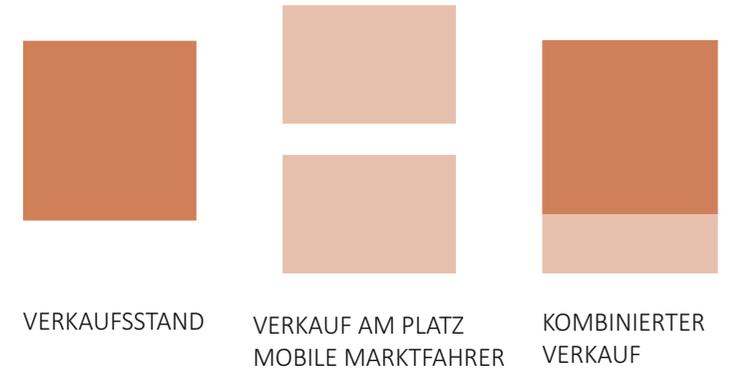
Der Südbahnhofmarkt weist neben der Nutzung durch die fixen Verkaufslokale und die mobilen Stände auch eine Nutzung durch mehrere Gastronomiebetriebe auf. Als Detailmarkt verfügt der Südbahnhofmarkt über definierte Öffnungszeiten. Aufgrund einer Vereinbarung mit den

anliegenden Bewohnern der Stadt Linz wurden diese an Wochentagen auf 06:00-20:00 Uhr festgelegt. Ausnahmen bestehen für Gastronomiebetriebe, welche bis 24:00 Uhr Abholservices oder Lieferdienste anbieten dürfen. Laut Auskunft des Marktamtes sind diese Öffnungszeiten jedoch je nach Jahreszeit unterschiedlich. Innerhalb dieses Rahmens legen die Händler ihre Öffnungszeiten selbst fest. So hat etwa die Bäckerei Holzpoldl täglich von 06:00-18:00 Uhr geöffnet, der Blumenladen Barta jedoch nur von 08:00-14:00 Uhr, mit Ausnahme des Wochenendes, da öffnen beide ihre Marktkoje nur von 09:00-13:00 Uhr. Dienstags und samstags findet zusätzlich ein Wochenmarkt auf dem Südbahnhofmarkt statt. Es kommen Landwirte und Produzenten aus der Umgebung und bieten saisonale und regionale Produkte an. Sie sind von 07:00-12:30 auf dem Markt anwesend. Der Südbahnhofmarkt ist nur am Sonntag geschlossen.

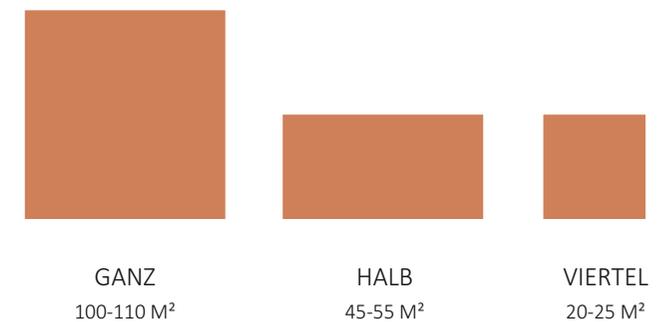
Anlagen von Märkten lassen sich überwiegend in drei Kategorien einteilen: die Zeile, den Hof und der Cluster.<sup>30</sup> Der Bestand des Südbahnhofmarktes zählt zur ersteren, er ist zeilenförmig strukturiert. Er besteht aus zwei Reihen von je 13 fixen Ständen, die sich in nord-südlicher Richtung erstrecken, mit zwei weiteren Kojen im Innenbereich des Areals. Die mobilen Marktfahrer bilden eine zusätzliche parallele Reihe an der Ostseite des Geländes.



*BESTAND: VORKOMMENE VERKAUFSITUATIONEN*



*BESTAND: GRÖSSEN DER FIXEN VERKAUFSSTAND*



30 Vgl. Lehner, 2018, S. 30-31

## 3.3 MARKTKOJEN



Marktkoje Beispiel Blumenstand



Marktkoje Beispiel Fleischerei

Die Marktstände, die zu Beginn der 1950er Jahre in kurzer Zeit in Massivbauweise errichtet worden waren, blieben im Wesentlichen bis heute unverändert. Es wurden seither nur im Detail bauliche Eingriffe an den Ständen vorgenommen. Diese nicht beweglichen Verkaufskojen sind einstöckige Gebäude mit quadratischem Grundriss mit 100 m<sup>2</sup> Grundfläche. Derzeit werden diese Gebäude in mehrere Einheiten unterteilt. Somit entstehen weitere Einheiten, mit 50 m<sup>2</sup>, also halbe Verkaufseinheiten, oder Viertelheiten mit rund 25 m<sup>2</sup>. In der Regel teilen sich zwei Marktbetreiber die Fläche eines Marktstandes. Alle Marktkojen besitzen die gleiche Bauform sowie einen einheitlichen Dachaufbau. Die Fassaden der Marktkojen weisen unterschiedliche Farben auf, wie zum Beispiel ein helles Grün oder Gelb - es dominieren, wie ursprünglich, helle Töne. Die westliche Marktstandreihe entlang der

Kantstraße hat ihre Eingänge nur in Richtung der Marktinnenseite. Die zweite, östliche Reihe entlang der Khevenhüllerstraße öffnet sich sowohl in Richtung der Marktinnenseite als auch nach außen auf den Platz der mobilen Marktfahrer. Die Marktkojen besitzen noch die ursprünglichen Anschlüsse für Wasser, Strom und Telefon.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Vgl. Lehner, 2018, S. 30- 31

### 3.4 DENKMALGESCHÜTZTE BESTANDSGEBÄUDE

Am Rande des Marktareals befinden die beiden denkmalgeschützten Gebäude, das Bahnkanzlei-gebäude und das Verwaltungsgebäude, die 1836 errichtet wurden. (vgl. Kap. 2.2.1) Sie gehören momentan nicht zum Marktareal und besitzen daher auch keine eindeutige Oberflächenverbindung durch die Pflasterung. Das zurückgesetzte Bahnkanzlei-gebäude steht längs der Khevenhüllerstraße, die das Areal im Osten begrenzt. Das Verwaltungsgebäude befindet sich im nördlichen Teil des Areals, ebenfalls parallel zur Khevenhüllerstraße, an der Ecke zur Krankenhausstraße. Darüber hinaus trennt auch noch ein großer Spielplatz das Bahnkanzlei-gebäude vom Marktareal. Es gab bis ins 20. Jahrhundert noch weitere Gebäude der Pferdeeisenbahn, welche sich im östlichen Teil des Areals befanden. Diese wurden erst im Zweiten Weltkrieg zerstört oder kurz

danach abgerissen. Wie eine Zeitzeugin berichtet, stand in einem der Südbahngebäude noch bis ins Jahr 1950 eine Lokomotive, wobei diese dann auch demoliert wurde.



Bahnkanzlei-gebäude



Verwaltungsgebäude Eingangsbereich

## 3.5 MASSNAHMEN ZUR ATTRAKTIVIERUNG DES STANDORTES



Sanierung der Bodenoberfläche



Erneuerung der Kanalisation

Auch wenn seit der Errichtung des Marktes keine wesentlichen baulichen Veränderungen vorgenommen wurden, bestanden und bestehen einige Initiativen, um die Attraktivität des Südbahnhofmarktes für die Kunden, aber auch für die Standbesitzer zu erhalten und zu steigern. Der letzte größere Eingriff war im Jahr 1991 erfolgt, man entschloss sich zum Bau einer Tiefgarage unter dem Freigelände des Wochenmarktes. Diese sollte den Komfort für die Marktbesucherinnen und Marktbesucher ebenso wie für die Händler erhöhen.

Die Stadt Linz initiierte ein Projekt, im Zuge dessen im Jahr 2020 mit der Sanierung des Südbahnhofmarktes gestartet wurde. Die Sanierung wird in drei Etappen stattfinden und es wird dabei versucht, dass der Betrieb des Südbahnhofmarktes ungestört weiterläuft. In diesen drei Etappen werden Strom, Wasser,

Kanal, Möblierung, Begrünung und verkehrsinfrastruktur saniert bzw. neu installiert.<sup>32</sup> Die erste Etappe des Projekts hat bereits begonnen. Aktuell werden Bauarbeiten auf dem Markt durchgeführt. Die Oberflächen und Kanalisation im östlichen Teil des Areals sind inzwischen fertiggestellt. Im Westen wurden in einem Teil des Areals die alten Pflastersteine aus der Zeit der ersten Bauphase bereits entfernt und die Oberfläche neu asphaltiert. In dieser Etappe werden auch hier die Oberfläche und Kanalisation des Marktes saniert beziehungsweise erneuert. Im Mai 2021 soll die erste Bauetappe im Osten des Linzer Südbahnhofmarktes abgeschlossen sein.

Mediale Aufmerksamkeit erfährt der Südbahnhofmarkt durch die Radiosendung „Arcimboldo Live“. Diese wird jeden Samstagvormittag im ORF Oberösterreich von 10:00-12:00 direkt vom

32 Vgl. Stadler, Anna: Südbahnhofmarkt- Generalsanierung soll 2020 Beginnen, in: Tips Zeitung, 06. Juni 2020, <https://www.tips.at/nachrichten/linz/wirtschaft-politik/508911-suedbahnhofmarkt-generalsanierung-soll-2020-beginnen> (abgerufen am 11. Jänner 2020)

Südbahnhofmarkt ausgestrahlt und berichtet über saisonale kulinarische Themen. Die ORF besitzt dafür eine eigene Koje mit Aluminiumfassade im Zentrum des Marktes. Diese wird seit April 2020, mit dem Beginn der Corona-Situation, nicht mehr genutzt. Von Zeit zu Zeit finden zu besonderen Anlässen Veranstaltungen statt, etwa Marktfeiern, statt. Der Geschäftsbereich Finanzen und Wirtschaft der Stadt Linz und der ORF luden regelmäßig Köche und Spitzengastronomen ein, die jeden Samstag ihre Spezialitäten zubereiteten und im Anschluss verkosten ließen.<sup>33</sup> Mit Initiativen wie dieser soll dem Markt ein zeitgemäßer, moderner Charakter verliehen werden. Der Linzer Markt soll damit vor allem „Stätte der Begegnung und Motor der Kommunikation“ sein.<sup>34</sup> Aufgrund der aktuellen Covid 19-Situation finden Aktivitäten dieser Art jedoch nicht oder nur eingeschränkt statt.

33 Vgl. Arcimboldo live am Südbahnhofmarkt: in: Linz verändert, 01. Februar 2017, <https://www.linz.at/leben/99962.php> (abgerufen am 16. Februar 2021)

34 Vgl. Südbahnhofmarkt Linz: in: Oberösterreich Tourismus GmbH, 18. Oktober 2020, <https://www.ausflugstipps.at/oesterreich-poi/detail/430023011/suedbahnhofmarkt-linz.html> (abgerufen am 16. Februar 2021)



Urbahn Gardening-Projekt



Kochstudio ORF



## 04 ANALYSE

4.1	Die gegenwärtige Marktsituation	64
4.1.1	Interviewauszüge	66
4.2	Kundenkreis am Südbahnhofmarkt	68
4.3	Warenangebot	71
4.4	Bestandsbauten	74
4.4.1	Marktkojen	74
4.4.2	Lagerraum	75
4.4.3	Überdachung	76
4.4.4	Oberfläche	77
4.5	Verkehrssituation	78
4.5.1	Öffentlicher Verkehr	78
4.5.2	Parksituation und Individualverkehr	79
4.5.3	Lieferverkehr	82
4.6	Infrastruktur	83
4.7	Aufenthaltsqualität	85
4.7.1	Sicherheitsaspekte	85
4.7.2	Aufenthalt	85
4.7.3	Wege und Freiflächen	86
4.7.4	Kundenbewegung	86
4.7.5	Begrünung	87
4.8	Standortanalyse Grafiken	88
4.9	Aktuelle Probleme- Zusammenfassung	93

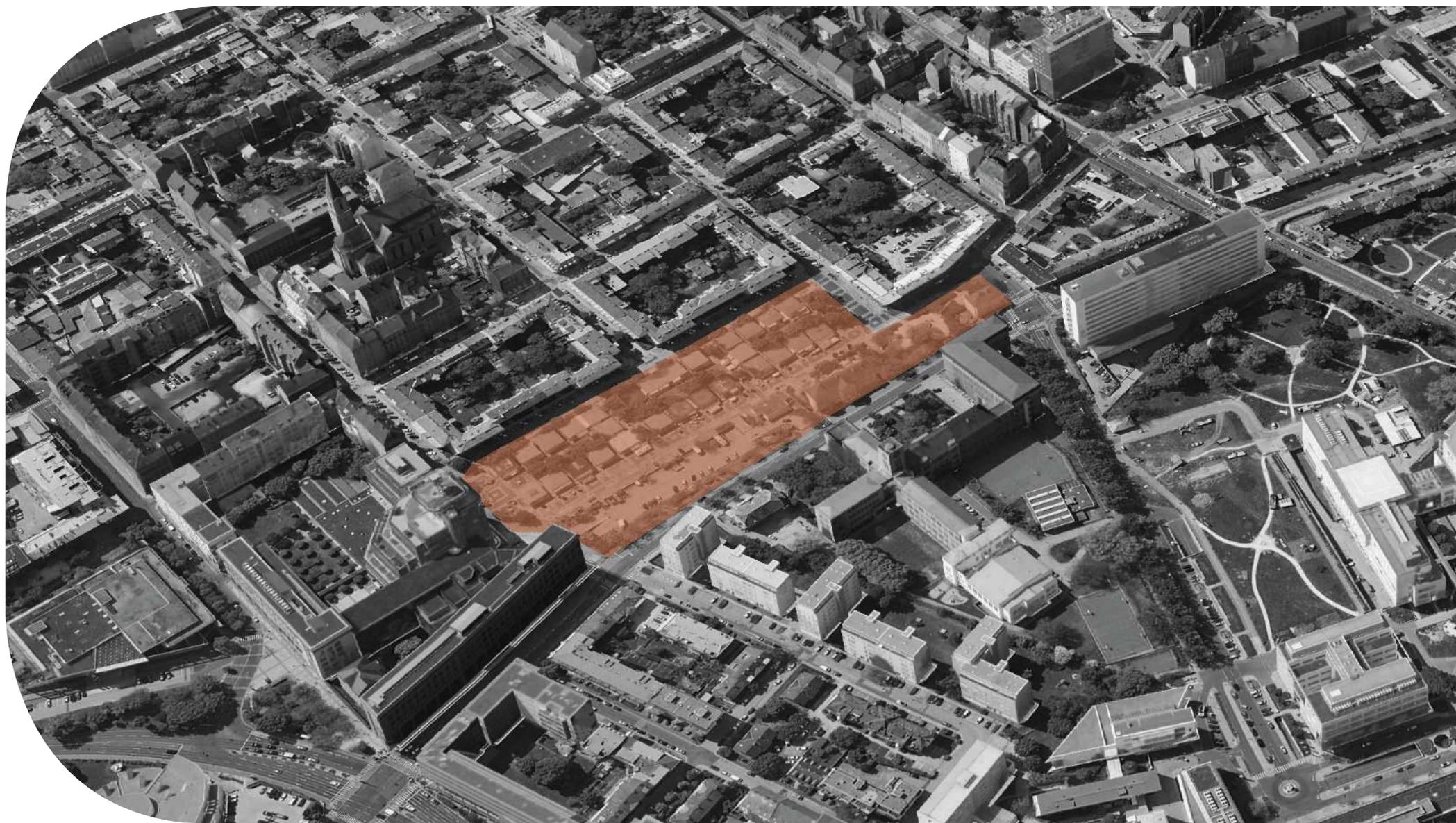


Abb.31 Luftbild Südbahnhofmarktgelände 2020

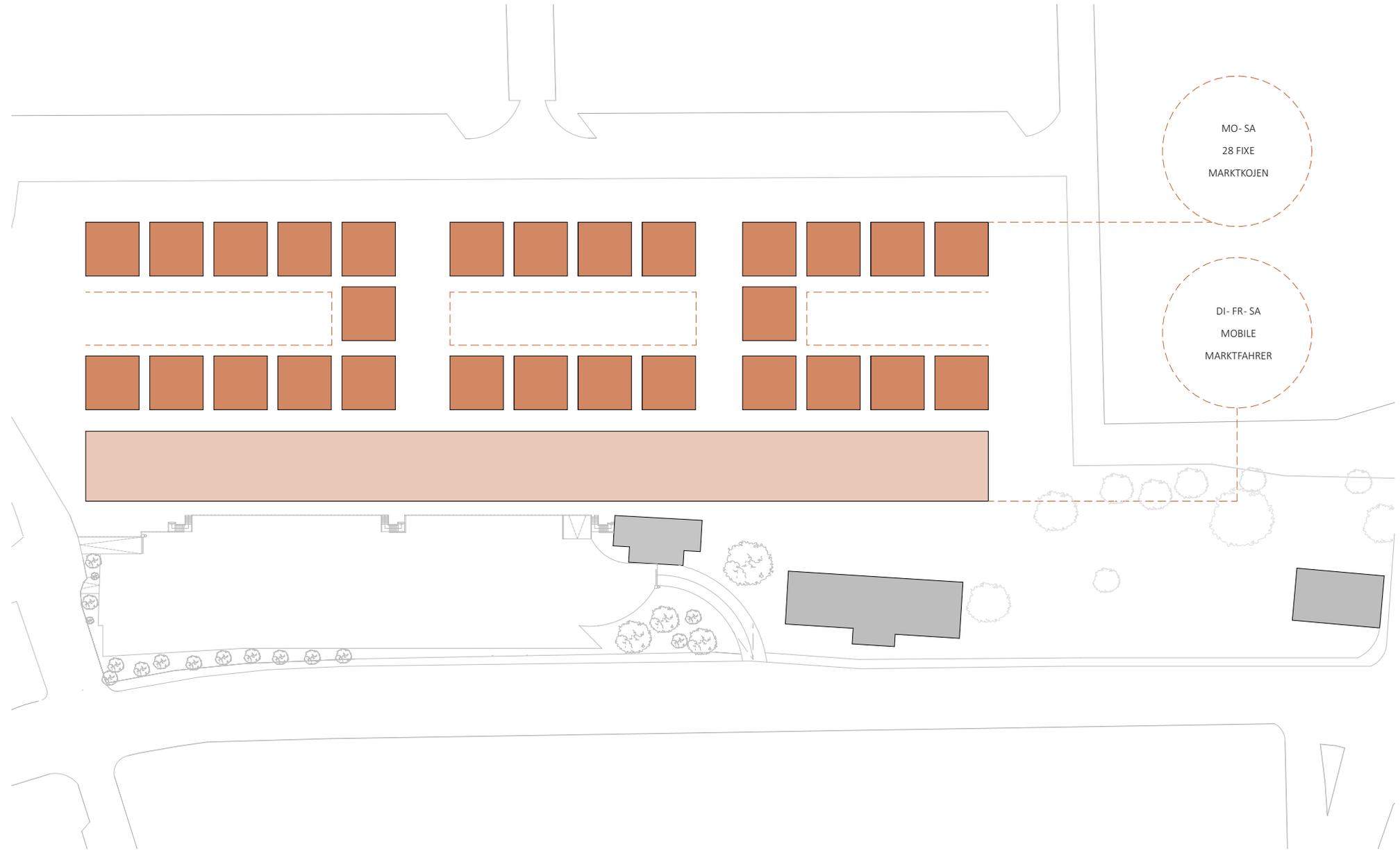


## 4.1 DIE GEGENWÄRTIGE MARKTSITUATION

In den Jahren nach seiner Gründung im Jahr 1946 galt der Südbahnhofmarkt als einer der modernsten Märkte Oberösterreichs. Gründe dafür waren unter anderem der Komfort, welchen die fixen Stände mit separaten Wasser-, Kanal- und Telefonanschlüssen für die Händler boten, da solche Ausstattungen zu damaliger Zeit noch nicht selbstverständlich waren. Ein weiterer Vorzug ist die Lage. Der Südbahnhofmarkt befindet sich unweit des Linzer Stadtzentrums und ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Kunden schätzen die Qualität und saisonale Vielfalt des Sortiments. Schon zur Erbauungszeit wurde großer Wert auf Grünflächen und Baumpflanzungen gelegt. Der Südbahnhofmarkt bietet durch seinen mittlerweile gewachsenen Baumbestand eine wirkungsvolle Beschattung. Der Markt wird daher nach wie vor von Anrainern, vor allem Senioren, gerne als Aufenthaltsort genutzt.

Der gegenwärtige Zustand des Südbahnhofmarkts verweist dennoch auf die Dringlichkeit einer Erneuerung. Wie der Autor aus eigener Anschauung bestätigen kann, hat der Linzer Südbahnhofmarkt in den vergangenen 20 Jahren an Attraktivität eingebüßt. Der Südbahnhofmarkt weist bereits eine Reihe von Defiziten auf. Die Marktstände sind veraltet, an vielen Stellen muss beziehungsweise renoviert werden. Derzeit sind Kojen nicht vermietet, obwohl sie in einer günstigen Lage angesiedelt sind. Gründe liegen sowohl in der veralteten Gebäudestruktur als auch in der beengten und etwas eintönigen Atmosphäre am Platz, als Folge der dichten Anordnung der Marktstände, die noch aus den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg stammt. Mit Ausnahme der Errichtung einer Tiefgarage im Jahr 1991 wurden vor Beginn der aktuellen Arbeiten keine weiteren größeren Modernisierungen vorgenommen.

Die mittlerweile nicht mehr zeitgemäßen Strukturen des Marktes wirken sich negativ auf das Marktgeschehen aus, sowohl aus Sicht der Standbetreiber als auch aus Sicht der Kunden.



## 4.4.1 Interviewsauszüge <sup>35</sup>

Um die Zufriedenheit sowohl der Standbesitzer als auch der Kunden zu untersuchen, wurden am 16. Dezember 2019 strukturierte Interviews mit diesen sowie mit Passanten im Alter zwischen 18 und 60 Jahren direkt am Südbahnhofmarkt und in der näheren Umgebung durchgeführt. (vgl. Kap. 8.1) Die Teilnehmer waren seit Jahren am Südbahnhofmarkt aktiv in unterschiedlichen Branchen tätig oder waren dort Kunden. Die durch einen Leitfaden gestützten Interviews dauerten jeweils etwa acht bis zehn Minuten und wurden aufgezeichnet. Das Interview befasste sich mit Aspekten des Segmenting - Targeting - Positioning (STP) des Südbahnhofmarkts, wie zum Beispiel den Nutzerfrequenzen, Stoßzeiten oder Altersgruppen. Des Weiteren wurden auch die Zufriedenheit der Markthändler und deren Änderungsvorstellungen angesprochen.

Laut Aussagen der Markthändler kaufen hauptsächlich ältere Menschen oder Familien auf dem Markt ein, da die Produkte für jüngere Altersgruppen meist zu teuer seien. Darüber hinaus konkurriere der Markt nach Ansicht der Befragten vor allem mit den Einkaufszentren, wie der Plus City, die sich außerhalb von Linz in der Gemeinde Pasching befindet, da diese mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sei und kostenfreie Parkplätze biete. Außerdem biete die Plus City im Vergleich zum Südbahnhofmarkt eine große Auswahl an Waren und schütze darüber hinaus vor Wettereinflüssen. Dies sei einer der Hauptgründe, weswegen Personengruppen wie Geschäftsleute oder Jugendliche selten am Markt gesichtet werden.

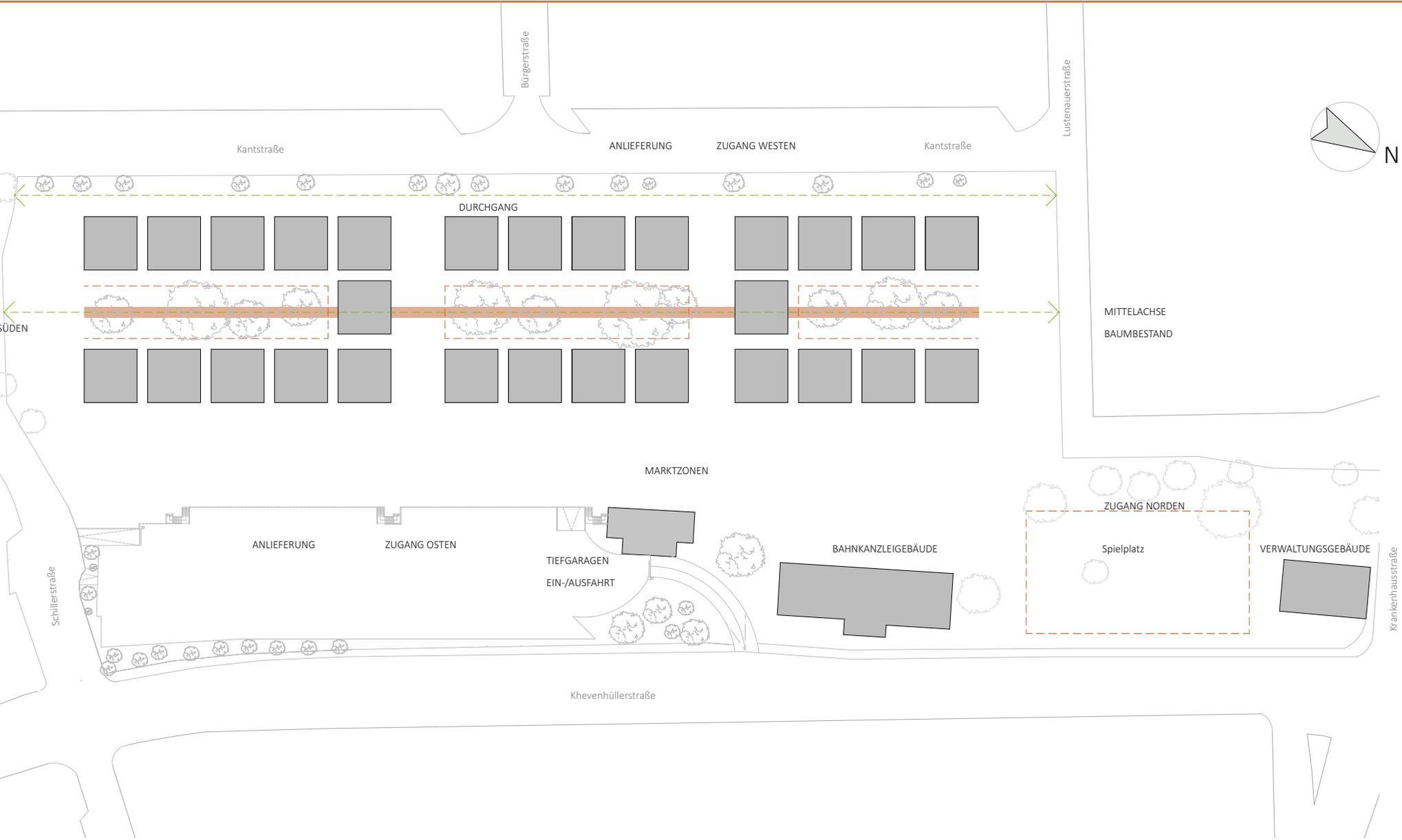
Guter Kasseneingang herrscht derzeit hauptsächlich bei den Gastronomiebetrieben zur Mittagszeit und bei Anbietern wie Bäckereien, oder Obst- und Gemüseverkäufern, vor

allem an den Tagen des Wochenmarktes, wenn auch die mobilen Händler am Markt sind. Die Standbesitzer wünschen sich jedoch deutlich mehr und vor allem neue Kundenschaft aus verschiedenen Altersgruppen.

Alex Mayer, ein Bewohner der Stadt Linz, geht davon aus: „Wenn der Südbahnhofmarkt auch gratis Parkplätze wie (Anmkg.: die Handelsketten) Hofer und Spar anbieten würde, dann würden auch sehr viele Familien mit ihren Autos zum Einkaufen kommen.“ Was aber den Markt betrifft, solle dieser saniert werden und vielleicht ein durchgehendes Dach bieten.

Von Seiten der Markthändler und auch der Passanten wurde mehrfach geäußert, dass der Markt großen Sanierungsbedarf aufweise. Dies illustriert unter anderem die Aussage der Passantin Selma Hasic. Ihrer Meinung nach sollte „ein bisschen erneuert beziehungsweise saniert werden. Vor allem der Boden, der schon nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut worden ist“.

<sup>35</sup> Vgl. Standbesitzern und Passanten, Interview, Linz, 16. Dezember 2019, siehe Anhang Interviewtranskripte



## 4.2 KUNDENKREIS AM SÜDBAHNHOFMARKT

Der Südbahnhofmarkt liegt unweit des Stadtzentrums in einem dicht bebauten Gebiet. Anwohner, Schüler, Besucher sowie Firmen und Institutionen mit einer jeweils hohen Zahl von Mitarbeitern bilden daher einen naheliegenden Kundenkreis des Marktes. Im Norden schließt sich die oberösterreichische Gesundheitskasse und im Osten das Kepler Universitätsklinikum an, mit dem Allgemeinen Krankenhaus und zahlreichen Ausbildungsstätten. Des Weiteren befindet sich das größte Linzer Gymnasium, das Khevenhüller Gymnasium, in unmittelbarer Nähe, nur durch die Khevenhüllerstraße getrennt. Im Süden des Marktes befinden sich zahlreiche öffentliche Einrichtungen wie das Linzer Design Center, das ORF Zentrum Oberösterreich, ein großes Hotel und die Zentrale der Raiffeisenlandesbank Oberösterreich. Dieser Bereich bildet ein Geschäftsviertel. An den westlichen Teil des Areals schließt

ein dichtes Stadtgefüge aus Blockrandbebauung an, welche sich in Richtung der Landstraße in der Linzer Innenstadt erstreckt. Der Südbahnhofmarkt liegt im Schnittpunkt dieser Gebäude. Nach wie vor kommen Menschen, die in der unmittelbaren Umgebung leben oder arbeiten, gerne auf den Markt, um dort ihre Mittagspause zu verbringen oder nach der Arbeit, um sich zu kurz erholen und frische, regionale Produkte einzukaufen.

Generell herrscht im Sommer, im Vergleich zum Winter, mehr Betrieb. Der Wochenmarkt, welcher am Dienstag und Samstag stattfindet, erfreut sich großer Beliebtheit.<sup>36</sup> Um die Altersstruktur der Besucher zu dokumentieren, wurde eine örtliche Beobachtung am Südbahnhofmarkt durchgeführt. Im Zuge dieser wurden die verschiedenen Besuchergruppen des Marktes analysiert. Die Ergebnisdaten werden im

nachstehendem Kreisdiagramm veranschaulicht (vgl. Kap. 4.3). Das Diagramm stellt das vor Ort gezählte Besucheraufkommen vom 16. Dezember 2019 um 11:30 Uhr am Südbahnhofmarkt dar. Die Stichprobe umfasste 100 Personen. Bewohner der Linzer Kernstadt und ihrer Umgebung bildeten zu diesem Zeitpunkt die Mehrheit des Kundenkreises. 60 Prozent der gezählten Besucher waren Menschen in höherem Alter, die ihre Einkäufe auf dem Südbahnhofmarkt tätigen. Etwa ein Drittel der Kunden waren Familien mit bis zu fünf Personen. Die Minderheit bildeten mit 10 Prozent Jugendliche. Diese Momentaufnahme wird auch durch die Aussagen der Standbetreiber bestätigt. Zurzeit kämen wenige Menschen, hauptsächlich ältere Personengruppen aus den angrenzenden Stadtteilen, die den Ort sowohl für ihre Wocheneinkäufe, aber auch als Treffpunkt nutzen wollen. Nur an Wochenenden sei der Markt

<sup>36</sup> Vgl. Standbesitzern und Passanten, Interview, Linz, 16. Dezember 2019, siehe Anhang Interviewtranskripte

überfüllt, weil zusätzlich viele mobile Marktfahrer, Bauern und Produzenten aus der Umgebung, ihre frischen Waren anbieten. Von den Menschen, die am Wochenende dort einkaufen, kämen viele auch von außerhalb des Stadtgebietes, vor allem aus dem Bezirk Linz - Land.

Aufgrund der seit Anfang 2020 bestehenden und 2021 fortgesetzten Maßnahmen zur Einschränkung der Covid-19-Pandemie ist der Markt seither nicht allzu stark besucht. Viele der Marktbesucher gehören eher der älteren Generation an, die sich generell vorsichtiger verhält. Gespräche mit den Marktstandbesitzern illustrieren dies. So schildert die Betreiberin der Bäckerei Holzpoldl: „Durch die Corona-Situation befindet sich der Markt in einer schwierigen Lage. Es kommen wenige Menschen zum Markt, um einzukaufen. Viele der Marktstandbetreiber schließen

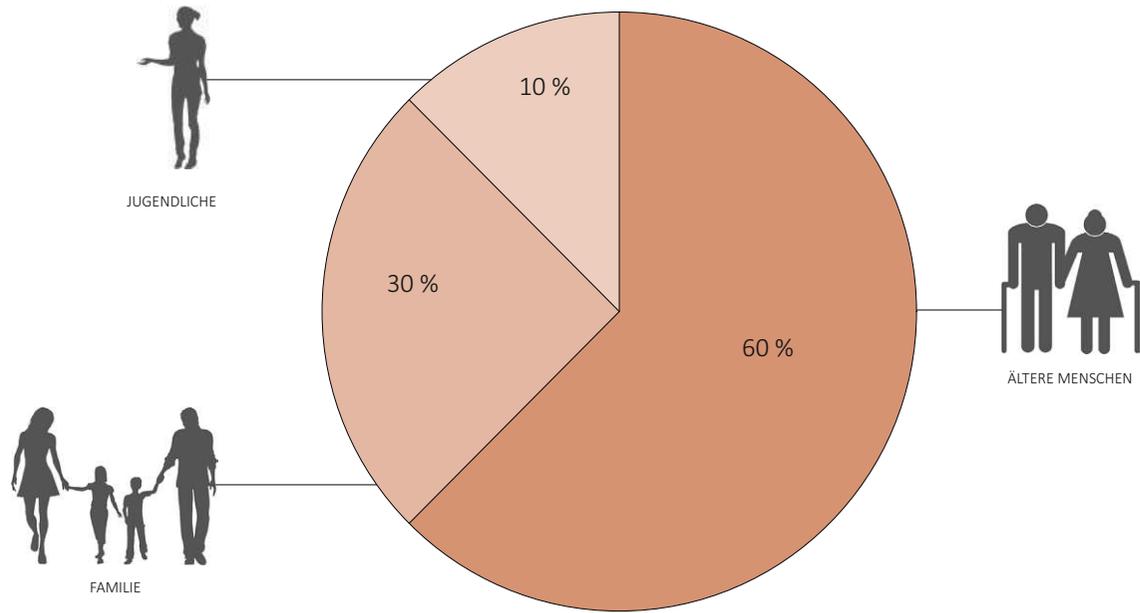
ihre Stände bereits ab 12 Uhr“. Da die von der Regierung verhängte Ausgangsbeschränkung sehr ernst genommen wird, kommen auch nur vereinzelt Bauern aus der Umgebung, um ihre Produkte in Direktvermarktung an die eilige Kundschaft zu verkaufen. Aus diesem Grund sind zwar Kunden da, aber deutlich weniger als üblich.

Aufgrund der beschriebenen Einschränkungen durch die Covid-19-Situation wurde auf weitere, überprüfende Erhebungen zu den Besuchern vor Ort verzichtet. Um dennoch zumindest ein Bild der Besucherfrequenz des Marktes zu gewinnen, wurde auf die auf der Internet-Plattform Google.at täglich veröffentlichten Grafiken zu den Stoßzeiten zurückgegriffen. Diese zeigen die über den Tag verteilte Besucherfrequenz des Marktareales, welche durch die Auswertung der GPS-Signale der Handys

der Marktbesucher ermittelt wird. Diese Auswertung der Stoßzeiten wurde im Zeitraum zwischen dem ersten und dem siebten März 2021 erstellt. Nach wie vor herrscht zur Mittagszeit mehr Betrieb als vormittags oder nachmittags. Freitags und an Samstagen wird die höchste Besucherzahl registriert. An jenen Tagen der Woche, an denen Bauern und regionale Produzenten ihre Produkte anbieten, ist die Besucherzahl trotz der Einschränkungen durch die Covid-Maßnahmen höher als an den übrigen Tagen. *Abb.190* Obwohl diese sowohl am Dienstag als auch am Samstag mit ihren mobilen Ständen auf den Markt kommen, ist der Besucherandrang an Dienstagen niedriger als am Samstag. (vgl. Kap. 8.1). Trotz des allgemeinen Besucherrückgangs entspricht diese Verteilung der Spitzenzeiten damit weitgehend dem Verhalten der Marktbesucher vor der Pandemie.

# ANALYSE Kundenkreis am Südbahnhofmarkt

Viele der Marktstandbetreiber wünschen sich neue Käuferschichten für den Markt. Nach Meinung der Händler und Gewerbetreibenden müsse man die Besuchergruppen des Südbahnhofs erweitern, weil dem Markt ein jüngeres Publikum und eine Durchmischung unterschiedlicher Personengruppen fehlen.



Besucheraufkommen am 16. Dezember 2019 um 11:30 Uhr  
Die Stichprobe umfasste 100 Personen.

### 4.3 WARENANGEBOT

Der Südbahnhofmarkt weist als Detailmarkt eine Durchmischung unterschiedlicher Gewerbe auf. Es ist anzunehmen, dass deren Zusammensetzung auch die Nachfrage und das Konsumverhalten der Nutzer des Marktes widerspiegelt. Zu unterscheiden sind die drei großen Gruppen Food, Non-Food sowie Gastronomie. Dem entspricht auch die Verteilung der Grundflächen der Marktstände. Wie die nebenstehende Abbildung zeigt, gehört mehr als ein Drittel aller Marktstände der Gastronomiebranche an.

Die Grafik gibt wieder, wie die die Bereiche Gastronomie, Food und Non-Food auf dem Areal des Südbahnhofmarkts nach Flächen in Prozent verteilt sind. Sie berücksichtigt auch die Leerstände. Diese Angaben basieren auf einer eigenen Recherche durch den Autor im Dezember 2019. (Vgl. Kap. 4.3)

Es lässt sich eine deutliche Tendenz erkennen: Im Gegensatz zu den anderen Kategorien überwiegt die Gastronomie auf dem Markt mit 40 Prozent. Dieser Trend ist seit einigen Jahren auch auf anderen österreichischen Märkten zu beobachten, etwa auf dem Viktor-Adler-Markt oder dem Naschmarkt in Wien, und nicht immer unumstritten. Dennoch stellen Gastronomiebetriebe offensichtlich durch ihr Angebot einen Anziehungspunkt dar, der verstärkt Besucher auf den Markt bringt.

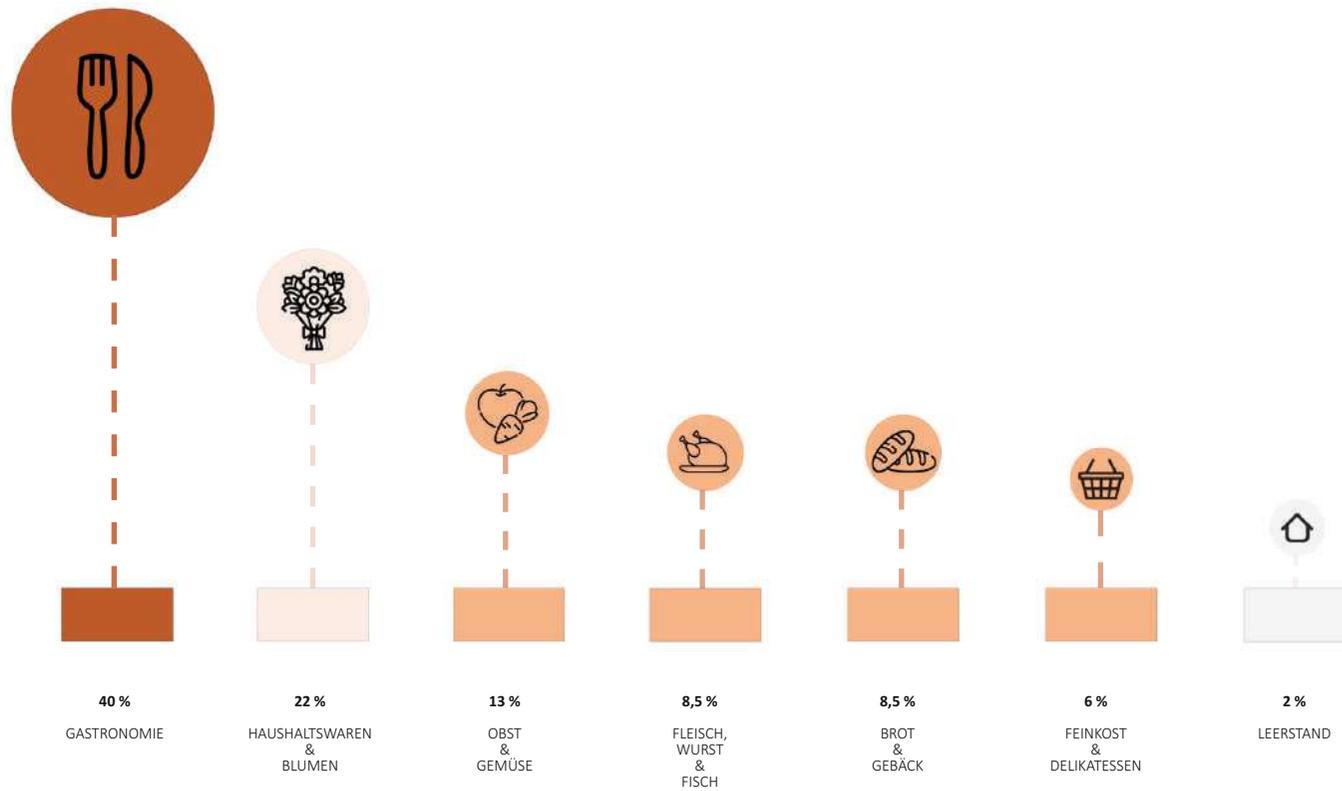
Der Unterschied zwischen Gastronomie und dem Bereich Food fällt gering aus, da die beiden Segmente nur durch vier Prozent getrennt werden. Der Sprung auf den Non-Food-Sektor fällt mit vierzehn Prozent schon deutlicher aus. Leerstände machen mit zwei Prozent den kleinsten Teil aus.

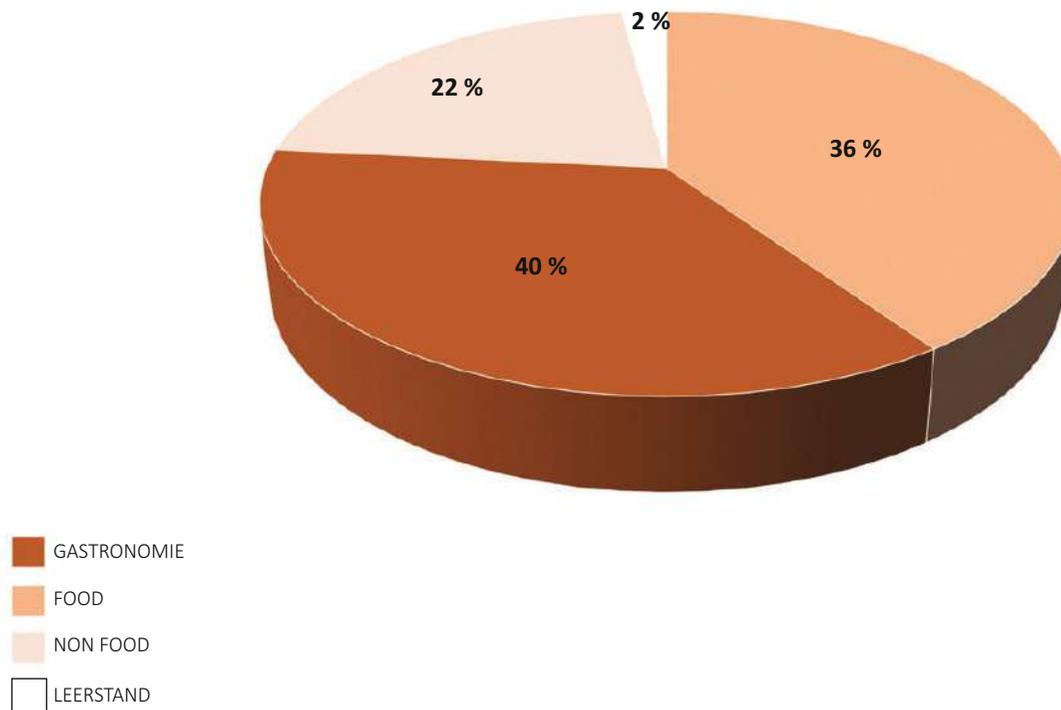
Diese vier Kategorien zeigt auch die nebenstehende Grafik, wobei es lohnend schien, das Segment Food in Detailkategorien aufzuschlüsseln. Durch die Größe und Positionierung der Symbole wird der Flächenanteil auch grafisch dargestellt.

So setzt sich der Bereich Food aus „Obst und Gemüse“, „Fleisch, Wurst und Fisch“, „Brot und Gebäck“ sowie „Feinkost und Delikatessen“ zusammen. Das größte Segment ist „Obst und Gemüse“ mit dreizehn Prozent, gefolgt von „Fleisch, Wurst und Fisch“ und „Brot und Gebäck“ mit jeweils acht komma fünf Prozent. An letzter Stelle stehen „Feinkost und Delikatessen“, welche sechs Prozent der Flächen beanspruchen.

Zum Bereich Non-Food zählen vor allem Anbieter von Haushaltswaren und Blumen, jedoch auch kleinere Dienstleister wie Schlüsseldienste oder Schuster sowie auch ein Modegeschäft.

BESTAND: WARENANGEBOTE NACH FLÄCHEN IN PROZENT [%]





Das Angebot wird durch die mobilen Marktstände ergänzt. Es sind immer zwischen fünfzehn bis zwanzig unterschiedliche Mieter da, die Produkte aus eigener Erzeugung verkaufen. Sie bieten zum Beispiel selbst hergestellte Erzeugnisse, wie Marmeladen, eingelegte Gemüse, Säfte, Salben, Backwaren oder Strickwaren an, selbst produziertes Obst und Gemüse, Blumen, Freiland Eier, Kräuter aber auch traditionelle bäuerliche Produkte an, wie Mühlviertler Schafwollprodukte oder Handarbeitsartikel. An manchen Tagen sind zusätzlich mobile Textilhändler am Markt.

## 4.4 BESTANDSBAUTEN



Marktkoje nachträglich zugemauert



Risse in der Auskragung des Daches

### 4.4.1 Marktkojen

An den Marktkojen besteht großer Renovierungsbedarf. Die Stände weisen an manchen Stellen bedeutende Schäden auf. Die Eingangstüren und Fenster waren ursprünglich einheitlich gestaltet, wurden jedoch mit der Zeit verändert und haben nun unterschiedliche Größen. Die Rahmen bestehen entweder aus Metallzargen oder sind Vollholzrahmen. Der Großteil der Fenster wird als Schaufenster genutzt, manche dienen gleichzeitig als Verkaufstheke. Da die Fenster und Türen gegen Diebstahl nicht mehr sicher waren, haben viele der Marktstandbetreiber diese durch neue ersetzt oder auch einige zugemauert. Die Fußböden im Inneren der Marktstände bestehen aus unterschiedlichen Materialien, wie zum Beispiel Fliesen oder Parkettböden, die nicht mehr original sind und dem jeweiligen

Bedarf angepasst wurden. So besitzen zum Beispiel alle Gastronomiestände inzwischen Fliesenböden. Nur einige wenige Stände, wie etwa ein Geschäft für Haushaltswaren, haben Parkett- oder Holzböden. An der Fassade oder über dem Dach der Marktstände befinden sich viele Klima- und Lüftungsanlagen, große und kleine Werbetafeln verdecken die Fassaden, wodurch der Markt sehr unansehnlich wirkt. Viele der Betreiber haben die Marktstände innen und außen nach ihrem Geschmack gestaltet. Ein Problem für viele Standbetreiber ist daher die verlangte Fassadenänderung. Es wurde bereits vor dem aktuellen Renovierungsprozess von der Marktverwaltung vorgegeben, dass alle Marktstände unterschiedliche Farben und Außengestaltungen haben müssen. Der Markt müsse farbenfroh erscheinen.

#### 4.4.2 Lagerraum

Viele Waren werden von den Händlern täglich frisch zum Markt angeliefert. Es befinden sich jedoch innerhalb der Marktstände keine geeigneten Räume, um die Waren kühl zu lagern und damit auch länger frisch zu halten. Jene Standbetreiber, deren Produkte gekühlt werden müssen - wie Fisch und Fleisch, aber auch Wein - transportieren diese daher zu angemieteten Kühlräumen, welche sich nicht direkt am Markt, sondern in der näheren Umgebung befinden. Viele Verkäufer nutzen auch einen sogenannten Lagercontainer an der Außenseite der Marktbojen, um zusätzlichen Raum zu gewinnen. Die Lagercontainer bestehen aus verschiedenartigen Materialien, wie Aluminium oder Holz. Sie befinden sich zwischen den Marktbojen

und haben unterschiedliche Formen und Größen. Durch diese Lagercontainer wird die Sicht auf den Markt behindert. Darüber hinaus werden die Wege für die Marktbesucher blockiert.



Lagercontainer neben den Marktbojen



Klimaanlagen und Kühlcontainer an der Außenseite



Temporäre Überdachung freistehend



Konzept einer Überdachungsmöglichkeit

## 4.4.3 Überdachung

Ein gravierendes Problem des Südbahnhofmarktes ist die mangelnde oder gänzlich fehlende Überdachung. Rund um jeden Marktstand befindet sich eine ausgekragte Überdachung, die aufgrund ihrer geringen Tiefe von nur einem Meter keinen ausreichenden Schutz vor Unwetter für die Verkaufsflächen vor den Kojen bietet. Darüber hinaus haben vor allem die mobilen Händler mit schlechtem Wetter zu kämpfen. Ein ähnliches Problem haben auch die mobilen Händler, die an Wochenenden am Wiener Naschmarkt den Bauernmarkt vor der Kettenbrückengasse beliefern. Bei Schlechtwetter, aber genauso bei Hitze, bringen sie ihre eigenen Schirme und Zelte mit, die mit viel Mühe und Zeitaufwand auf- und abgebaut werden müssen. Darüber hinaus haben sie mit starkem Wind zu kämpfen,

weil keine Befestigungsmöglichkeit für die Schirme und Zelte vorhanden ist. Das ist auch der Grund, weshalb viele der mobilen Händler an stürmischen und gewittrigen Tagen gar nicht erst zum Markt erscheinen. Im Gegenzug erscheint an regnerischen Tagen auch kaum Kundschaft, da kein Schutz vor Wetterunbill geboten wird.

#### 4.4.4 Oberfläche

Ein großes Problem stellt mittlerweile die Bodenoberfläche des gesamten Areals dar. Diese wurde bereits nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut. Sie weist durch Verwitterung mittlerweile unterschiedliche Zustände auf. Die Oberfläche besteht aus asphaltierten Feldern, umgeben von einem Reihenverband aus ungleichformatigen Granitpflastersteinen in unterschiedlichen quadratischen Größen von zehn mal zehn (Katzenkopfpflaster) und vierzig mal vierzig Zentimetern. Die Pflastersteine dienen als dekoratives Gestaltungselement. Im gegenwärtigen Zustand sind an vielen Stellen des Marktareals die Pflastersteine zerbrochen oder sie fehlen gänzlich. Die Kanalisation, welche für die Ableitung von Oberflächenwasser, Regen oder Schmelzwasser sorgt, befindet sich einmal an der Außenseite

des Marktes und einmal zwischen den Marktzeilen. Wo ein Gefälle besteht, damit das Regenwasser abfließen kann, ist nicht zu erkennen. An manchen Stellen des Marktes bleibt das Wasser auch stehen, weil sich kein Abwasserkanal in der Nähe befindet. Das laufende Sanierungsprojekt der Stadt Linz schafft hier bereits Abhilfe.

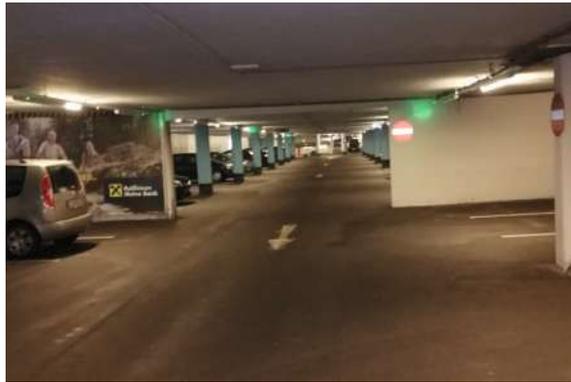


Pflastersteine in verschiedenen Formaten



Schäden an der Pflasterung

## 4.5 VERKEHRSSITUATION



Parksituation Tiefgarage



Parken am Südbahnhofmarkt - Areal

### 4.5.1 Öffentlicher Verkehr

Das Südbahnhofsareal befindet sich östlich des Stadtzentrums im Stadtteil „Innere Stadt“. Es liegt daher innerhalb des Stadtgebietes von Linz zwar in keiner völlig zentralen Lage, besitzt aber dennoch eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Haltestellen des Obus liegen an der Gruberstraße und am Europaplatz. Entlang der Khevenhüllerstraße erschließt ein Radweg das Areal von Osten her gut. In Planung ist auch eine neue Straßenbahnlinie 4 mit einer Haltestelle am Europaplatz, wodurch eine noch leichtere Verbindung auch zu anderen Stadtteilen gegeben sein wird.

### 4.5.2 Parksituation und Individualverkehr

Die Parksituation wird sowohl von Kunden als auch von den Standbetreibern als unbefriedigend

empfundene. Seit 1991 existiert eine Tiefgarage unterhalb des Südbahnhofmarktes. Errichtet und Betreiber ist die Raiffeisen Landesbank. Sie wird auch für deren eigene Zwecke genutzt. Daher steht nur ein Teil dieser Tiefgarage für die Öffentlichkeit zur Verfügung. Dazu gehört auch ein tiefer gelegener, ebenfalls kostenpflichtiger, Parkplatz, der sich an der Ostseite des Marktes zwischen der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage erstreckt. Zusätzlich können Autos auf regulären Parkplätzen abgestellt werden, in Kurzparkzonen, welche sich in den Straßen und Gassen nördlich und westlich befinden. Die Tiefgarage weist mittlerweile bauliche Mängel auf. An manchen Stellen fehlt die Beleuchtung und es sind große Risse und nasse Flecken an der Decke sichtbar. Abb.3 Des Weiteren fehlt der Tiefgarage ein barrierefreier Zugang für Rollstuhlfahrer. Obwohl viele Parkplätze vorhanden sind, wird das östliche Marktareal, also der Platz der mobilen Markt-

fahrer außerhalb der Marktstände, sowohl von vielen Besuchern, als auch von den Standpächtern selbst zum Abstellen ihrer Fahrzeuge genutzt. Zwar wird dadurch die derzeitige Marktordnung missachtet, nach Meinung der Marktstandbetreiber sollte diese Fläche jedoch als Parkmöglichkeit genutzt werden können, wenn die mobilen Marktfahrer nicht anwesend sind. Die Händler könnten so ihren Wagen leichter be- und entladen. Viele Kunden haben jedoch kein Verständnis dafür, dass Autos auf das östlichen Marktareal fahren. Sie würden nur weitere Schäden am Straßenbelag verursachen.

Über die im Jahr 2012 von der Stadt Linz beschlossene Verdopplung der Parkgebühren in den Kurzparkzonen beklagten sich seinerzeit viele Marktstandbetreiber. Die Situation ist jedoch nach wie vor unverändert. Die Kosten für eine

Stunde in der Kurzparkzone betragen seither zwei statt zuvor einen Euro. Dies hatte negative Auswirkungen auf den Umsatz, an vielen Tagen seien dies laut den Standbetreibern bis 50 Prozent weniger. Im Vergleich zu großen Supermärkten bietet der Linzer Südbahnhofmarkt ausschließlich gebührenpflichtige Parkplätze. Vor allem Familien gingen daher lieber in einen Supermarkt, weil sie dort in Ruhe einkaufen können, ohne sich über die Parkgebühr Sorgen zu machen.<sup>37</sup>

Auch aus diesem Grund hat der Markt für die Besucher seine Beliebtheit in den letzten Jahren eingebüßt.



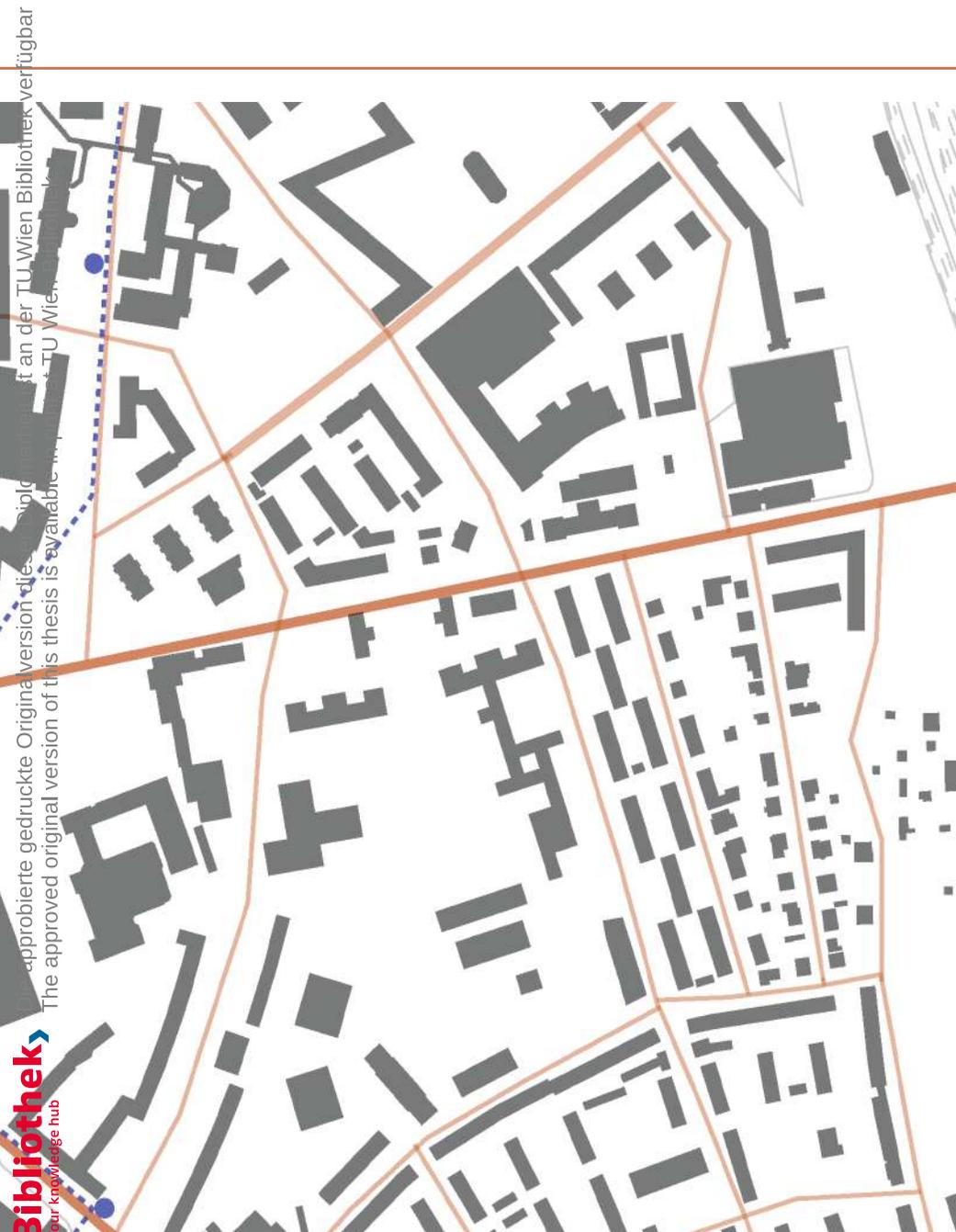
Parken auf dem tiefergelegenen Parkplatz



Fließender Verkehr im Norden des Areals

37 Vgl. Buzas, Christopher: Marktstandler spüren Anstieg der Parktarife, in: Oberösterreichische Nachrichten, 28. Mai 2013





**Öffentlicher Verkehr:**

Acht Buslinien an zwei Haltestellen

(Gruberstraße, Europaplatz) 45, 46, 70, 72, 19, 17, 12

In Planung ist auch einen Straßenbahnverbindung 4 an der Haltestelle Europlatz

**Legende:**

- 1) AKH - Kepler Universitätsklinikum
- 2) OÖ Gesundheitskasse
- 3) Khevenhüller Gymnasium Linz
- 4) Raiffeisen Landesbank OÖ Zentrale

-  Hauptverkehrsverbindung
-  Nebenverkehrsverbindung
-  Straßenbahnverbindung
-  Straßenbahnverbindung geplant
-  Straßenbahnhaltestelle
-  Bushaltestelle



Ladezone für LKWs



Mobile Marktstände

## 4.5.3 Lieferverkehr

Der Markt besitzt zurzeit keine eindeutig festgelegte Zone für die Warenanlieferung. Die Einfahrt zum Marktareal befindet sich an der Nordseite. Die Ausfahrt ist durch eine Schranke geregelt, diese befindet sich im östlichen Teil des Marktareals und führt in Richtung des Parkplatzes. Die Waren werden sowohl im östlichen als auch im westlichen Bereich des Marktes geladen und entladen. An der Westseite des Marktes wird dies entlang der Kantstraße durchgeführt. An der Ostseite vor allem an zwei Stellen: Auf der Ebene des Marktareals selbst, am Platz der mobilen Marktfahrer, können die Standpächter mit kleineren Lieferwagen zufahren und ihre Fahrzeuge hier be- und entladen. Die Ladezone für die LKWs hingegen liegt 1,60 Meter unter Straßenniveau auf dem tiefer liegenden

Parkplatz vor der Tiefgarage. Damit ist bei offener Laderampe der Lastkraftfahrzeuge eine direkte Verlademöglichkeit gewährleistet. Für den Ladevorgang gibt es festgesetzte Zeiten, jedoch halten sich viele Standbetreiber nicht daran. Einige Händler fahren mit ihren mobilen Verkaufsständen gleich auf den östlichen Teil des Marktareals und verkaufen ihre Produkte direkt aus diesen. Diese schweren Fahrzeuge sind mit einer der Ursachen, weshalb der Straßenbelag des Marktes über die Jahre zahlreiche Risse und Schäden bekommen hat.

#### 4.6 INFRASTRUKTUR

Die Abfallentsorgung ist ein wichtiges Thema für die Standbetreiber. Durch den hohen Anfall von Abfall und Müll benötigt der Markt einen großen, nahegelegenen Entsorgungsbereich. Die Container sollen darüber hinaus auch für die Müllabfuhr leicht erreichbar sein. Auf dem gesamten Marktareal stehen nur an der Nordseite einige wenige Müllcontainer, die für eine ausreichende Abfallentsorgung nicht genügen. Daher stellen viele der Standmieter ihren Abfall neben die Container. Seit Sommer 2020 befindet sich ein weiterer großer Container im Bereich des tiefen gelegenen Parkplatzes, welcher zweimal wöchentlich abgeholt wird. Dieser Container wurde von der Stadt Linz in Auftrag gegeben, da sich bereits viele Standpächter und auch die Anrainer wegen des Abfalls beschwert hatten.

Im Osten des Südbahnhofmarktes befindet sich das zurzeit einzige öffentliche WC, das darüber hinaus sehr klein ist. Es befindet sich nicht auf derselben Ebene wie der Markt, sondern auf dem tiefer liegenden Parkplatz und ermöglicht daher keinen barrierefreien Zugang. Im Osten hindert zudem eine steile Rampe, die außerdem mit einer Schranke versehen ist, Rollstuhlfahrer daran, hinunterzufahren und das WC auf direktem Weg zu erreichen. Sie sind gezwungen, die flachere Rampe am anderen Ende des Parkplatzes zu benutzen und damit einen großen Umweg zu nehmen. Darüber hinaus fehlt nicht nur eine barrierefreie Kabine, sondern überhaupt eine für den Besucherandrang geeignete Anzahl von Toilettenkabinen.



Müllcontainer im Norden des Areal



WC-Anlage im Osten des Areal



Laternen auf dem gesamten Areal



Beleuchtung der Tiefgarage

Die Beleuchtungssituation am Südbahnhofmarkt ist mangelhaft. Neben der an manchen Stellen fehlenden Beleuchtung der Tiefgarage sind auch zahlreiche der Laternen, die sich auf dem gesamten Areal des Südbahnhofmarkts befinden, schadhaft oder funktionieren gar nicht.

## 4.7 AUFENTHALTSQUALITÄT

### 4.7.1 Sicherheitsaspekte

Zeichen der Verwahrlosung sind auch an den Vorplätzen der beiden denkmalgeschützten Gebäuden wahrzunehmen. Ein großes Problem für den Linzer Südbahnhofmarkt sind die verhaltensauffälligen, suchtkranken oder psychisch erkrankten Menschen, die sich verstärkt dort und damit in der Nähe des Marktes aufhalten, seitdem ein Alkoholverbot auf dem Hessenplatz und in den anderen Linzer Parks verhängt wurde. Kaufleute und Anrainer wandten sich bereits mit ihren Beschwerden an Stadtpolitiker und Fachleute des Magistrats. Man bemüht sich von Seiten der Stadt Linz auch dafür im Rahmen des laufenden Sanierungsprojektes eine Lösung zu finden.

### 4.7.2 Aufenthalt

Der Markt bietet nur einige wenige Plätze für den Aufenthalt der Marktbesucher, die ohne Konsumzwang zum Ausruhen und Erholen genutzt werden können. Dazu zählt das beschattete Areal der Markttinnenseite, aber auch der große Spielplatz im nördlichen Teil des Areals. An manchen Stellen des Marktareals sind noch Sitzmöglichkeiten vorhanden. Die lehlenlosen Sitzbänke aus Beton bieten jedoch wenig Komfort. Diese müssen auch ausgebessert werden, da sie veraltet und verschmutzt sind. Sie werden daher von den Marktbesuchern wenig benutzt. Als Alternative bieten viele der Gastronomiebetreiber vor ihren Marktkojen ihre eigenen Möblierungen an.



Areal vor dem Bahnkanzleigebäude



Sitzmöglichkeiten aus Beton



Kundenbewegung im Osten des Areals



Unterbrechung der Kundenbewegung im Inneren

### 4.7.3 Wege und Freiflächen

Wie oben beschrieben, ist der Bestand des Südbahnhofmarktes, zeilenförmig strukturiert. Die mobilen Marktstände während des Wochenmarktes befinden sich parallel dazu an der östlichen Längsseite des Marktareals. Dort befindet sich auch, wie oben beschrieben, eine der Ladezonen. In diesem Zusammenhang war es wichtig zu sehen, welche Räume und Freiräume sich durch diese Anordnung der Marktstände ergeben. Durch die zeilenförmige Anordnung der 26 Stände auf dem Markt ergibt sich ein langgestrecktes Areal. Dieses wird durch zwei weitere, in der Mitte platzierte Marktstände unterbrochen, sodass dadurch eine Anlage entsteht, die an drei Höfe denken lässt. Auf dem Südbahnhofmarkt existiert kein definierter Haupteingang. Zwar grenzen grün gestrichene Leitpfosten mit einer Höhe von einem Meter das Areal des Marktes ab.

Diese sind jedoch nur an manchen Stellen mit Metallgittern verbunden. Besucher können den Markt daher aus allen Richtungen betreten.

### 4.7.4 Kundenbewegung

Die Wege sind öffentlich. Viele Besucher wählen naturgemäß die jeweils kürzesten Wege, um sich auf dem Marktareal zu bewegen. Entlang der oben beschriebenen Marktstandreihen ergibt sich, wie zum Beispiel auch am Naschmarkt in Wien, ein überwiegend linearer Besucherstrom. In der Querrichtung ergeben sich zwischen den einzelnen Marktständen zahlreiche Durchwege, jedoch kein bestimmter Hauptweg. Darüber hinaus verhindert die erhöhte Bepflanzung, welche sich im zwischen den Zeilen befindet, sich frei zwischen den zwei Reihen der Marktstände zu bewegen. Um auf die andere Seite zu gelangen, müssen die Rabatte umrundet werden.

#### 4.7.5 Begrünung

Einer der entschiedenen Vorteile des Marktes ist sein Baumbestand. Zur Zeit der Erbauung wurde großer Wert auf Grünflächen, Baumpflanzungen ebenso wie auf die Errichtung eines weitläufigen Spielplatzes gelegt. Der Baumbestand bietet heute aufgrund seiner Dichte, seines Alters und damit seiner Höhe eine wirkungsvolle Beschattung des Marktareals. Diese parkartige Situation wird vor allem von Anrainern geschätzt, die sich in Zeiten aufgrund des Klimawandels überhitzter Innenstädte im Sommer gerne dort aufhalten. Die unterschiedlich hohen Bäume stehen versetzt auf einer erhöhten Grünfläche. Diese befindet sich innerhalb der beiden Zeilen der Marktstände. Die Grünfläche wird umgrenzt von einer Betonmauer, die etwa 30 cm hoch ist. Diese wird durch Nischen mit einem trapezförmigen Grundriss-

strukturiert. Zusätzlich gibt es eine Baumreihe an der westlichen Außenseite des Marktes, wodurch der Markt gegen die Straße und die auf der anderen Seite befindlichen Wohnbauten abgegrenzt wird. Der begrünte Hof des Südbahnhofmarktes wird jedoch offenbar seit Jahren nicht gepflegt. Dies ist erkennbar durch die unterschiedlich hohen Büsche, welche sich auf den Beeten zwischen den Bäumen befinden. Im nördlichen Bereich des Areal befindet sich der schon erwähnte Spielplatz, welcher durch hohe Hecken und Bäume verdeckt ist. Auch dieser Bereich wird erkennbar seit Jahren nicht gepflegt. Darüber hinaus bietet das Areal keine weitere Bepflanzung, wie etwa Blumenrabatte an, welche die Gestaltung des Marktes aufwerten würden.

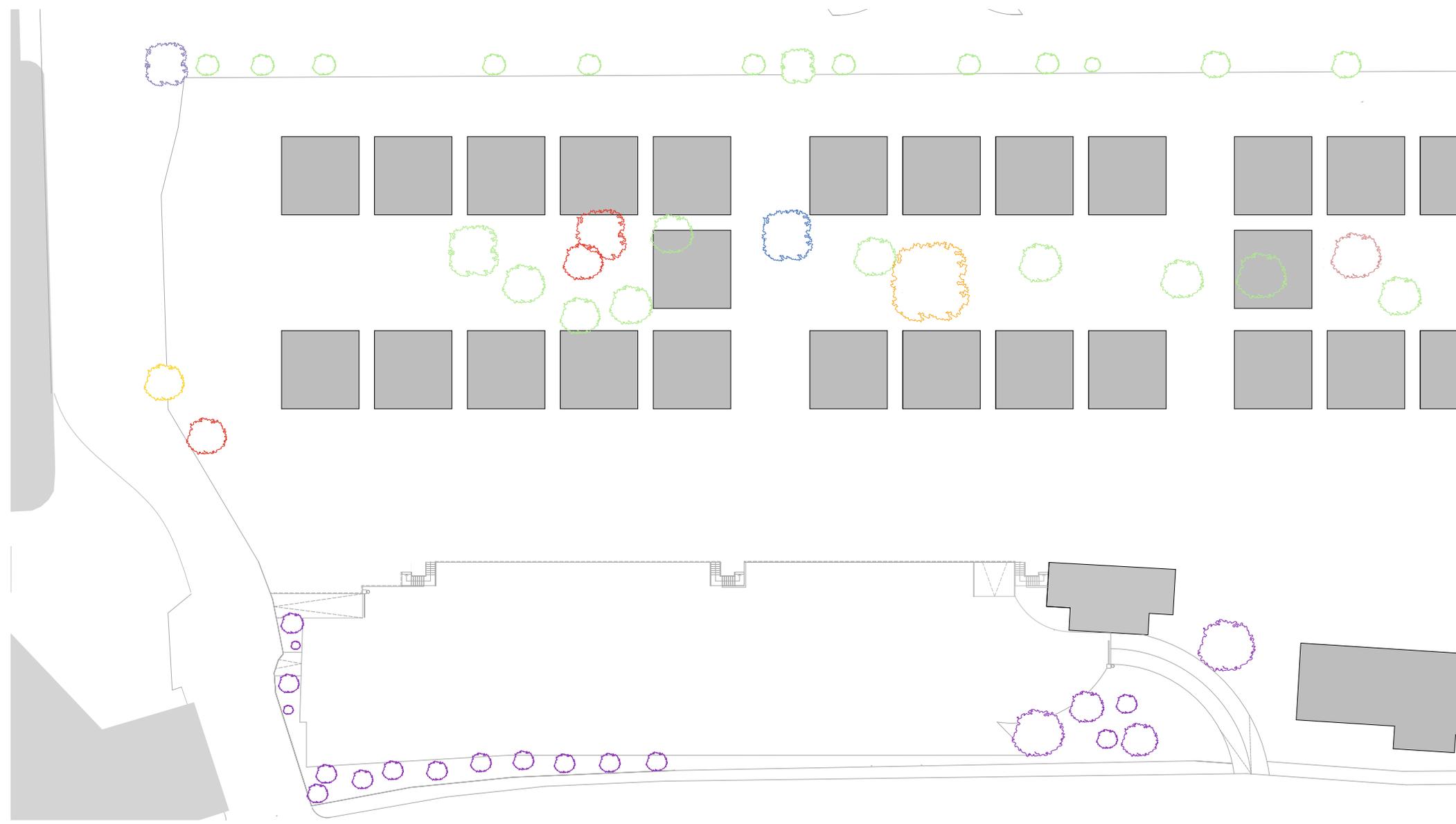


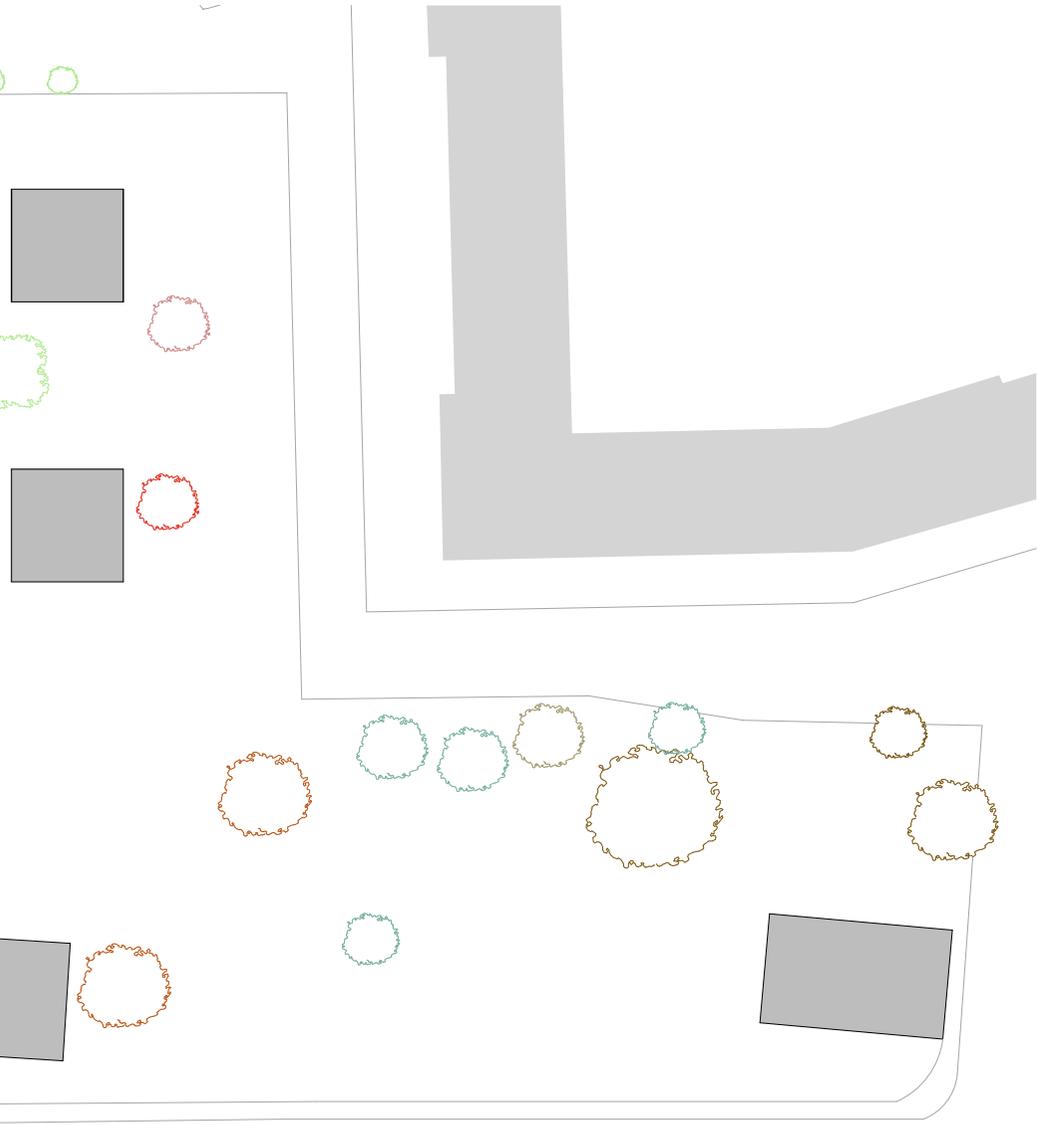
Grünflächen im Inneren des Marktareals



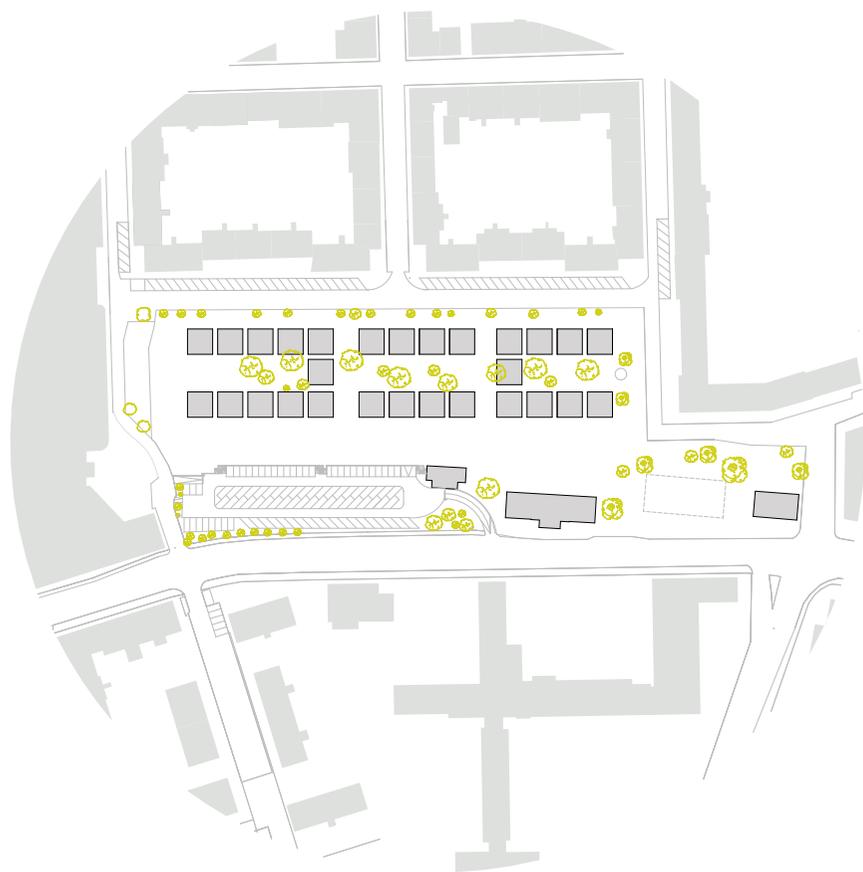
Grünflächen mit Hochbeeten

# ANALYSE Aufenthaltsqualität

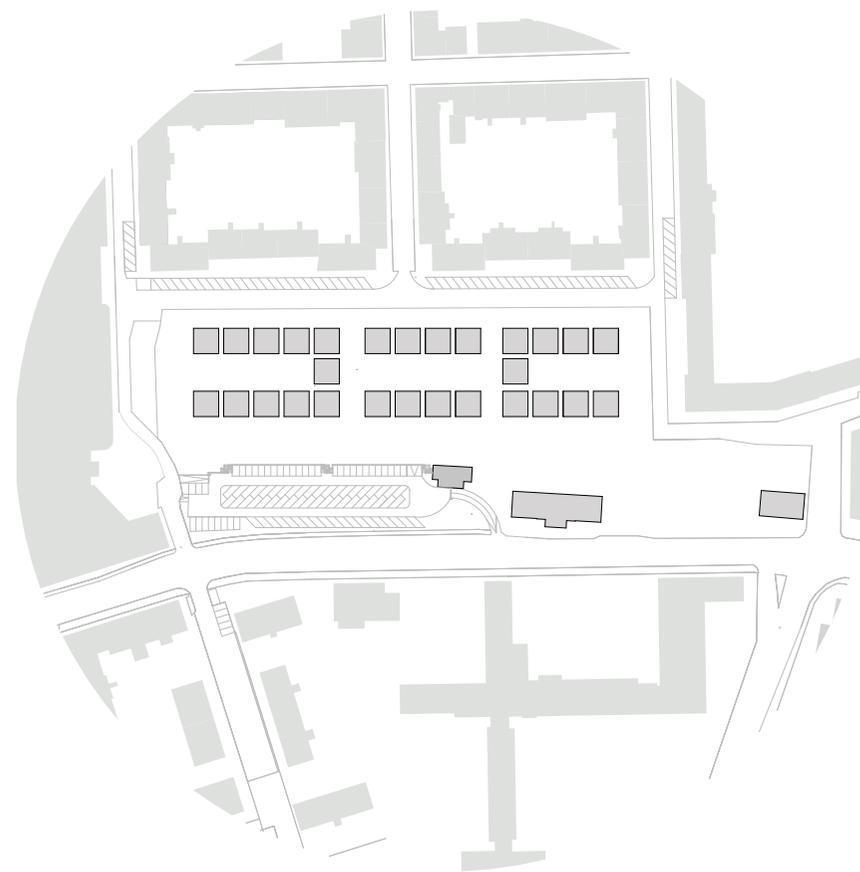




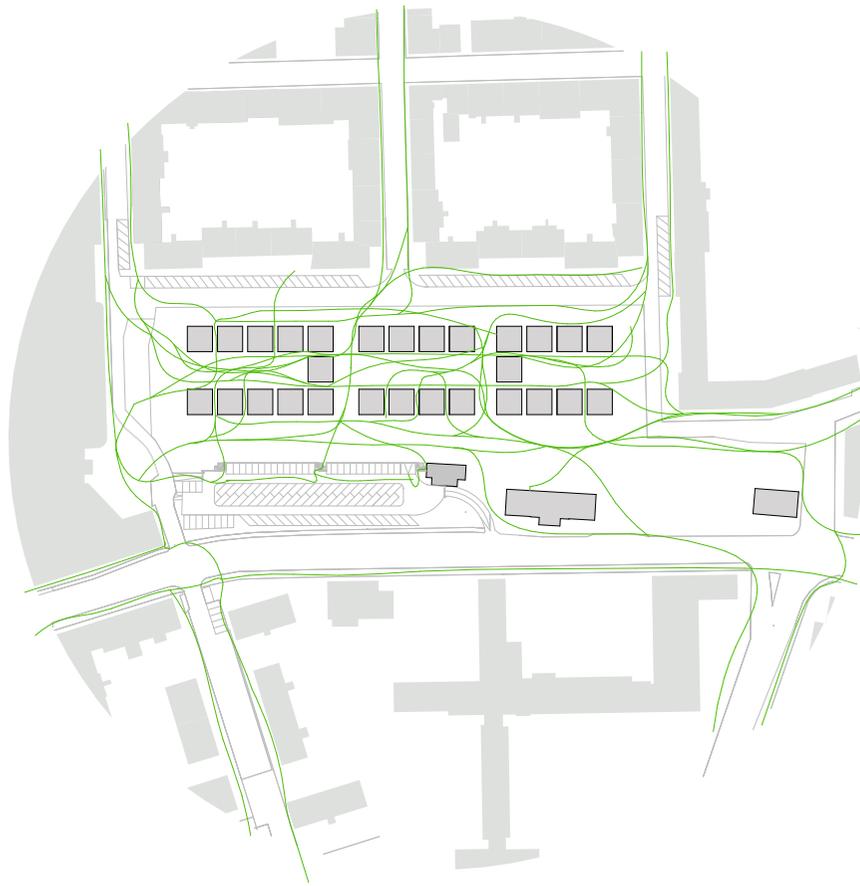
	NAME	GATTUNG	ART	HÖHE[M]	STAMM-UM-FANG[cm]	ALTERS-PHASE
	Winterlinde	Tilia	Cordata	13-17	90-130	Mittel
	Sommerlinde	Tilia	Platyphyllos	16	149	Mittel
	Bergahorn	Acer	Pseudoplatanus	17	149	Mittel
	Linde	Tilia	Cordata	14- 16	135- 160	Mittel- Alt
	Spitzahorn	Acer	PLatanoides	14-15	127- 160	Mittel- Alt
	Baumhasel	Corylus	Colurna	13	104	Mittel- Alt
	Eisenholzbaum	Parrotia	Persica	9	220	Mittel
	Robinie	Robinia	Pseudoacacia	13	128	Mittel
	Götterbaum	Ailanthus	Altissima	14	240	Mittel- Alt
	Schwarznuss	Juglaus	Nigra	14	133	Mittel
	Ahorn, Blättriger	Platanus	Hisanica	15	155	Mittel
	Götterbaum	Ailanthus	Altissima	14	240	Mittel- Alt



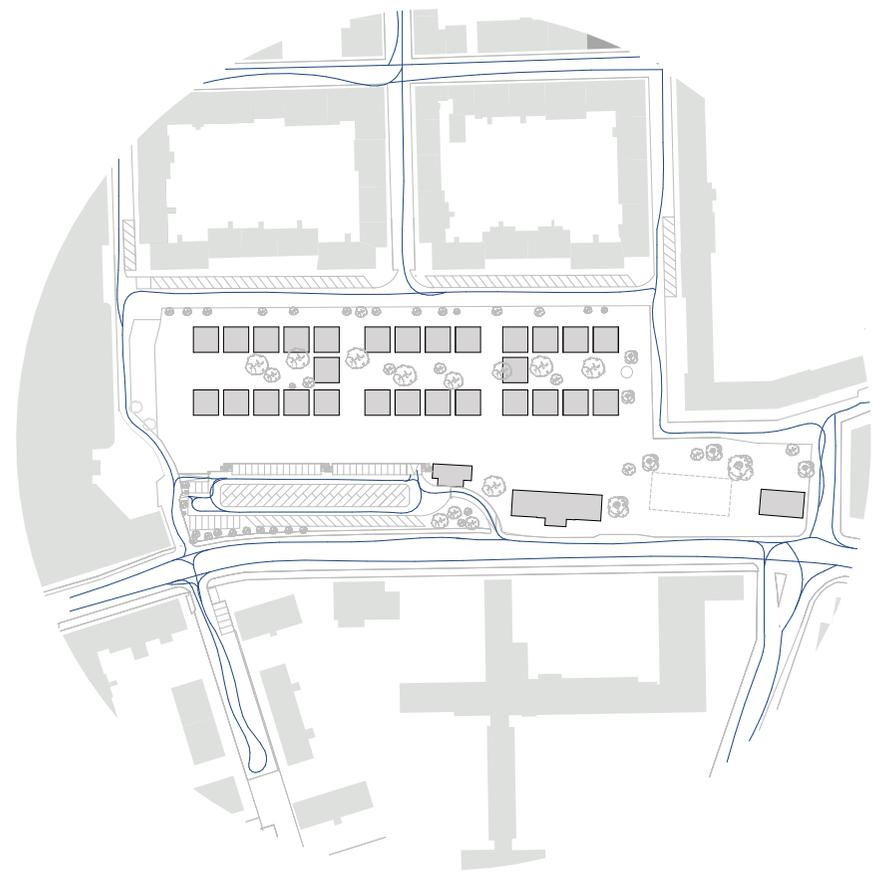
BAUMBESTAND



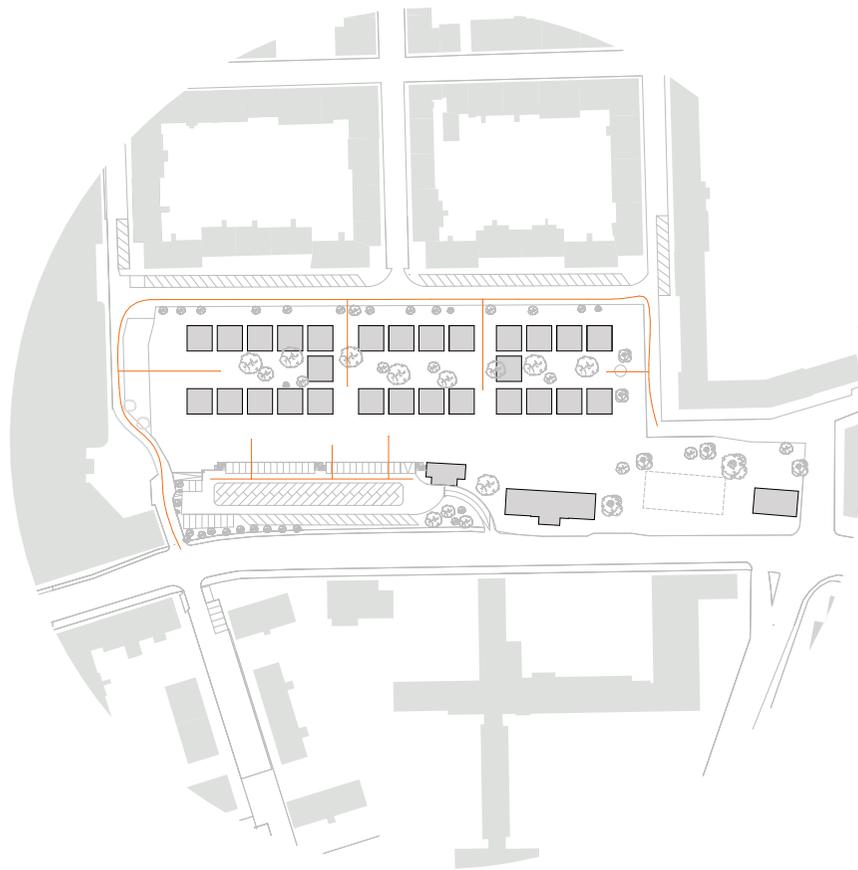
MARKTSITUATION DERZEIT



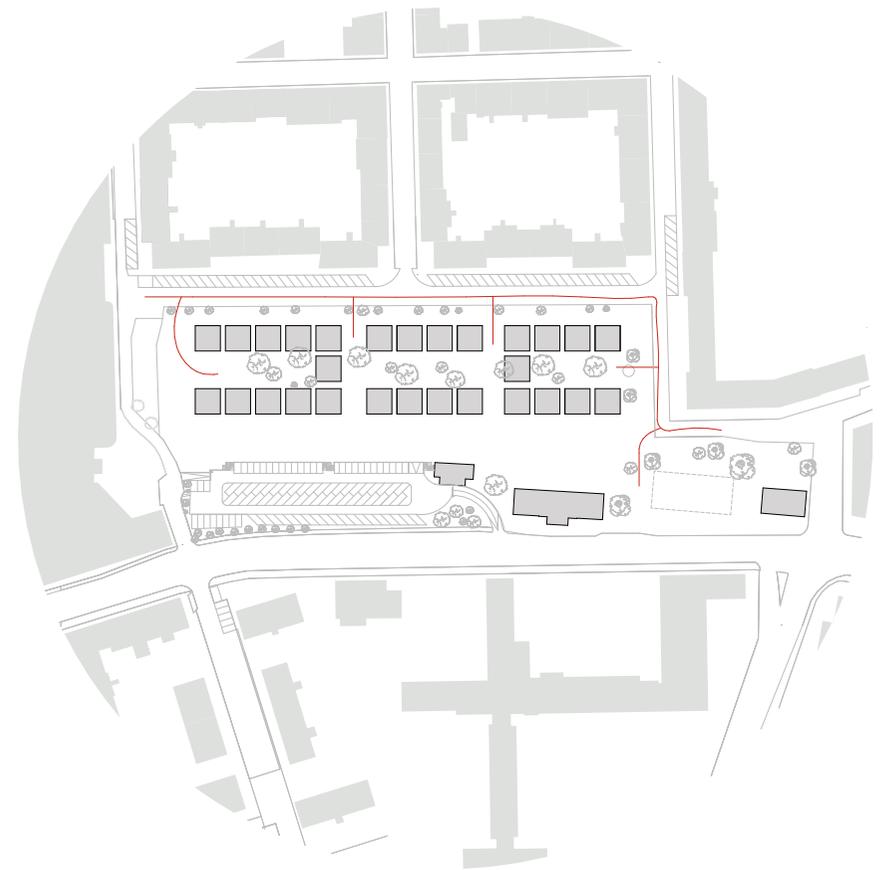
NUTZERBEWEGUNG



STRASSENNETZ



LIEFERVERKEHR



ABFALLENTSORGUNG

## 4.9 AKTUELLE PROBLEME - ZUSAMMENFASSUNG

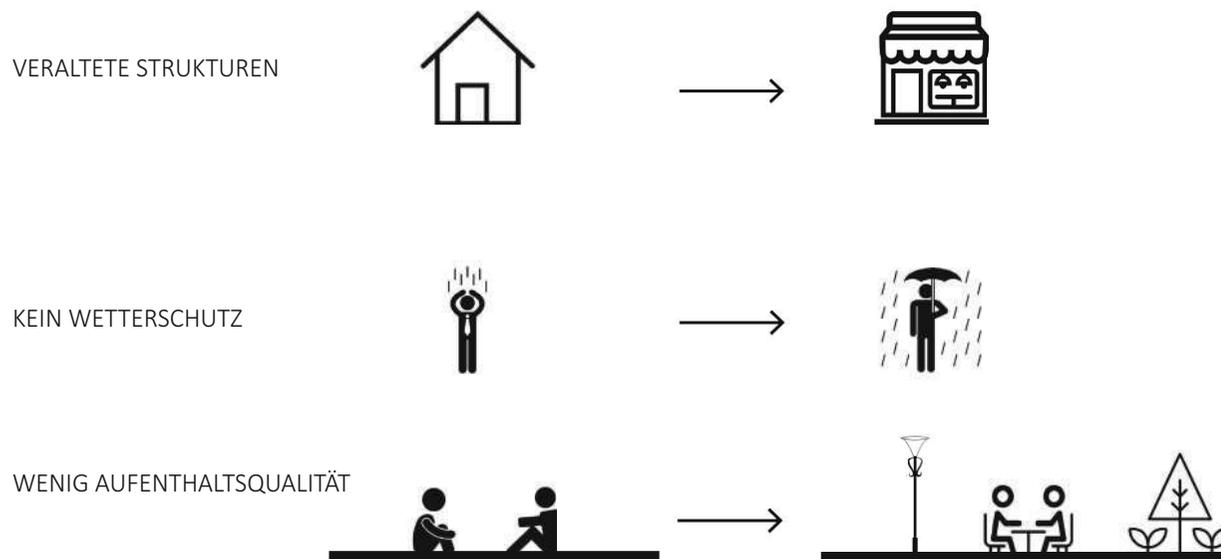


Abb.32 Icons

Der jetzige Markt ist durch seine veralteten Strukturen gekennzeichnet. Sowohl die bauliche Anordnung der Marktstände als auch deren Architektur entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen, sowohl der Kundschaft als auch der Händler.

Der nicht ausreichende Wetterschutz rund um die Marktstände und der garnicht vorhandene Wetterschutz für die mobilen Marktstände lassen einen entsprechenden Komfort für Kunden und Händler vermissen und stellen vor allem einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Supermärkten dar.

Wenig geglückte Veränderungen an den Bauten sowie Schäden an Bauten und Infrastruktur wirken kaum einladend und bilden, zusammen mit der mittlerweile mangelhaften Freiraumgestaltung ein weiteres, auffallendes Defizit des gesamten Marktareals. Ein fehlendes Angebot an Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten, wie zum Beispiel ausreichende Sitzgelegenheiten, hält Besucher davon ab, sich länger am Markt aufzuhalten.



## 05 ENTWURF

5.1	Bauliche Veränderungen	99
5.1.1	Umgestaltung des Marktareals und der Marktstände	99
5.1.2	Marktkojen	100
5.1.3	Überdachung	104
5.1.4	Zubau Marktamt	106
5.2	Aufenthaltsqualität	108
5.2.1	Lieferverkehr	108
5.2.2	Abfallentsorgung	109
5.2.3	Sanitäreanlagen	110
5.2.4	Kundenbewegung	111
5.2.5	Gestaltung des Grünraumes und der Freiräume	112
5.3	Einbindung des historischen Bestandes	114
5.3.1	Spielplatz	114
5.3.2	Bahnkanzleigebäude und Verwaltungsgebäude	116

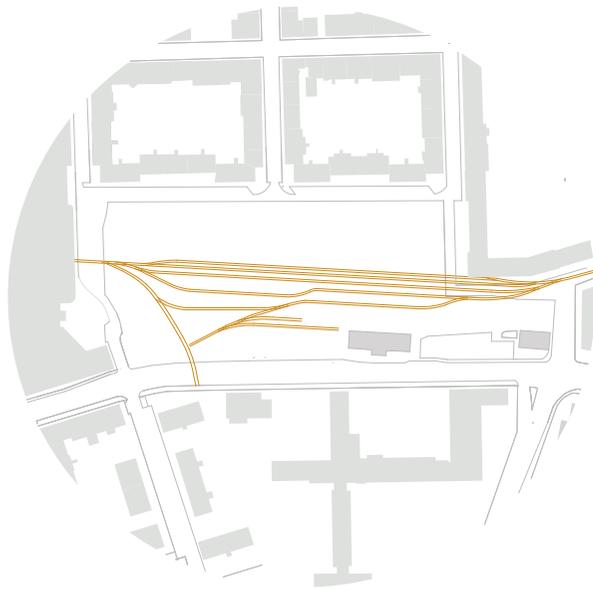




Im Zuge der Arbeit wurde Wert darauf gelegt zu verstehen, wie Märkte generell funktionieren, vor allem die baulichen Kategorien von Zeile, Hof und Cluster. Vergleichbare Marktformen wurden analysiert, um in der Folge das Konzept für die Neugestaltung des Südbahnhofmarktes zu entwickeln. Märkte in Österreich, die dem Südbahnhofmarkt ähneln, existieren vor allem in Wien, wie etwa der Rochusmarkt, früher auch Augustinermarkt genannt, der sich im Wiener Bezirk Landstraße befindet, oder der Wiener Naschmarkt im vierten Bezirk. Beide sind, wie der Südbahnhofmarkt, zeilenförmig strukturiert und wurden vor kurzem saniert. Darüber hinaus war die intensive Auseinandersetzung mit dem gegenwärtigen Zustand des Südbahnhofmarktes wesentlich, um einen genauen Überblick über die Defizite des Marktes zu erhalten und den Bedarf an Änderungen im Detail zu überprüfen.

Das aktuelle Sanierungsprojekt der Stadt Linz reagiert bereits auf die mit der Zeit entstandenen Schäden an Bauten und Infrastruktur. Die Sanierung entspricht jener des Naschmarkts im Jahr 2015. Es werden grundlegende infrastrukturelle Vorkehrungen getroffen, wie Wasser- und Stromleitungen, Kanalisation und Regenwasserabfluss. Die jetzige Marktsituation am Südbahnhofmarkt weist jedoch insgesamt überholte Strukturen auf. Vor allem lässt die jetzige Anlage des Marktes keine Integration zusätzlicher Nutzungsmöglichkeiten zu, um damit die Funktionen des Marktes produktiv zu erweitern und neue Besucher anzuziehen. Es bedarf daher mehr als nur einer Sanierung des Areals.

## 5.1 BAULICHE VERÄNDERUNGEN



SCHIENENFÜHRUNG DES  
EHEMALIGEN  
(FRACHTEN) BAHNHOFES

### 5.1.1 Umgestaltung des Marktareals und der Marktstände

Der neue Entwurf geht daher von einem vollständigen Abriss und Neubau aus – erhalten bleiben nur die beiden denkmalgeschützten Gebäude. Der neue Entwurf beinhaltet jedoch nicht nur den Neubau, sondern darüber hinaus auch eine neue Anordnung der Marktstände, die den alten Bestand ersetzen sollen. Für die Anlage des Marktes wurden erneut zwei gegenüberliegende Reihen von Marktständen konzipiert. Die westliche Reihe der Marktstände wird im Entwurf im ursprünglichen Verlauf wieder parallel zur Kantstraße errichtet. Neu ist die Fortsetzung dieser Reihe. Im rechten Winkel schließt eine Terrasse an, die das Areal gegen die Lustenauer Straße hin begrenzt. Unter dieser Terrasse befindet sich ein offener Durchgang mit zwei Bäumen, die durch das Dach hinaufwachsen und die Terrasse beschatten.

Die östliche Reihe der Marktstände folgt diesem jedoch nicht, sondern orientiert sich am historischen Schienenverlauf der ehemaligen Pferdeisenbahn. Sie ist daher schräg gestellt und öffnet einen Winkel von etwa 30 Grad. Diese Reihe ist auch um etwa ein Drittel kürzer als die gegenüberliegende Zeile. Durch diese Anordnung der Marktstände entsteht nun deutlich mehr Platz im Marktinnenareal. Zwischen den beiden Reihen liegt nun eine frei bespielbare Fläche, welche einerseits den verschiedenen fixen und mobilen Marktständen der Verkäufer genug Platz bietet, ihre Ware bestmöglich zu präsentieren und andererseits als sozialer Treffpunkt und Erholungsraum genutzt werden kann.

Der Aufbau der Bodenoberfläche besteht aus einer Schicht Kies, damit das Regenwasser leichter abfließen kann. Darauf werden zwei verschieden graue Gesteinsarten gelegt. Die dunklere Gesteinsart dient

der Besucherlenkung und markiert die Wege innerhalb des Marktes für Einkäufer, leitet aber auch zu den Sitzbänken oder zum Spielplatz. Dieser steuert durch einen Sandkasten mit feinem, hellen Sand eine weitere Oberflächenart und -farbe bei. Durch die einheitliche Gestaltung der Bodenoberfläche des Marktes lässt sich nun auch eine klare Abgrenzung des Marktgebietes zur Umgebung erzeugen.

Im Zuge der Neugestaltung der Marktstände sind neue Gebäudetypen entstanden, die unterschiedlichen Formen und Größen aufweisen. Die beiden Marktzeilen bestehen nun jeweils aus zwei Objekten, die mehrere Stände zusammenfassen, die als geschlossene Reihe miteinander verbunden sind. Anregungen für diese Lösung bot unter anderem der Wiener Naschmarkt, der einen vergleichbaren Längsaufbau aufweist.

Die Marktstände sind dort allerdings dichter aneinander angereiht. Durch die unterschiedlichen Größen und Grundrissformen der Marktstände ergibt sich eine harmonische Bewegung. Dieser Effekt einer harmonischen Bewegung wird in diesem Entwurf durch die Anpassung der Marktstände an die Bewegungsflüsse der Menschen aufgegriffen.<sup>38</sup>

## 5.1.2 Marktkojen

Die Marktstände sollen einen eigenständigen und starken Charakter zeigen. Die Materialität der Fassade besteht daher aus einem attraktiven weißen Baustoff, der zusätzlich auch für mehr Licht im Marktinnenbereich sorgt. Die Stände selbst sind auf einfache Weise aufgebaut. Sie bieten an einer oder auch an mehreren Seiten Verkaufsflächen. Die Eingangsbereiche sind großflächig verglast.

Man blickt man in einen hellen Raum. Dieser vordere Bereich der Stände dient dem Aufenthalt der Kunden und dem Verkauf. In der westlichen Standzeile, befinden sich Lager, Kühlraum, WC und ein eigener Müllraum im rückwärtigen Bereich der Stände in Richtung der Marktaußenseite, in der östlichen Reihe in der Mitte. Ein 30 cm langer Schlitz ist oberhalb der Fenster eingefügt und sorgt für die Abfuhr der warmen Luft. Im Sommer sollte daher keine Klimaanlage mehr erforderlich sein, im Winter gibt es die Möglichkeit, diese Schlitze auch zu schließen. Einige der Marktkojen verfügen auch über einen Vorplatz vor dem Fenster außerhalb des Standes. Die neuen Marktstände besitzen nun unterschiedliche Grundflächen von 25 bis 110 Quadratmeter. Die Marktkojen im östlichen Teil des Areals können bei Bedarf wieder für mehrere Marktstandbetreiber aufgeteilt werden. Die Teilung ist für zwei bis

<sup>38</sup> Vgl. Der Naschmarkt: in: Vienna Online, 02. April 2012, <https://www.vienna.at/der-naschmarkt/2981921> (abgerufen am 03. November 2020)



vier Marktstände möglich. Einige der größeren Marktstände besitzen auch zwei Eingangsbereiche. Diese Stände eignen sich vor allem für den Verkauf von Lebensmitteln oder Haushaltswaren.

Die neuen Marktstände werden teilweise zweigeschossig errichtet. Durch die Aufstockung der Marktkojen entstehen so multifunktionale Räume mit vielfältigen Nutzungsoptionen. Diese waren bisher am Linzer Südbahnhofmarkt nicht gegeben und wurden auch auf vergleichbaren Märkten, wie etwa dem Victor-Adler-Markt in Wien, so nicht realisiert. Auch dort sind einige Stände zweigeschossig errichtet, die Nutzung erfolgt jedoch ausschließlich durch die lokale Gastronomie.

Die Idee zu den multifunktionalen Räumen entstand durch Gespräche mit den Marktstandbetreibern. Diese wünschen sich mehr und

vor allem ein jüngeres Publikum, welches zum Südbahnhofmarkt gebracht werden müsse. Für die multifunktionalen Räume sind daher unterschiedliche Nutzungen angedacht, wie zum Beispiel als Yoga-Studio, Werkstatt oder als Filmstudio. Spezifische Angebote wie eine „Kreativ-Box“ oder interaktive Spielräume könnten sich gezielt an Jugendliche richten, Strickclubs an ein reiferes Publikum. Diese Räume könnten angemietet, auch von mehreren Mietern geteilt und zu unterschiedlichen Zeiten genutzt werden, auch außerhalb der Marktöffnungszeiten. Im Entwurf gibt es darüber hinaus multifunktionale Räume, in denen auch Veranstaltungen stattfinden können. Ein großer Vorteil der multifunktionalen Räume ist daher vor allem die Anziehungskraft für ein junges Publikum. Darüber hinaus sind Mieter, wie zum Beispiel ein Yoga-Studio oder Veranstalter wiederum Multiplikatoren, die

durch ihr Angebot eine größere Zahl an Menschen auf den Südbahnhofmarkt bringen. Beide Gruppen stellen ein erwünschtes Potenzial an Kunden für die Gastronomen und Händler am Markt dar.

Die multifunktionalen Räume auf der zweiten Ebene sind unterschiedlich groß. Die oberen Stockwerke sind jeweils durch eine separate Treppe zu erreichen, damit der Verkauf im Erdgeschoss nicht gestört wird. Eine Ausnahme bildet das Kaffeehaus in der Nordwestecke, das über zwei Stockwerke und eine Terrasse im ersten Obergeschoss verfügt. Die Räume besitzen an einer oder auch an beiden Seiten Terrassen, durch Schiebetüren lassen sich die Räume nach außen vergrößern. Die Dachflächen und Terrassen sind überwiegend für die Nutzer der multifunktionalen Räume zugänglich.



Diese zweite Ebene wird als begehbare Dachbegrünung ausgeführt. Diese Gartendächer sind für eine aktive Nutzung des Daches vorgesehen, als Garten, Freizeit- oder Erholungsort. So könnte zum Beispiel das Yoga-Zentrum seinen Betrieb über den Sommer nach außen ins Freie verlagern. Die begrünter Dachflächen und Terrassen über den Marktständen sorgen für eine angenehme Atmosphäre. Die Dachbegrünung ist nicht nur optisch ansprechend, sondern sie bietet auch zahlreiche Vorteile, wie zum Beispiel die Einsparung von Energiekosten, die Wirkung als Hitzeschild im Sommer, eine verbesserte Wärmedämmung im Winter und erhöhten Schallschutz durch eine gute Schallabsorption der Vegetation. Darüber hinaus wirkt das Dach wie eine natürliche Klimaanlage.<sup>42</sup>

### 5.1.3 Überdachung

Um den fehlenden Wetterschutz zu beheben, werden im vorliegenden Entwurf alle Baukörper mit Hilfe eines zusammenhängenden Daches verbunden. Alle Marktstände besitzen nun auf allen Seiten Vordächer, welche einen komfortablen Einkauf auch bei schlechtem Wetter ermöglichen und gleichzeitig einen Sonnenschutz bieten. Die jetzigen Markisen am Markt wurden durch ein verglastes Dach ersetzt. Der Aufbau dieses Daches besteht aus einer Stahl-Glas-Konstruktion. Die Vordächer kragen nun 1,40 Meter aus. Dadurch können sich zwei Menschen vor der Verkaufstheke leicht bewegen. Dies bietet allen Verkäufern und Marktbesuchern nun den wettergeschützten Aufenthaltsort, den sich beide Gruppen wünschen.

Ein weiterer, gravierender Mangel soll behoben werden: die fehlende Überdachung für die mobilen Marktstände der Bauern, die ihre Stände nur während des Wochenmarktes aufstellen. Daher wurde an deren Standort am östlichen Rande des Markts ein Dach mit einer Länge von 76 Metern, einer Höhe von fünf Metern und einer Breite von zwölf Metern konzipiert, um einen wirkungsvollen Schutz vor der Witterung zu bieten. Das Dach besteht aus Blech und Stahl. Es besitzt im Querschnitt die Form eines flachen „U“ und leitet das Regenwasser durch seine Stützen durch die Tiefgarage hinunter und in die Kanalisation. Des Weiteren werden die Kräfte des Daches über die Stützen in die Tiefgarage weitergeleitet. Es erinnert in seiner Ausgestaltung an die Überdachung von Bahnsteigen und greift damit ebenfalls ein Eisenbahn-Motiv auf.



## 5.1.4 Zubau Marktamt

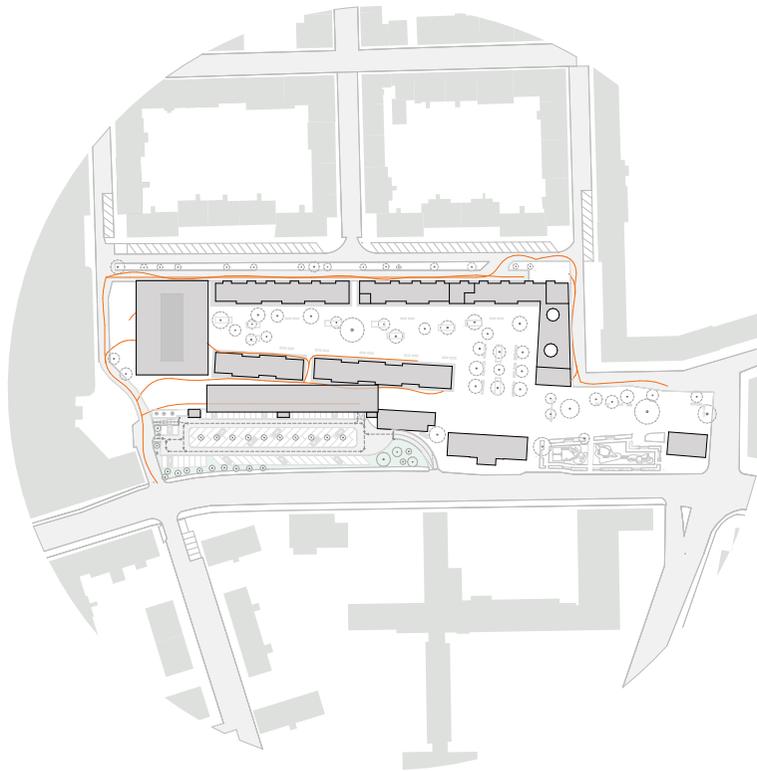
Für das Marktgeschehen zuständig ist üblicherweise ein Marktamt, welches seinen Standort zumeist in der Nähe eines Marktes oder die direkt am Markt selbst hat. Bisher gab es für die Verwaltung des Südbahnhofmarktes kein eigenes Gebäude. Das Marktamt befindet sich derzeit im Linzer Rathaus und ist für alle Märkte der Stadt zuständig. Mit der Neugestaltung soll dieses auf den Südbahnhofmarkt übersiedeln, um die Verwaltung des Markts direkt am Standort zu ermöglichen. Händler und Marktfahrer haben damit kurze Wege für ihre Anliegen. Die Größe und Bedeutung des Südbahnhofmarkts rechtfertigen diesen Schritt. Das neu errichtete Gebäude besitzt vier verschiedene Funktionen über sechs Geschossen. Das Büro des Marktamtes selbst ist im zweiten Obergeschoss angesiedelt, das

durch zwei Treppenhäuser erschlossen wird. Das Erdgeschoss des neu zu errichtenden Gebäudes wird für weitere Marktstände, einen Müllraum und das Treppenhaus im Eingangsbereich genutzt. Im ersten Obergeschoss sind, wie schon über den Marktständen, ebenfalls multifunktionale Räume beziehungsweise Räume für soziale Aktivitäten vorgesehen. Die weiteren Geschosse enthalten Wohnungen. Das Marktamt und der dreigeschossige Wohnbau mit offenem Innenhof werden durch ein Glasdach getrennt, um den Lärmschutz für die Bewohner zu gewährleisten. Die Wartezone des Marktamtes wird dadurch auch mit natürlichem Tageslicht versorgt. Das begrünte Dach des Marktamtgebäudes wird, im Gegensatz zu den Marktständen, nicht für Aufenthalte genutzt. Es dient jedoch genauso dem Klimaschutz und bietet darüber hinaus für Benutzer

der umgebenden höheren Gebäude einen angenehmen Anblick. Die bauliche Struktur des Wohnbaus weist in jedem der drei Stockwerke Laubengänge auf, die um den Innenhof angeordnet sind. Sie bilden eine durchgehende Nutzungseinheit und dienen gleichzeitig der Erschließung. In die Laubengänge integriert sind auch Balkonerweiterungen, die für die Kommunikation zwischen den Nachbarn vorgesehen sind. Sie schaffen dadurch, aber auch durch die vorgesehene Begrünung, für die Bewohner eine familiäre Atmosphäre. Diese Erschließungsstrukturen bilden ein großzügiges und zusammenhängendes Areal und fördern so die Begegnung und den Zusammenhalt unter den Bewohnern.



## 5.2 AUFENTHALTSQUALITÄT



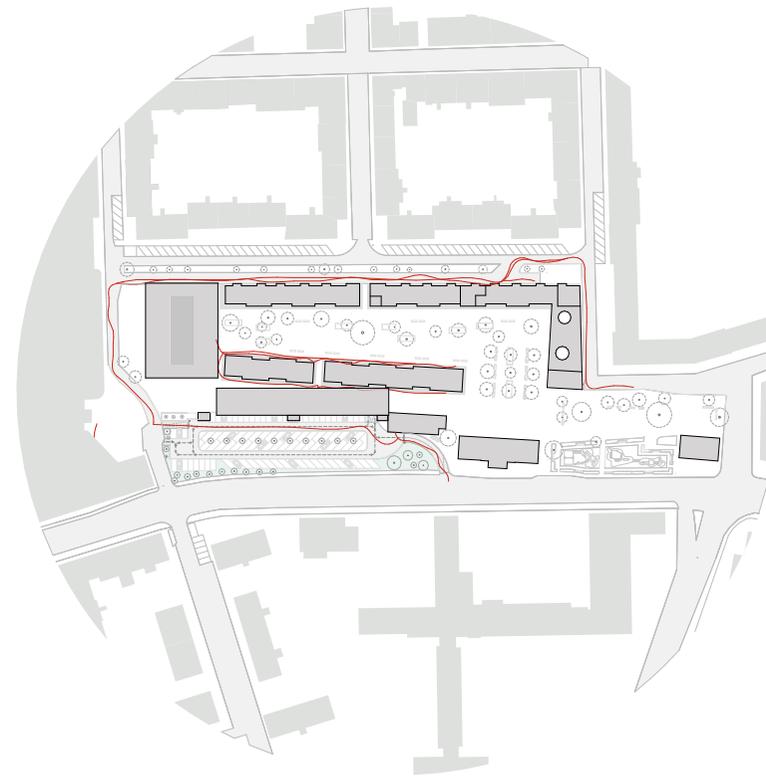
LIEFERVERKEHR

### 5.2.1 Lieferverkehr

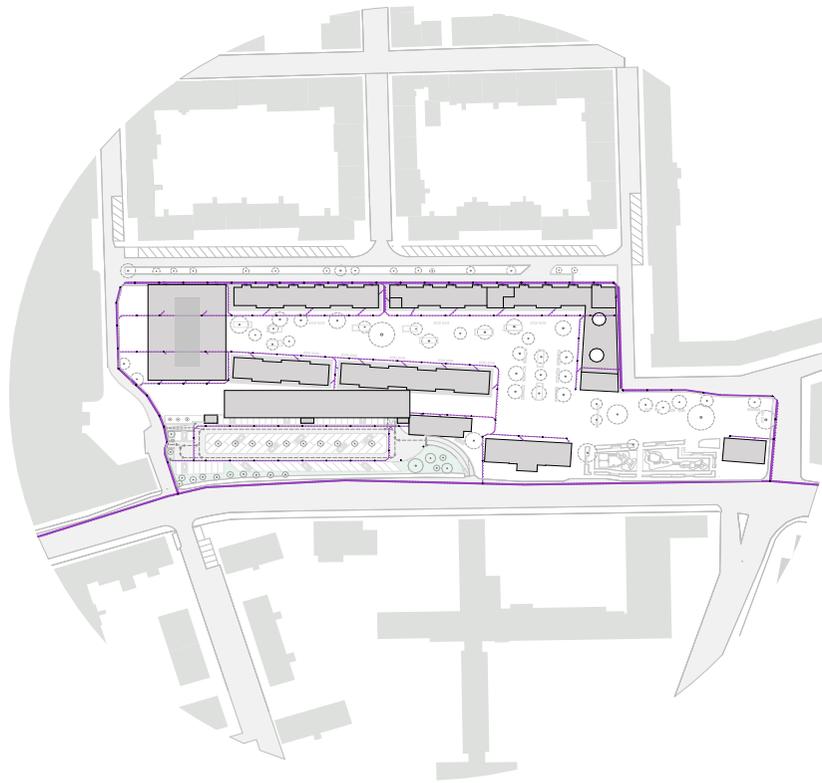
Ein ungestörter Lieferverkehr ist für einen Markt von großer Bedeutung. Die jetzige Lieferzone zum Ein- und Ausladen von Waren befindet sich im Bereich der Tiefgarage. Im neuen Entwurf wird diese Stelle nicht mehr als Lademöglichkeit genutzt. Eine Umplatzierung der Lieferzone soll ein ungestörtes Einkaufserlebnis ermöglichen. Ausgehend von der Tatsache, dass sich die Lagerräume der Marktstände jeweils in deren rückwärtigem Bereich befinden, werden die Lieferzonen nun in den Norden, Westen und Süden des Marktes verlegt. Dadurch werden zusätzliche Flächen für den Verkauf und mehrere beschattete Parkplätze geschaffen. Darüber hinaus können die mobilen Standbetreiber im Osten mit ihren Fahrzeugen direkt auf das Areal fahren und ihre Produkte unter dem Dach anbieten, das durch seine Breite dafür ausreichend Platz bietet.

### 5.2.2 Abfallentsorgung

Der neue Entwurf enthält, neben dem Müllraum im Marktamtsgebäude, noch zwei große Abfallentsorgungsstellen. Eine davon befindet sich in einem der Objekte in der westlichen Marktstandsreihe, der andere im östlichen Teil des Marktareals, etwas versetzt am Ende der Überdachung für die mobilen Marktfahrer. Dieser war bisher auf dem 1,60 m tiefer gelegenen Parkplatz angesiedelt. Die Container befinden sich nach wie vor dort, die Befüllung erfolgt jedoch jetzt auf derselben Ebene wie der Markt, was den Komfort für die Benutzer erhöht. Durch diese Lösung können aber die Container abtransportiert werden, ohne den Marktbetrieb zu stören. Es gibt nun ausreichend Platz für große Müllcontainer, zweiflügelige Türen erleichtern den Abtransport des Mülls. Die Lüftung funktioniert, wie bei den Marktkojen, durch einen 30 cm langen Schlitz in der Fassade unterhalb der Decke. Des Weiteren befinden sich im rückwärtigen Bereich der einzelnen Marktkojen kleine Müllräume für die Standmieter, damit sie während des Geschäftsbetriebes ihren Müll dort zwischenlagern können.



ABFALLENTSORGUNG



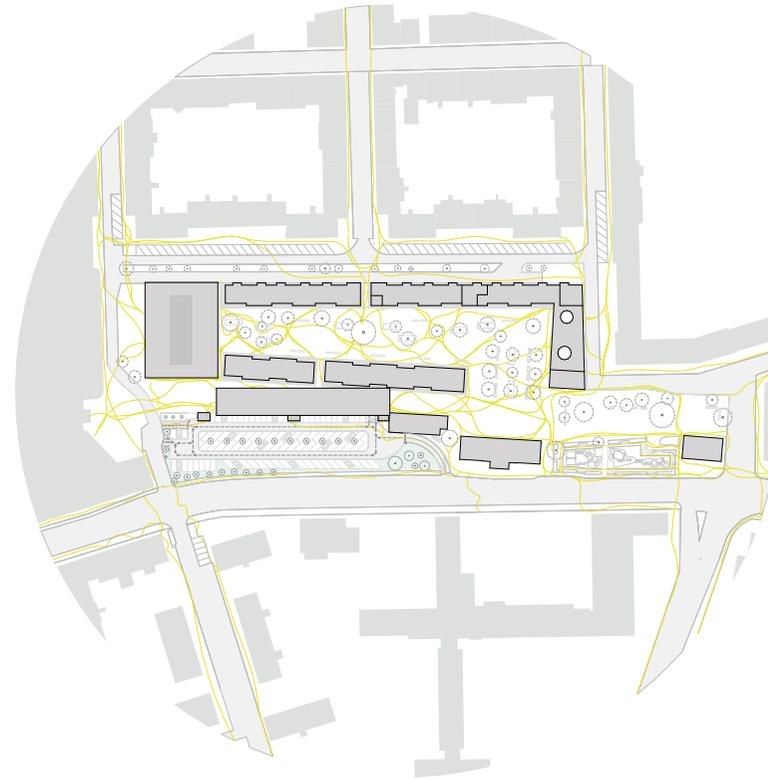
KANALNETZ

### 5.2.3 Sanitäranlagen

Es gibt nun zwei öffentliche Toiletten, sie sind nun nicht mehr in der Tiefgarage, sondern befinden sich auf derselben Ebene wie der Markt, einmal im westlichen und einmal im östlichen Bereich des Marktes. Sie enthalten nun eine ausreichende Anzahl an Kabinen sowie jeweils ein barrierefreies WC. Die Benutzung dieser öffentlichen Toiletten auf dem Marktareal muss kostenlos sein. In dem neuen Entwurf werden Verkehrsflächen im Bereich des Marktes verbessert und barrierefrei umkonzipiert. Zusätzlich sind auf dem Areal drei neue Lifte vorgesehen, die bis hinunter in die Tiefgarage führen.

### 5.2.4 Kundenbewegung

Der Südbahnhofmarkt bleibt ein öffentlicher Ort, der von allen Seiten begehbar ist. Die Kundenbewegung erfolgt derzeit hauptsächlich entlang der Mittelachse. Die meisten Marktstände haben derzeit den Eingang auf dieser Seite. Die Eingänge der Marktstände in dem neuen Entwurf öffnen sich in unterschiedliche Richtungen. Die westseitige Reihe öffnet sich in Richtung der Markttinnenseite und die östliche Reihe öffnet sich sowohl nach innen, als auch nach außen auf den überdachten Platz der mobilen Marktfahrer. Die Neugestaltung der Fußgängerwege ermöglicht die Bewegung in alle Richtungen über das gesamte Areal. Dies wird auch durch die Vordächer und die gemeinsame durchlaufende Überdachung der mobilen Marktstände erleichtert.



NUTZERBEWEGUNG

## 5.2.5 Gestaltung des Grünraumes und der Freiräume

Der Südbahnhofmarkt wird unterschiedlich genutzt. Einerseits gibt es die Verkaufsstände, aber auch Gastronomiebetriebe mit Gastgärten, die auch abends geöffnet sind. Auch im neuen Konzept ist der Markt frei zugänglich, er bietet vor allem zahlreiche Möglichkeiten, sich auch ohne Einkauf oder Konsum dort aufzuhalten. Das Areal im Marktinneren bietet im neuen Entwurf erheblich mehr Raum für den Aufenthalt als im jetzigen Zustand. Durch die Nivellierung des Bodenniveaus am Markt entsteht nun ein großer Freiraum, der durch die zusätzliche Begrünung zu einem attraktiven Platz wird. Dieser dient nicht nur der Erholung nach dem Einkaufen, sondern schafft auch Raum für ein Zusammenkommen und Verweilen der Besucher. Einer der Märkte, der hierzu Anregungen geboten hat, ist der Viktualienmarkt im

Zentrum der Münchner Altstadt. Beispielhaft ist, wie dort Bäume als natürliche Beschattung eingesetzt werden.<sup>39</sup> Am Südbahnhofmarkt gibt es einen bestehenden geschützten Baumbestand, welcher seinerzeit unstrukturiert zwischen den Marktständen gepflanzt wurde. Der ursprüngliche Baumbestand wird erhalten und in das Konzept mit integriert. Zusätzlich werden strukturiert neue Bäume und Pflanzen gesetzt, es sind um etwa ein Drittel mehr, die für ausreichende Beschattung sowie für ein angenehmes Klima sorgen. Großzügige Sitzblöcke befinden sich um die Bäume im Innenhof des Marktgebietes. Diese sind, entweder rechteckig oder kreisförmig, aus Sichtbeton konstruiert. Die Sitzflächen selbst sind aus Beton, teilweise auch aus Metall, und so dimensioniert, dass die Besucher darauf sitzen, aber auch entspannt liegen können. Anregungen dafür bot unter anderem die Möblierung

der neu gestalteten Wiener Mariahilfer Straße. Nicht nur die große Freifläche, die adaptiert werden kann, je nachdem welche Nutzung benötigt wird, sondern auch die Idee einer nächtlichen Nutzung des Marktes durch verschiedene Veranstaltungen verdanken ihre Anregung der Djemaa El-Fna, dem „Platz der Gaukler“ in der Medina, der Altstadt von Marrakesch. Besonders beeindruckend ist dort die einzigartige Nachtbeleuchtung, die große Menschenansammlungen anzieht.<sup>40</sup> Auch wenn es eher unwahrscheinlich scheint, dass ähnliche nächtliche Aktivitäten in unseren Breiten durchführbar sind - Anrainerproteste wären vorprogrammiert - wurde doch immerhin für den Südbahnhofmarkt zusätzlich zu neuen Halogenlaternen eine in den Boden eingelassene LED-Beleuchtung überlegt, die rund um die Sitzbereiche angeordnet ist, damit das Areal auch am Abend attraktiv und einladend wirkt.

39 Vgl. Viktualienmarkt von München: in: Homepage Viktualienmarkt, 01. Mai 2017, <https://www.viktualienmarkt-muenchen.de> (abgerufen am 03. November 2020)

40 Vgl. Djemaa el-Fna: in: Marrakesch.com, 02. Juli 2015, <https://www.marrakesch.com/sehenswuerdigkeiten/djemaa-el-fna/> (abgerufen am 03. November 2020)



## 5.3 EINBINDUNG DES HISTORISCHEN BESTANDES

Die beiden unter Denkmalschutz stehenden Gebäude, welche an die historische Entwicklung des Areals erinnern, schließen das Marktgebiet im vorliegenden Konzept in nordöstlicher Richtung ab. Die Ausrichtung des Bahnkanzleigebäudes und des Verwaltungsgebäudes orientieren sich naturgemäß am ursprünglichen Schienenverlauf der alten Pferdeisenbahn. Eine frühere Fassung des Entwurfes enthielt den Gedanken, den seinerzeitigen Schienenverlauf der Pferdeisenbahn am Markt sichtbar zu machen. Während des Tages sollten die historischen Gleisflächen durch eine dunklere Pflasterung erkennbar sein. Die Schienenverläufe selbst sollten als Regenrinnen angelegt und während der Nacht mit Hilfe von LED-Streifen beleuchtet werden. Diese Variante hätte jedoch aus Kostengründen wohl wenig Aussicht auf Umsetzung und wurde daher im neuen Entwurf nicht mehr mit einbezogen.

### 5.3.1 Spielplatz

Zwischen dem Bahnkanzleigebäude und dem Verwaltungsgebäude befindet sich ein Spielplatz, welcher bisher durch Bäume und Büsche verdeckt wird und nur von einer Seite begehbar ist. Der neugestaltete, etwas verkleinerte Spielplatz weist zwei große Sandkästen auf und wird nur durch eine niedrige Hecke eingegrenzt. Er ist nun auch von jeder Seite zugänglich und einseitig. Die durch die Verkleinerung entstandene Fläche neben dem Spielplatz wird nun für eine Wasserfontäne genutzt, die für eine natürliche Kühlung sorgt und auch durch neu gepflanzte Bäume beschattet wird. Im vorliegenden Entwurf wird der Kinderspielplatz auf dem Areal vor dem ehemaligen Verwaltungsgebäude angesiedelt, das früher als Auslaufplatz für die Pferde genutzt wurde. Er entspricht auch dessen Größe.

Zukünftigen Marktgestaltern bleibt es überlassen, auf diesen Bezug hinzuweisen, etwa durch passende Spielgeräte oder eine Informationstafel.



## 5.3.1 Bahnkanzleigebäude und Verwaltungsgebäude

Die ursprünglich naheliegende Idee des Entwurfs, das Erdgeschoss des Bahnkanzleigebäudes als Marktamt umzugestalten, musste verworfen werden. Im Bahnkanzleigebäude müssen der Senioren-Club und die beiden Wohnungen, welche sich im ersten Obergeschoss befinden, beibehalten werden sowie ein Jugendzentrum im Erdgeschoss des Verwaltungsgebäudes. Dies erfolgt nicht aus Gründen des Denkmalschutzes, sondern aufgrund der Vorgaben der Stadt Linz als Eigentümerin. Die eindeutige Trennung der unterschiedlichen Funktionen, wie zum Beispiel von Club und Wohnungen, ist berücksichtigt worden. Es bestehen schon bisher zwei getrennte Eingänge, östlich und westlich. Einer erschließt das Erdgeschoss, der zweite die Wohnungen im ersten Obergeschoss des Bahnkanzleigebäudes. Sie müssen unverändert erhalten bleiben.

Die einheitliche Oberflächengestaltung umgibt nun auch das Bahnkanzleigebäude entlang der Khevenhüllerstraße und das Verwaltungsgebäude entlang der Krankenhausstraße von allen Seiten und bindet sie so erkennbar in das Marktareal mit ein. Die bisher trennende Verkehrsfläche bleibt nun Marktbesuchern und Fußgängern vorbehalten.

Wie beschrieben, sind die beiden Reihen der Marktstände nun nicht mehr, wie früher, gleich lang. Die östliche Reihe wird verkürzt und bildet damit vor dem Bahnkanzleigebäude keine Barriere mehr. Im Gegenteil erstreckt sich nun zwischen der westlichen Reihe und dem Bahnkanzleigebäude im rechten Winkel zum übrigen Marktgebiet ein weiträumiger Platz. Durch zahlreiche Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten wird auch dieser Teil des Areals nicht nur ein attraktiver Aufenthaltsort, sondern er bietet

darüber hinaus durch seine Größe auch genügend Raum, zum Beispiel für Veranstaltungen.

Dieser neu entstandene Platz wird im Osten durch die repräsentative Fassade des Bahnkanzleigebäudes begrenzt. Nicht mehr allen Besuchern des Marktes, vor allem der jüngeren Generation, ist die Herkunft des Namens „Südbahnhofmarkt“ noch ein Begriff. Mit der vorliegenden Lösung ist die ursprüngliche Funktion des Ortes als Bahnhof an der Inschrift „k. k. Priv. Erste Eisenbahn Gesellschaft (1832 bis 1872)“ nun auch für Uneingeweihte und Ortsfremde deutlich ablesbar.



Bahnkanzleigebäude Eingang über die Ostfassade



Bahnkanzleigebäude Südfassade



Verwaltungsgebäude Eingang über die Westfassade



Verwaltungsgebäude Nordfassade







## 06 ZUSAMMENFASSUNG

# ZUSAMMENFASSUNG

## 6. ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Umgestaltung des Areals am Linzer Südbahnhofmarkt. Der Entwurf gibt eine Vorstellung davon, wie nicht nur neue Gebäude mit erweiterten Funktionen, die über eine Nutzung für Gastronomie und Verkauf hinausgehen, sondern das gesamte Erscheinungsbild und damit auch die sozialen Funktionen des Marktes gestaltet werden können.

Die Analyse der gegenwärtigen Lage zeigte die Vorteile, aber auch die Defizite des Marktes deutlich auf. Trotz seiner leicht dezentralen Lage besitzt der Südbahnhofmarkt eine gute Anbindung an das Linzer Stadtzentrum. Kunden schätzen die Qualität und saisonale Vielfalt des Sortiments. Durch seinen gewachsenen Baumbestand bietet der Markt eine wirkungsvolle Beschattung und wird daher nach wie vor gerne als Aufenthaltsort genutzt.

Der jetzige Markt ist jedoch durch seine veralteten Strukturen gekennzeichnet. Sowohl die bauliche Anordnung der Marktstände als auch deren Architektur entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Schäden an Bauten und Infrastruktur lassen einen entsprechenden Komfort für Kunden und Händler vermissen und stellen einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Supermärkten dar. Dass der Markt für ein junges Publikum nicht mehr attraktiv ist, lässt sich an der Altersstruktur der Kunden und am Rückgang der Kundenzahlen erkennen.

Das aktuelle Sanierungsprojekt der Stadt Linz reagiert bereits auf die mit der Zeit entstandenen Schäden an Bauten und Infrastruktur. Die jetzige Marktsituation am Südbahnhofmarkt weist jedoch insgesamt überholte Strukturen auf. Vor allem lässt die jetzige Anlage des Marktes keine Integration zusätzlicher Nutzungsmöglichkeiten zu, um

damit die Funktionen des Marktes produktiv zu erweitern und neue Besucher anzuziehen.

Es bedarf jedoch mehr als nur einer Sanierung des Areals, wie sie gegenwärtig an vergleichbaren Märkten in Österreich durchgeführt wird. Der Entwurf geht von einem vollständigen Abriss und Neubau aus – erhalten bleiben nur die beiden denkmalgeschützten Gebäude. Er beinhaltet jedoch nicht nur den Neubau, sondern darüber hinaus auch eine neue Anordnung der Marktstände.

Durch diese neue Anordnung der Marktstände bietet das Areal deutlich mehr Platz. Das neu entstandene Marktinnenareal mit beschatteten Sitzmöglichkeiten und zusätzlichen Baumpflanzungen eignet sich nun auch für den Aufenthalt von Besuchern ohne Kauf- oder Konsumzwang, ebenso wie für Veranstaltungen.

Das Konzept für die neue Gestaltung des Südbahnhofmarktes umfasst nicht nur verbesserte Einkaufsmöglichkeiten: Die Infrastruktur für die Händler wird verbessert, etwa durch moderne Marktkojen, oder durch großzügige Überdachungen. Damit wird auch der Komfort für die Kunden erhöht. Der Markt gewinnt auch dadurch neue Käufergruppen.

Wie zu beobachten ist, gehen Revitalisierungsprojekte für Märkte vermehrt davon aus, Gastronomiebetriebe in ehemaligen Verkaufsständen anzusiedeln, um neue Kundenschichten anzusprechen. Im Gegenzug dazu wurde im Raum- und Funktionsprogramm dieses Konzeptes speziell darauf geachtet, neue und unterschiedliche Funktionen in den Markt zu integrieren, um eine multifunktionale Nutzung zu fördern. Ermöglicht wird dies durch die Gestaltung des Freiraums und die dadurch erhöhte Aufenthaltsqualität für Marktbesucher, vor allem aber durch die

Schaffung zahlreicher multifunktionaler Räume. Die neuen Marktstände werden dafür an verschiedenen Stellen zweigeschoßig ausgeführt, um mehr Verkaufsflächen und Raummöglichkeiten für flexible Nutzung anzubieten. Angesprochen werden sollen dadurch alle Altersgruppen, Angebote, wie etwa Kreativräume oder eine Fahrradwerkstatt richten sich vor allem ein jüngeres Zielpublikum, eine Besuchergruppe, die auch die Händler ansprechen wollen. Multifunktionale Räume befinden sich auch im vorgesehenen Zubau, neben Wohnungen, Verkaufslökalen und dem neuen Marktamt.

Ein weiteres Ziel war die Einbeziehung des Bahnkanzleigebäudes und des Verwaltungsgebäudes der ehemaligen Pferdeeisenbahn, die beide denkmalgeschützt sind, in das neue Marktareal. Auch wenn deren augenblickliche Nutzung unverändert bleiben muss, erinnern sie so wieder deutlich an die ursprüngliche Funktion des Ortes.

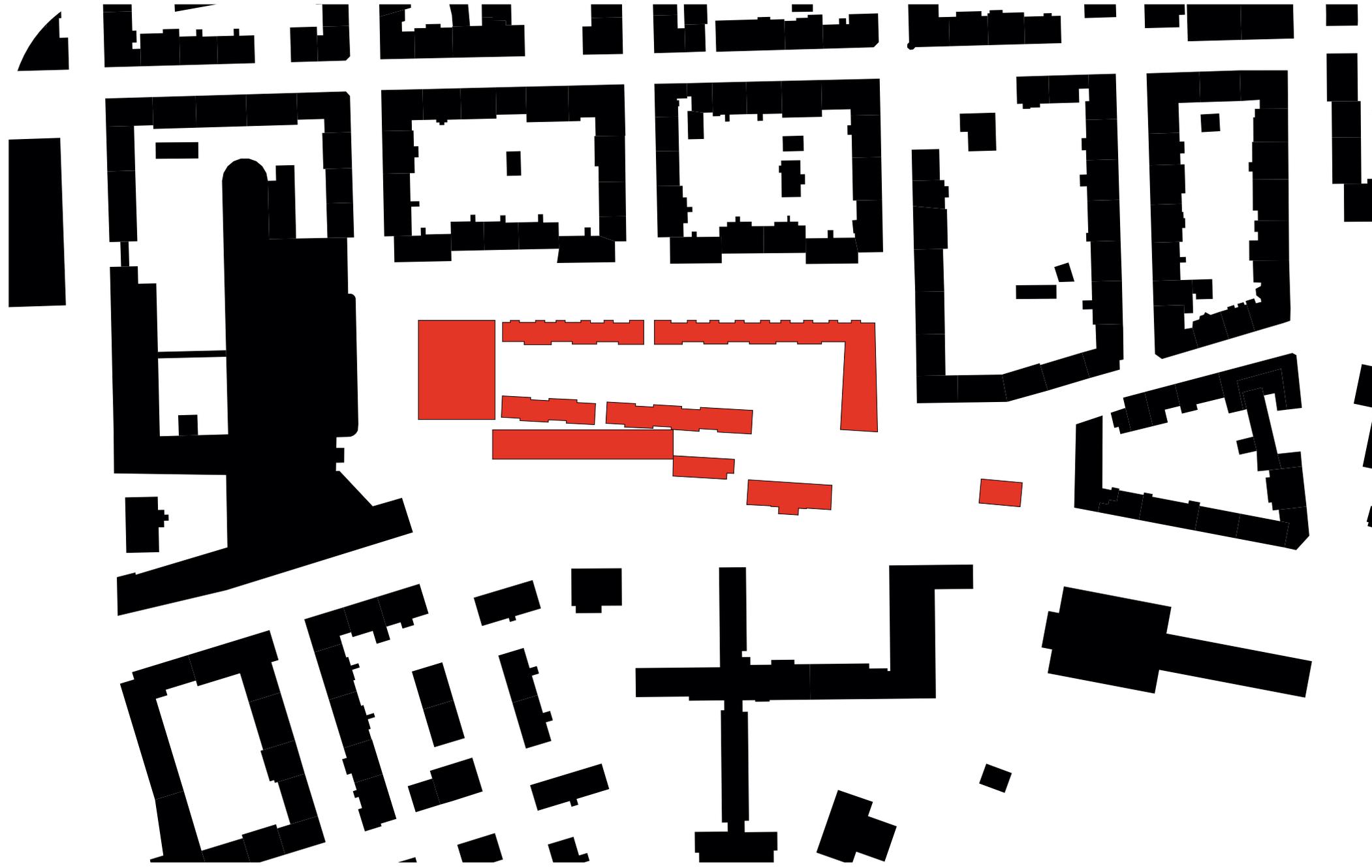
Im Entwurf greifen auch noch weitere Bauten Motive der Eisenbahn auf. So orientiert sich die neue Baulinie der östlichen Marktzeile am ursprünglichen Schienenverlauf des Südbahnhofs und das neue Dach für die mobilen Marktstände erinnert an die Überdachung von Bahnsteigen.

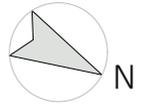
Die Arbeit setzte sich zum Ziel, neue Nutzungsmöglichkeiten in den Markt zu integrieren, den Südbahnhof damit als einen attraktiven Ort zu gestalten, die Besucherzahl zu steigern und in der Folge das Kundenaufkommen zu erhöhen. Der Markt wird sowohl zu den eigentlichen Betriebszeiten als auch außerhalb derer ein viel besuchter Ort mit hoher Flexibilität. Er besitzt das Potential, als Marktplatz den öffentlichen Raum im Stadtgebiet nachhaltig aufzuwerten. Der Südbahnhofmarkt soll durch diese Neugestaltung von einem traditionellen Marktplatz zu einem urbanen Zentrum für das Viertel, die Stadt und ihre Besucher werden.



## 07 PLÄNE

7.1	SCHWARZPLAN	127
7.2	KONZEPT	129
7.3	GRUNDRISSE	133
7.4	SCHNITTE	171
7.5	ANSICHTEN	177
7.6	MATERIALKONZEPT	183

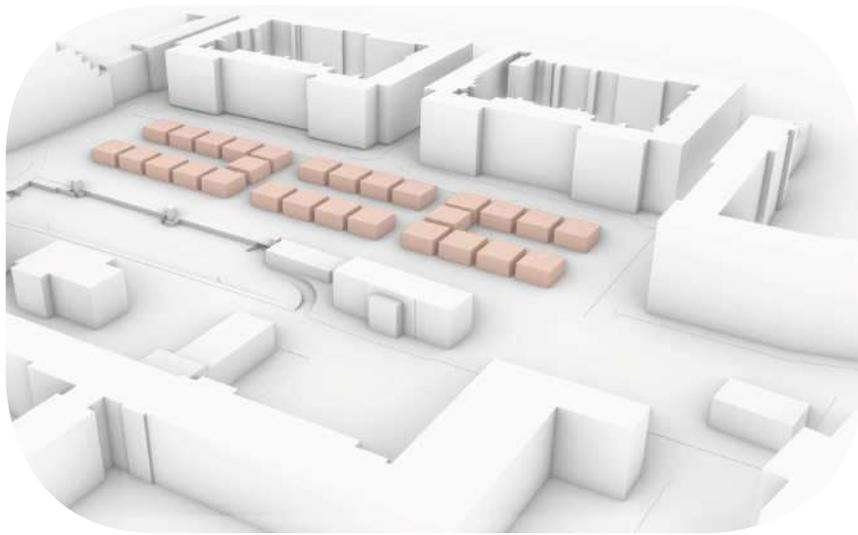




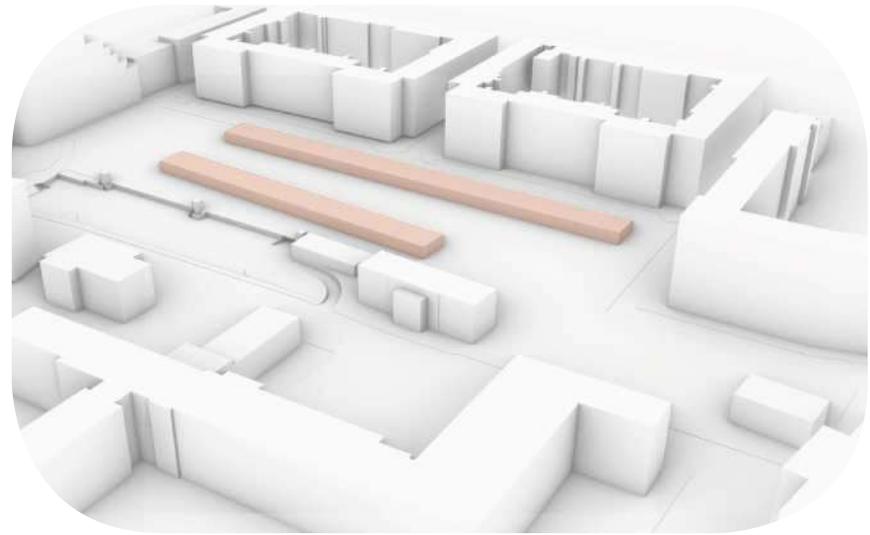
M = 1 : 2000

Nach den ortsspezifischen Analysen wurden die grundlegenden Vorhaben vor Ort festgelegt. Das Marktgebiet musste überarbeitet werden, jedoch unter Rücksichtnahme auf die beiden unter Denkmalschutz stehenden Verwaltungsgebäude. Zudem wurde der vorhandene Baumbestand beibehalten und durch weitere Pflanzungen ergänzt.

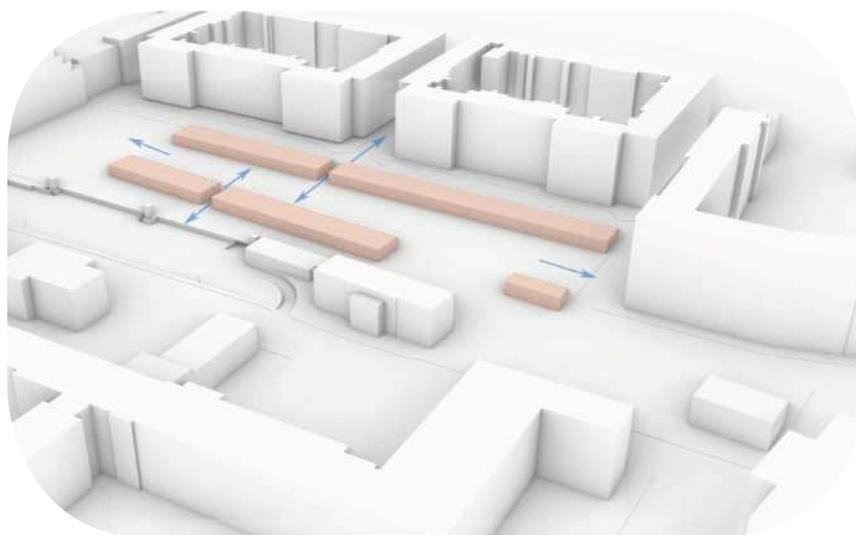
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



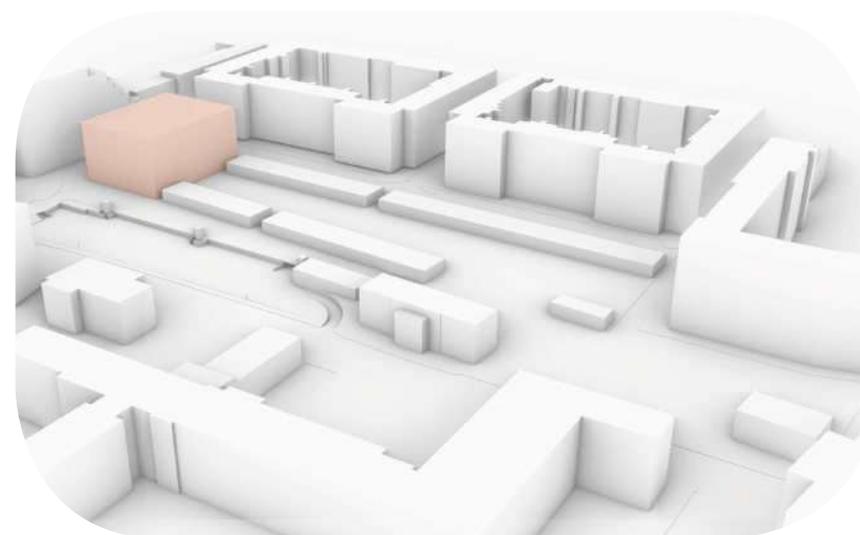
Bestand des Südbahnhofmarkts



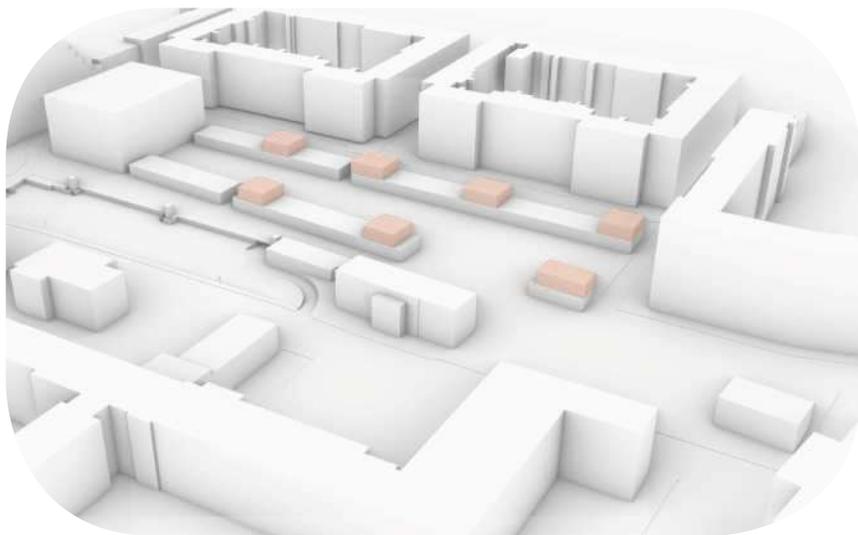
Geschlossene Reihe



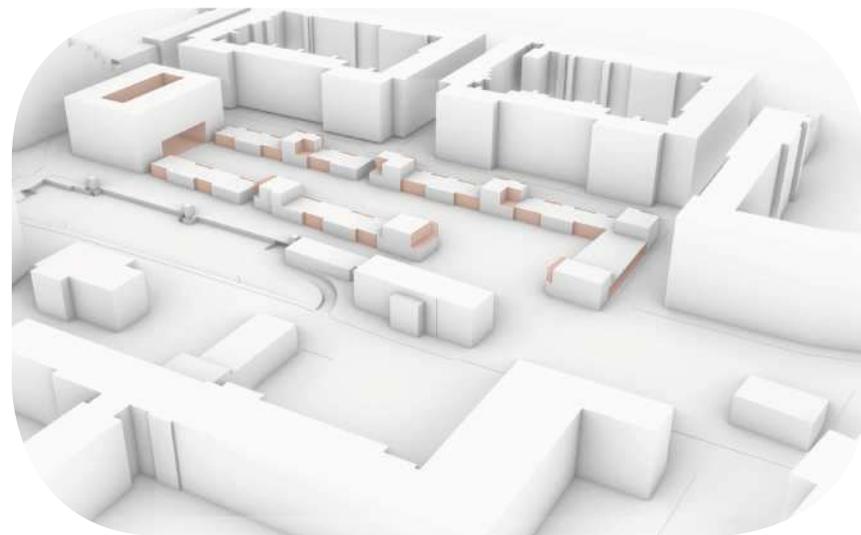
Öffnen von Durchwegen



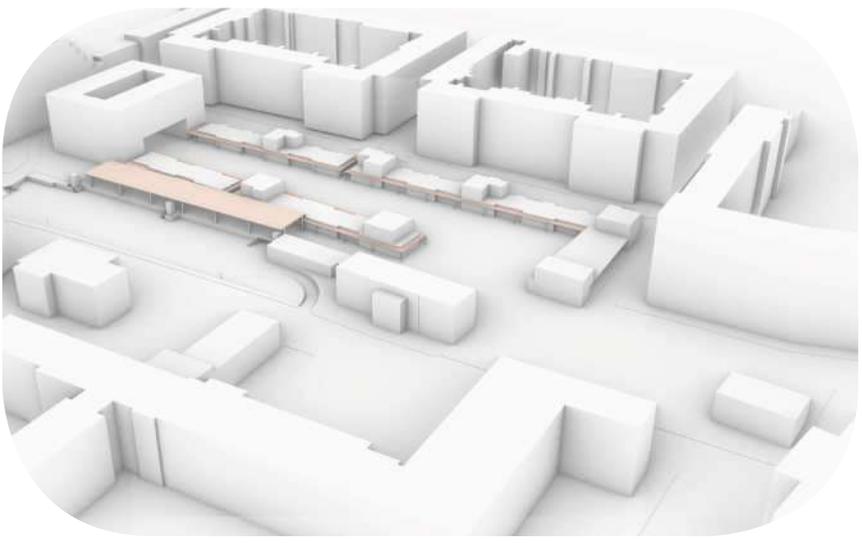
Zubau Marktamt mit erweiterten Funktionen wie Wohnbau, Geschäfte, multifunktionale Räume



Aufstockung der Marktbojen für  
die Multifunktionale Räume



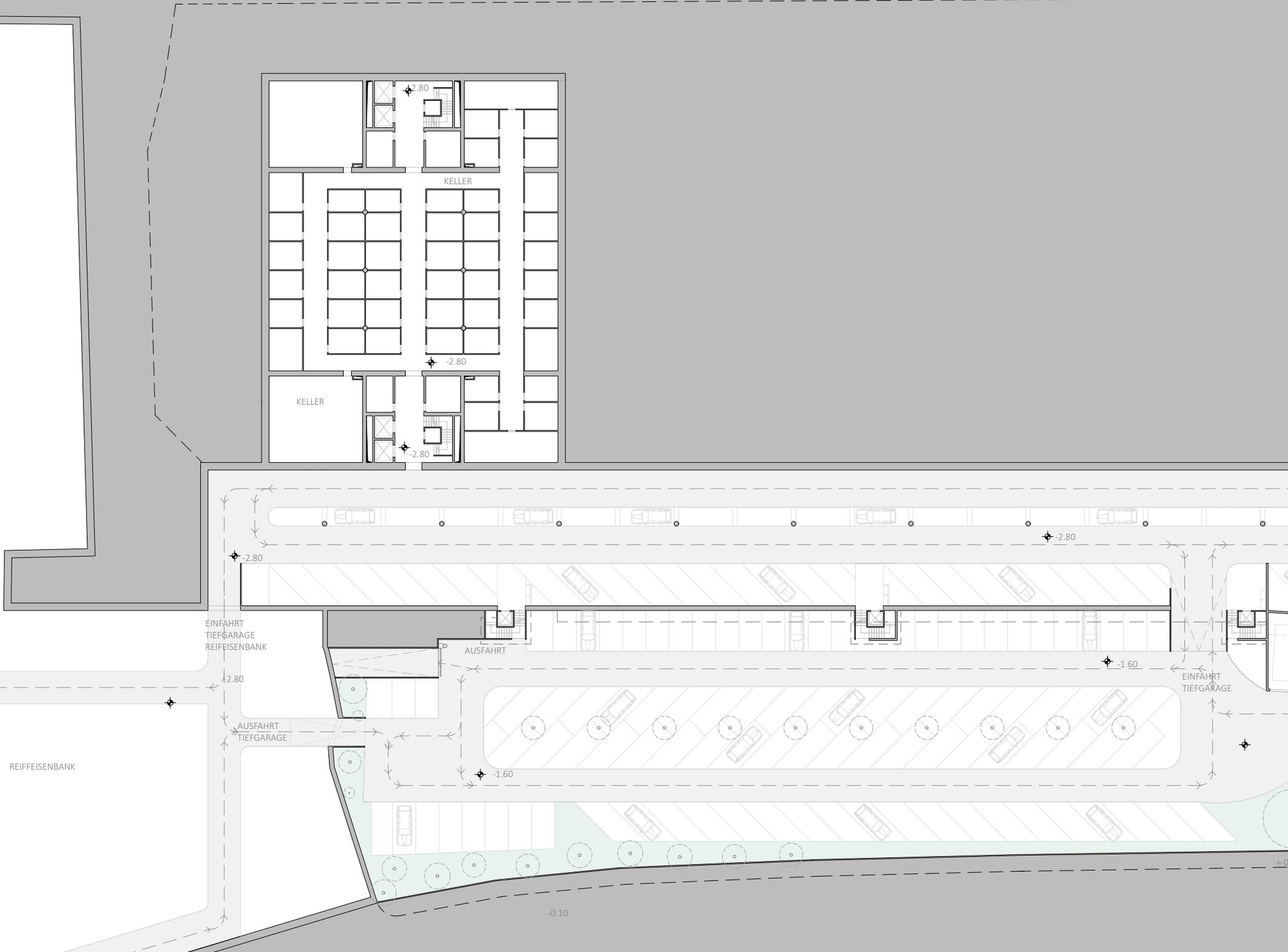
Öffnungen und Durchwege



Überdachung für den Markt



Begrünung



REIFFEISENBANK

EINFÄHRT  
TIEFGARAGE  
REIFFEISENBANK

AUSFAHRT  
TIEFGARAGE

AUSFAHRT

EINFÄHRT  
TIEFGARAGE

-0.10

-2.80

-1.60

-2.80

-2.80

-2.80

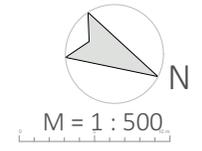
-2.80

+0

Die abgebildete gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

EINFAHRT  
TIEFGARAGE

# Kellergeschoss GRUNDRISS





SCHILLERSTR.  
Richtung  
Zentrum

KANTSTRASSE

BÜRGERSTR.  
Richtung  
Zentrum

SCHILLERSTRASSE

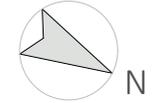
KHEVENHÜLLERSTRASSE

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in-print at TU Wien Bibliothek.

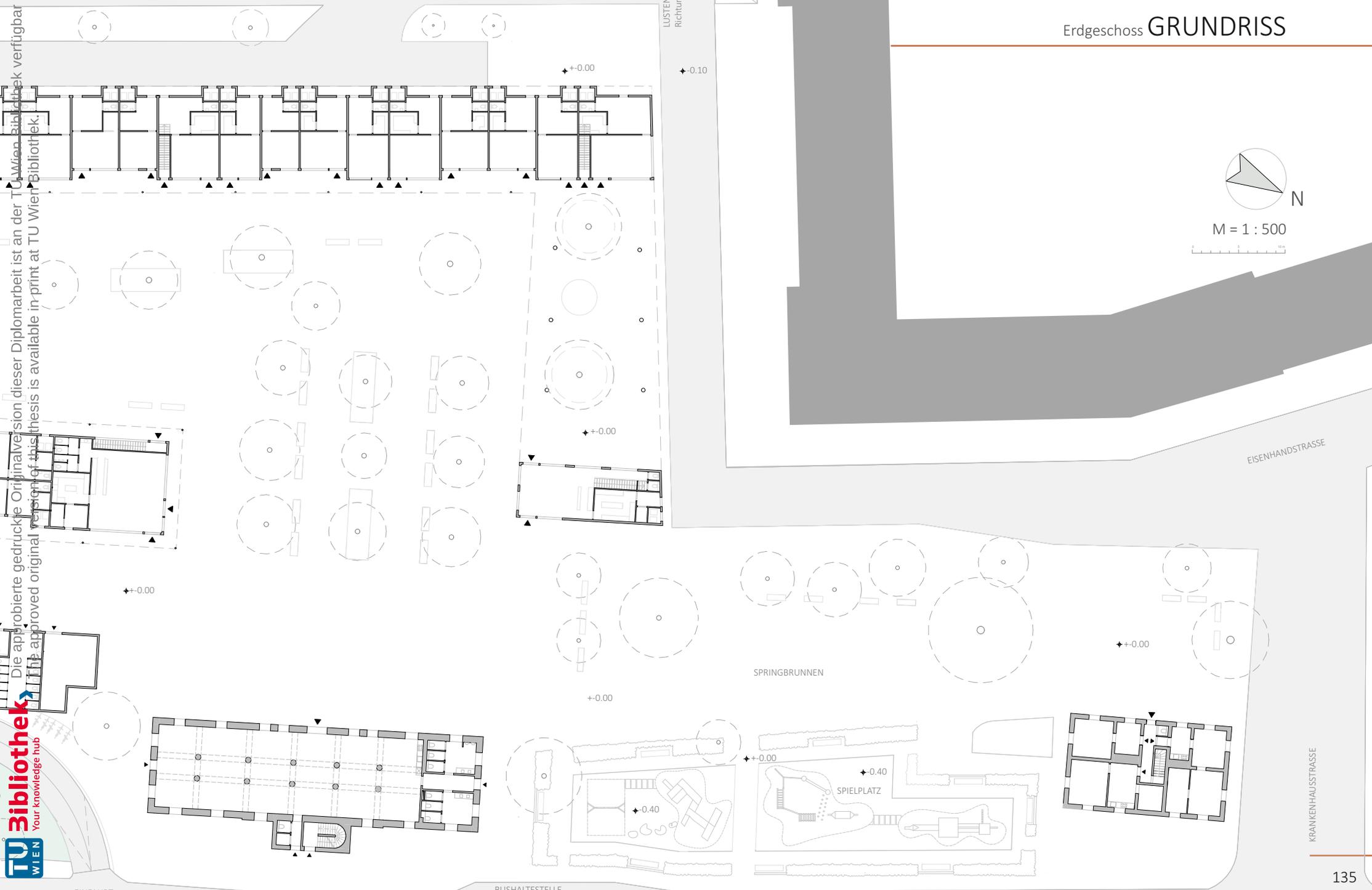
KANTSTRASSE

LUSTENAUERSTR.  
Richtung Zentrum

# Erdgeschoss GRUNDRISS



M = 1 : 500



EINFAHRT  
TIEFGARAGE

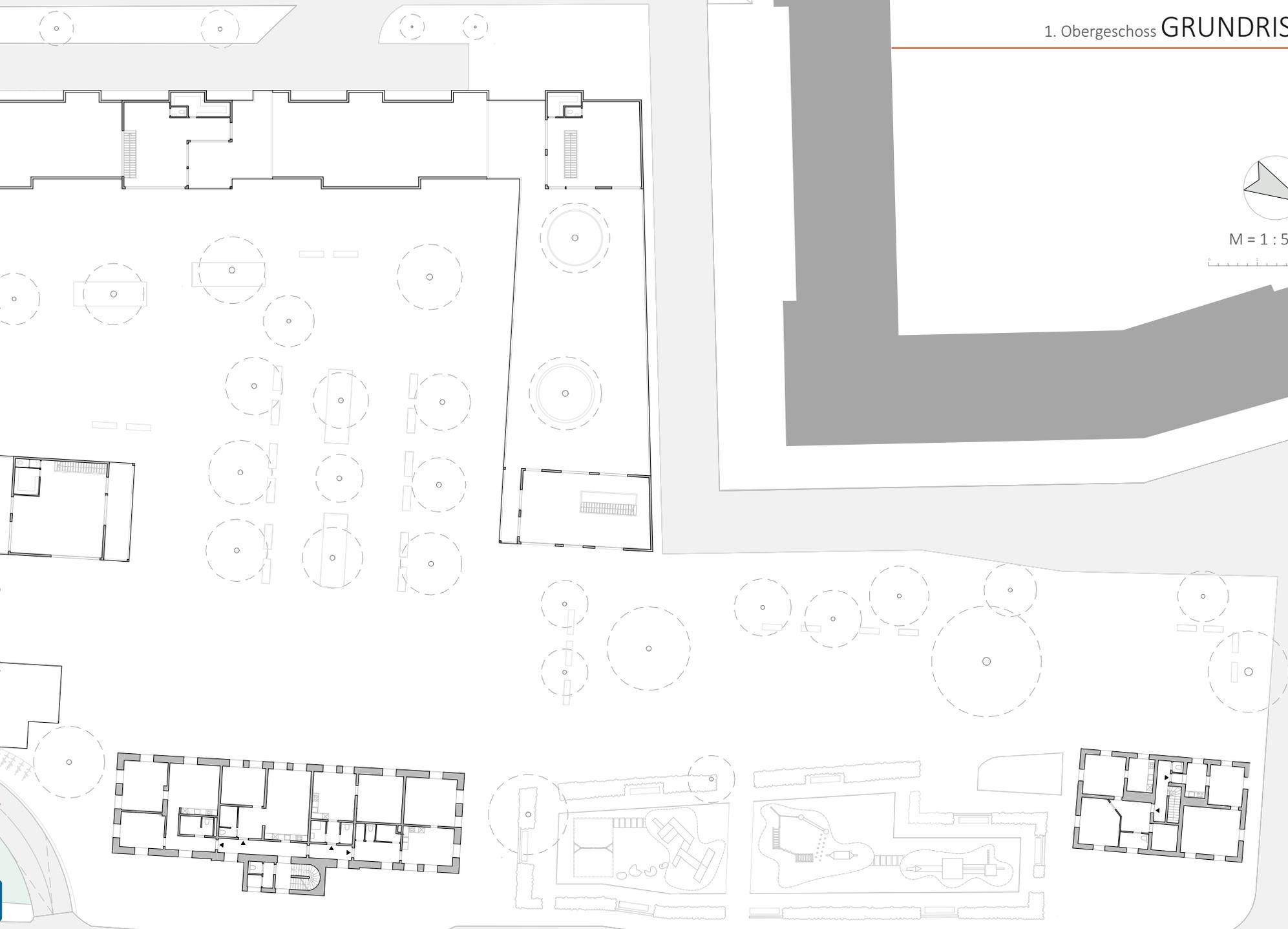
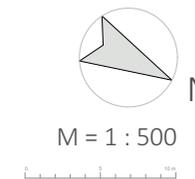
BUSHALTESTELLE

KHEVENHÜLLERSTRASSE

KRANKENHAUSSTRASSE



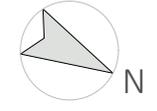
# 1. Obergeschoss GRUNDRISS





# 1. Erdgeschoss Beschreibung GRUNDRISS

- |   |                 |   |               |
|---|-----------------|---|---------------|
|  | VERKAUFSRAUM    |  | ABSTELLRAUM   |
|  | LAGER           |  | STIEGENHAUS   |
|  | KÜHLRAUM        |  | SENIORCLUB    |
|  | WC              |  | BÜRO          |
|  | MÜLLRAUM        |  | JUGENDZENTRUM |
|  | GASTRO / KAFFEE |  | BOUTIQUE      |
|  | KÜCHE           |   |               |



M = 1 : 500

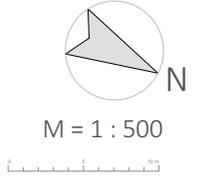






# 1. Obergeschoss Beschreibung GRUNDRISS

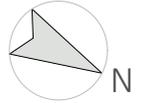
- GASTRO/KAFFEE
- WERKSTATT
- INTERAKTIVER SPIELRAUM
- BEWEGUNGSRAUM
- WORKSHOP
- KREATIV-BOX
- FILMSTUDIO
- TERRASSE
- WC
- ABSTELLRAUM





# Erdgeschoss Flächengrößen GRUNDRISS

- 25-35 M<sup>2</sup>
- 35-40 M<sup>2</sup>
- 40-45 M<sup>2</sup>
- 45-50 M<sup>2</sup>
- 50-70 M<sup>2</sup>
- 75-110 M<sup>2</sup>
- 150-300 M<sup>2</sup>



M = 1 : 500

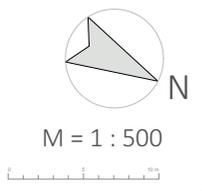






# 1. Obergeschoss Flächengrößen GRUNDRISS

- 45-50 M<sup>2</sup>
- 50-70 M<sup>2</sup>
- 80-90 M<sup>2</sup>
- 120-130 M<sup>2</sup>
- 160-190 M<sup>2</sup>
- 280-300 M<sup>2</sup>





- OBJEKT 1
- OBJEKT 2
- OBJEKT 3
- OBJEKT 4
- OBJEKT 5
- OBJEKT 6
- OBJEKT 7
- OBJEKT 8
- OBJEKT 9

**OBJEKT 1**

Gastro, Lebensmittelshop, Imbiss, Blumenshop, Obst & Gemüse, Fahrradwerkstatt, Wein, Bäckerei, Cafe, Fleischerei, Öffentliches WC, Bewegungszentrum, Interaktive Spiele, Kreativ- Box

**OBJEKT 2**

Imbiss, Gastro, Obst & Gemüse, Blumenshop, Cafe, Müllraum, Workshop

**OBJEKT 3**

Imbiss, Gastro, Obst & Gemüse, Fahrradwerkstatt, Textil, Müllraum, Workshop, Filmstudio, Cafe, Kreativ-Box, Marktamt, Büro, Wohnungen.

**OBJEKT 4**

Obst & Gemüse, Blumenshop, Gastro, Imbiss  
OBJEKT 5:

**OBJEKT 5**

Cafe, Blumenshop, Imbiss, Obst & Gemüse, Gastro, Getränkegeschäft, Delikatessengeschäft, Workshop

**OBJEKT 6**

Obst & Gemüse, Mobile Marktfahrer

**OBJEKT 7**

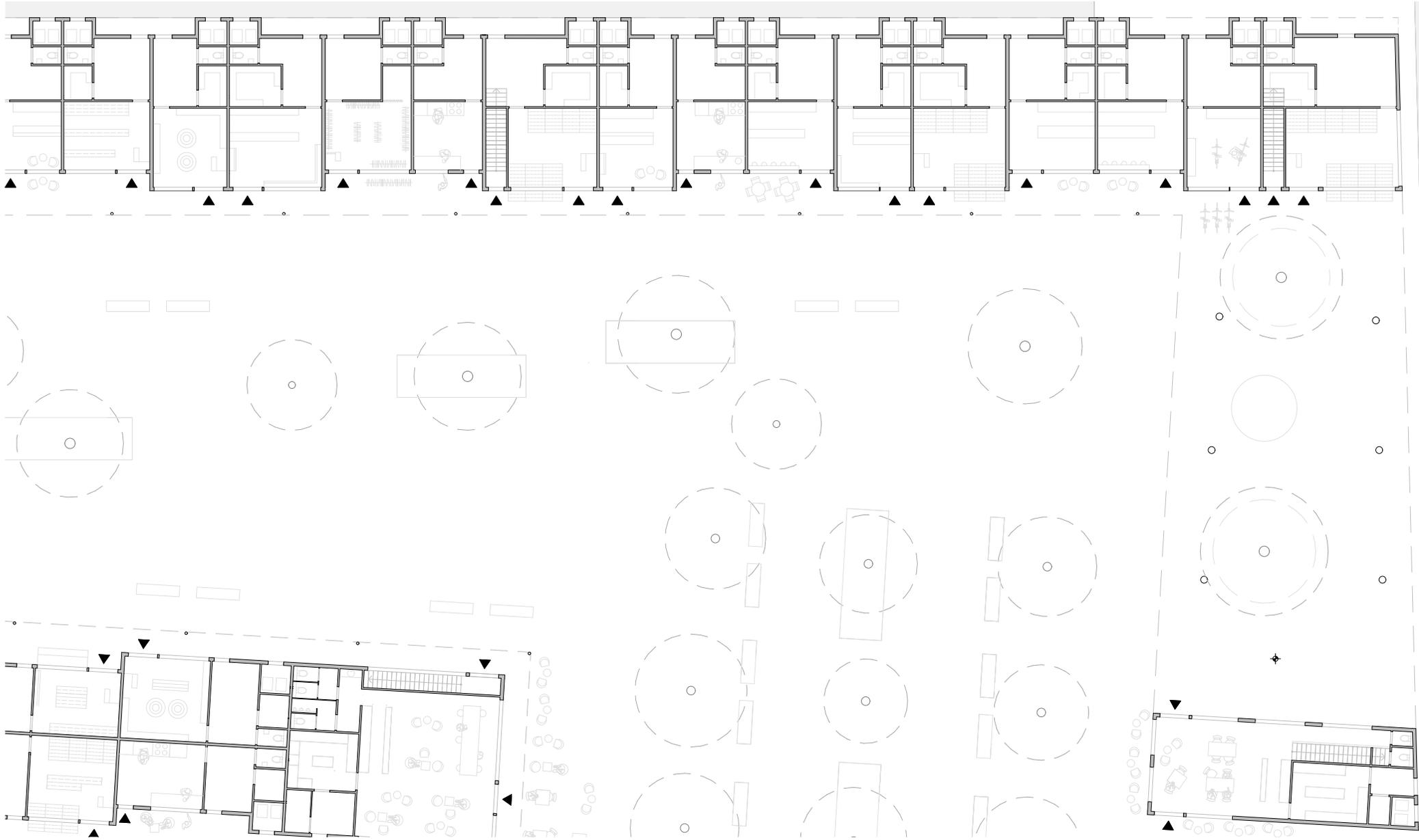
Müllraum, WC, Abstellraum

**OBJEKT 8**

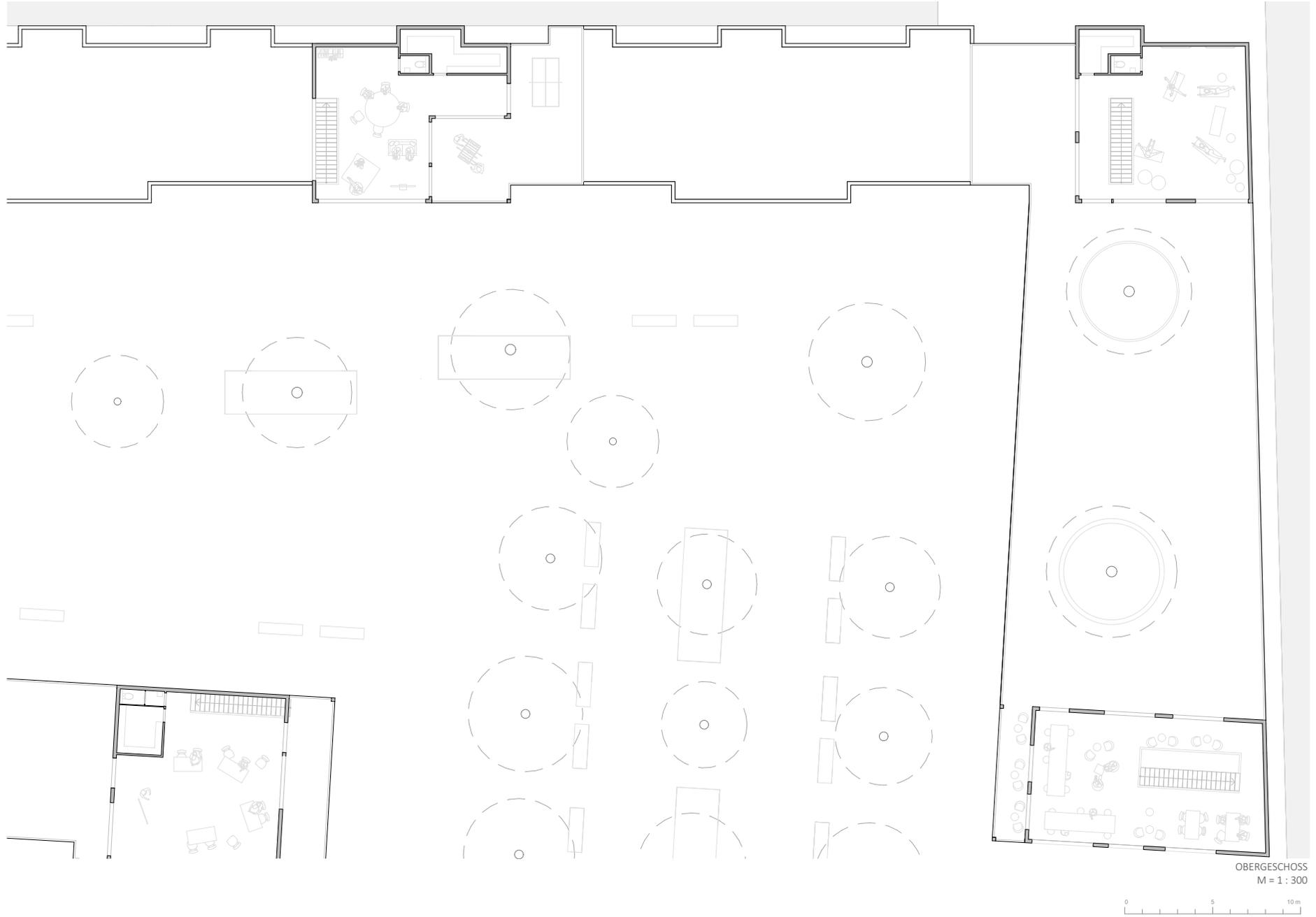
Seniorenclub, Wohnung

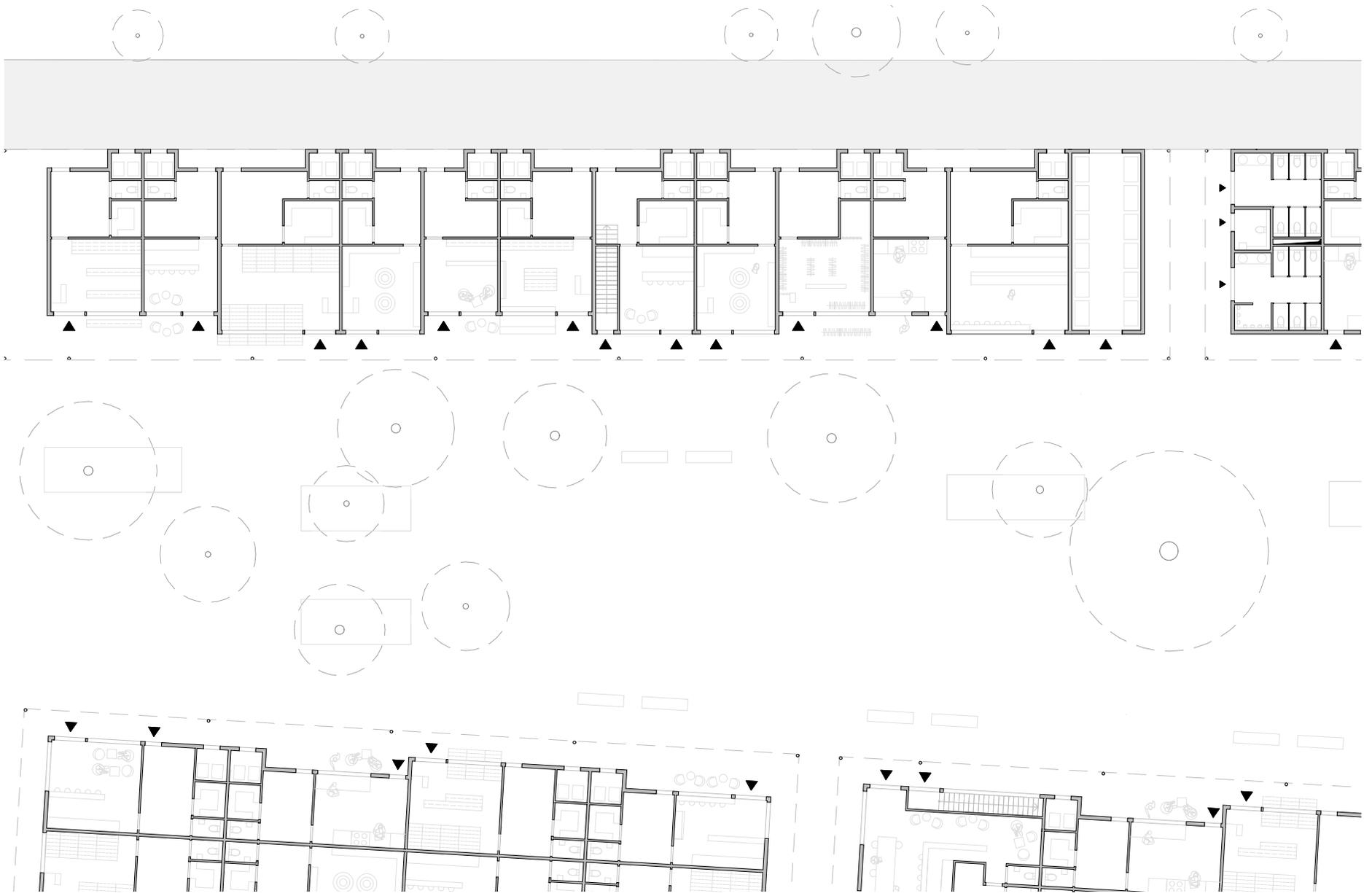
**OBJEKT 9**

Büro, Jugendzentrum, Boutique

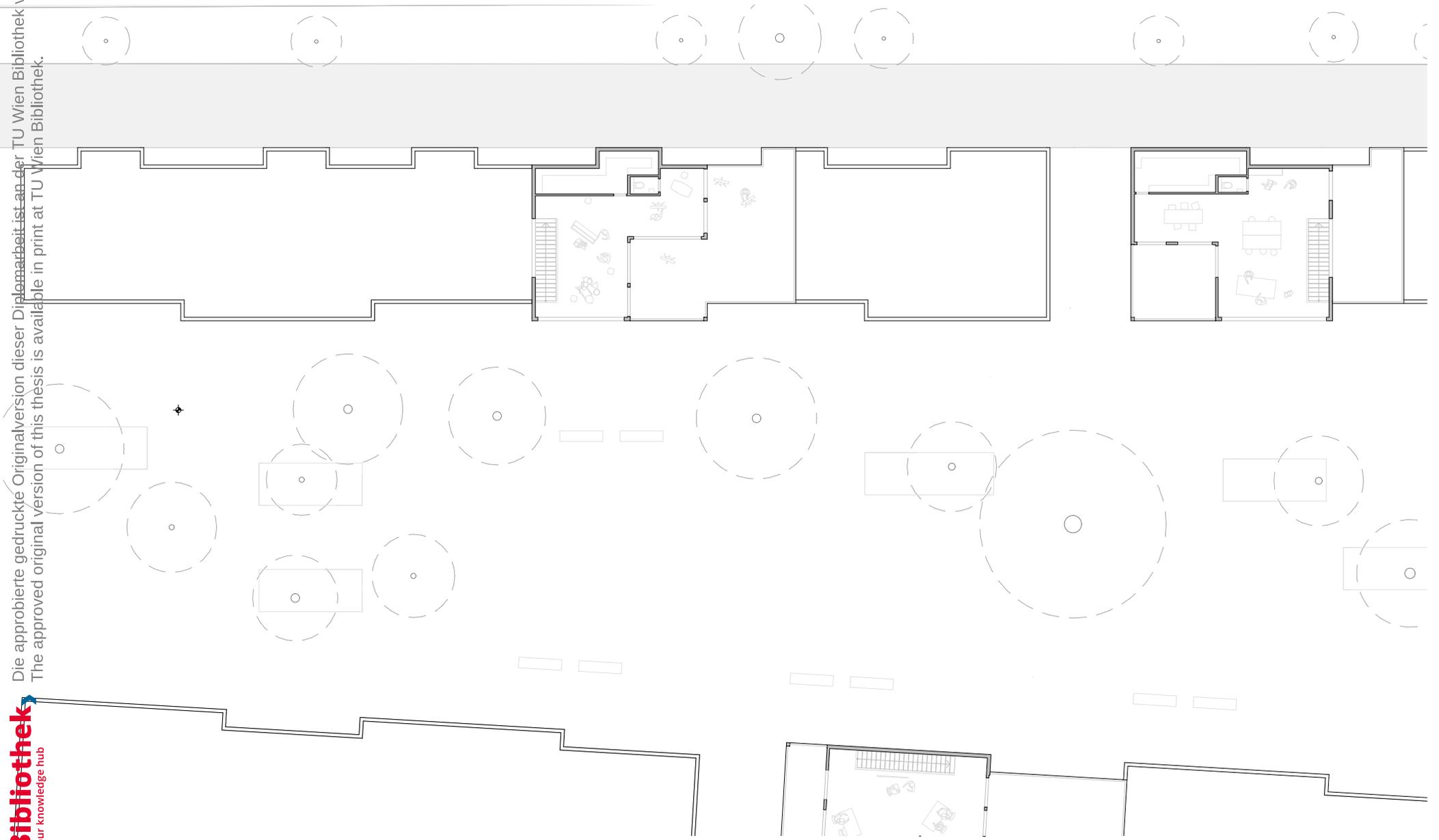


ERDGESCHOSS  
M = 1 : 300



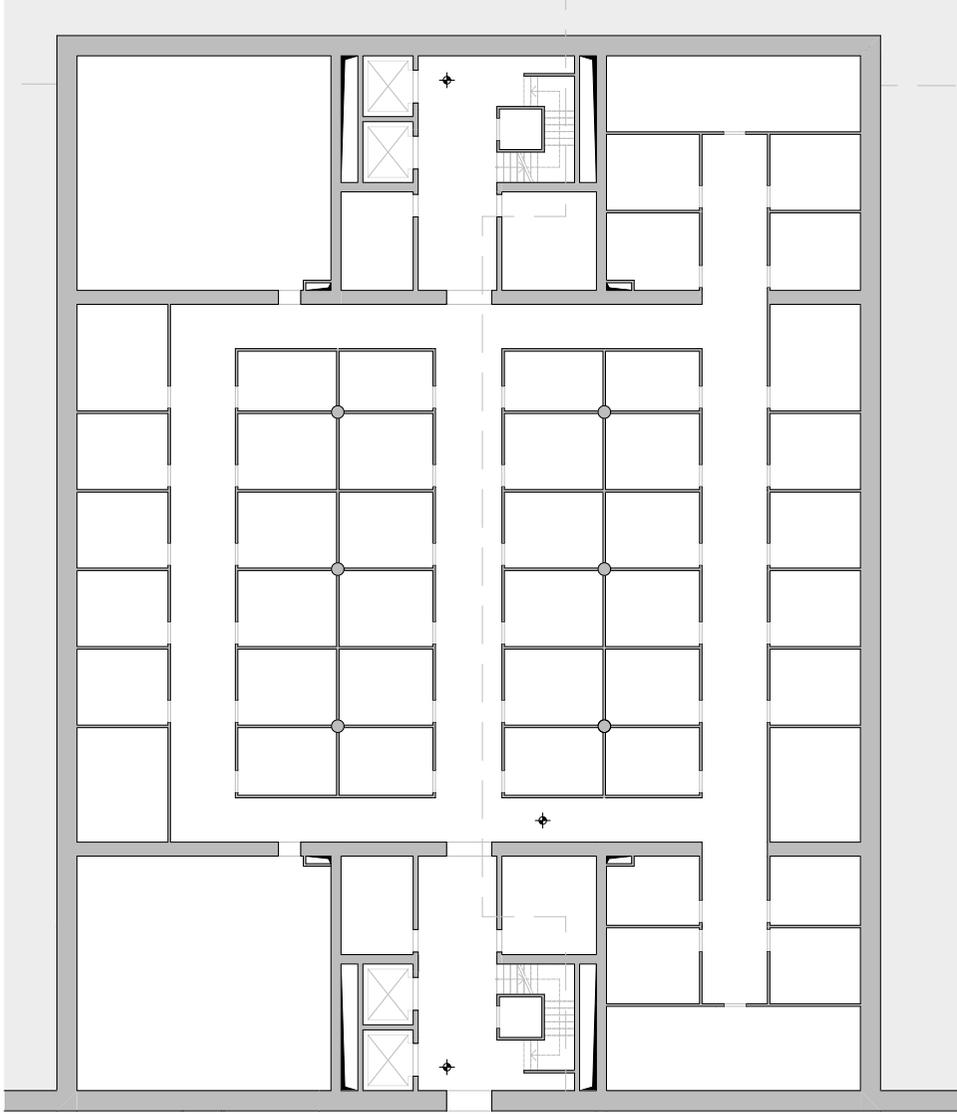


ERDGESCHOSS  
M = 1 : 300

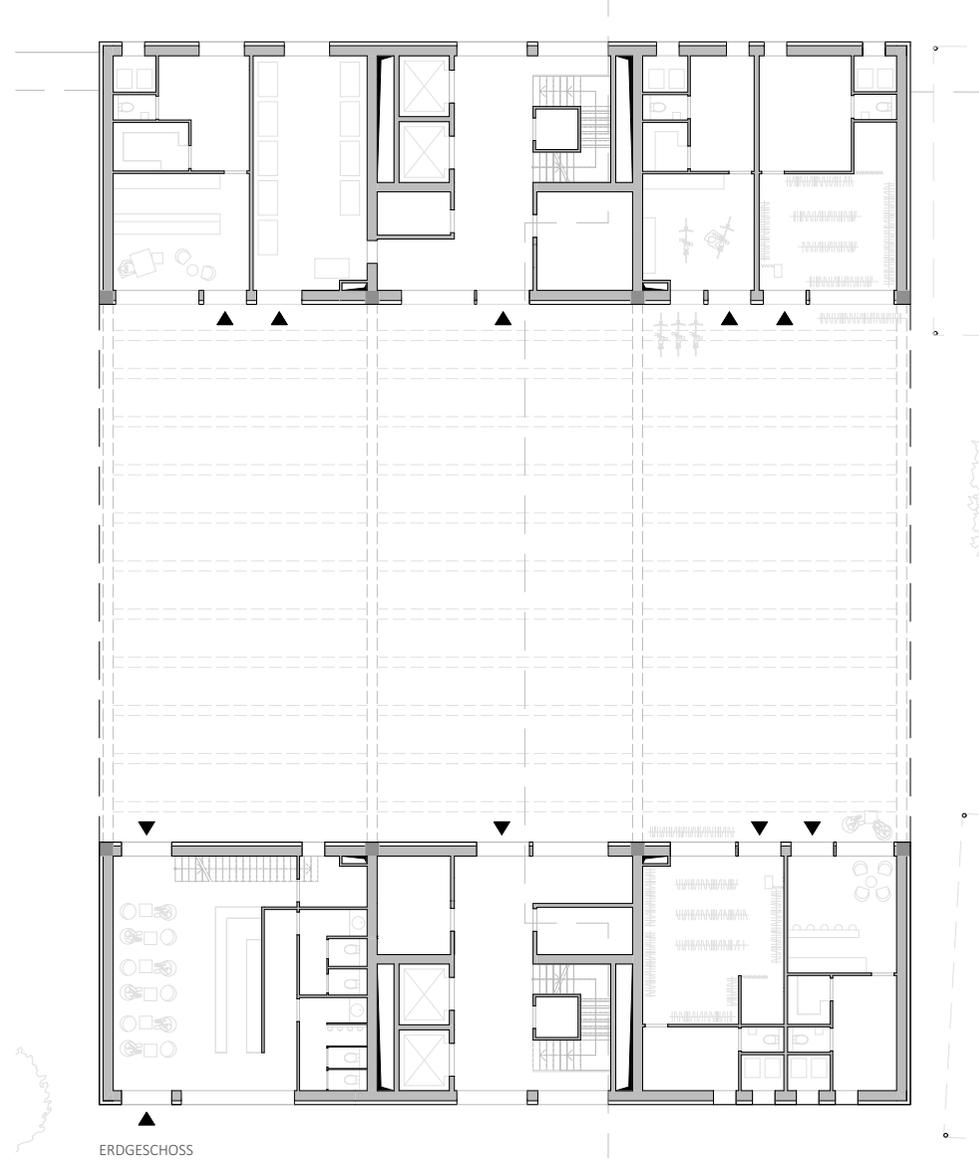


OBERGESCHOSS  
M = 1 : 300



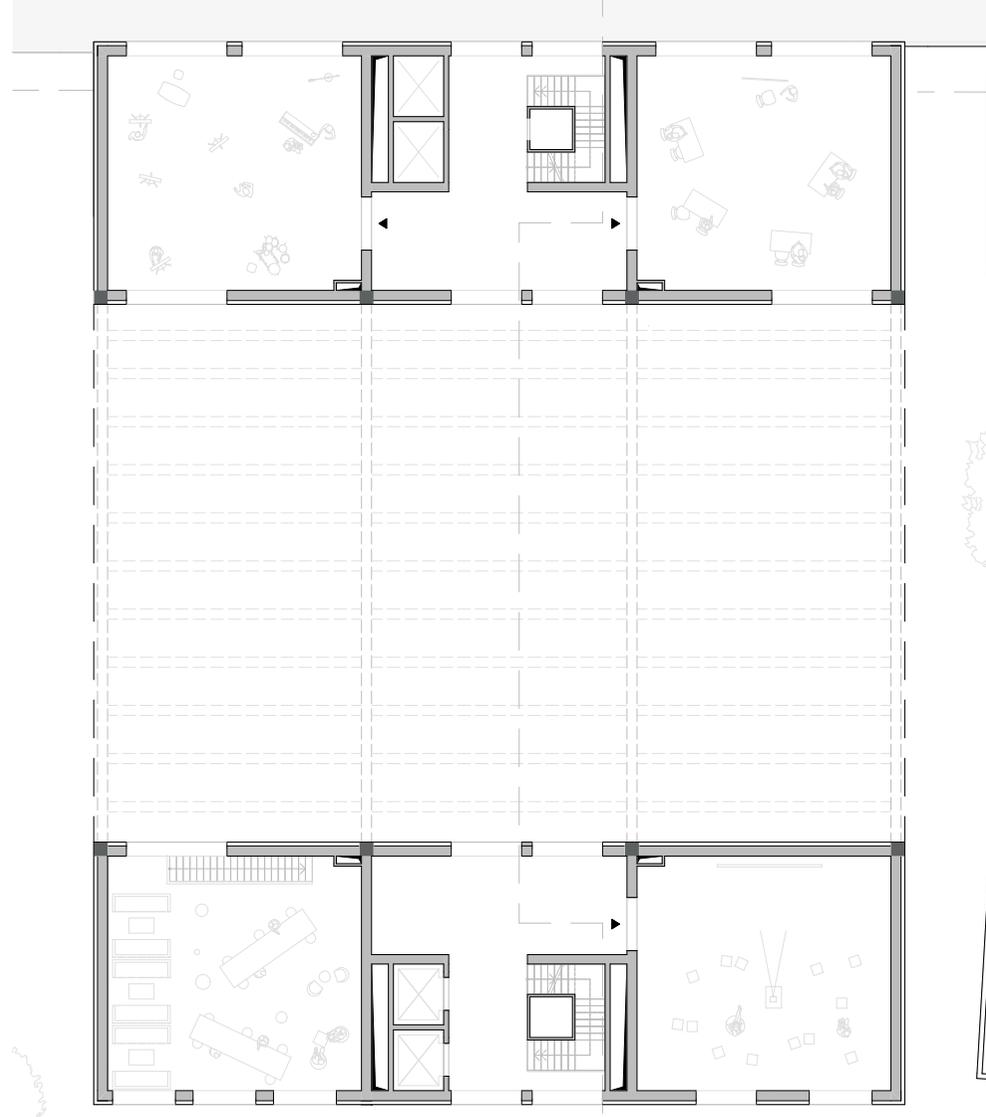


KELLERGESCHOSS  
M = 1 : 300

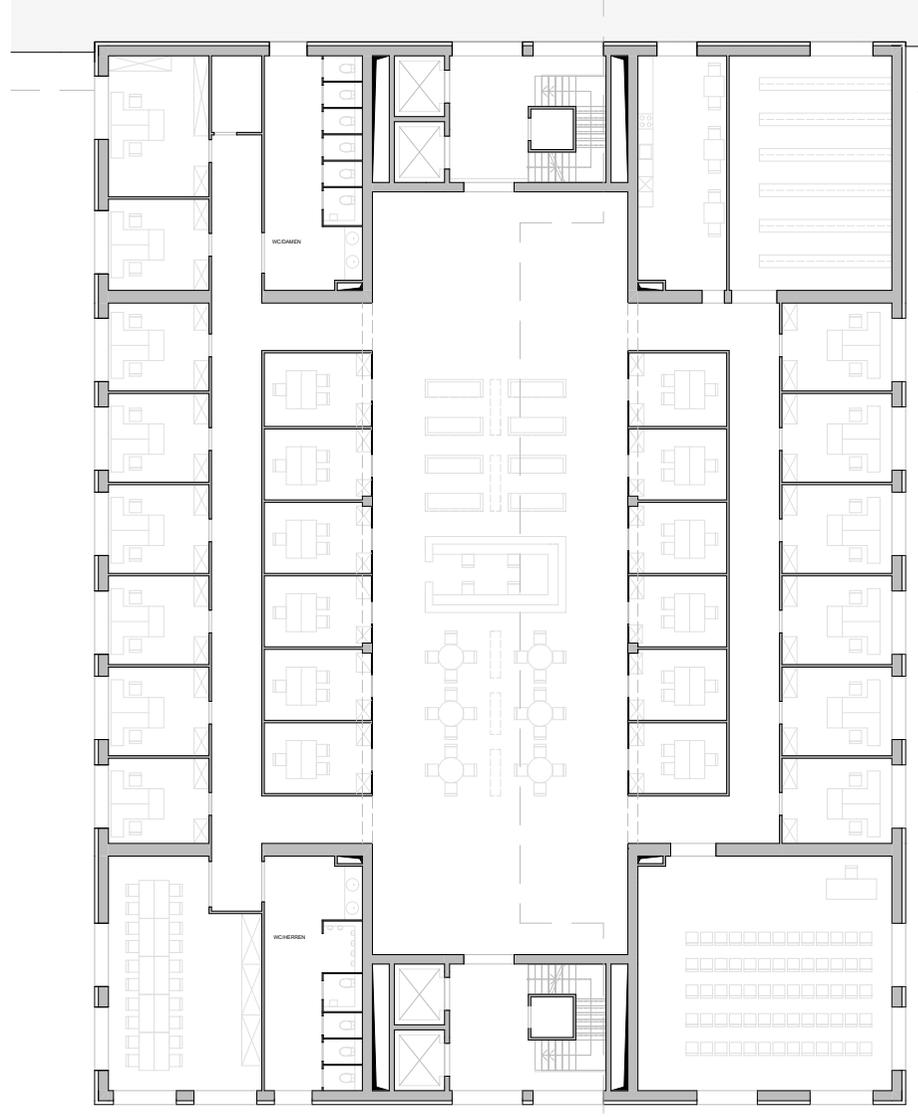


ERDGESCHOSS  
M = 1 : 300



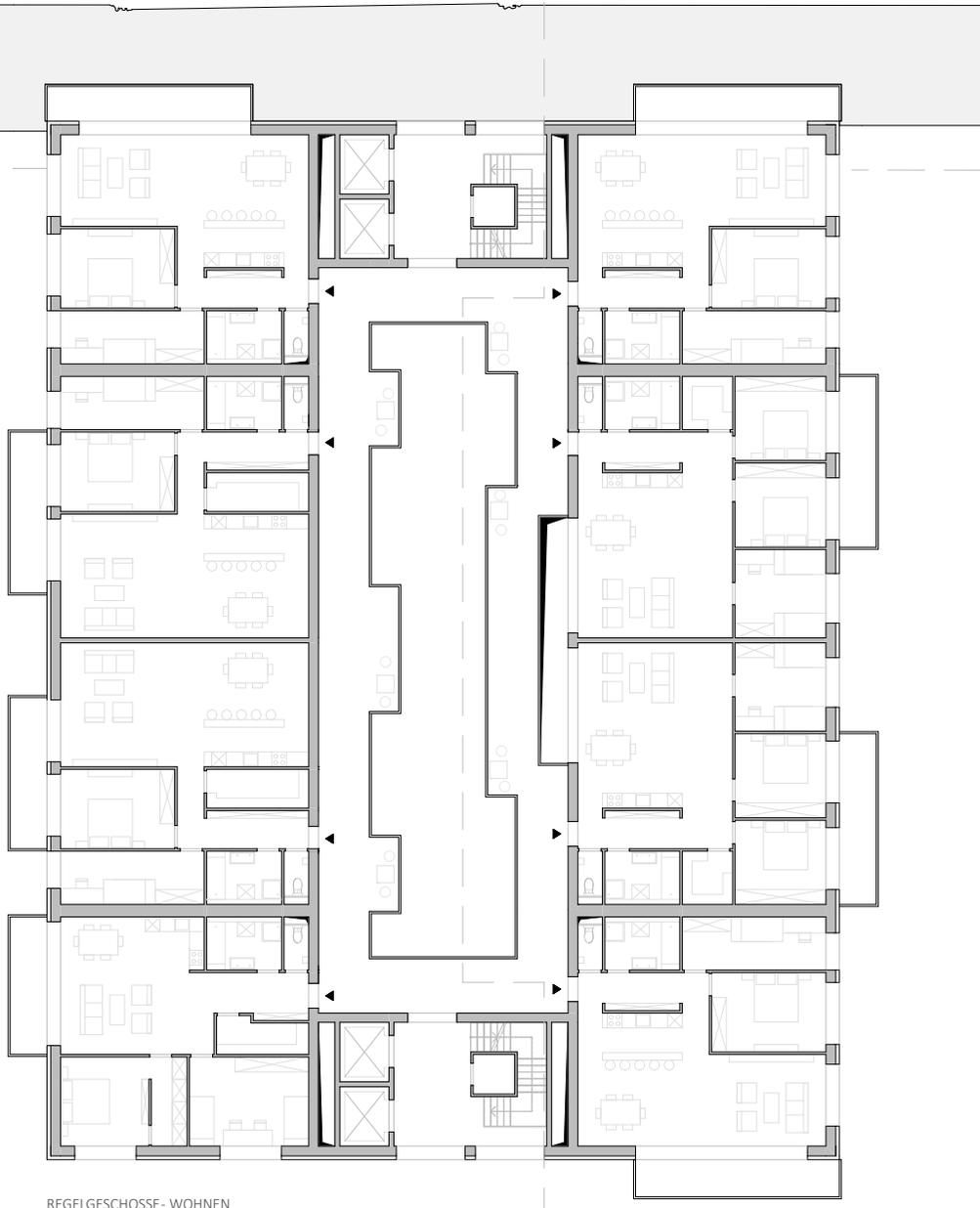


1. OG. - GEMEINSCHAFTSRÄUME  
M = 1 : 300

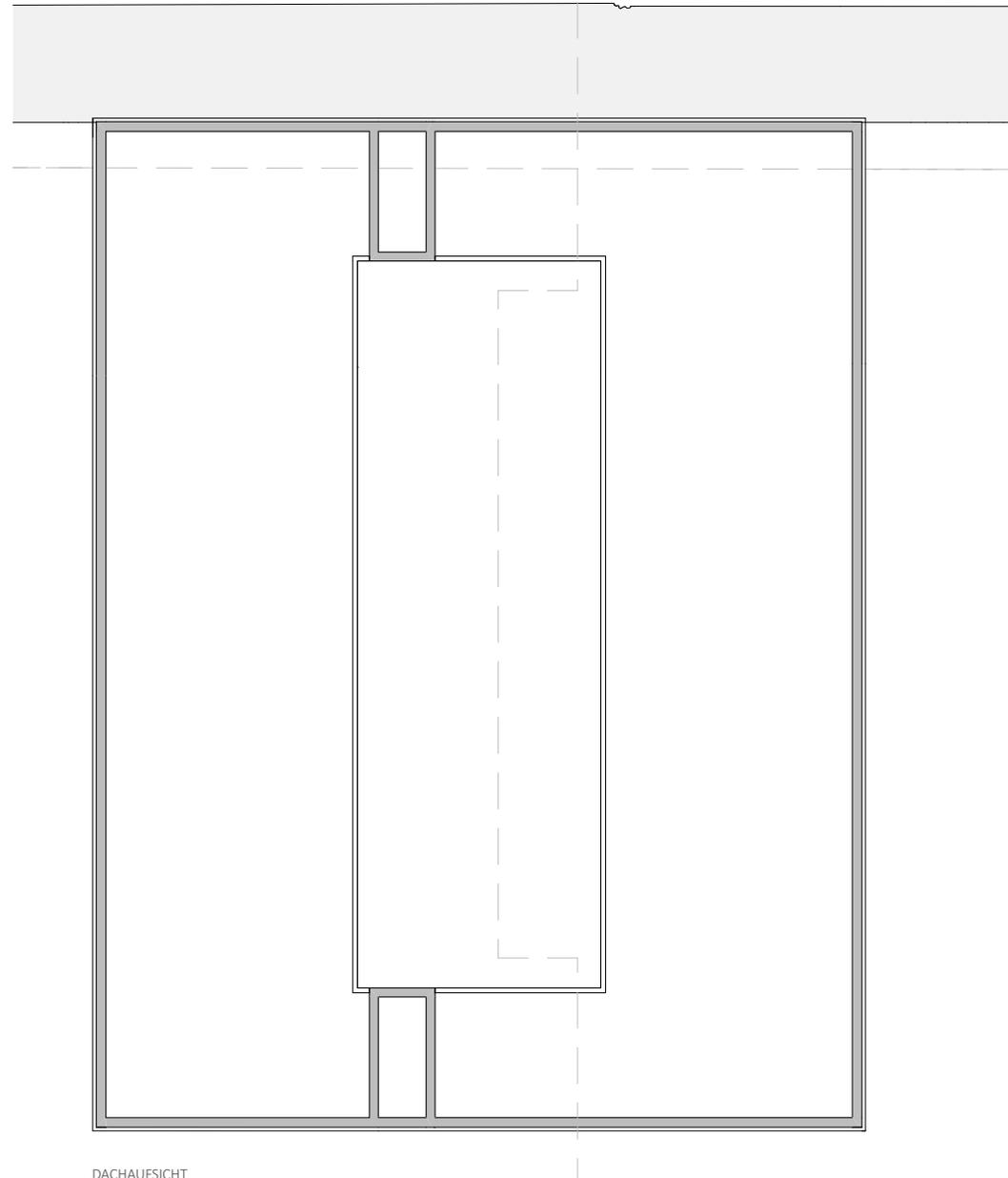


2. OG. - MARKTAMT  
M = 1 : 300



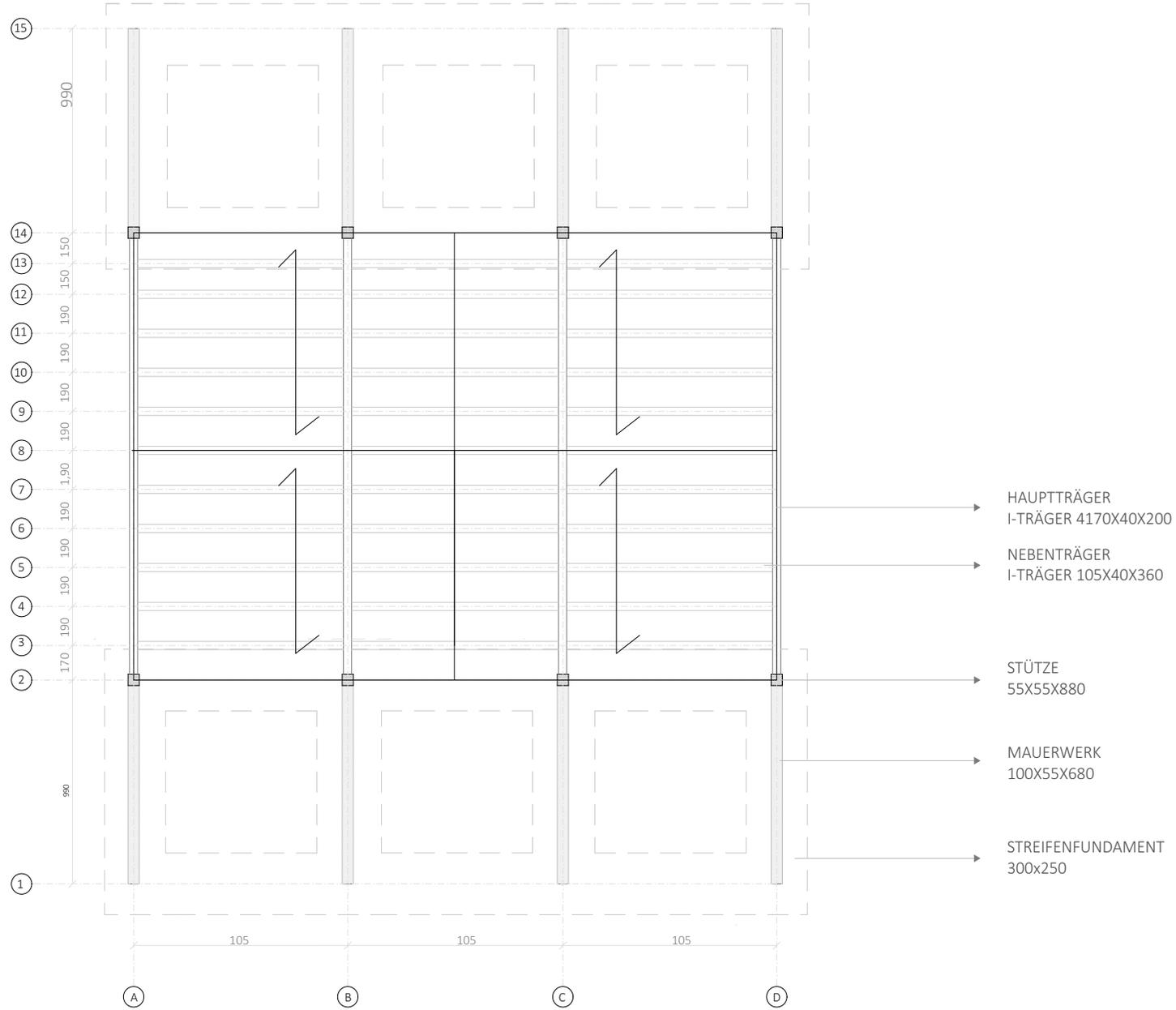
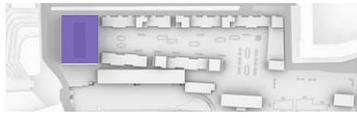


REGELGESCHOSSE- WOHNEN  
M = 1 : 300



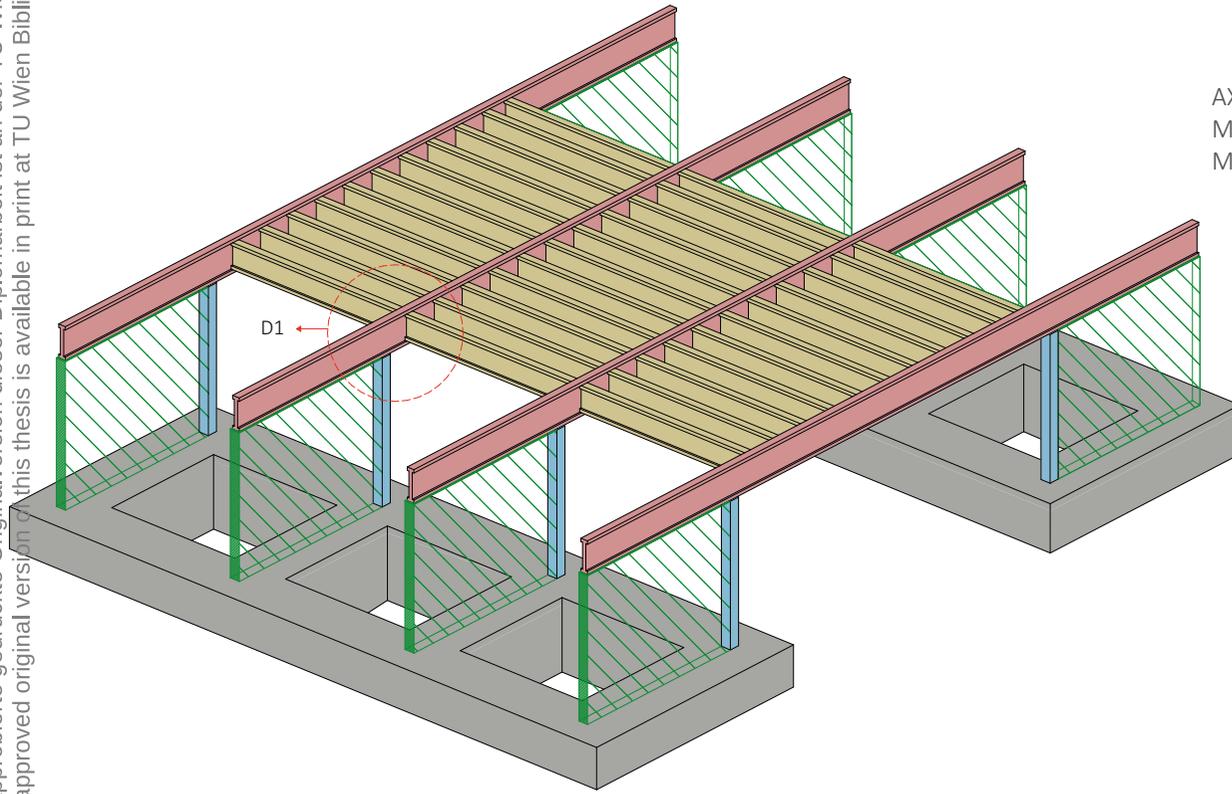
DACHAUFSICHT  
M = 1 : 300



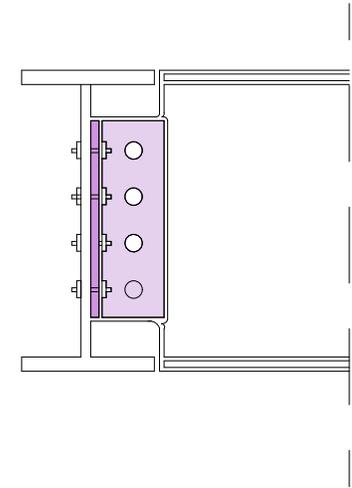


TRAGWERKSPLAN  
M = 1 : 300

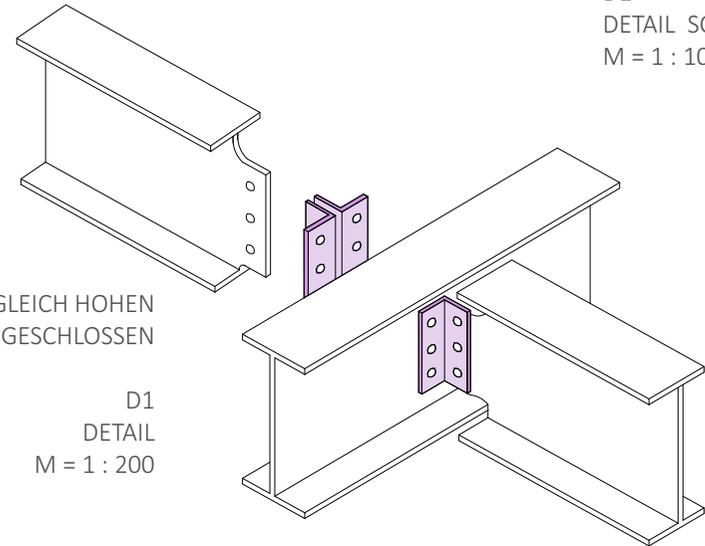
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



AXONOMETRIE TRAGWERKSPLAN  
 MARKTAMTGEBÄUDE  
 M = 1 : 450



D1  
 DETAIL SCHNITT  
 M = 1 : 100

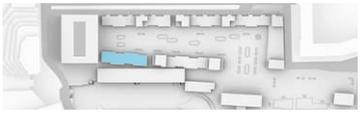


DECKENTRÄGER AN GLEICH HOHEN  
 HAUPTTRÄGER ANGESCHLOSSEN

D1  
 DETAIL  
 M = 1 : 200

-   
 STREIFENFUNDAMENT  
 300x250
-   
 MAUERWERK  
 55x55
-   
 STÜTZE  
 55x55x880
-   
 HAUPTTRÄGER  
 IPE  
 4170x44x400
-   
 NEBENTRÄGER  
 IPE  
 55x55x880
-   
 VERBINDUNGSBLECH  
 SCHRAUBEN





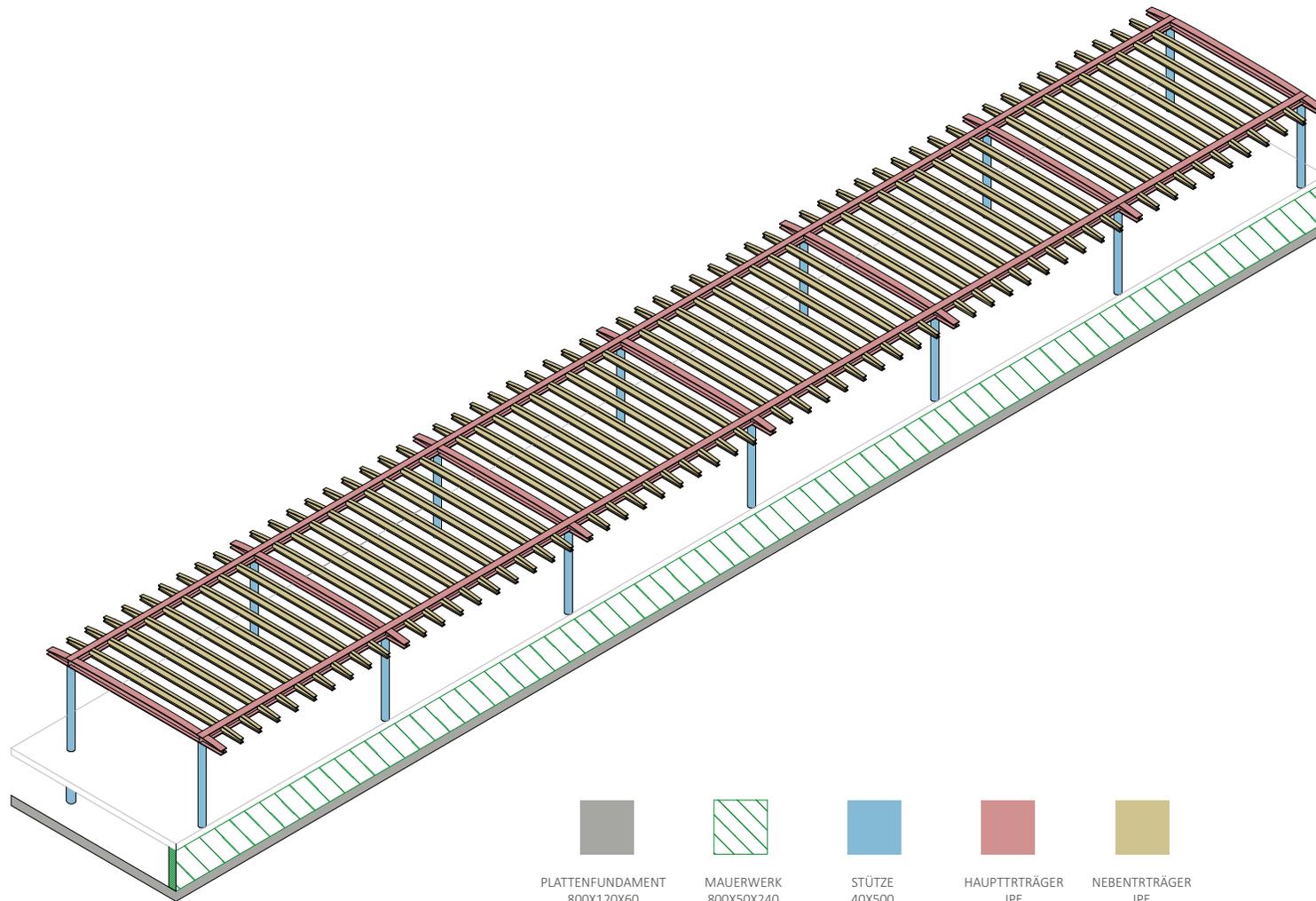
ERDGESCHOSS UND OBERGESCHOSS  
M = 1 : 300



ERDGESCHOSS UND OBERGESCHOSS  
M = 1 : 300



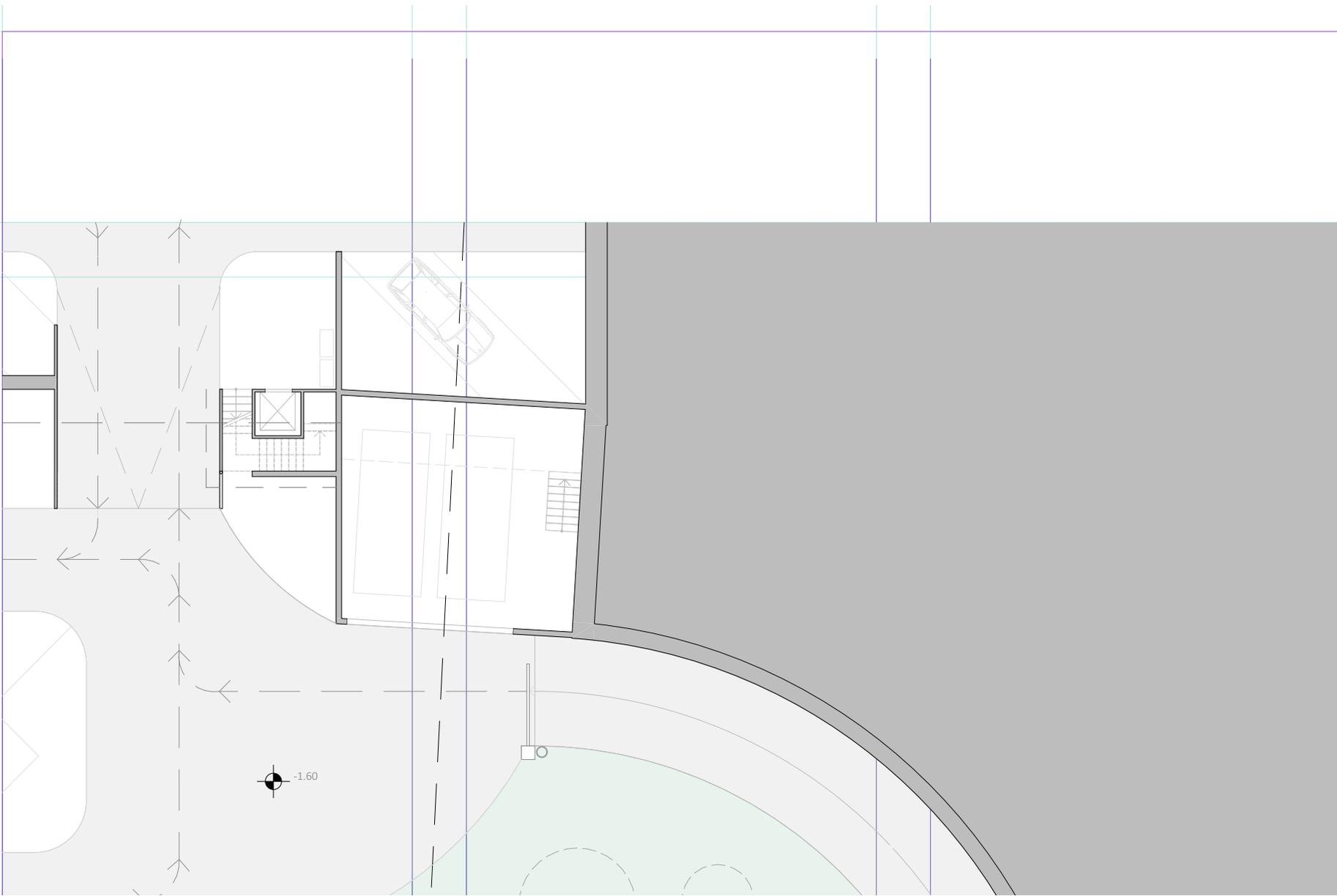




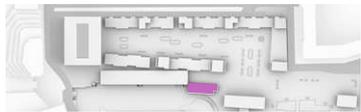
AXONOMETRIE TRAGWERKSPLAN  
M = 1 : 400

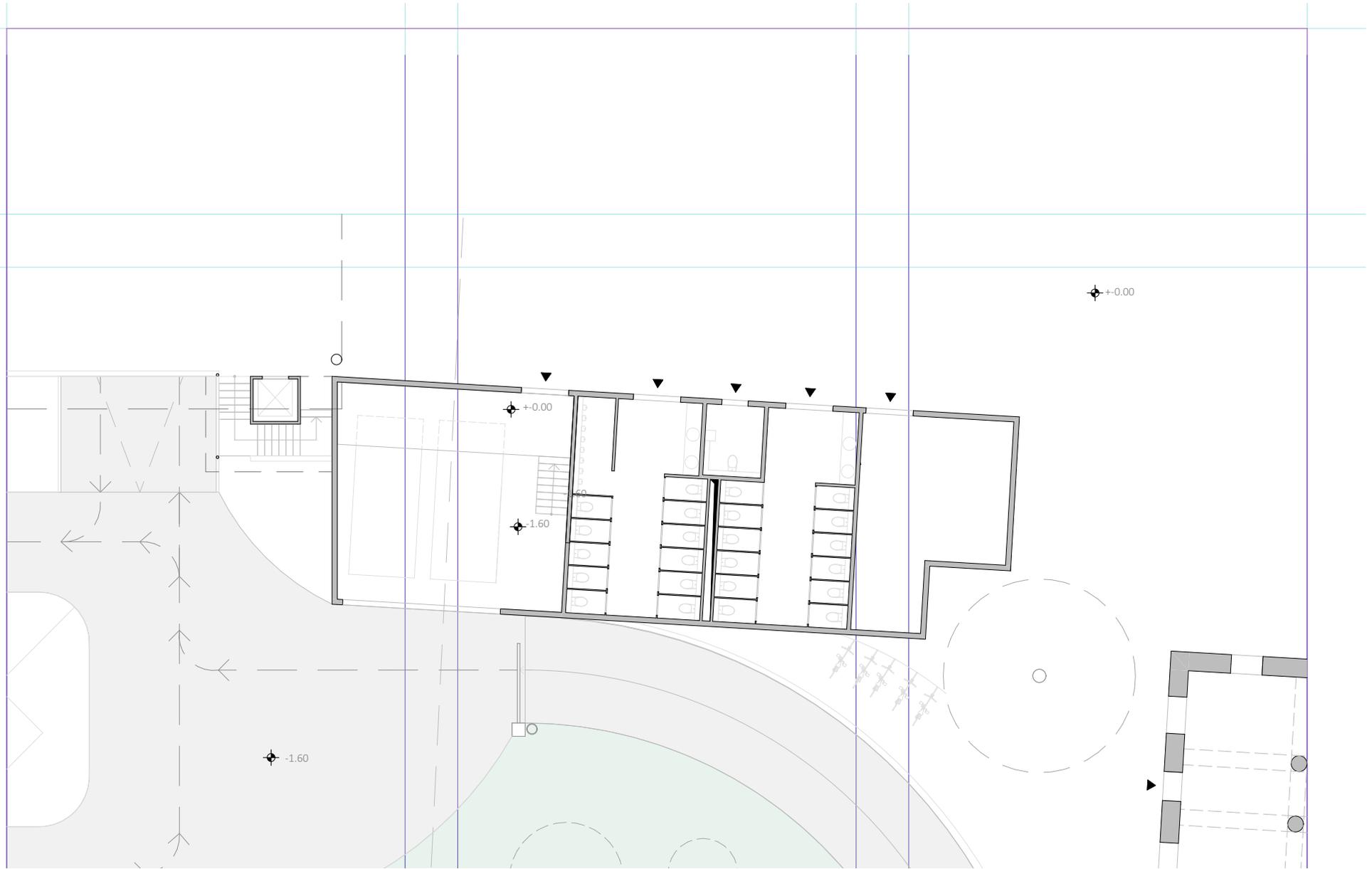
-  PLATTENFUNDAMENT  
800X120X60
-  MAUERWERK  
800X50X240
-  STÜTZE  
40X500
-  HAUPTTRÄGER  
IPE  
120X40X25-50
-  NEBENTRÄGER  
IPE  
120X20X25-50





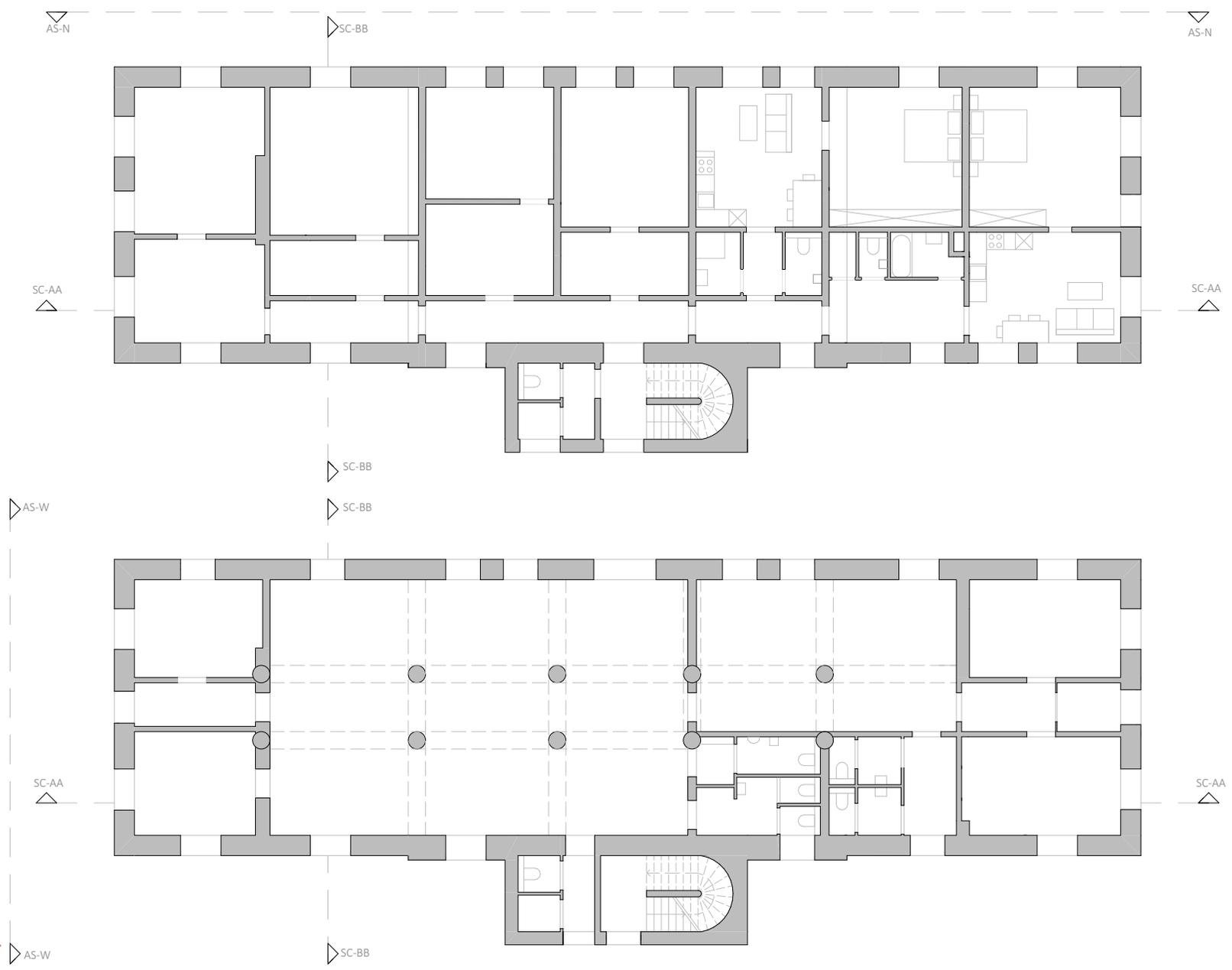
UNTERGESCHOSS  
M = 1 : 200



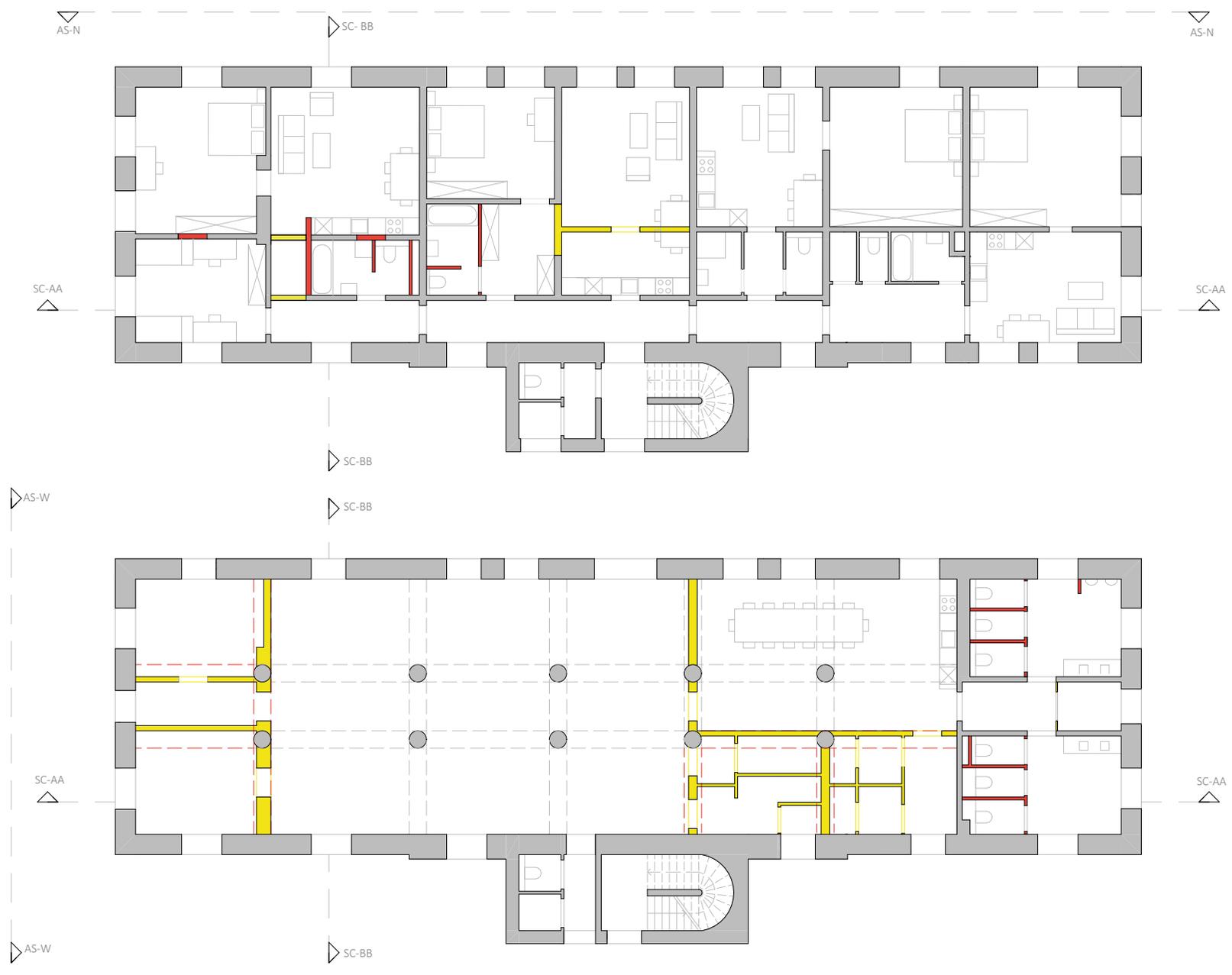


0 5 10 m

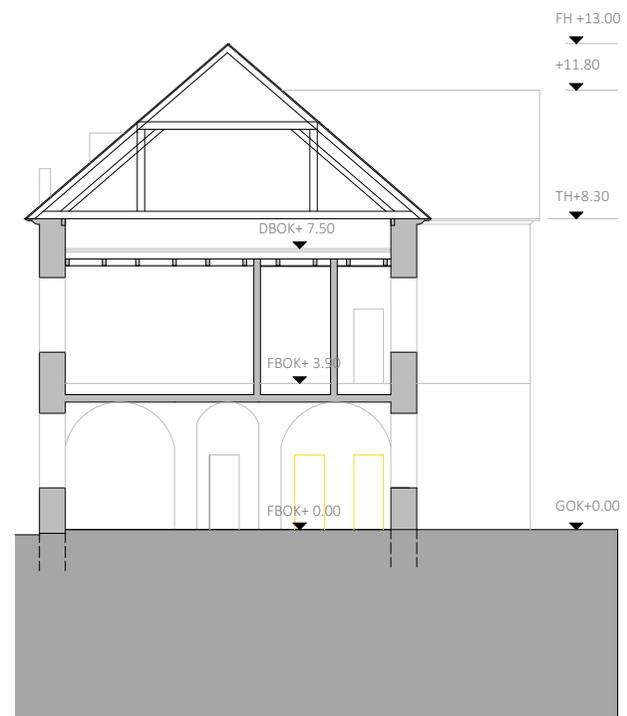
ERDGESCHOSS  
M = 1 : 200



GRUNDRISS  
M = 1 : 200



GRUNDRISS  
M = 1 : 200



SCHNITT A - A  
M = 1 : 200

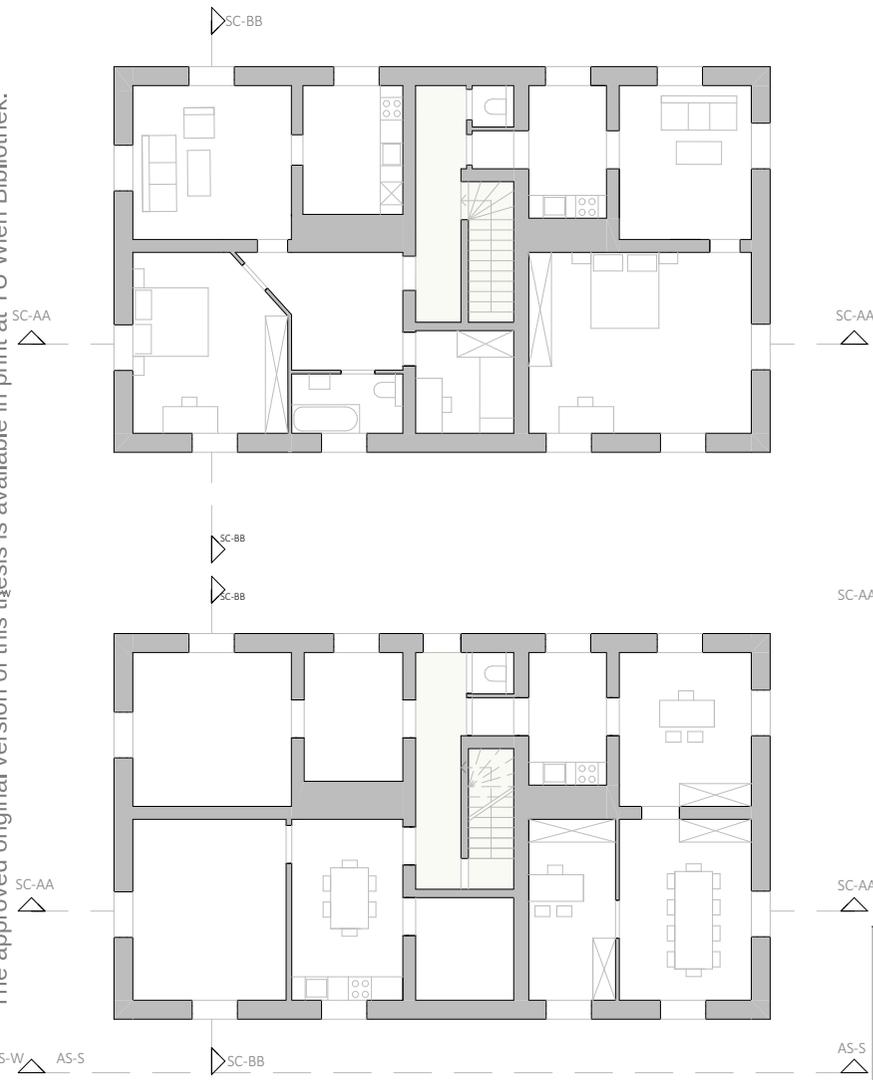
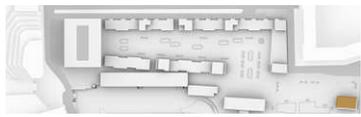
SCHNITT B - B  
M = 1 : 200



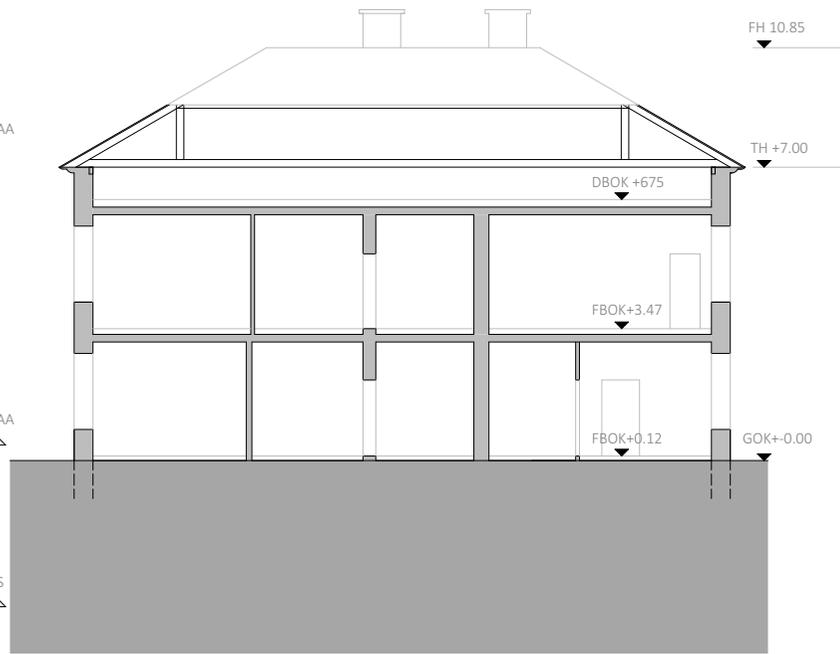
ANSICHT NORD  
M = 1 : 200

ANSICHT WEST  
M = 1 : 200

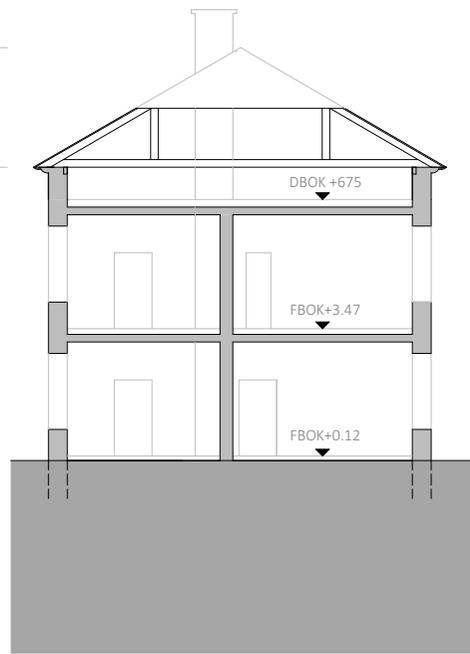




GRUNDRISSE  
M = 1 : 200

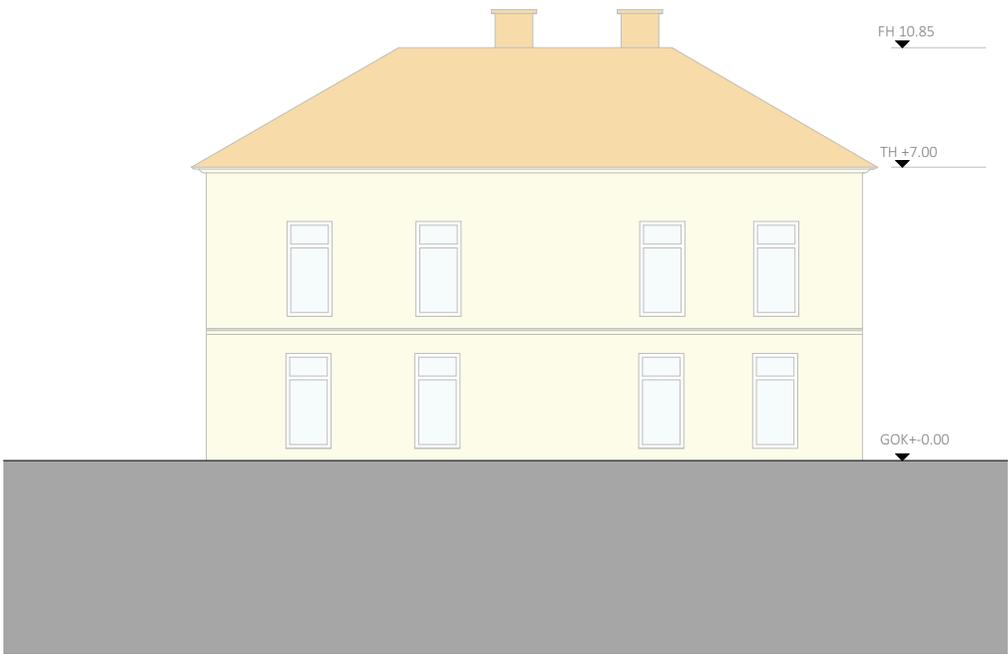


SCHNITT A - A  
M = 1 : 200

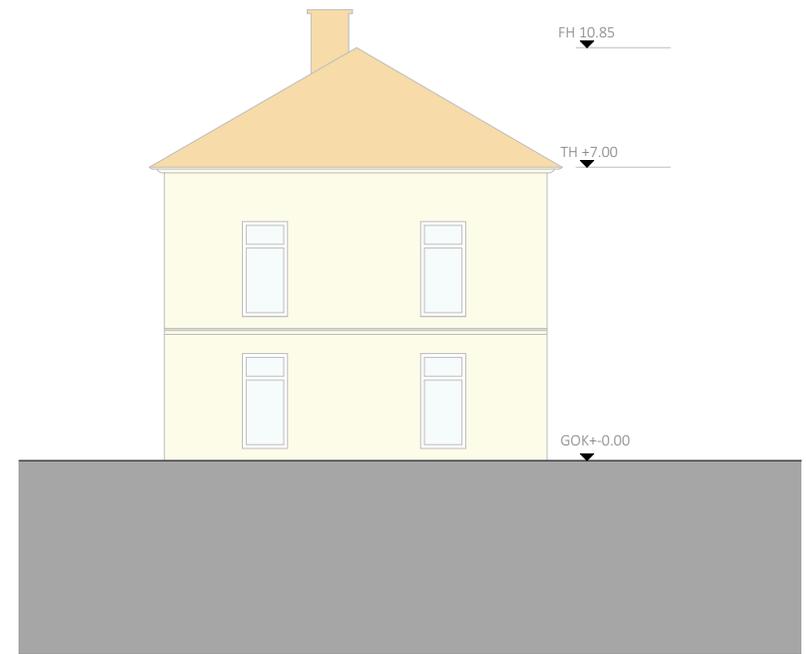


SCHNITT B - B  
M = 1 : 200

Die abgebildete gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

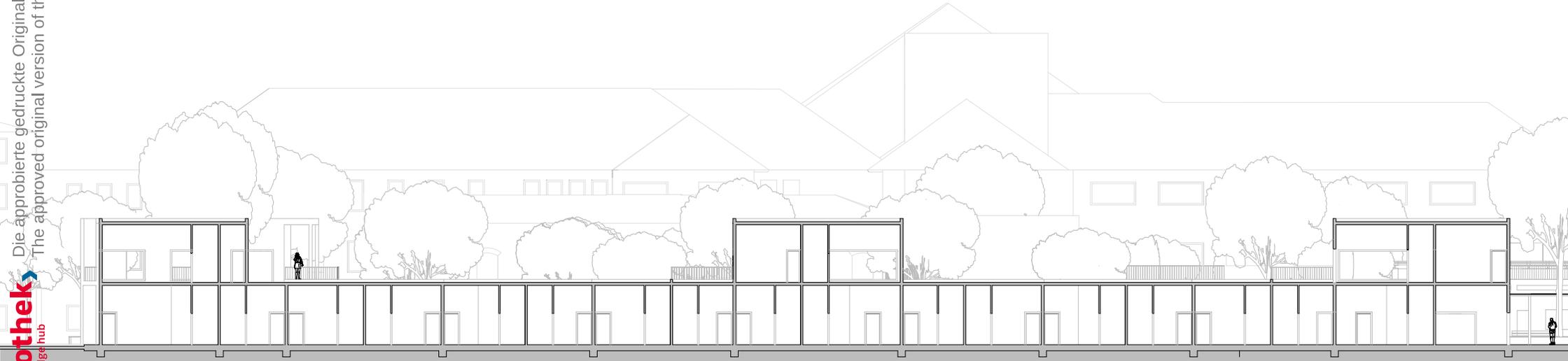


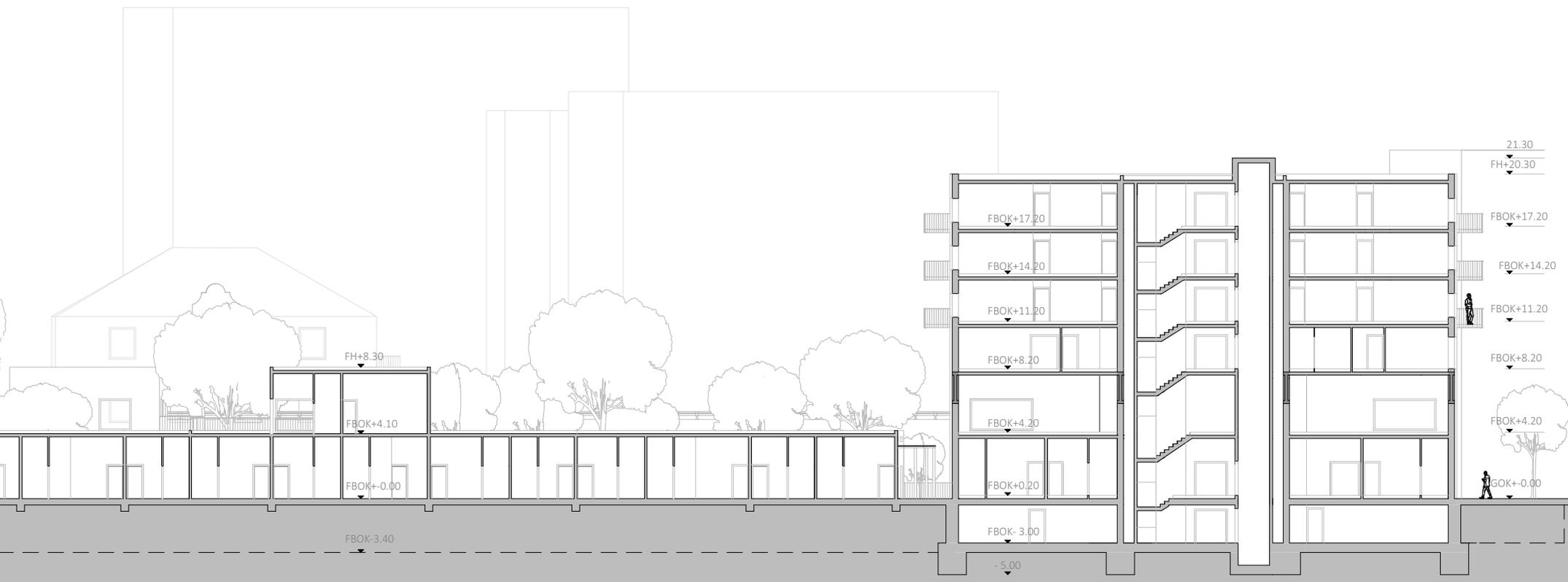
ANSICHT SÜD  
M = 1 : 200



ANSICHT WEST  
M = 1 : 200









FBOK20.30

FBOK+17.20

FBOK+14.20

FBOK+11.20

FBOK+8.20

FBOK+4.20

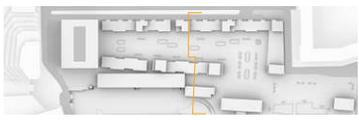
FBOK+0.00

FBOK-2.80

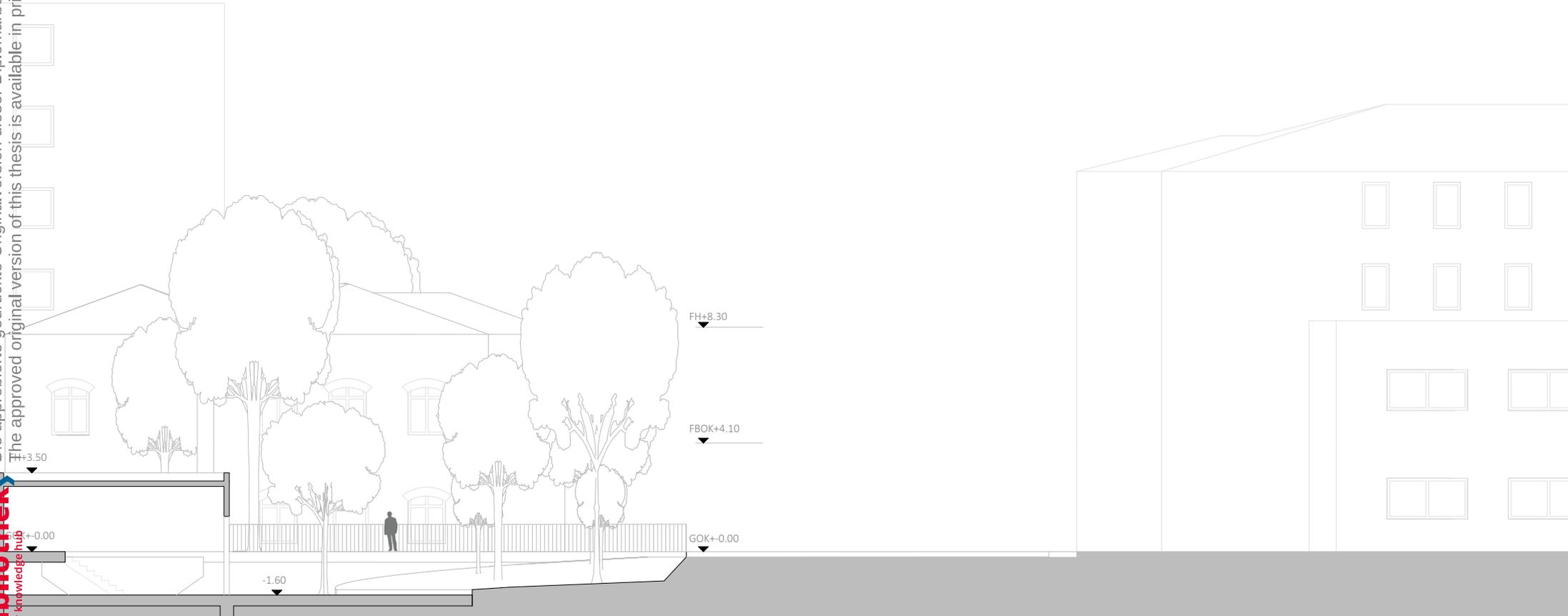
-5.00

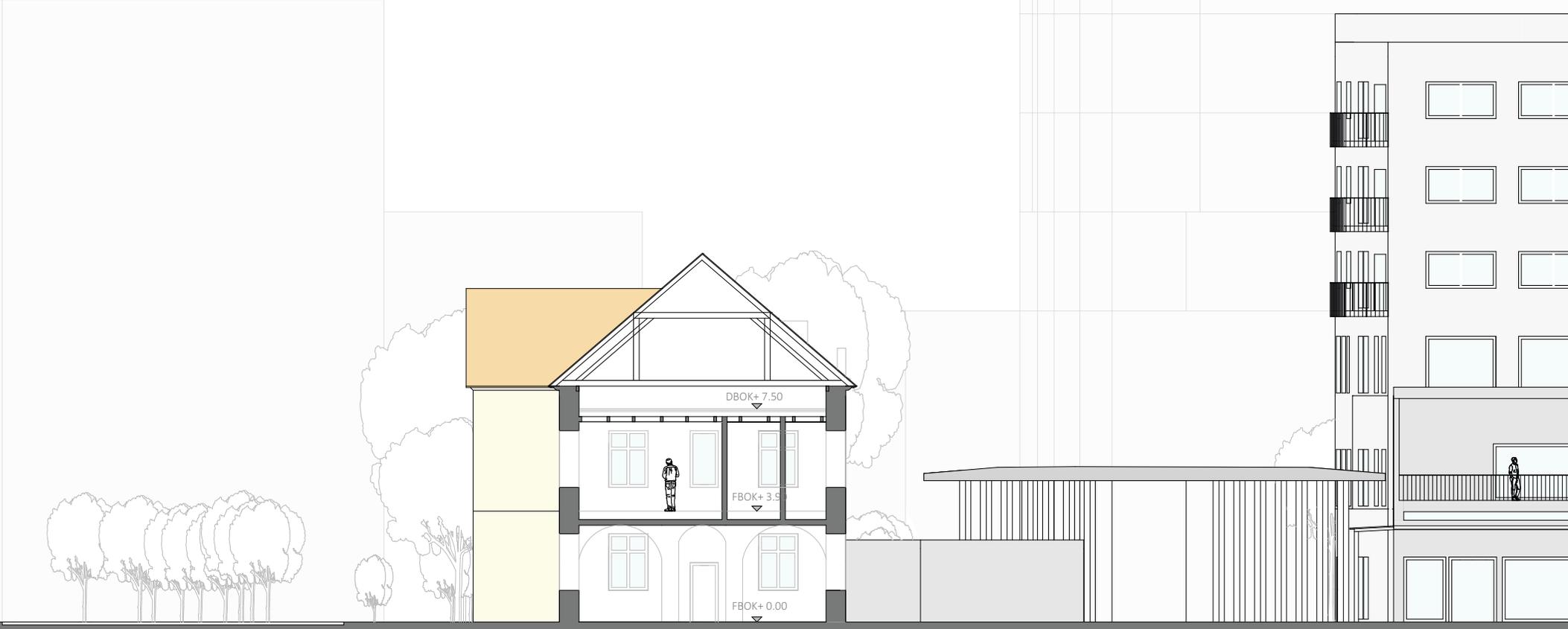
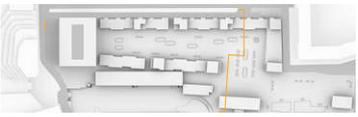
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



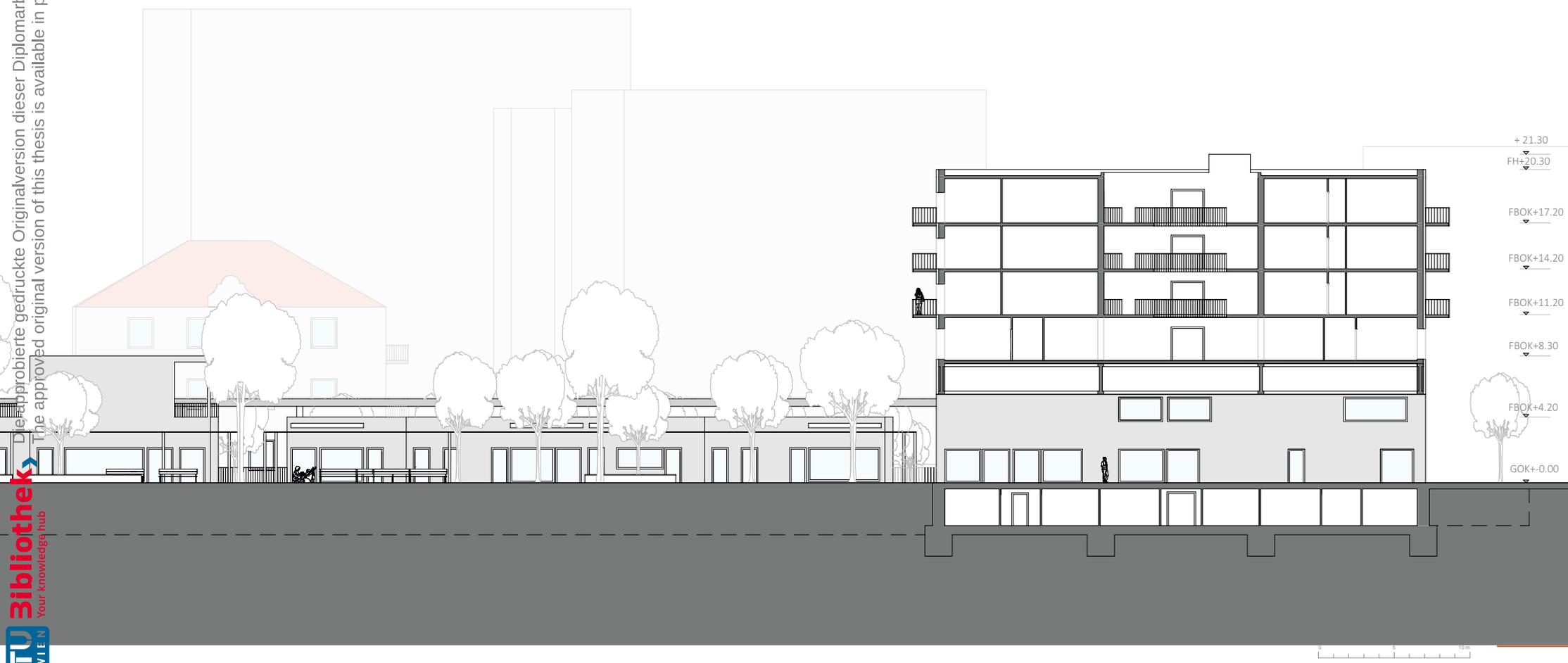














BLÜTENWIESE  
DÄCHER



HOLZ OXFORD KIRSCH  
MÖBLIERUNG

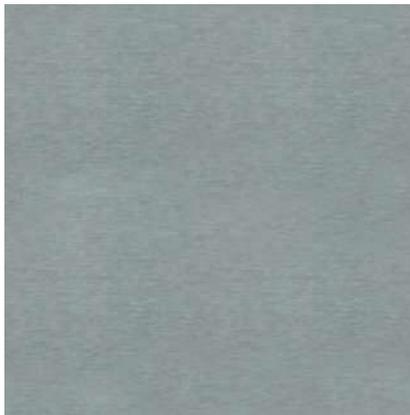


SAND  
SPIELPLATZ



VOLLABRIEBSTRUKTUR PUTZ WEISS  
FASSADEN

Abb. 33 (A-H) Materialbeispiele



BLECH  
MARKTDACH



NOBE WARM GRAU GESTEIN  
MARKT OBERFLÄCHE



ASPHALT SCHWARZ  
TIEFGARAGE



QUARZIT VALSER GESCHLIFFEN  
MARKT OBERFLÄCHE



## 08 ANHANG

8.1	Datenerhebung	186
	8.1.1 Leitfaden Interviews	186
	8.1.2 Interviewtranskripte	187
	8.1.3 Besucheraufkommen	190
8.2	Literaturverzeichnis	192
8.3	Weiterführende Literatur	193
8.4	Abbildungsverzeichnis	194
8.5	Internetrecherchen	196
8.6	Pläne	197
8.7	Abkürzungen	198

**8.1.1 Leitfaden Interviews**

Befragte: Standbesitzer und Passanten am Linzer Südbahnhofmarkt

Durchführung: am 16. Dezember 2019, Dauer je zirka acht bis zehn Minuten

	Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Frage 6
Standbesitzer Passanten	Wie ist die Nutzfrequenz?	Wann sind die Stoßzeiten bei ihnen?	Welche Altersgruppen kommen zu Ihnen?	Wie zufrieden sind Sie mit der jetzigen Marktsituation?	Was würden Sie sich vorstellen zu ändern?	Wie lange haben Sie offen?

### 8.1.2 Interviewtranskripte

Textil Weinberger Mode (Obermüller Sylvia 48, 16. Dezember 2019) Erklärte, dass zu ihnen hauptsächlich nur Familien und ältere Menschen kommen, wovon 80 % nur Frauen sind, die tatsächlich einkaufen. Wenn die Bauern aus der Umgebung erscheinen, machen sie gute Geschäfte, da viele Menschen aus anderen Orten zum Südbahnhofmarkt kommen. Sie wünschen sich, dass auch junge Menschen zum Markt kommen, um einzukaufen bzw. auch die neuen Produkte auszuprobieren, statt nur Fast Food zu essen. Einen Vorschlag von ihnen wäre die Gestaltung des Platzes und Marktstände mit moderner Technik und Beleuchtung.

Fischrestaurant & Verkauf Goldküste (Krischner Alex 51, 16. Dezember 2019) Es kommen unterschiedliche Menschen, davon viele aus der Umgebung. Zur Mittagszeit kommen hauptsächlich Geschäftsleute, die etwas essen wollen oder ihre Speisen mit nach Hause nehmen möchten. Dreimal in der Woche bekommen sie in der Früh frische Ware von ihren Lieferanten, weshalb an diesen Tagen sehr viele Familien und Jugendliche

vorbeikommen, die nach frischem Fisch fragen. Dies sind auch die umsatzstärksten Tage der Woche. Mit der Marktsituation sind sie nicht ganz zufrieden. Es müsste aus Seiten der Stadt Linz etwas unternommen werden wie beispielsweise sollte etwas Gestalterisches passieren, da der Markt veraltet ist und erneuerungsbedarf hat. Dies ist auch ein Grund, weswegen die Besucherzahlen am Markt niedrig sind.

Buffet Helga (Julia Hartl 38, 16. Dezember 2019) Zu ihnen kommen hauptsächlich Senioren, die ihre Zeit mit ihren Freunden verbringen. Bei ihnen sind die Stoßzeiten eher vormittags und nachmittags, im Sommer mehr als im Winter. Sehr viele Standbesitzer sind unglücklich, weil zum Markt einfach wenig Menschen zum einkaufen kommen, vor allem junge Menschen. Es müsste von der Regierung bzw. Stadt Linz was unternommen werden. Sie wissen einfach nicht, wieso so wenig Menschen kommen. Manche behaupten, dass es wegen der Verkehrsverbindung sei, dass gewisse Menschen nicht den längeren Weg zum einkaufen nehmen. Ein Beispiel dafür wäre Plus City, die super läuft, weil die Regierung eine Straßenbahnverbindung

von Linz Hauptbahnhof nach Traun gebaut hat, wo Menschen jetzt gerne ihre Zeit verbringen, weil sie ihre Einkäufe schneller erledigen können. Sie möchten einen urbanen Markt, wo jeder gerne kommt, vor allem Touristen.

Käseglockl (Manfred Auer 48, 16. Dezember 2019) 16.12.2019) Momentan sind eher Senioren und Familien, die zu gewissen Tageszeiten kommen. Die Internetseite des Südbahnhofmarkt, in der sie Neuigkeiten und aktuelle Informationen zur Verfügung stellen, damit die Kunden wissen können, woher die Produkte kommen, sei es aus Österreich oder aus dem Ausland und welcher Stand an welchen Tagen geöffnet ist. Deren Käseprodukte sind hauptsächlich aus Österreich, somit wird es auch am Tag, wo Bauern aus der Umgebung auf den Markt kommen, sehr gut verkauft. Sie wünschen sich eine Veränderung für den Markt, damit auch andere Altersgruppen kommen und der Bauernmarkt von der Landstraße auf den Südbahnhofmarkt verlegt wird.

Getränkengeschäft Dursthütte (Martin Huber 42, 16. Dezember 2019) Nutzerfrequenz, es sind vor allem ältere Menschen und Familien, die zu Ihnen kommen,

wenn sie Durst haben. Sie haben keine richtigen Stoßzeiten. Es kommen hauptsächlich Menschen zu ihnen, die neue Getränke probieren wollen. Gute Umsätze machen Sie erst, wenn die Bauern ihre Produkte verkaufen, da deswegen Menschen aus ganz Oberösterreich zu ihnen kommen. Es ist vor allem im Sommer mehr los als im Winter. Es wollen sehr viele Marktbesitzer schon langsam ausziehen, weil sie schon mit Verlusten kämpfen. Sie möchten, dass die Stadt Linz etwas unternimmt, ob das die Gestaltung betrifft oder die Werbung. Es weiß vor allem der neue Kult nicht, was die Geschichte vom Südbahnhofmarkt ist und was hier überhaupt passiert, was hier verkauft oder zu sehen ist.

Pizzeria Mama Mia (Alex Bouzid 45, 16. Dezember 2019) „Zu uns kommen hauptsächlich Menschen, die hunger haben, meistens zur Mittagspause oder zum Mitnehmen. Es geht auch sehr oft über die Bestellung. Die Stoßzeiten sind bei uns eher Mittags und Abends. Dadurch, dass sehr viele junge Menschen ihr Essen Online bestellen, kommen sie kaum zum Markt, was auch der Grund ist, wieso der Markt nicht belebter wird. Es muss auch etwas für den jungen Kult da sein. Alles abreisen

und neue Marktstände bauen, neue Pflasterung sollen kommen und bisschen modernersoll der Südbahnhofmarkt werden, damit sich alle Altersgruppen angesprochen fühlen und zum Markt kommen“.

Mosteria (Maria Eder 38, 16. Dezember 2019) Sie sind sprachlos, dass genau hier im Südbahnhofmarkt nichts passiert, außer dass ältere Menschen und sehr wenige Familien an gewissen Tagen zu sehen sind. Der Bürgermeister soll etwas unternehmen oder seinen Sitz verlassen, wenn er nicht in der Lage sei den Südbahnhofmarkt zu erneuern. Alle Standbesitzer beklagen sich wegen der Kundschaft, weil alles leer steht. Dieser Ort hat viel Geschichte hinter sich und sehr viele Senioren, die hierherkommen lieben diesen Ort, weil sie ihn seit ihrer Kindheit kennen.

Bäckerei Holzpodl (Otto Lehermayr 39, 16. Dezember 2019) Großteil der Kundschaft sind eher Familien mit Kindern oder ältere Menschen. Sie kommen zu unterschiedlichen Tageszeiten, vor allem kommen sie an Wochenenden oder an Tagen, an denen Bauern kommen. Nichtsdestotrotz bieten sie täglich frische Brötchen. Bei schlechtem

Wetter kommt fast keine Kundschaft, weil der Südbahnhofmarkt keinen Wetterschutz bietet. Es sollte ein Dach über den Marktständen gebaut werden, deswegen kommen an schlechten Tagen keine Bauern, somit kommen auch keine Menschen zum Markt und alle anderen Stände machen wenig Umsatz. Die Stadt Linz sollte etwas schneller denken und mit dem Umbau vom Südbahnhofmarkt beginnen. Sie denken die ganze Zeit nur an den Bau von Brücken und haben diesen potenziellen Ort nicht im Überblick. Sie haben keine richtigen Stoßzeiten, zu denen kommen sie jeder Zeit, nur an Bauerntagen sind halt mehr da. Es freut sie auch, dass sie etwas mehr dazu verdienen können. Ihr Anliegen ist, die Erneuerung des Südbahnhofmarkts und ein durchgehendes Dach, wo die Kundschaft auch bei schlechtem Wetter einkaufen können.

Gottfried Obst und Gemüsewelt (Gottfried Maier 46, 16. Dezember 2019) Zu ihnen kommen eher Senioren und Familien zum Einkaufen. Ein Großteil von ihnen kommt eher an Tagen, wo Bauern aus den Umgebungen ihre Produkte verkaufen kommen bzw. an den Samstagen, an denen die Menschen frei haben. Dadurch, dass

wenige Menschen zum Markt kommen, sind einige der Marktbesitzer mit der aktuellen Marktsituation nicht zufrieden, es muss etwas verändert werden. Der Markt selber bietet zurzeit wenig Aufenthaltsqualität und keinen Witterschutz. Man sollte die veralteten Strukturen erneuern und viel Werbung machen, damit dieser Markt zu einem Hotspot in naher Zukunft wird.

Martin Günther 28, (16. Dezember 2019), Er kennt den Südbahnhofmarkt seit seiner Kindheit, aber er kauft lieber im Hofer oder Spar ein. Er ist der Meinung, dass die Produkte sehr teuer sind und man dort nicht alles finden kann, außer Obst und Gemüse. Laut ihm würden sich viele ältere Menschen, aber keine Jugendlichen aufhalten, weshalb er am Markt vorbeiläuft. Es sollte etwas Neues dazukommen, womit die Menschen hergelockt werden. Dieser Ort soll ein Hotspot werden, wo auch Menschen aus aller Welt kommen, um diesen Markt zu besuchen. Laut ihm sollten sowohl Fast Food Trucker als auch Trucker mit traditionellen Speisen kommen, wo auch Jugendliche neue Spezialitäten probieren können.

Selma Hasic 18, (16. Dezember 2019), Sie kennt den Südbahnhofmarkt nicht so gut, aber mit ihrer Mama geht sie ab und zu mal dorthin um einzukaufen. Das ist der einzige Ort, der näher für sie ist, wo sie frisches Brot und an manchen Tagen auch frischen Fisch kaufen kann. Ihrer Meinung nach sollte man so einen Ort wie den Südbahnhofmarkt öfters ausnutzen, da man Produkte vorgestellt bekommt, die in einem normalen Supermarkt nicht verkauft werden. Aber was den Markt betrifft sollte ihrer Meinung nach bisschen erneuert bzw. saniert werden. Vor allem der Boden, der erst nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut worden sei.

Alex Mayer 50, (16. Dezember 2019), Er kauft fast nur dort ein und sagt, dass die Qualität super sei, nur preislich etwas teuer ist. Da die Produkte frisch aus den Feldern kommen, schmeckt es ihm besser. Es sollen auch andere Altersgruppen hier einkaufen kommen, weil er denkt, dass die Gesellschaft zu faul geworden sei, um ein paar Schritte mehr zu machen. Stattdessen machen sie es sich bequem und bestellen online. Wenn der Südbahnhofmarkt auch gratis Parkplätze wie der Hofer und Spar anbieten würde, dann würden auch sehr viele Familien mit ihren

Autos zum Einkaufen kommen. Was aber den Markt betrifft, sollte dieser saniert werden und vielleicht ein durchgehendes Dach bieten.

## 8.1.3 Besucheraufkommen

Stoßzeiten von Montag bis Sonntag im März 2021

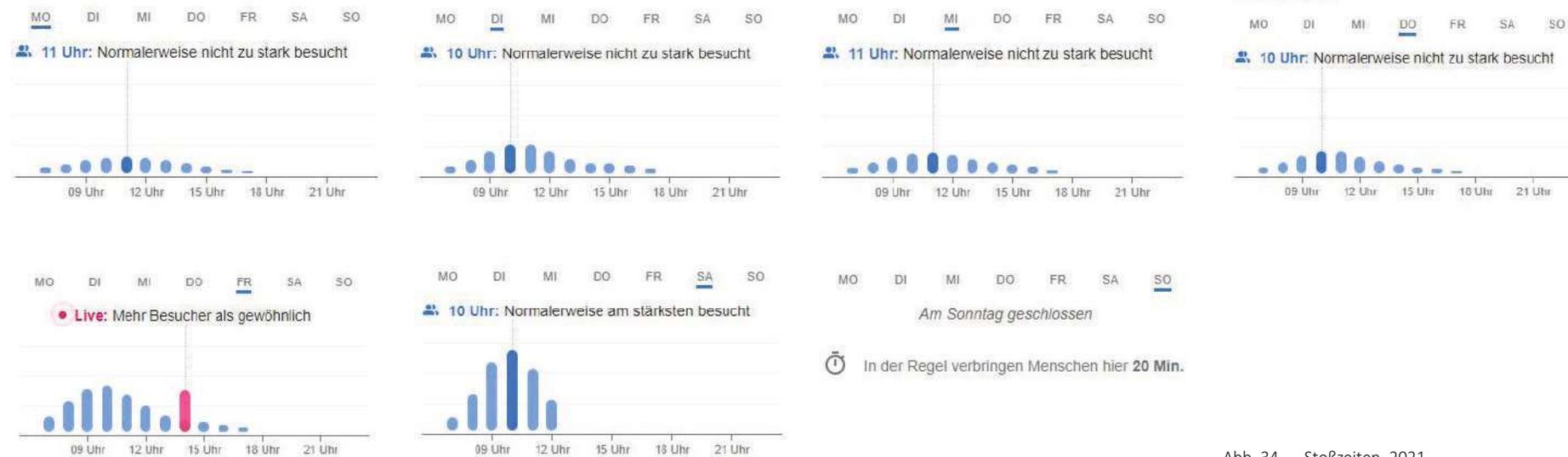


Abb. 34 Stoßzeiten, 2021

Besucheraufkommen am 16. Dezember 2019 um 11:30 Uhr  
 Die Stichprobe umfasste 100 Personen

JUGENDLICHE	FAMILIE 2-3 KINDER	ÄLTERE MENSCHEN



- |                               |                                |                              |                                    |
|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| 1) Blumen Barta               | 10) Samenhandlung Bäck         | 19) Obst St. Isidor          | 28) Markttreffen Imbiss            |
| 2) Mosteria                   | 11) Lackinger Gourmet Geflügel | 20) Haushaltswaren Kössler   | 29) Demlgut Spezialitäten          |
| 3) Bäckerei Fenzl             | 12) Goldküste Meeresbuffet     | 21) Getränkeladen Dursthütte | 30) Holzpoldl Brot                 |
| 4) Obstcorner Röbl            | 13) Christine´s Bio Eck        | 22) Käseglocker Auer         | 31) Reindl Schlüsseldienst         |
| 5) Jindrak Cafe und Konitorei | 14) Budapest Markt             | 23) Textil Weinberger        | 32) Leitner Bäckerei               |
| 6) Hartl´s Kulinarium         | 15) Früchte Zeilmayr           | 24) Fleisgerei Lackinger     | 33) Kowalski Bistro                |
| 7) Huemer Feinkost            | 16) Honeder Naturbackstube     | 25) Konditorei & Cafe        | 34) Daneder Fleisch und Selchwaren |
| 8) Reformhaus Kräuter Paul    | 17) Enzenhofer Fleischerei     | 26) Obst und Gemüse          | 35) Eferdinger Frischgemüse        |
| 9) Textil Weigl               | 18) Wegschaider Fleischerei    | 27) Blumenzauber             | 36) Bauern aus der Umgebung        |

## ANHANG Literaturverzeichnis

Georgeacopol-Winischhofer U. und Wehdorn M. (1984)

Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Band 1. Böhlau Wien, 1998

Lehner J. (2018)

Der Marktplatz als Identitätsstifter im öffentlichen Raum. Technische Universität Wien. Fakultät für Architektur und Raumplanung.

Lehrbaum P. (2012)

175 Jahre Eisenbahn für Österreich. 1. Auflage. Wien, ÖBB-Holding und Christian Brandstätter Verlag

Mayerhofer F. und Katzinger W. (1990)

Geschichte der Stadt Linz. Von der Aufklärung zur Gegenwart. Linz. Archiv der Stadt Linz

Morawetz P. (2020)

Die Linzer Eisenbahnbrücke. Wien. Technische Universität Wien. Fakultät für Architektur und Raumplanung.

Rathusky S. (2013)

„Versorgung im Wandel der Zeit-die Veränderung der Versorgungsmöglichkeiten am Beispiel der Gemeinde Spillern“. Diplomarbeit Universität Wien. Historisch - Kulturwissenschaftliche Fakultät.

Rausch W. (1969)

Handel an der Donau, Linz. Verlag J. Wimmer

Schefold U. (1986)

150 Jahr Eisenbahn in Österreich. Südwest Verlag

Schenekl M. (2008)

„Der Wiener Nachmarkt, Zur Geschichte eines Wiener Stadtraumes in den 1960er und 1970er Jahren“. Diplomarbeit Universität Wien. Historisch-Kulturwissenschaftliche Fakultät.

Sima J. (2008)

Die Pferdeeisenbahn Budweis- Linz – Gmunden, Ein Beispiel der Technikgeschichte aus der Sicht des Denkmalschutzes. Technische Universität Wien. Fakultät für Architektur und Raumplanung.

Strak A. (2020)

Markt Bewegt. Aktivierung, Ausloten, Aneignen, Erforschen am Schlingermarkt. Technische Universität Wien. Fakultät für Architektur und Raumplanung.

Wolfsteiner C. (2008)

Zukünftige Entwicklungschancen von kleinen- und mittleren Unternehmungen (KMU) in einer

clusterähnlichen Agglomeration, am Beispiel des Linzer Südbahnhofmarkte. Trauner Verlag

Zamarski, L.C., Dittmarsch, C. (1860)

Album zur Erinnerung an die feierliche Eröffnung der Kaiserin Elisabeth – Westbahn von Wien bis Salzburg im Jahre 1860. Wien, Verlag L. C. Zamarsky und C. Dittmarsch.

Cichon R. (2019)

Extra Large Multi Mega Markt, Wien. Technische Universität Wien. Fakultät für Architektur und Raumplanung.

Franz A. Von Gerstner (1839)

Eisenbahnen in Österreich. In: Zehnter USA-Bericht v. 29.Juli 1839 (Berichte aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Leipzig 1839). Wien. Tendler und v. Manstein.

Franz A. von Gerstner (1824)

Über die Vorteile einer Anlage einer Eisenbahn zwischen Moldau und Donau. Wien. Tendler und v. Manstein.

Hann J. (2016)

Der Marktplatz als Katalysator. Wien. Technische Universität Wien. Fakultät für Architektur und Raumplanung.

Lackner H., Stadler G. (1990)

Fabriken in der Stadt, Eine Industriegeschichte der Stadt Linz. Linz. Verlag oberösterreichische Stadtarchiv Linz.

Matthäus W. (2019)

Wiener Märkte: Transformationen. Technische Universität Wien. Fakultät für Architektur und Raumplanung.

Mayerhofer F. (1985)

Historisches Jahrbuch der Stadt Linz. Archiv der Stadt Linz

Mayerhofer F. (2005)

Linz zwischen Revolution und Weltkrieg 1848-1918. Linz. Archiv der Stadt Linz.

Pfeffer F. (1982)

Kleinhaus, Günther: Budweis- Linz- Gmunden: Pferdeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1160 mm Spurweite, Linz, Oberösterreichischer Landesverlag.

Troppmann C. (2015)

Marktraum – Eine Transformation des Viktor-Adler-Marktes. Technische Universität Wien. Fakultät für Architektur und Raumplanung.

Abb. 1 Lage des zukünftigen Südbahnhofmarktes in Linz. Franziszeischer Kataster (1826)  
<https://mapire.eu/en/map/cadastral/?bbox=1586241.409944569%2C6156801.805815946%2C1598767.5279548021%2C6160623.657230206&layers=osm%2C3%2C4>  
(abgerufen 12. November 2020)

Abb. 2 Streckenverlauf Linz- Budweis- Gmunden  
<https://rainbach.at/pferdeeisenbahn/>  
(abgerufen 10. Juli 2020)

Abb. 3 Franz Josef Ritter von Gerstner  
[https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn\\_Budweis-Linz-Gmunden, Wikipedia,](https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn_Budweis-Linz-Gmunden, Wikipedia,)  
(abgerufen 10. Juli 2020)

Abb. 4 Franz Anton Ritter von Gerstner  
[https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn\\_Budweis-Linz-Gmunden, Wikipedia,](https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn_Budweis-Linz-Gmunden, Wikipedia,)  
(abgerufen 12. Juli 2020)

Abb. 5 Mathias Schönerer  
[https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn\\_Budweis-Linz-Gmunden, Wikipedia,](https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn_Budweis-Linz-Gmunden, Wikipedia,)  
(abgerufen 12. Juli 2020)

Abb. 6 Salzgütertransport auf der Traun (1840)  
Zeichnung von G. Imlauer 1840

Abb. 7 Teilweise (atypisch) rekonstruierter Oberbau der Pferdeeisenbahntrasse Budweis - Linz  
[https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn\\_Budweis-Linz-Gmunden](https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn_Budweis-Linz-Gmunden)  
(abgerufen 12. Juli 2020)

Abb. 8 Lokomtion Nr.1 (1875). Die Stockton & Darlington Railway Company (S&DR) war die erste öffentliche Eisenbahn, die für den Güterverkehr Dampflokomotiven einsetzte.  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Locomotion\\_No.\\_1\(Engineer,\\_1875\).jpg,](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Locomotion_No._1(Engineer,_1875).jpg,)  
(abgerufen 13. Juli 2020)

Abb. 9 Warentransportzug und Güterwagen  
[https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn\\_Budweis-Linz-Gmunden,](https://howlingpixel.com/i-de/Pferdeeisenbahn_Budweis-Linz-Gmunden,)  
(abgerufen 14. Juli 2020)

Abb.10 Personenverkehr auf der Strecke Linz – Budweis,  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Pferdeeisenbahn\\_Budweis-Linz-Gmunden](https://de.wikipedia.org/wiki/Pferdeeisenbahn_Budweis-Linz-Gmunden)  
(abgerufen 10. Juli 2020)

Abb.11 Bahnhof und Betriebsgebäude der Pferdeeisenbahn in Linz, Südbahnhof mit Gleisanlage bei gemeinsamen Betrieb der Pferdeeisenbahn und Kaiserin Elisabeth-Westbahn mit Ansicht im Gelände darüber. Erhalten sind das Verwaltungsgebäude und das Bahnkanzleigebäude (Gebäude am linken Bildrand, Khevenhüllerstraße 2 und 4).Sammlung Bergauer Sima J. (2008), Die Pferdeeisenbahn Budweis- Linz – Gmunden, Ein Beispiel der Technikgeschichte aus der Sicht des Denkmalschutzes. Technischen Universität Wien. Fakultät für Architektur und Raumplanung., S. 94

Abb.12 Das Streckennetz der k.k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn (1890)  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Kaiserin\\_Elisabeth-Bahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Kaiserin_Elisabeth-Bahn)  
(abgerufen 17. September 2020)

Abb.13 Standort Linz, Basiskarte  
<https://www.doris.at/themen/basiskarten/basiskarten.aspx,>  
(abgerufen 12. November 2020)

Abb.14 Zugang zu einem der Gewölbe im Hause Hauptplatz 19, das noch den mittelalterlichen Charakter bewahrt. Die schwere Eisenbeschlagene Holztür ist ebenfalls noch erhalten.  
Rausch W. (1969), Handel an der Donau, Linz. Verlag J. Wimmer, S. 8-9

Abb.15 Innenhof des Hauses Hauptplatz 18,  
Rausch W. (1969), Handel an der Donau, Linz. Verlag J. Wimmer, S. 8-9

Abb.16 Ausschnitt vom Innenhof des Hauses Hauptplatz 4,  
Rausch W. (1969), Handel an der Donau, Linz. Verlag J. Wimmer, S. 8-9

Abb. 17 Wachstumsphasenkarte von Linz 1826,  
<https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/OsterreichischerStadtatlas-osterreichischer-stadteatlas-1/linz-2E19/wachstumsphasenkarte-mit-legende2EBF/?list=eyJmaWx0ZXJzJjogeyJNVSI6FsiTkZPX0tPtIIft3N0ZXJyZWljaGlzY2hlcIN0YWROYXR-sYXNfMSJdfSwgInF1ZXJ5JjogImxpbnoIn0>  
(abgerufen 12. November 2020)

Abb.18 Der Schmidtor gegen den Hauptplatz,  
Kupferstiche von Clemens Beuttler 1654, Das Linzer Schmidtor von Dr. Eduard Straßmayr S. 12

Abb.19 Der Hauptplatz mit der Dreifaltigkeitssäule (1732)

Zeichnung von B.F. Werner, Kupferstich von M. Engelbrecht., Das Linzer Schmidtor von Dr. Eduard Straßmayr S. 12

Abb.20 Markthüttenplan von 1770, der Plan zeigt das Gelände des Linzer Hauptplatzes, Die Oberkante weist nach Westen, die Unterkante nach Osten, die rechte Seite führt nach Norden, die linke nach Süden. Die Durchzugslinie wird vom Schmidtor und von Haupttor markiert.

Rausch W. (1969) Handel an der Donau, Linz. Verlag J. Wimmer, S. 117

Abb.21 Markthüttenplan vom Ostermarkt (1802)  
Der Plan ist südorientiert, die Donau bildet den Fußpunkt. Original koloriert im Museum der Stadt Linz.  
Rausch W. (1969) Handel an der Donau, Linz. Verlag J. Wimmer, S. 117

Abb.22 Der Hessenplatz um 1895,  
Linzer Fotogalerie,  
www. Schaurhofer.com  
(abgerufen 10. Juli 2020)

Abb.23 Marktplatz am Hauptplatz seit dem Mittelalter  
70 Jahre Südbahnhofmarkt, Ausstellungsfolder: in: Landeshauptstadt Linz. Archiv der Stadt Linz, 01. September 2019, Cornelia Daurer, Pdf Per. E-Mail, 30. August 2020

Abb.24 Die Festhalle für Kreisturnfest auf dem Südbahnhofgelände 1902,  
Archiv der Stadt Linz,

70 Jahre Südbahnhofmarkt, Ausstellungsfolder: in: Landeshauptstadt Linz. Archiv der Stadt Linz, 01. September 2019, Cornelia Daurer, Pdf Per. E-Mail, 30. August 2020

Abb.25 Der Südbahnhof im Jahr 1949,  
Linzer Fotogalerie,  
www. Schaurhofer.com  
(abgerufen 21. Juli 2020)

Abb.26 bis in die 1960 Jahre waren Greisslereien die Norm,  
Planet Wissen,  
<https://www.planet-wissen.de/gesellschaft/Wirtschaft/Konsum/geschichte-des-supermarkts-100.html>  
(abgerufen 21. Juli 2020)

Abb.27 1930 wurde der erste Supermarkt in einer ehemaligen Autowerkstatt in New York von der King-Kullen-Kette eröffnet.  
Planet Wissen,  
<https://www.planetwissen.de/gesellschaft/Wirtschaft/Konsum/geschichte-des-supermarkts-100.html>  
(Abgerufen 23. Juli 2020)

Abb.28 Der neue Zentralmarkt für Lebensmittel.  
70 Jahre Südbahnhofmarkt, Ausstellungsfolder: in: Landeshauptstadt Linz. Archiv der Stadt Linz, 01. September 2019, Cornelia Daurer, Pdf Per. E-Mail, 30. August 2020

Abb.30 Luftbild Südbahnhofmarkt 2020,  
Google Earth  
(abgerufen 30. April 2021)

Abb.31 Luftbild Südbahnhofmarktgelände 2020,  
Google Earth  
(abgerufen 30. April 2021)

Abb.32 Icons,  
mtextur, Baumaterial-Hub mit kostenlosen CAD- & BIM-Texturen,  
<https://www.mtextur.com>  
(abgerufen 16. September 2020)

Abb.33 (A-H) Materialbeispiele,  
mtextur, Baumaterial-Hub mit kostenlosen CAD- & BIM-Texturen,  
<https://www.mtextur.com>  
(abgerufen 9. September 2020)

Abb. 34 Stoßzeiten, 2021  
<https://www.google.com/search?client=opera&q=südbahnhofmarkt&sourceid=opera&ie=UTF-8&oe=UTF-8>  
(abgerufen 15-21. Februar 2021)

Wenn nicht anders angegeben stammen alle Abbildungen und Grafiken von dem Verfasser

## ANHANG Internetrecherchen

Stadler, Anna: Südbahnhofmarkt - Generalsanierung soll 2020 beginnen, in: Tips Zeitung, 06. Juni 2020,

<https://www.tips.at/nachrichten/linz/wirtschaft-politik/508911-suedbahnhofmarkt-generalsanierung-soll-2020-beginnen>

(abgerufen am 11. Jänner 2020)

Wirth, Christian: Innenstadt, in: Linz Wikipedia, 01. Jänner 2021,

<https://www.linzwiki.at/wiki/Innenstadt/>

(abgerufen am 10 Oktober 2020)

Sabitzer, Karin: Die Geschichte zum Südbahnhofmarkt, in: Homepage von Südbahnhofmarkt, 01. Mai 2019,

<https://www.suedbahnhofmarkt.com>

(abgerufen am 08. Jänner 2019)

Artner, Norbert: Urfahrner Markt. 200 Jahre Linzer Lustbarkeiten, in: NORDICO Stadtmuseum Linz, 03. Februar 2017,

<https://www.nordico.at/html/de/1548.aspx>

(abgerufen am 08. Dezember 2020)

Schultz, Eva: Discount-Anteil in Österreich, in: Statista, 15. März 2021,

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/273211/umfrage/marktanteile-im-lebensmitteleinzelhandel-in-oesterreich/>

(abgerufen am 02. April 2021)

Arcimboldo live am Südbahnhofmarkt: in: Linz verändert, 01. Februar 2017,

<https://www.linz.at/leben/99962.php>

(abgerufen am 16. Februar 2021).

Südbahnhofmarkt Linz: in: Oberösterreich Tourismus GmbH, 18. Oktober 2020,

<https://www.ausflugstipps.at/oesterreich-poi/detail/430023011/suedbahnhofmarkt-linz.html>

(abgerufen am 16 Februar 2021)

Der Naschmarkt: in: Vienna Online, 02. April 2012,

<https://www.vienna.at/der-naschmarkt/2981921>

(abgerufen am 03. November 2020)

Viktualienmarkt von München: in: Homepage Viktualienmarkt, 01. Mai 2017,

<https://www.viktualienmarkt-muenchen.de>

(abgerufen am 03 November 2020)

Archiv der Stadt Linz, Pläne für die Pferdeeisenbahngebäude und das kleine Verwaltungsgebäude

70 Jahre Südbahnhofmarkt, Ausstellungsfolder: in: Landeshauptstadt Linz. Archiv der Stadt Linz, 01. September 2019, Cornelia Daurer, Pdf Per. E-Mail, 30. Augst 2020

Archiv der Stadt Linz, Bau- und Bezirksverwaltung, Direktion, Bestandspläne, Südbahnhofmarkt

Bescheid, Feststellung nach Paragraph 2 Denkmalschutzgesetz:in: Baudenkmalamt Linz Österreich, 1999

Archiv der Stadt Linz, Planung, Technik und Umwelt, Pläne für Höhenschichtlinie

Amt der OÖ. Landesregierung Direktion Straßenbau und Verkehr Abteilung Geoinformation und Liegenschaft, Gebäudehöhen

Raiffeisenbank und Gemeinnützige Wohngemeinschaft, Bestandspläne für Tiefgarage und die zwei Wohnungen im ersten Obergeschoss des Pferdeeisenbahngebäudes

Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft der Stadt Linz GmbH (GWG); Pläne für die zwei Wohnung im 1.OG von der Bahnkanzleigebäude

## ANHANG Abkürzungsverzeichnis

---

TU	Technische Universität
GWG	Gemeinnützige Wohngemeinschaft der Stadt Linz
STP	Segmenting - Targeting- Positioning
Vgl.	Vergleiche
AKH	Allgemeine Krankenhaus der Stadt Linz (Kepler Universitätsklinikum)
KEB	Kaiserin Elisabeth-Westbahn
GOK	Grundoberkante
FBOK	Fußbodenoberkante
ATOK	Attikaoberkante
FH	Firsthöhe
TH	Traufhöhe
ORF	Öffentlich- rechtliche Rundfunk Österreichs