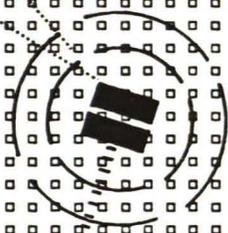


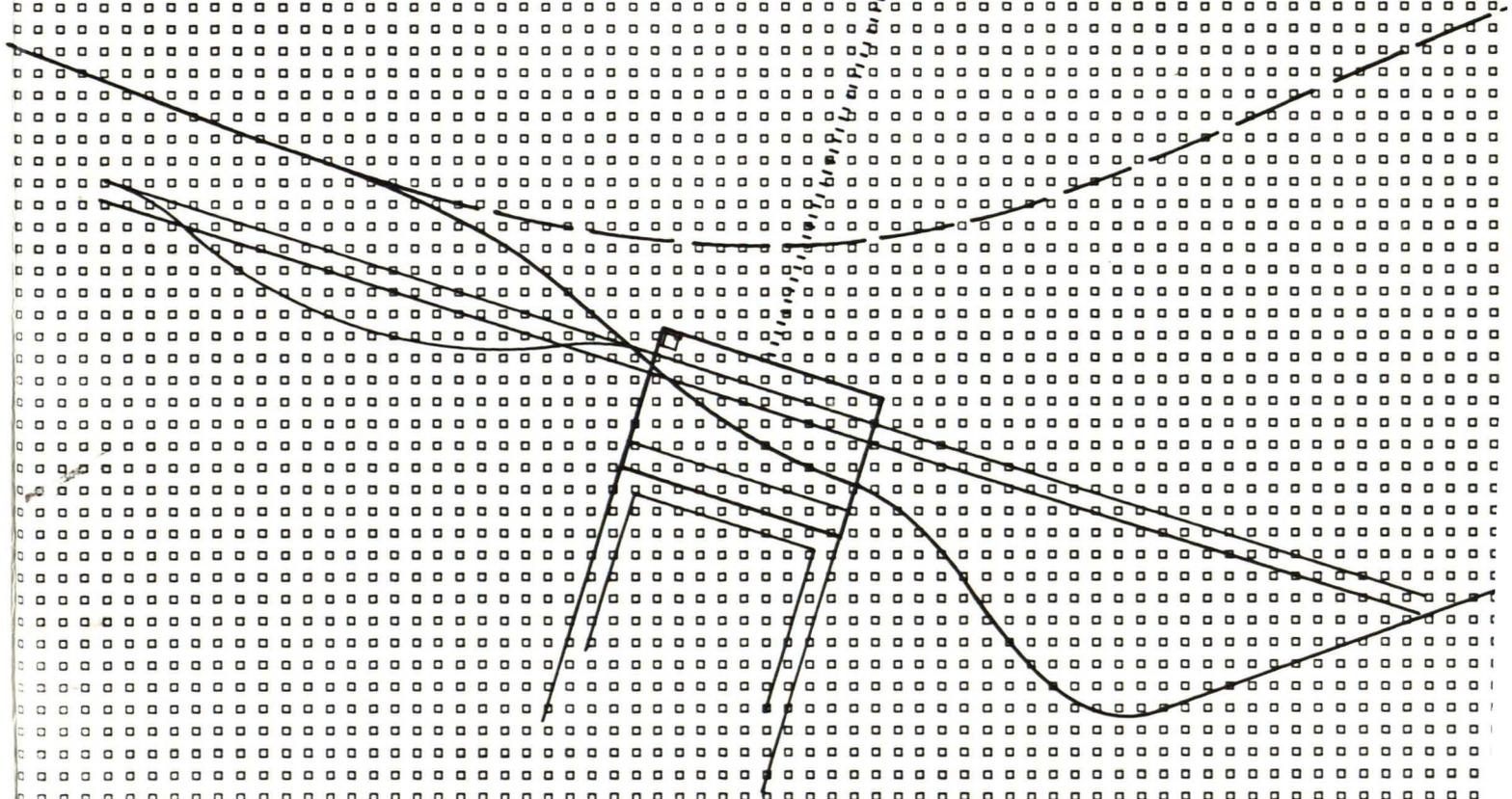
UNIVERSITÄTSBIBLIOTHEK
der Technischen Universität Graz
73910

EISENBAHN PARK SEMMERING

WEIGHLBAUER REINHOLD DIPLOMARBEIT WS. 1989



REINHOLD WEIGHLBAUER
DIPLOMARBEIT
WS. 1989



UB-TU GRAZ



+F10907509

Diese Diplomarbeit wurde an der Technischen Universität
Graz im Sommer 1989 unter der Betreuung von Herrn O.Univ.-
Prof. Arch. Dipl.Ing. Günther Domenig am Institut für Ge-
bäudelehre und Wohnbau durchgeführt.

Ich danke meinen Eltern, die mir dieses Studium ermöglicht
haben.

E I S E N B A H N P A R K S E M M E R I N G



R E I N H O L D W E I C H L B A U E R

HAT Estimationes huj diploma

II
73.910

Universitätbibliothek
der Technischen Universität Graz

1999-04-25

90 P 2774

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

1.	Einleitung	
1.1.	Damalige Situation	5
1.2.	Derzeitige Situation	6
1.3.	Zukünftige Situation	8
2.	Projekt	10
2.1.	Gesamtkonzept	11
2.2.	Streckenausbauelemente	15
2.2.1.	Talstationen	16
2.2.2.	Stationsausbauten	32
2.2.3.	Ausstellungscontainer	34
2.2.4.	Mediensäulen	37
2.2.5.	Multimediawand	40
2.2.6.	Gläserne Personentriebwagen	43
3.	Literaturhinweis	45

1 .

E I N L E I T U N G

1 . 1

D A M A L I G E S I T U A T I O N

1854 war die in eine Wildnis gebaute Station Semmering der höchste Punkt der Erde, der auf Schienen erreichbar war. Mit der von Karl Ritter von Ghega trassierten "steinernen Bahn" wurde das von Rax und Schneeberg umrahmte, reich gegliederte Semmering-Gebiet zu einer Bühne für effektvolle Landschaftsinszenierungen. Der Bau der Semmeringbahn hatte auf die Region einen nachhaltigen Einfluß, der sich bei weitem nicht nur auf den landschaftsverändernden Charakter eines 42 Kilometer langen Schienenweges auf gemauerter Trasse beschränkte. Die Bahnlinie erschloß vielmehr den Großstädtern der Monarchie eine bis dahin weitgehend unberührte und als wild empfundene Gebirgslandschaft. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden im Zuge der besonders für damalige Verhältnisse äußerst bedeutenden Industrialisierung erstmals Natur und Bergwelt Teil einer fast romantisch zu nennenden Sehnsucht der Städter. Gerade diesem Bedürfnis trug der Bau der Semmeringbahn Rechnung. Die Entwicklung des modernen Fremdenverkehrs ging parallel mit der Ausweitung und der technischen Perfektionierung des Verkehrs und verband gerade Ende des 19. Jahrhunderts den Tourismus mit der Eisenbahn. Die Bedeutung der Bergstrecke lag in den ersten vier Jahrzehnten nach der Eröffnung primär im Langstreckenverkehr, so daß die Semmeringbahn durch die Gebirgslandschaft nur als Transitroute diente, diese Funktion veränderte sich bis zum Ende des Jahrhunderts. Neben den Transitleistungen Richtung Südösterreich und Italien kam zunehmend auch die regionale Komponente zum Tragen. Der Semmering behauptete sich über die Zeit der Monarchie hinaus als Fremdenverkehrsort internationalen Ranges. Die Verbindung von Natur und Kunst als theoretisches Gesamtkunstwerk wertete sich wechselseitig im Zeitgeist des 19. Jahrhunderts zu einer fast perfekten Komposition.

1 . 2

D E R Z E I T I G E S I T U A T I O N

Die Semmeringstrecke ist zur Zeit die Langsamfahrstrecke innerhalb der großen europäischen Bahnverbindungen zwischen Nordosteuropa und Italien mit seinen Überseehäfen. Mit ihren engen Kurvenradien, ihrer starken Steigung und ihren zahlreichen Brücken und Viadukten entspricht sie in keiner Weise den heutigen Anforderungen an eine leistungsfähige Bahnstrecke. So schön die historische Semmeringstrecke für den Reisenden auch ist, so reizvoll es ist, aus dem Fenster zu blicken, wenn man im Tal schon den nächsten Zug sieht, der Anlauf über den Semmering nimmt, so dringend erforderlich ist es, der Bahn wieder zu einem konkurrenzfähigen Tempo zu verhelfen, wovon letztendlich alle profitieren.

VERKEHRSZUNAHME Die Semmeringbahn ist an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. 150 Züge schlängeln sich täglich - an Spitzentagen über 200 - durch Tunnels und über Viadukte. Derzeit werden pro Tag rund 70.000 Tonnen über den Semmering befördert. Das ist innerhalb von nur 20 Jahren beinahe eine Verdoppelung. Im Personenverkehr befördern die ÖBB 6.000 bis 10.000 Reisende pro Tag. Nach Fertigstellung des Basistunnels sollen auf der neuen Strecke um rund 130.000 Fahrgäste pro Jahr mehr befördert werden.

ALTE BAUSUBSTANZ Nur durch Mörtelinjektionen und aufwendige Sanierungsmaßnahmen an den 140 Jahre alten Viadukten konnte die Semmeringbahn für die heute übliche Achslast von 22,5 Tonnen und die Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h "hergerichtet" werden. Für den Einsatz moderner Containerwaggons und von Hochleistungslokomotiven eignet sich die Strecke allerdings nicht. Mit 174 Metern sind die Kurvenradien die engsten auf Europas Gebirgsbahnen mit Hauptverkehr (teilweise beträgt die Schienenliegedauer nur 2 Jahre).

REGIONALER NUTZEN Der Neubau des Semmeringtunnels wird nach Fertigstellung für eine spürbare Senkung der Lärmbelastigung der betroffenen Bevölkerung sorgen (80% Untertunnelung der Neubaustrecke). Durch eine Einbindung des Regionalver-

kehr in den Integrierten Taktfahrplan werden über die Knotenpunkte Wiener Neustadt und Mürzzuschlag die Semmeringgemeinden auch mit der Bahn aus Österreich und dem Ausland schneller und bequemer erreichbar sein. Eine gänzliche touristische Nutzung der alten Semmeringstrecke - welche zweifellos eine Attraktion für den Fremdenverkehr der Region darstellt - ist erst nach Verlagerung des Personenfern- und Güterverkehrs auf die neue Strecke möglich.

VOLKSWIRTSCHAFTLICHER NUTZEN Dieser besteht u.a. auch in einer raschen Anbindung der steirischen Industriegebiete in der Mur-Mürz-Furche und der gesamten Steiermark und Kärntens an den Donaauraum durch die Fahrzeitverkürzung von einer halben Stunde. Eine wesentliche Verlagerung von Güterverkehrsströmen von der Straße auf die Schiene - welche moderne Transporttechniken wie "Rollende Landstraße" und Containerverkehr vorausgesetzt - wird auf der Südbahn in großem Stil erst durch die neue Streckenführung ermöglicht. Die Sinnfälligkeit den Transport auf den Schienen zu verstärken, stellt den gleichzeitigen Ausbau der Semmeringschnellstraße, der derzeit in vollem Gange ist, jedoch mehr als in Frage.

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KOSTENEINSPARUNG Die laufende aufwendige Wartung und Erhaltung der Semmeringbergbahn, welche Voraussetzung für die betriebssichere Führung der vielen personenbefördernden und Güter-Züge sind, verursachen Kosten von mehr als 42 Millionen Schilling im Jahr. Der aufwendige Vorspannbetrieb, die gegenüber einer flachen Strecke erhöhten Energiekosten und der hohe Personaleinsatz verschlingen mehr als 100 Millionen Schilling im Jahr. Die neue Streckenführung bringt voraussichtlich eine Kostenersparnis von rund 135 Millionen Schilling pro Jahr.

1 . 3

Z U K Ü N F T I G E S I T U A T I O N

Während es einst stolz hieß "Alle Züge halten am Semmering" sind es heute nur mehr wenige. Die Semmeringbahn als Rückgrat einer künstlichen Kulturlandschaft hat sich bereits selbst überdauert. Durch das Aufkommen eines erhöhten Schienenverkehrs erhielt das Spannungsfeld Bahn-Landschaftskulisse einen erheblichen Riß. Vereinzelt organisierte Nostalgiefahrten über den Semmering - eingeschoben zwischen zwei Städteschnellverbindungen Graz-Wien, Wien-Graz - grenzen an eine Vordergründigkeit, die weder der Semmeringbahn noch der Region von ausschlaggebendem Nutzen sein können. Eine Einstellung der Bahnlinie würde die infrastrukturelle Austroknung des Gebietes, das dann verkehrsmäßig nur unzureichend erschlossen wäre, bedeuten. Weiters müßte so ein kulturhistorisches Juwel auch fremdenverkehrsmäßig unbedingt genützt werden. Durch den gerechtfertigten Bau des Basistunnels könnte das ehemalige internationale Fremdenverkehrsgebiet die Chance einer neuartigen Wiederentdeckung erhalten. Ich glaube, daß es in der nächsten Zukunft notwendig sein wird, Grundlagen für eine neuartige fremdenverkehrsmäßige Befruchtung der Region Semmering zu entwickeln um der Tendenz der trostlosen Stagnation entgegenzuwirken (ca 70% der einst gut florierenden Hotels, Pensionen und Villen sind geschlossen und zum Teil dem Verfall preisgegeben - wie das Südbahnhotel, das Kurhaus etc.) Aufbauend auf das örtliche Entwicklungskonzept der Region müßten entsprechende Erneuerungsmaßnahmen in Form von Sanierungen, Neuerrichtungen, Umdefinierungen etc. durchgeführt werden und im Zusammenhang mit dem ausgezeichneten Klima, dem weitverzweigten Wandernetz und der Semmeringbahn könnten dem Tourismus neuartige Impulse versetzt werden. Eine Region könnte somit aus dem Dornröschenschlaf erwachen. Entsprechende Erneuerungsmaßnahmen sind in unmittelbarer Zukunft unerläßlich, will man das unverwechselbare Spannungsfeld Landschaft-Bahn-Tourismus mit dessen vielfältigsten Auswirkungen auf den Fremdenverkehr nicht vergessen lassen und den

die letzten Jahre begleitenden Modergeruch endlich loswerden. Aufgrund der schwerpunktmäßigen Bearbeitung der Bahnlinie Mürzzuschlag-Gloggnitz wird in diesem Projekt kein flächiges Gesamtentwicklungskonzept für die Region Semmering vorgeschlagen. Die schwerpunktmäßigen Vorschläge sind auf die Schaffung neuer Eindrücke für die Semmeringbahnbenutzer ausgerichtet. Die Erhaltung der Semmeringbahn in Form einer dynamischen Museumsstruktur scheint mir sinnfällig. Einst für Transit und Touristik - zukünftig mit ausschließlicher Touristikbedeutung - könnte sie wieder zum Fixbestandteil ausländischer Wienbesucher werden. Nicht nur weil es sich um eine einst großartige Pionierleistung im Ingenieurbau handelt, aus der heraus eine ganze Region ihre Befruchtung erfahren hat, hat man die Verpflichtung diese Strecke in Form einer Konservierung zu erhalten - dies allein wäre zuwenig. Vielmehr könnte die Neustrukturierung der Strecke die Position dieser Befruchtungsschneise für dieselbe Region wieder übernehmen. Die Strecke muß zu einer Parkanlage mit alten und neuen, zeitgerechten Reizen für Semmeringbesucher und -bewohner umdefiniert werden - das heißt Güter- und Schnellzugverkehr hinaus aus dem Zonengebiet! Ein Straßenbahnsystem, das sich von Mürzzuschlag bis Gloggnitz erstreckt, soll den Landschaftstouristen und Eisenbahnfreeks als Transportmittel durch den Park(Museum), der ansässigen Bevölkerung (Pendler, Schüler usw.) als Nahverkehrsmittel zu den Einkaufs- und Schulstädten dienen. Eine Parkanlage, die auf vorgegebene Strukturen zu reagieren hat, ist Ausgangspunkt für Planungen und Veränderungen. Die für diese Region maßgebenden Komponenten Landschaft-Bahn-Tourismus müssen entlang des Streckenverlaufes fusionieren, aber gleichzeitig auch eskalieren - d.h. Lokomotiven in verglasten Ausstellungscontainern auf Abstellgleisen vor der Landschaftskulisse gesehen von Touristen aus verglasten Personentriebwagen.

2 .

P R O J E K T

2 . 1

G E S A M T K O N Z E P T

Der Leitgedanke des Projektes ist die Ergänzung und Anbindung an die vorhandenen baulichen Strukturen. Das Projekt beruht auf der Idee einer linearen Parkanlage mit Museumscharakter. Das Rückgrat der Anlage bildet die Semmeringbahnlinie Mürzzuschlag-Gloggnitz. Das Erleben des Ganzen liegt im Befahren dieser Linie - einer Collage aus Fertigteilen des Erlebens. Die Größe des Projektes verlangt eine möglichst sparsame Einbindung der Bauten in die Landschaft und eine Einheit in ihrer Gestaltung um die übergeordnete Rolle der Bahnlinie zu betonen. Die Gleichmäßigkeit des Befahrens, die leichte Orientierbarkeit für die Besucher durch immer wiederkehrende Elemente und die verstärkende Gesamtwirkung einer Linie muß bei dieser Art von Museum spürbar werden. Die Anwendung eines Modulsystems, das Bauen mit Elementen, das Handieren mit Fertigbausystemen tragen dieser und der Mobilität als Symptom unserer Zeit Rechnung. Die Vereinheitlichung der konstruktiven, architektonischen und funktionellen Elemente führt zu einem sich über den ganzen Streckenverlauf rasternden modularen Konzept. Dieses Konzept liegt allen Streckenausbauelementen zugrunde. Die Verwendung von standardisierten, architektonischen und funktionellen Elementen ist ein entscheidender Aspekt der vorliegenden Planung um eine systemweite Identität herzustellen. Die alte Semmeringbahnlinie mit neuen Streckenausbauelementen besteht aus 14 Stationen - aus 12 alten mit freistehenden Stationsneuzubauten und aus 2 neuerrichtenden Hauptstationen. Zustiegsmöglichkeiten bieten die Stationen; Besichtigungsmöglichkeiten die in den Stationen präsentierte jeweilige topographische Geschichte, Ausstellungscontainer mit Lokomotiven, eine Multimediawand, Mediensäulen, gläserne Personentriebwagen mit akustischer Zitatsberieselung und die Landschaft. Eine Verteilungsmöglichkeit der Touristen von der Bahnlinie in die Landschaft bieten von den Stationen ausgehende Wanderwege. Die Hauptverteilung erfolgt vom höchsten Punkt der Semmeringbahn-

strecke - der Station Semmering - über Kabinenseilbahnen und einen Schrägaufzug. Einen konzeptverstärkenden Zusammenhalt stellt das Medium Film dar. Streckenliveeinspielungen, aufgenommen von Kameras auf Mediensäulen, Einblendungen von jahreszeitlich bedingten Landschaftsveränderungen im Bereich des Streckenverlaufs in Form von Videos, Diaprojektionen von der Region Semmering und des Schienenverkehrs aus Vergangenheit-Gegenwart-Zukunft auf die Bildschirme der beiden Talstationen und die Multi-mediawand sollen die Kontinuität der Bewegtheit Landschaft-Bahn-Tourismus auf die Betrachter überspringen lassen - Ein Bilderszenario im Spannungsfeld zu einer vereinheitlichten, formreduzierten Architektur, deren Einsatz als einfaches formelhaftes Zeichen in den jeweiligen Stationsbereichen zur Wirkung kommt.

STATIONSBEZEICHNUNGEN

Talstation	TA
Mürzzuschlag	MÜ
Spital	SP
Steinhaus	ST
Semmering	SE
Wolfsberg	WO
Breitenstein	BR
Klamm-Schottwien	KL
Eichberg	EI
Küb	KÜ
Payerbach-Reichenau	PA
Schlöglmühl	SC
Gloggnitz	GL

SEMNERING GEBIRGSBAHN

2000 JAHR

A

C

S

B

A

U

S

Y

S

M

1850 JAHR

VIADUKT

TUNNEL

SESSELLIFT

NEUBAUSTRECKE

TALSTATION

STATIONSAUSBAUSYSTEM

AUSSTELLUNGSKONTAINERSYSTEM

MULTIMEDIAWAND

MEDIENSÄULE

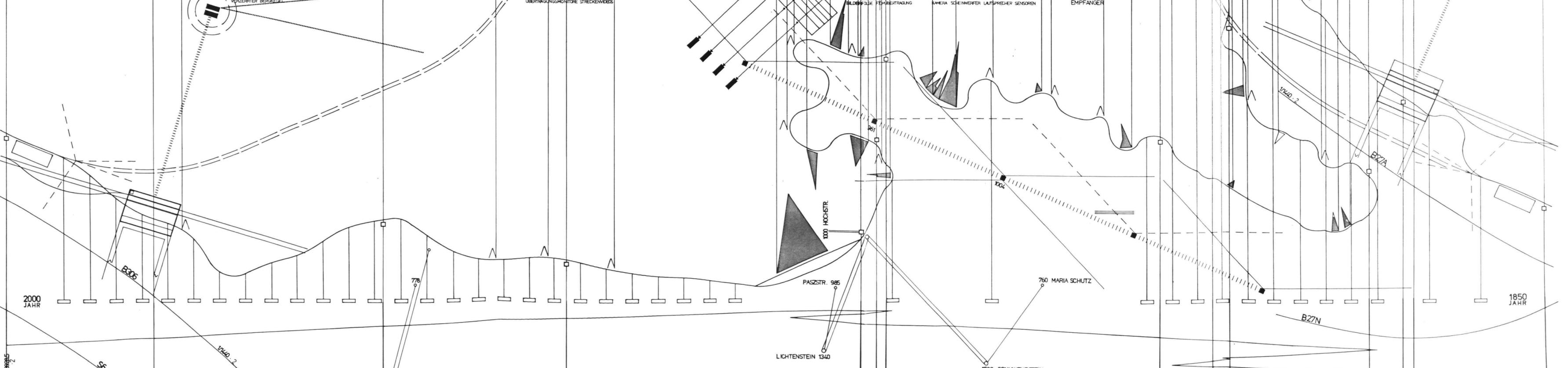
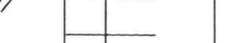
SENDER

SCHRAUFZUG

KABINENSEILBAHN

REMISE

AUTOBAHNBRÜCKE



2 . 2

S T R E C K E N A U S B A U E L E M E N T E

2 . 2 . 1

T A L S T A T I O N E N

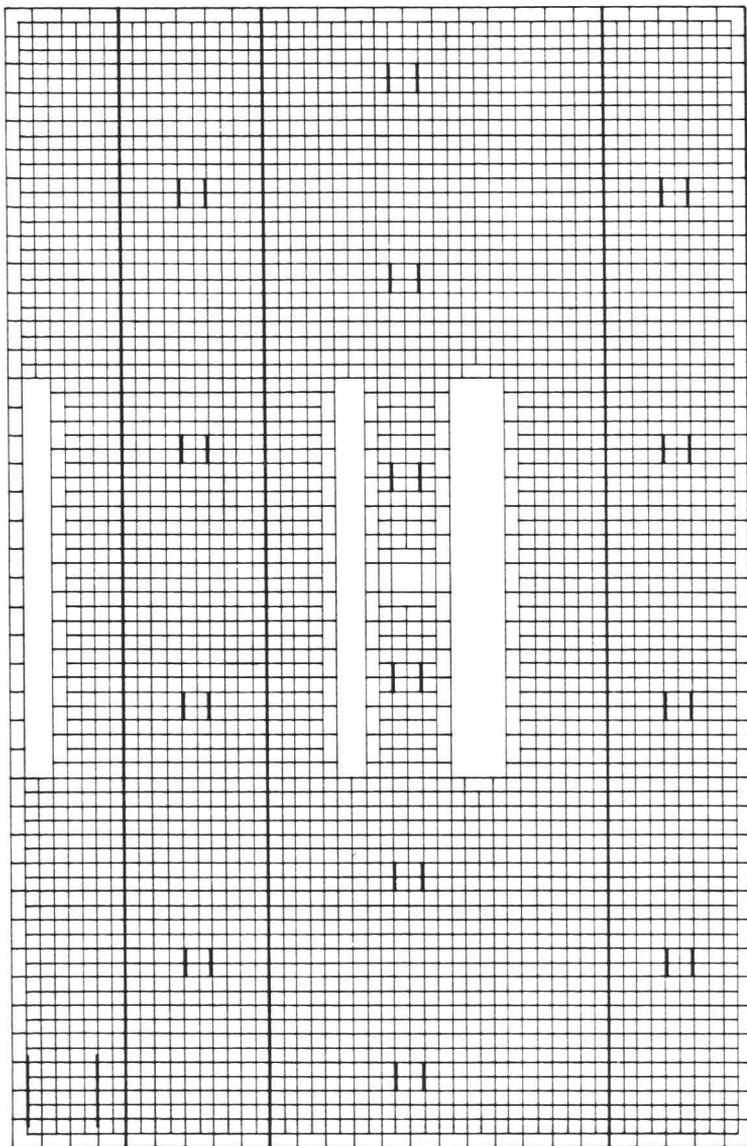
Situierung an der B 375 und ebenfalls erblickbar von der S 6 bzw. Situierung an der B 27A und ebenfalls erblickbar von der B 27N - freistehend im Bereich eines Bahndammes auf sich und die Bahnstrecke aufmerksammachend. Durch die Situierung der Stationen außerhalb der Bahnhofsgelände wird der Touristenverkehr nicht durch die Stadtzentren geführt, bleibt jedoch für die Städte fremdenverkehrsmäßig leicht erfaßbar. Die Talstationen bestehen prinzipiell aus der aufgeständerten Perronebene, dem Stationskubus - Stationsausbau (Waggonmilieu mit Einbauten) und Nebenraumcontainern. Beide Talstationen erhalten eine form-, funktions- und konstruktionsgleiche Ausführung um beiden dieselbe Wertigkeit zu verleihen. Sie werden in die bestehende Bahnlinie eingeschoben, ohne die Bahnrichtung zu verändern oder zu unterbrechen. Im Bereich beider Stationen wird ein Ausweichgleis auf vorgespannter STB-Konstruktion vorgesehen, um etwaigen Durchzugsverkehr nicht zu behindern. Die Perronebene befindet sich ca 10m über dem Terrain und wird durch Rolltreppen, Stiegen und eine Liftanlage erschlossen. Der Schienenbereich wird durch einen abgehängten Steg unterquert. Eine auf der Perronebene, parallel zur Bahnrichtung, angeordnete Laubbaumreihe schafft einen Vegetationsschleier zwischen Bahnlinie und Stationskubus. Er soll auf die landschaftliche Bedeutung einer Region hinweisen und der Station die nötige Verankerungskraft an diesem Ort verleihen. Ein computergesteuerter Laufschriftstreifen über die gesamte Länge des Stationskubus, dessen Zeichen ständig in Bewegung sind, wird zum Zeichen - zum Signal - für Passanten. Die Talstationen stellen die Hauptaussgangspunkte einer Bahnreise durch die Parkanlage Semmering dar. Sie sind Gelenkspunkte zwischen der Anreise mit dem Auto und der folgenden Bahnfahrt durch die Region. Weiters besitzen sie die Aufgabe die Benutzer der Bahnlinie auf das Angebot entlang der Strecke aufmerksam zu machen - Streckenführer, Filmische Streck-

keneinspielungen mit Landschaftsvideos auf Bildschirmen, Streckenverlaufskarten mit streckenkilometriger Registrierung der Besichtigungsmöglichkeiten, Horizontal- und Vertikalprojektionen des Streckenverlaufs etc. werden in Glasvitritten den Betrachtern präsentiert. Aus der Konstruktion und dem Innenausbau des Talstationausbaues entwickelt sich ein Konstruktions- und Innenausbauomodul, welcher in den Stationsausbauten entlang der Bahnlinie fortgesetzt wird.

KONSTRUKTION PERRONEBENE Räumliches Flächentragwerk (Stabraster 1500/1500 MM, Systemhöhe 1060 MM,starre Rohrstabknotenverbindung) mit aufgestellter Gitterrostkonstruktion und abgehängten Nebenraumcontainern im Bereich der Geleise, auf eingespannten Vierbeinstützen (geschweißte Kastenprofile)

KONSTRUKTION GLEISBEREICH Vorgespannte STB-Konstruktion auf Flächentragwerk mit Floating slabtrack-Schienenbettung (Betonschwellen auf Betonplatte auf Elastomeren gelagert, Masse-Feder-System)

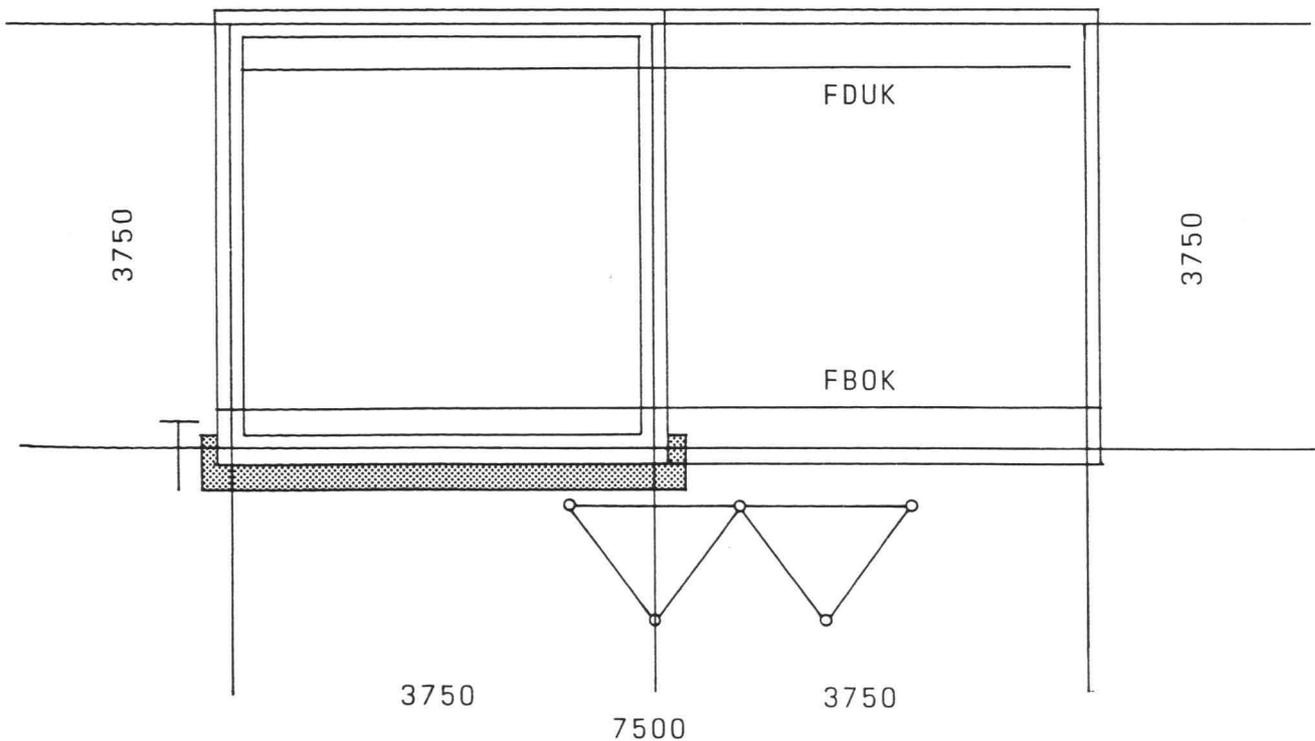
26-150



40-150

KONSTRUKTION STATIONSAUSBAU Tragrahmenhohlprofilssystem
3750/3750/a3750 MM bzw. 7500/3750/a7500 MM aus Aluminium-
legierung mit gelochten C-Profilrandträgern und Trapez-
blechaussteifungen zu selbsttragenden, offenen Raumzellen
vormontiert, auf Flächentragwerk (bei aufgeständerten
Stationsausbauten) bzw. auf Dichtbetonplatte (bei erdbe-
rührenden Stationsausbauten)

Die angewandte Elementik trennt konsequent die tragende
Konstruktion vom nichttragenden Ausbau. Die Ausbauelemen-
tik umgeht - ummantelt - verkleidet gleichsam die tragende
Konstruktion.



DECKE		-	Kunststoffdichtungsbahn-UVbestän.
		- 125	MM Alusandwichpaneel - wärmegeklämmt
		- 125	Trapezblech
		-	Rahmenhohlprofil
		- 125	gelochte Alubleche mit Schallisol.

BODEN		- 125	MM Bodenelement - vorgefertigt *)
		- 125	Trapezblech
		-	Rahmenhohlprofil
		- 125	Trapezblech
		- 125	Alusandwichpaneel - wärmegeklämmt

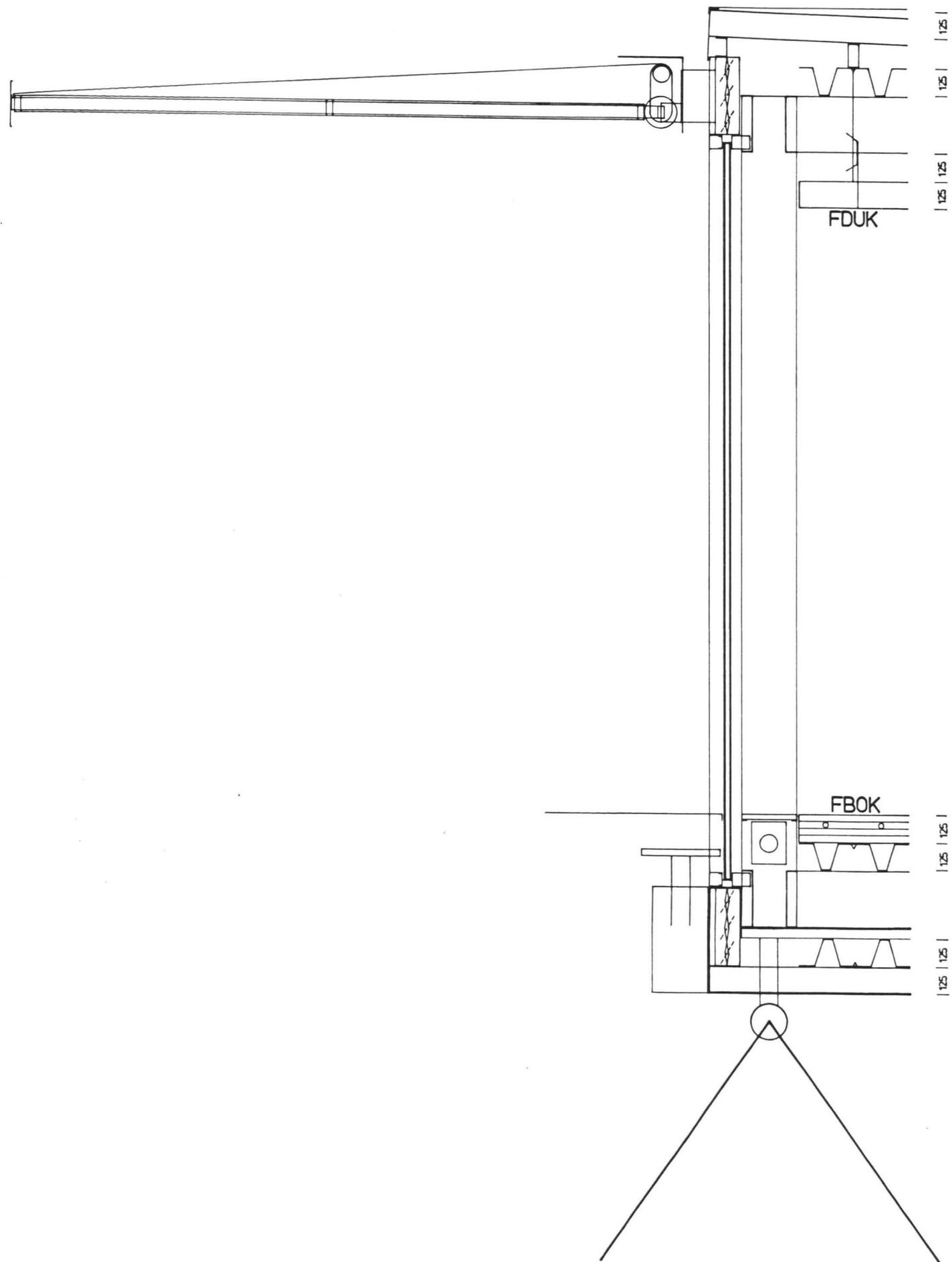
*) PVC-Belag
 Knauf-GF-Unterboden F121
 WL-Bleche mit Heizsystem
 Hartschaumprofilplatten
 Sperrholzplatte

VERGLASUNG Ganzglasisolierglasplatten 24/3750/3050 MM sprossenlos aneinandergereiht in Glashalteriegeleprofilen System Schüco FW 60

LÜFTUNG elektr. gesteuerte Jalousieklappen mit Dichtungslippen und ausgeschäumten Lamellenprofilen für Zu- und Abluft bzw. Lüftungsflügel

HEIZUNG Fußbodenheizung, Unterflurkonvektoren im Bereich der Verglasung

SONNENSCHUTZ Gelenkarmmarkise mit Stellmotor und Acrylstoffbespannung bzw. vormontierte Lamellenkonstruktion



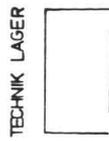
STATIONSAUSBAUMODULE - vorgefertigt

Rahmensystem 3750/3750 MM Achsmaß	RA
Rahmensystem 7500/3750 MM Achsmaß	RA
Technikbereich	TE
Ausstellungswandbereich	AU
Bildschirmvitrinbereich	BI
Bürobereich	BÜ
Informationsbereich	IN
Lagerbereich	LA
Toilettenbereich	TO
Buffetbereich	BU
Sitzplatzbereich/Tischbereich	SI

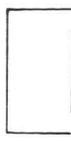
etc. beruhen auf einer flexiblen Elementik, die bis auf einen Modul von 300 MM teilbar ist, und deren normaler Einheitsmodul 1500 MM beträgt, werden in ein vormontiertes Konstruktionssystem, das denselben Einheitsmodul beinhaltet, gestellt.

M	O	D	U	L	K	A	T	A	L	O	G
TA	RA	9RA	2TE	3AU	4BI	1BÜ	1IN	1LA	1TO	1BU	2SI
MÜ	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
SP	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
ST	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
SE	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
WO	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
BR	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
KL	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
EI	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
KÜ	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
PA	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
SC	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI
GL	RA	RA	TE	AU	BI	BÜ	IN	LA	TO	BU	SI

S T A T I O N S U



TECHNIK LAGER



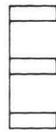
BEHWC



AUSSTELLUNGSWANDSYSTEM



BILDSCHIRMTRINE



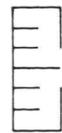
BÜRO



INFORMATION



LAGER



TOILETTEN



375/375

750/750

S B A U M O D U L E



BUFFET



SITZPLÄTZE



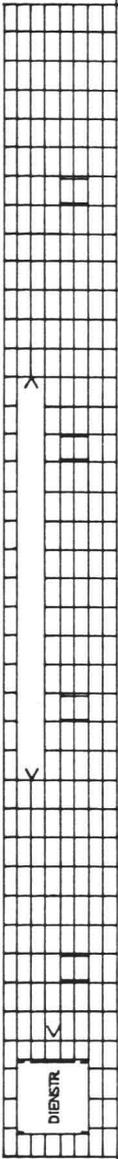
TISCHE

S B A U M O D U L E

3

4

1:375



DIENSTR.

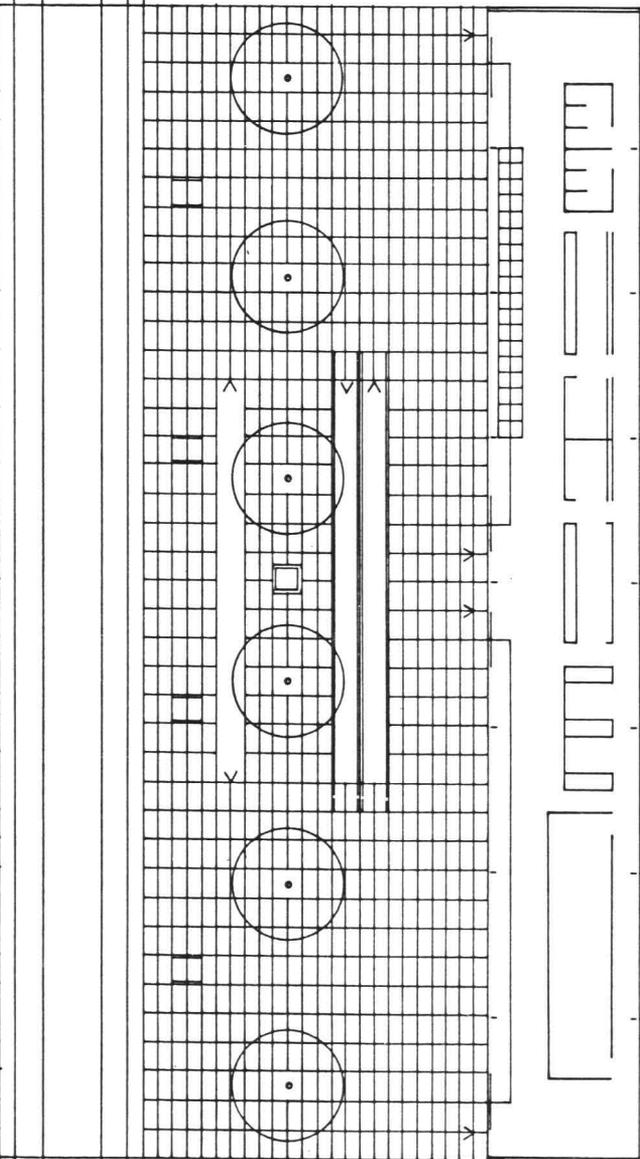
EBENE +1000

2

1

2

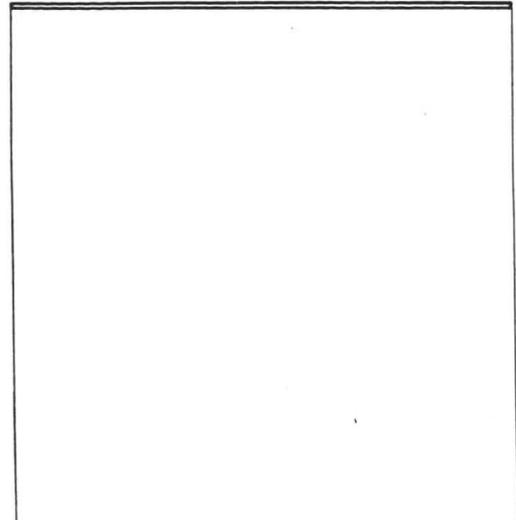
1



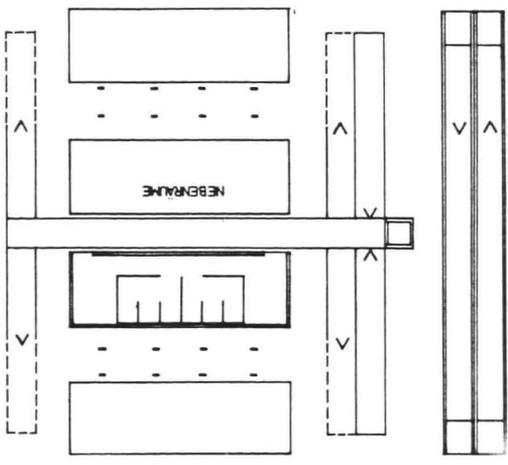
L A U F W A N D

1 2 3 4

16:375



.....



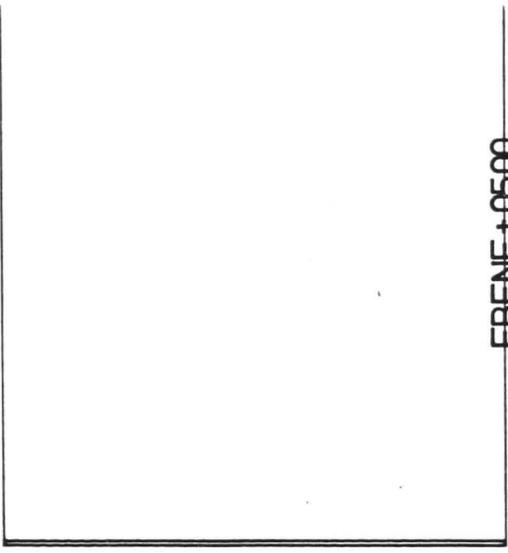
.....

..

..

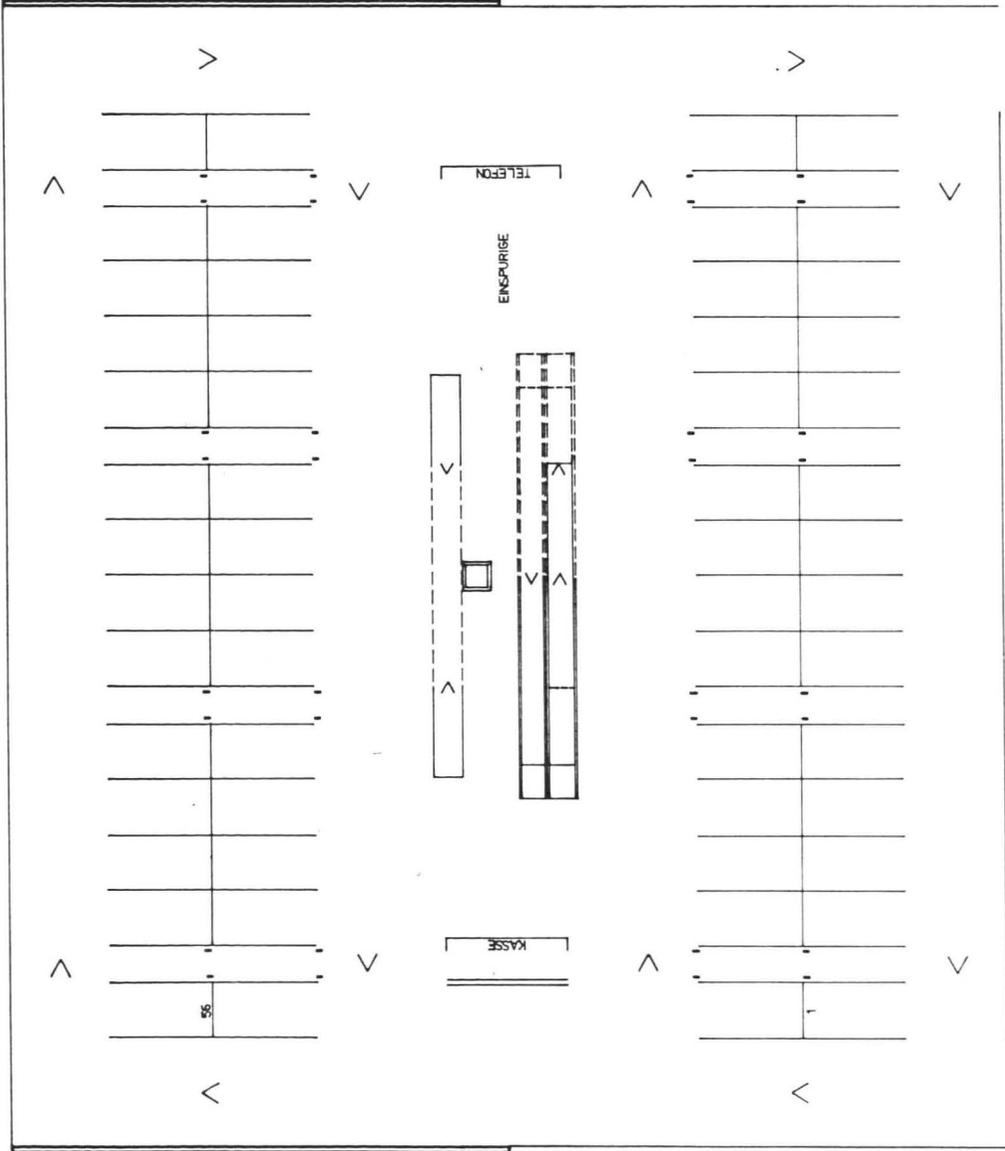
..

..

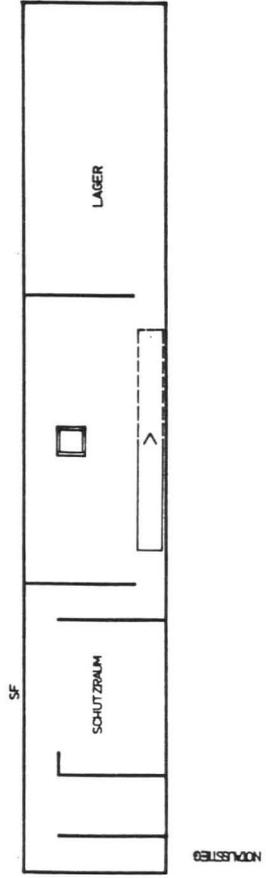


EBENE +05.00

EBENE ±0.00

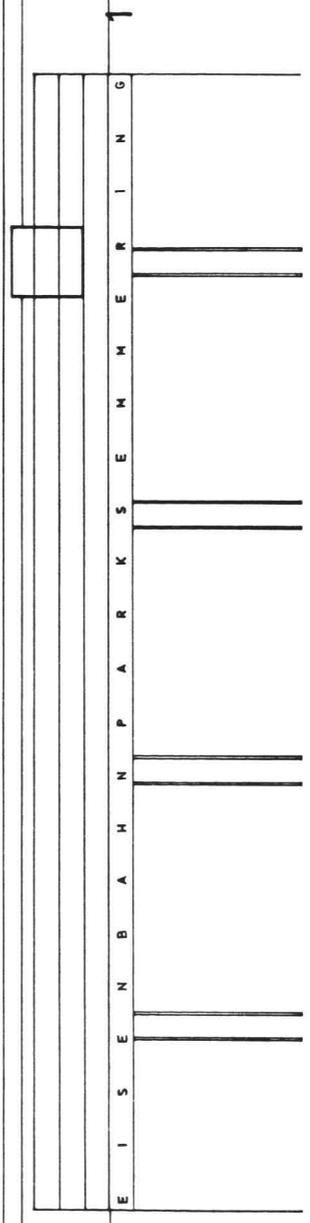
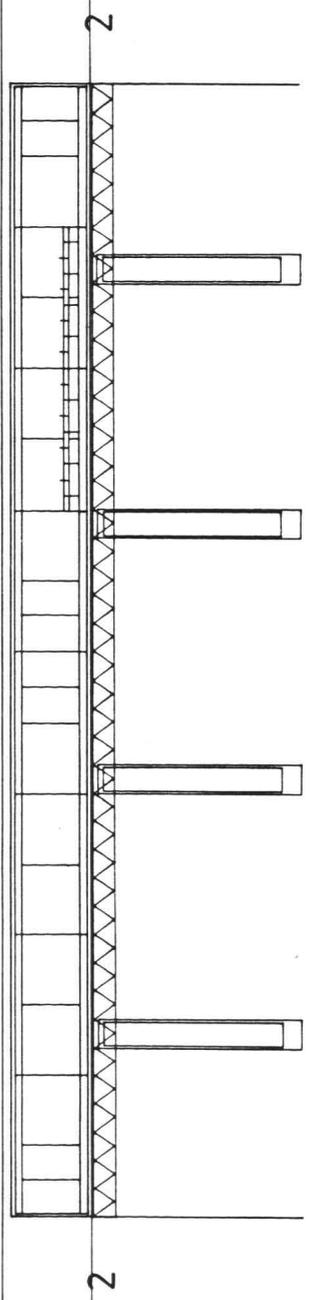


EBENE - 05.00

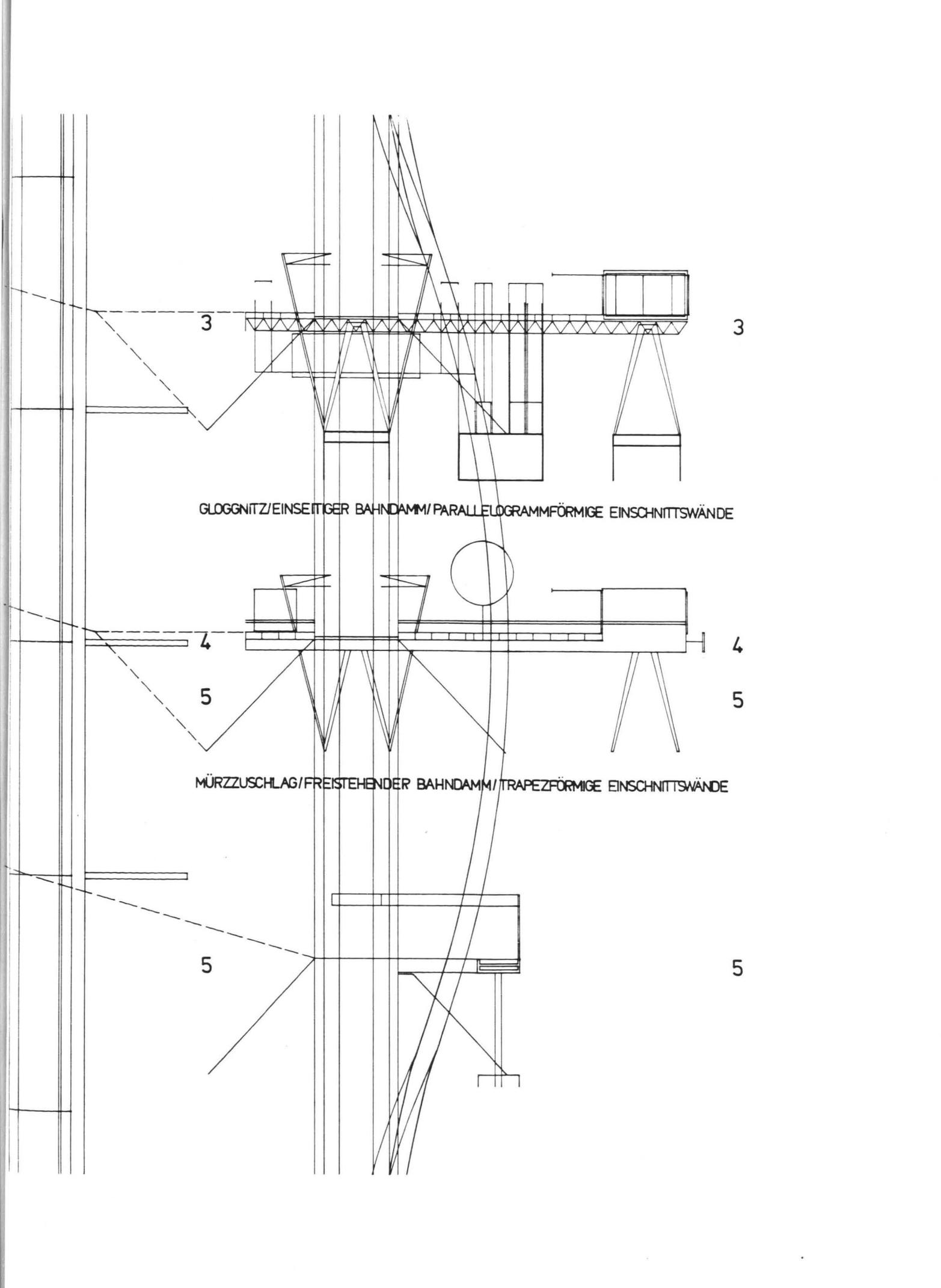


∨

∧



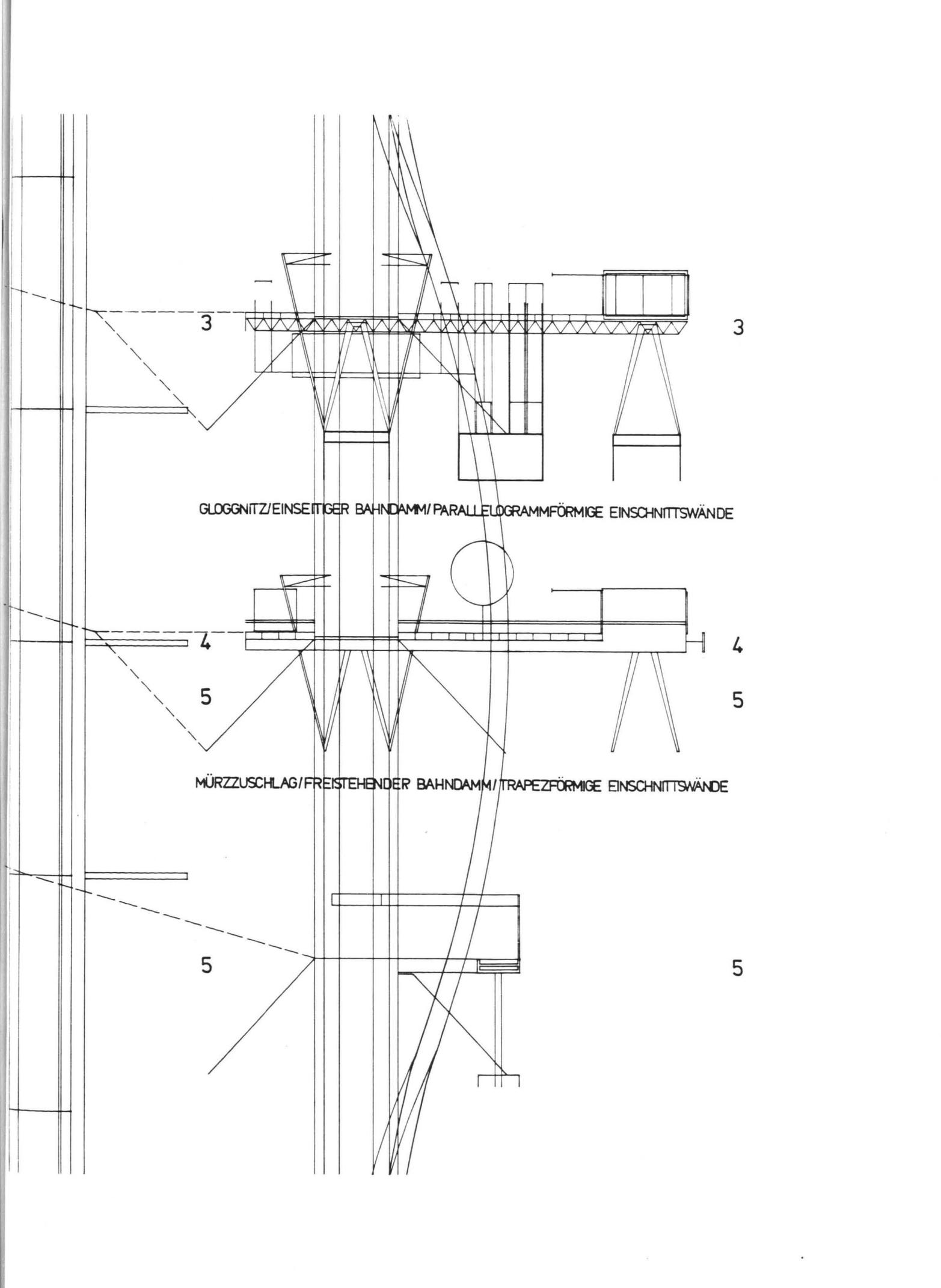
E I S E N B A H N P A R K S E M M E R I N O



The drawing shows a cross-section of a railway bridge. The bridge deck is supported by two trapezoidal abutments. On the right, a rectangular structure is supported by a single trapezoidal pier. The bridge deck is shown with a truss-like structure. The abutments are wider at the base and narrower at the top. The drawing includes various lines representing the structure, including dashed lines for hidden parts and solid lines for visible parts. The number '3' is placed on both sides of the bridge deck. The text 'GLOGGNITZ/EINSEITIGER BAHNDAMM/PARALLELOGRAMMFÖRMIGE EINSCHNITTSWÄNDE' is centered below the bridge.

3 3

GLOGGNITZ/EINSEITIGER BAHNDAMM/PARALLELOGRAMMFÖRMIGE EINSCHNITTSWÄNDE

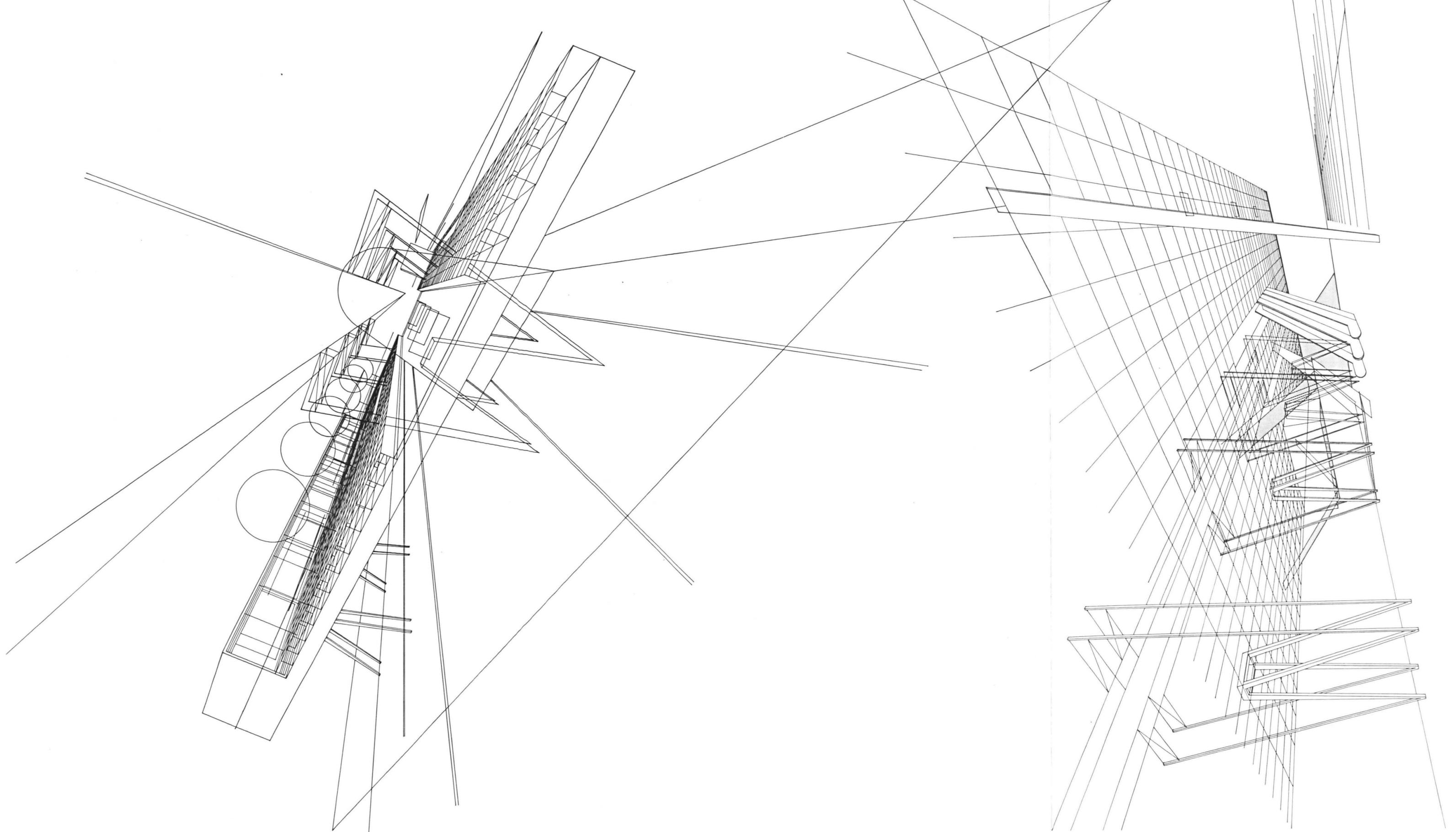


The drawing shows a cross-section of a railway bridge. The bridge deck is supported by two rectangular abutments. On the right, a rectangular structure is supported by a single rectangular pier. The bridge deck is shown with a truss-like structure. The abutments are wider at the top and narrower at the base. The drawing includes various lines representing the structure, including dashed lines for hidden parts and solid lines for visible parts. The number '4' is placed on both sides of the bridge deck. The text 'MÜRZZUSCHLAG/FREISTEHENDER BAHNDAMM/TRAPEZFÖRMIGE EINSCHNITTSWÄNDE' is centered below the bridge.

4 4

MÜRZZUSCHLAG/FREISTEHENDER BAHNDAMM/TRAPEZFÖRMIGE EINSCHNITTSWÄNDE

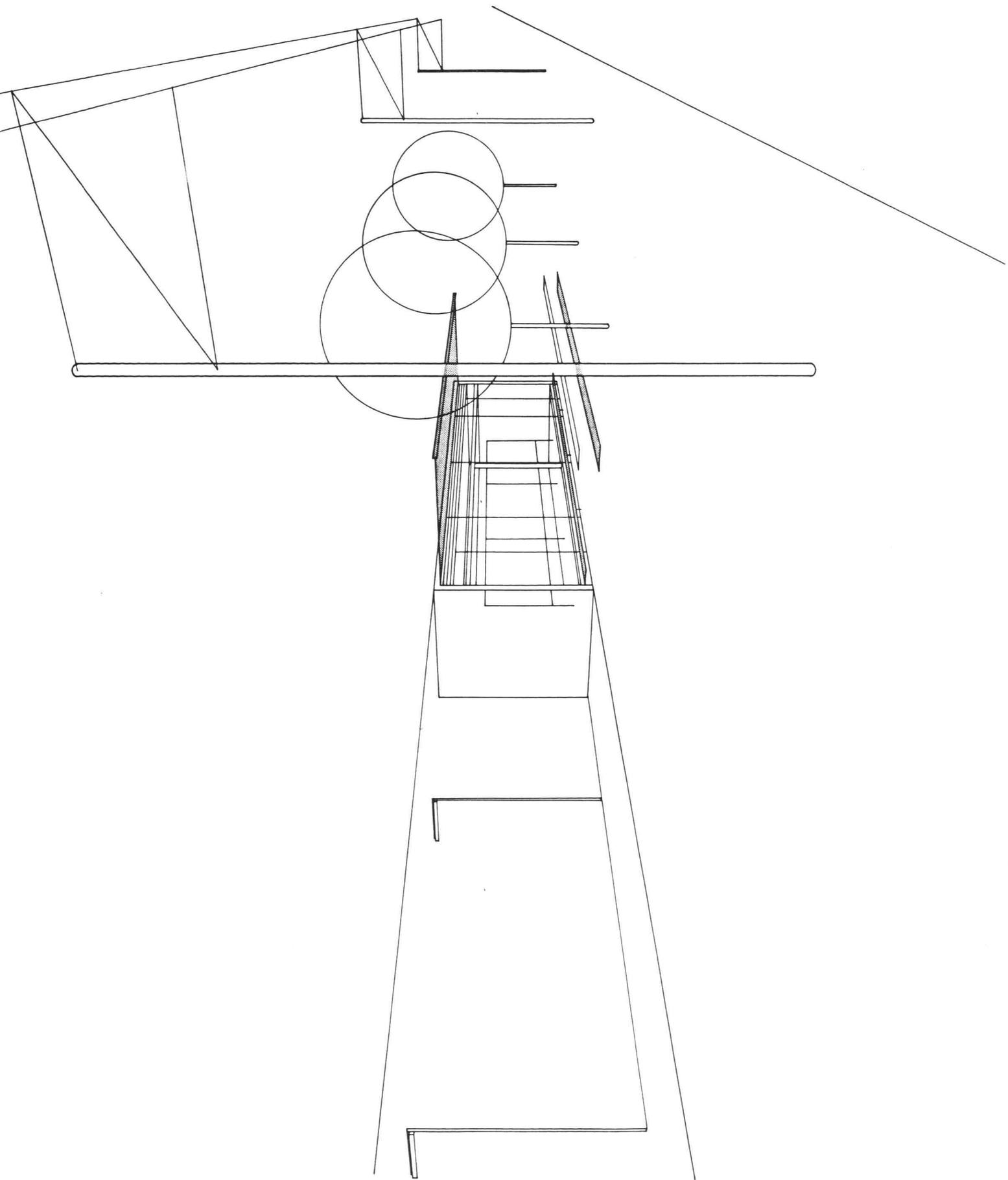
5 5



2 . 2 . 2

S T A T I O N S A U S B A U T E N

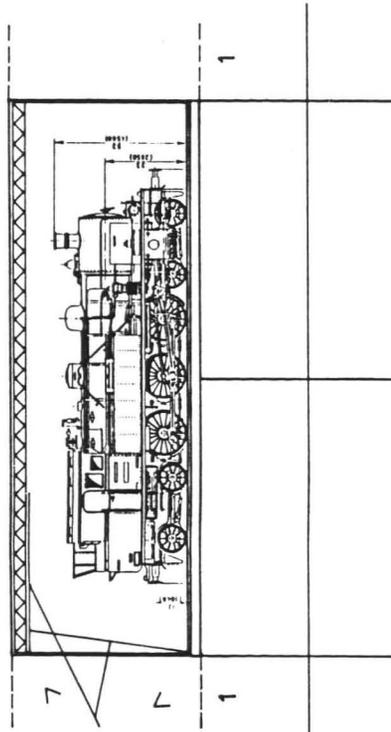
Freistehende Bauten mit Pavilloncharakter, die sich aus dem Konstruktions- und dem Innenausbausystem des Talstationsausbaues entwickeln und in ihren Größen den örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnissen angepaßt werden. Die Größe richtet sich nach der Quantität des Ausstellungspotentials und der Infrastruktur. Diesem System liegt ein modulares Konzept zugrunde, eine Anzahl von konstruktiven, architektonischen und funktionellen Elementen, die es gestatten, Stationsausbauten im Rahmen eines Systemimages zusammenzustellen - MODULKATALOG. Alle Einbauelemente wie Sitzbänke, Papierkörbe, Informationsvitrinen, Fahrkartenautomaten, Stationsbeleuchtung etc. sind Teil dieses Systems. Die Stationsausbauten werden freistehend im jeweiligen Stationsbereich der bestehenden Bahnhöfe entlang des Streckenverlaufs aufgestellt. Sie sind Präsentationsraum des jeweiligen Ortes im Zusammenhang mit der Bahnstrecke und beinhalten eine Hinweisfunktion auf topographische, fremdenverkehrsmäßige Angebote. Der Zugang zu dem jeweiligen Ausstellungsgelände erfolgt über die Wartehalle und den Kartenverkauf in den jeweilig bestehenden Bahnhofsgebäuden. Die Schlichtheit in der Gestaltung der neuen Stationsausbauten läßt der Umgebung und dem Ausstellungsgut Platz sich zu entfalten, sich mit den Ausbauten zu durchdringen und verleiht ihnen eine Dauerhaftigkeit in Form eines spannenden Gegensatzes zwischen Bestand und Neuem.



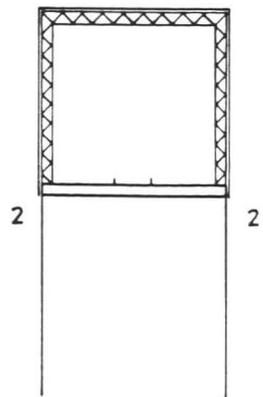
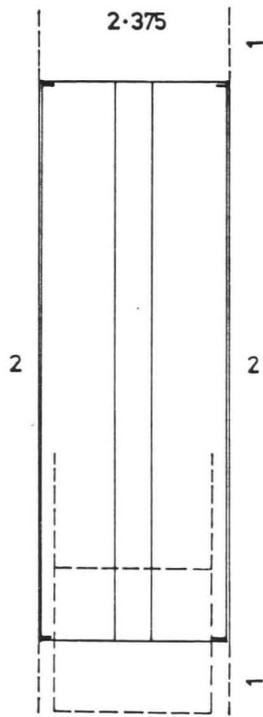
2 . 2 . 3 A U S S T E L L U N G S C O N T A I N E R

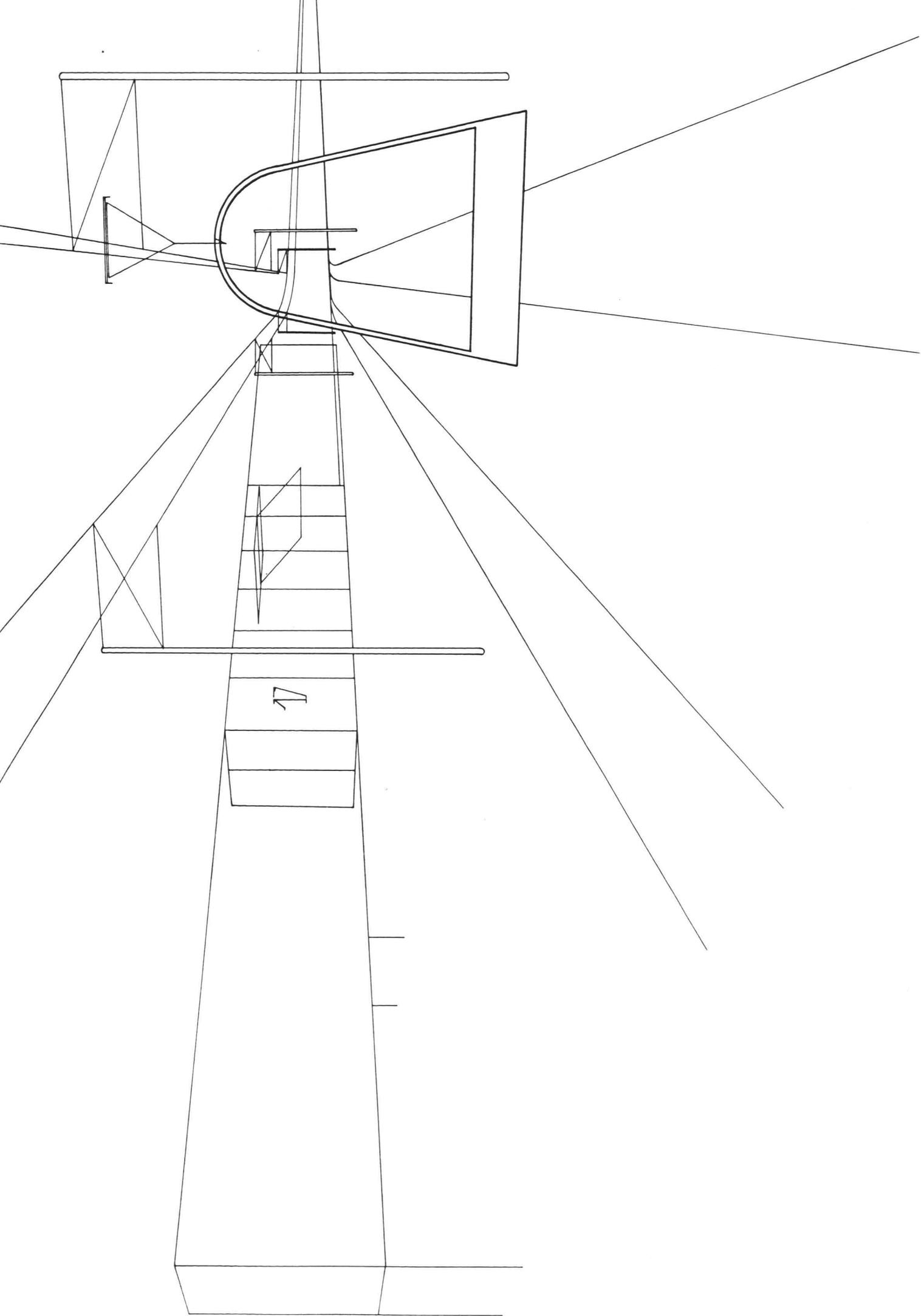
Die gläsernen Schaukästen beinhalten katalogisierte Lokomotiven in wahrer Größe vom Jahr 1850 bis zum Jahr 2000. Sie placieren sich entlang des ganzen Streckenverlaufs. Diese Ausstellungscontainer sind der Länge nach addierbar, ebenerdig oder aufgeständert und passen sich so der jeweiligen Gegebenheit an. Sie brechen aus der Fahrtrichtung aus und enden auf einem Abstellplatz inmitten der Landschaft. Die Anordnung dieser Schaukästen wird so getroffen, daß sie von den vorbeifahrenden gläsernen Personentriebwägen aus gut einsichtig und anhand eines Kataloges erfaßbar sind. Aus der topographischen Situation der Landschaft ergibt sich eine verdichtete Containeraufstellung im Bereich des Streckenabschnittes Talstation Steiermark - Semmering, eine vereinzelte Aufstellung im Bereich des Streckenabschnittes Semmering - Eichberg und eine lockere Aufstellung im Bereich des Streckenabschnittes Eichberg - Talstation Niederösterreich,

KONSTRUKTION Vormontierte Container aus, in Deckenflächen-tragwerk eingespannte, Fachwerksrahmen auf Betonbodenplatten - Dachplatte aus Leichtbetonfertigteildielen mit Feuchtigkeitsisolierung - Verglasung aus containerhohen Glasplatten mit Aussteifungswirkung - modularer Aufbau - serielle Herstellung.



2-375



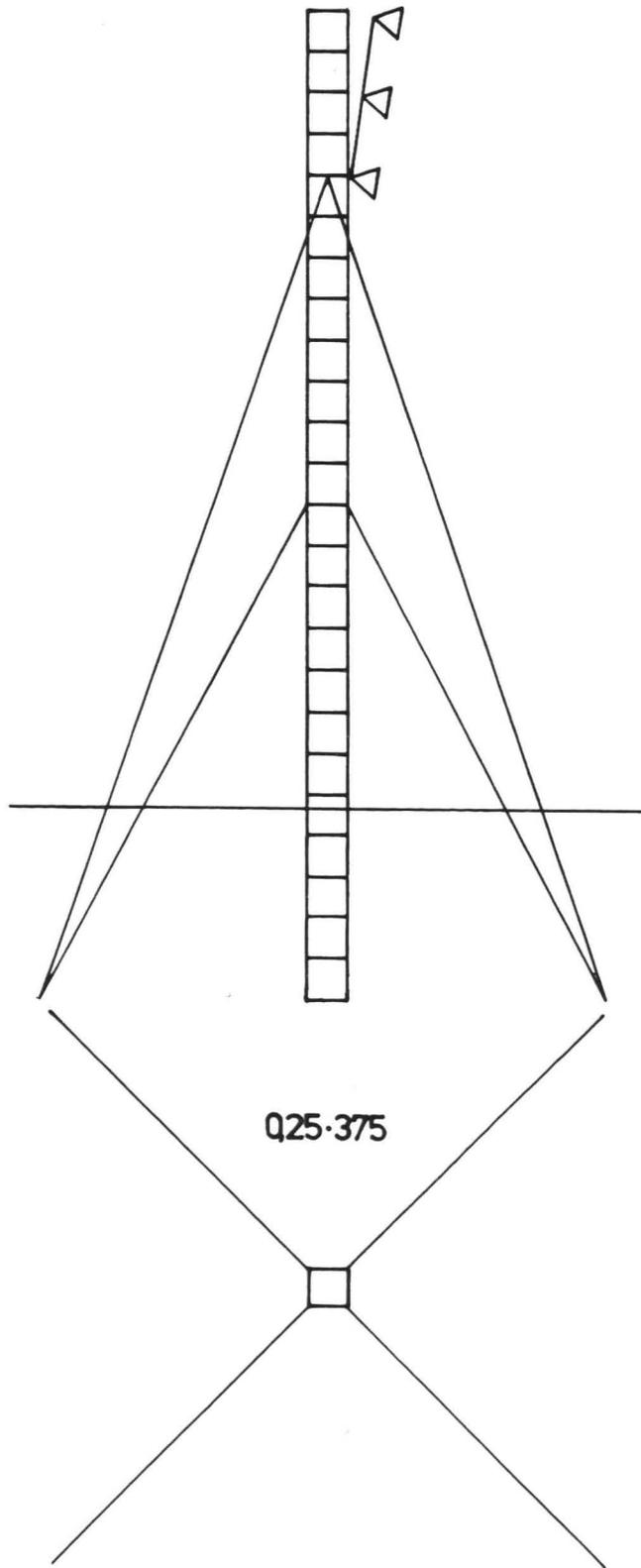


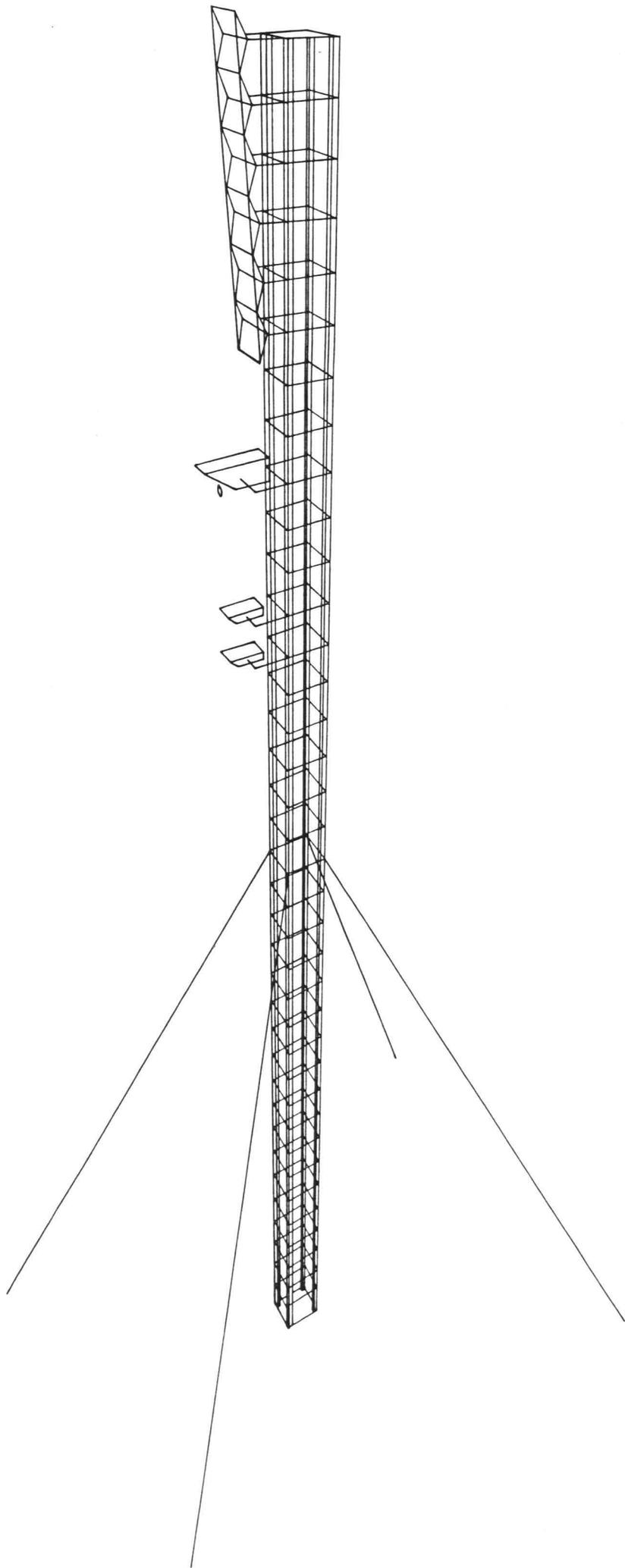
2 . 2 . 4

M E D I E N S Ä U L E N

Sie bilden eine Medienachse auf der niederösterreichischen Seite der Bahnstrecke, deren Richtung durch die Verbindungslinie Wolfsbergkogel - Eselstein bestimmt wird. Auf den Säulen sind automatisch schwenkbare Kameras, Breitstrahlscheinwerfer, Sender und Sensoren montiert. Sie liefern filmische Eindrücke für die Betrachter der Bildschirmvitri-
nen in den beiden Talstationen. An den Säulenfußpunkten befinden sich für Wanderer montierte Streckeninformationstelefone und schwenkbare Ferngläser. Die Mediensäulen erfassen jenen Streckenabschnitt, der bis heute die optische Kurzformel der Semmeringlandschaft darstellt - Kalte Rinne, Polleroswand, Breitenstein, Weinzettelwand, Klamm-Schottwien, Eichberg.

KONSTRUKTION Verschweißte Stahlfachwerkskästen aus I-Profilen mit Drahtseilabspannungen; modularer Aufbau; serielle Herstellung; dazugehörige Technik wird in Form von vormontierten Technikpaketen in die Säulen eingehängt.



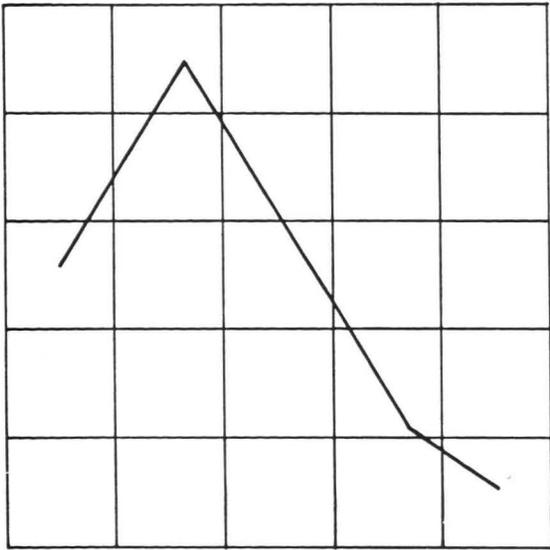


2 . 2 . 5

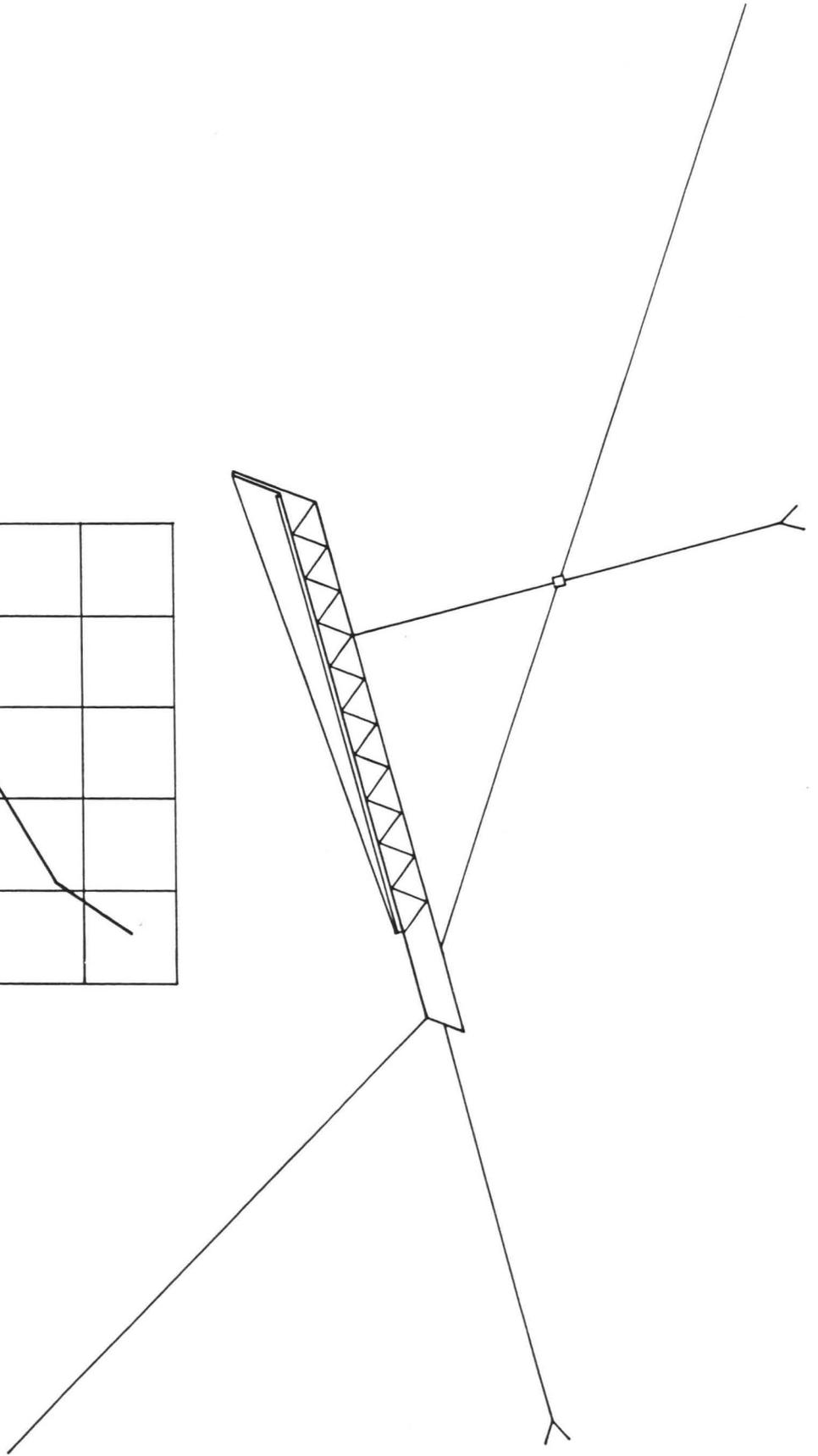
M U L T I M E D I A W A N D

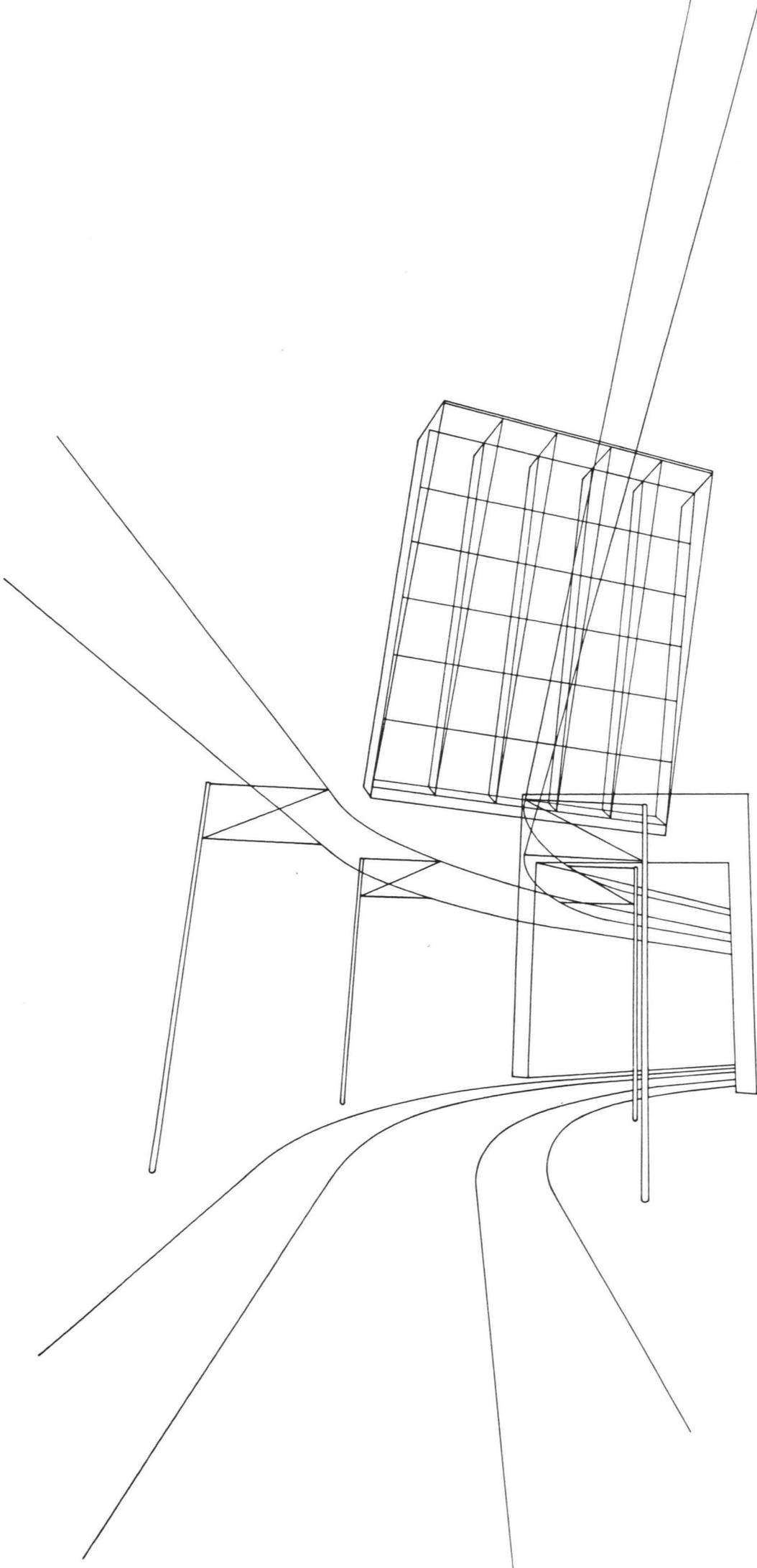
Situierung über der Einfahrt des Pollerostunnels - von mehreren Streckenabschnitten und Wanderwegen aus einsichtig; Auflösung einer Filmwand in mehrere klar getrennte Teilbereiche, auf die synchron verschiedene Diapositive projiziert werden bzw. Filmeinspielungen erfolgen können. Dies kann so passieren, daß mehrere gleiche Dias auf verschiedenen Flächen erscheinen, daß ein Dia in bestimmter Folge immer irgendwo anders auftaucht, oder daß sich die Gesamtfläche wie aus Mosaiksteinen zu einem Bild zusammenbaut. Eine zusätzliche Variation wäre die Mischung von Farb- und Schwarzweißbildern. Die Geschichten, die auf der Wand erzählt werden, sind Informationen mit Impressionscharakter über die Region Semmering und die Südbahn (Landschaft - Bahn - Tourismus). Ein sich in der Landschaft passiv in Bewegung befindlicher Betrachter betrachtet bewegte Bilder der Landschaft in Zeitraffer um zusätzliche Eindrücke zu gewinnen.

KONSTRUKTION Abgespanntes räumliches Flächentragwerk mit Kunststoffgewebebespannung als Witterungsschutz; vorgefertigte Technikpakete werden in das Flächentragwerk eingehängt.



5.375



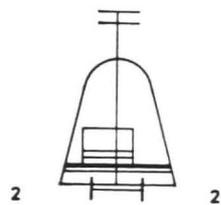
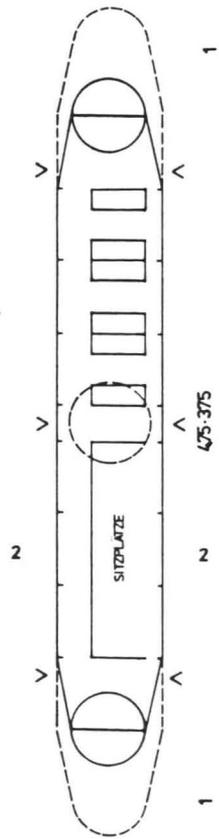
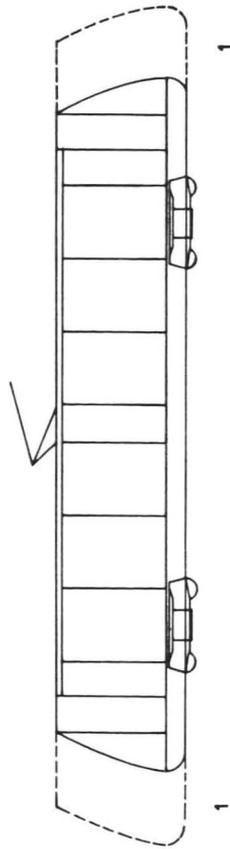


2 . 2 . 6

G L Ä S E R N E
P E R S O N E N T R I E B W Ä G E N

Sie sind Bestandteil eines Straßenbahnsystems, das in die bestehende Schienenanlage mit Oberleitung eingebunden wird. Durch ihre verglasten Hüllen soll der von innen wahrnehmbare Triebwagenkubus auf ein Minimum reduziert werden, um damit den ungehinderten Blick in die Landschaftskulisse zu gewähren. Die Sitzgruppenanordnungen sind talseitig (von Gloggnitz aus links, von Mürzzuschlag aus rechts), um die Besichtigungsmöglichkeiten noch besser zur Geltung zu bringen. Diese Aussichtswägen dienen den Museumsbesuchern als Transportmittel durch die Parkanlage und gleichzeitig der ansässigen Bevölkerung als Nahverkehrsmittel. Diese Transportmittelbenützer erleben das Museum aus der Position eines sich passiv in Bewegung befindenden Betrachters - sie können in Passivität versinken und dennoch eine Flut von Bildern genießen. Wartungs- und Einstellmöglichkeiten für die Personentriebwägen bieten die Remisen in Mürzzuschlag und Gloggnitz, da durch den Bau des Basistunnels in beiden Bahnhöfen einige Schienenanlagen und der Vorspannbetrieb wegfallen und sich somit genügend Platz für derartige Bauten ergeben wird.

KONSTRUKTION Biegesteifes Rahmensystem auf verschweißtem Wagenkasten mit außen vorbeigeführter Verglasung, Lüfter- und Heizgeräteeinrichtung unter den Sitzgruppen, Unterflur-Antriebsanlage unter dem Wagenkasten, Fahrgastinformation durch Innen- und Außenlautsprecher



3 .

L I T E R A T U R H I N W E I S

- "Über den Semmering" - Buch und Kunstverlag GesmbH Wien/
Wolfgang Kos
- "130 Jahre Südbahn" - Leykam-Verlag
- "Die Semmeringbahn" - Orell Füssli Verlag Zürich/
Harald Nave, Alfred Luft
- "Neue Bahn" - 1,3,4/89 Zeitschrift/ Neue Bahn
- "Die neue
Semmering-Bahn 89" - Bröschüre/ Neue Bahn



FÄLLIG AM:

- 3. MAI 2010

Auszug aus der ENTLEHNORDNUNG:
Leihfrist längstens 30 Tage. Eine Verlängerung ist vor Ablauf der Frist anzusprechen. Um pünktliche Einhaltung der Leihfristen wird ersucht! Volle Haftung des Entlehners für Verlust und Beschädigung von Büchern. Weitergabe entlehnter Werke an andere Personen ist nicht gestattet.

