

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Bruck an der Mur, am 21.01.2014

.....
Betina Jeron, BE

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

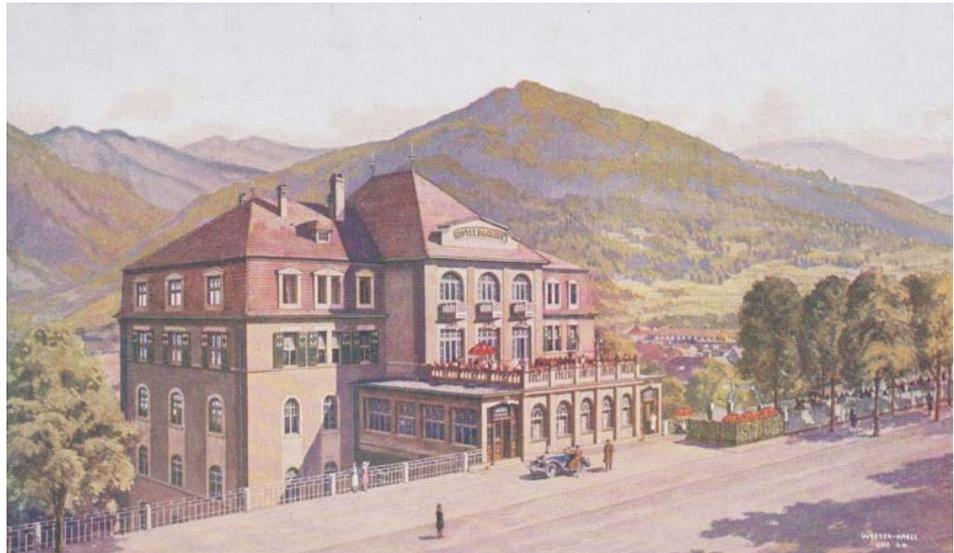
Bruck an der Mur, on 21-01-2014

.....
Betina Jeron, BE

Der Inhalt der folgenden Masterarbeit darf nicht ohne Zustimmung der Autorin für jegliche Zwecke vervielfältigt, verändert oder verbreitet werden.

Hotel am Zug

Das Hotel Bahnhof in Bruck an der Mur



Masterarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
Studienrichtung: Architektur

Bettina Jeran, BSc

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Univ.-Prof. Dipl. Ing. Architekt Andreas Lichtblau
Institut für Wohnbau

Jänner 2014

Dank ergeht an ...

... meinen Betreuer Herrn Univ.-Prof. Dipl. Ing. Architekt Andreas Lichtblau für die ausgezeichnete Betreuung.

... Herrn Ing. Michael Muhr, den Miteigentümer des Hotels für die Durchsicht von Unterlagen und für die zur Verfügungstellung von Plänen.

... das Architekturbüro Schemmel in Bruck an der Mur für die digitalen Bestandspläne des Hotels sowie für die vielen Praktika, die ich während meiner Studienzeit absolviert habe, wodurch ich sehr viel vom Berufsleben als Architektin lernen konnte.

... die Stadtgemeinde Bruck an der Mur, im Besonderen der Abteilung „Raumplanung und Baurecht“, für die Einsichtnahme des wertvollen Bauaktes mit zahlreichen alten Plänen des Hotel Bahnhof.

... Herrn Mag. Florian Hell für seine hilfreichen Inputs bei den anfänglichen Startschwierigkeiten, für die zur Verfügung gestellten Bücher, Postkarten und Unterlagen und für das Korrekturlesen.

... Herrn Werner Gröbl, ebenfalls für die zur Verfügung gestellten Postkarten und Zeitungsartikel.

... meine Eltern und meine Schwester, die mich in jeglicher Hinsicht während meines gesamten Studiums unterstützt und immer an mich geglaubt haben.

... alle anderen Freunde und Kollegen, die mich während meiner Studienzeit unterstützt haben.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

1. Bruck an der Mur	11
Allgemeines	11
Geschichte und Entwicklung im 19. Jahrhundert	11
Geschichte und Entwicklung im 20. Jahrhundert	13
2. Geschichte der Südbahn	15
Entstehung der Eisenbahn in Österreich	15
Die Südbahngesellschaft	16
Streckennetz Wien – Triest	17
Eisenbahnhotels entlang der Südbahn in Österreich	18
3. Das Hotel Bahnhof in Bruck an der Mur	20
Geschichte des Hotels	20
Historische Entwicklung des Hotelgebäudes	22
4. Vergleich mit Hotels in Amerika	28
Entstehung und Raumprogramme erster Hotels	28
Ausstattung der Zimmer	30
5. Masterplanung	32
Fotoserie des Planungsgebietes	32
Analyse Baugebiet und näheres Umfeld	36
Alte Postkarten und Fotos des Gebietes	39
Konzept	42
Entwurf	48
Modellfotos	64
Quellen- und Literaturverzeichnis	67
Abbildungsverzeichnis	69

Einleitung

Die Suche nach einem geeigneten und würdigen Thema für meine Masterarbeit gestaltete sich anfangs nicht so einfach, obwohl mir schon seit Längerem ein ganz besonderes Objekt ins Auge gefallen war. Dazu sei erwähnt, dass ich nahezu täglich daran vorbei flanierte ohne diesem Gebäude, welches direkt neben dem Bahnhofsgebäude steht, nähere Aufmerksamkeit zu schenken, da ich zur Universität von meiner Heimatstadt aus mit dem Zug gependelt bin. Dieser Grund und das Erscheinen einiger Zeitungsartikel über das historisch wertvolle Objekt im passenden Moment, bestärkten mich in meiner Entscheidung, das bekannte ehemalige „Hotel Bahnhof“ als Thema für meine Masterarbeit zu wählen.

Zu Beginn meiner Arbeit war mir aber nicht klar, dass ich dabei auf einen großen, wunden und viel diskutierten Punkt stoßen würde (siehe auch Kapitel 3). Ungeachtet dessen steckte ich mir zum Ziel vorherrschende Diskussionen und Probleme auszuklammern und völlig neu und unbefangen an die Sache, wieder einen Hotelbetrieb entstehen zu lassen, heranzugehen.

Die angebliche Hauptproblematik, die in vielen Medienberichten diskutiert wurde, dass nämlich für jegliche Nutzung keine Flächen für Parkmöglichkeiten vorhanden wären, erschien mir nicht ganz erklärlich. Das Hotelgebäude schließt direkt an den neu gestalteten Bahnhof an, daher stellte sich für mich die Frage, welcher Klientel man künftig ansprechen möchte. Schließlich werden nicht alle Gäste mit dem PKW anreisen und könnten die Nähe zum Bahnhof nutzen.

Eine völlig neue Idee zu liefern, die über die Grenzen der Hotelgemäuer hinausgeht und das nähere Umfeld miteinbeziehen soll, war das Ziel für den planerischen Entwurf. Denn jedes Hotel braucht auch seine zugehörigen Außenräume und Verknüpfungspunkte zwischen Öffentlichem und Privatem.

1. Bruck an der Mur

Allgemeines

Die Stadt Bruck an der Mur ist mit ihren 12.466 Einwohnern (Stand: 01.01.2013) die viertgrößte Stadt in der Steiermark und zugleich auch die Hauptstadt des neuen politischen Bezirkes Bruck-Mürzzuschlag.⁽¹⁾

Seine geografische Lage ist bestimmt durch die beiden Flüsse Mur und Mürz, welche sich im Süden von Bruck vereinigen. Seit der Stadterhebung vor 750 Jahren gilt die Stadt als wichtige Handels- und Verkehrsstadt in der Obersteiermark. Die Stadt, rund 50 Kilometer nördlich von Graz gelegen, die sich erst durch den Bau der Eisenbahn über den Semmering so richtig etablierte, ist heute der zweitgrößte Bahnknotenpunkt der Steiermark.



Abb. 1: Luftbild der Stadt Bruck

Auch auf regionaler Verkehrsebene fungiert Bruck als Drehscheibe für viele umgebenden Gemeinden und Städte. Sowohl Post- als auch Regionalbusse steuern täglich den neuen Bahnhof sowie Hauptplatz an. Auch eine Stadtbusanbindung zwischen Bruck und der direkten Nachbarstadt Kapfenberg, welche von der Mürztaler Verkehrsgesellschaft betrieben wird, ist vorhanden.

Geschichte und Entwicklung im 19. Jahrhundert

Bruck an der Mur hatte bereits vor dem 19. Jahrhundert mit zahlreichen folgenschweren Naturkatastrophen zu kämpfen. Immer wieder wurden Brücken durch das Hochwasser weggerissen, Häuser durch verheerende Brände zerstört oder fielen dem einen oder anderen

Bruck besitzt außerdem eine einzigartige Fußgängerzone inmitten der Stadt, welche auch den Namen Brucks als „moderne Einkaufsstadt“ unterstreicht. Der neugestaltete Hauptplatz mit seiner zweistöckigen Tiefgarage trägt dazu natürlich positiv bei.



Abb. 2: Der Westen der Stadt Bruck vom Schloßberg aus

[...] „Durch die geografisch günstige Lage Brucks, die seit Jahrhunderten den Handel in der Stadt begünstigte, wird diese auch heute noch als moderne Einkaufsstadt von den Bruckern sowie der Bevölkerung aus der Umgebung geschätzt und gerne besucht. Eine bedeutende und wichtige Einrichtung ist heute [...] eine der wenigen [...] Fußgängerzonen in der Obersteiermark, die unter Bürgermeister Burgstaller 1984 verwirklicht wurde“. [...]⁽²⁾

Um den aktuellen Abwanderungstendenzen aus den ländlicheren Regionen entgegen zu wirken und um einen Gegenpol zur Landeshauptstadt Graz zu schaffen, wird sich die Stadt Bruck an der Mur mit der benachbarten Marktgemeinde Oberaich bis 2015 vereinigen.⁽³⁾

schweren Erdbeben zum Opfer.⁽⁴⁾

Obwohl in der Stadt nur wenig Verkehr herrschte, entstanden in dieser Zeit bereits einige Herbergen und Hotels, so auch das ehemalige „Hotel Post“ (1845) – heute „Hotel Bahnhof“. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts zählte man bereits 34 Gasthöfe

in der Stadt. Einer der Gründe dafür lag sicherlich in der Abhaltung zahlreicher Märkte, wodurch die Kaufleute und Händler gezwungen waren, in Bruck halt zu machen und zu übernachten.⁽⁵⁾ Doch auch Mitglieder des Hochadels und Monarchen nutzten den günstigen Standort Bruck als Zwischenstopp auf ihren Reisen und für Übernachtungszwecke. Unter den ranghohen Namen finden sich unter anderem Kaiser Franz Josef I. von Österreich, dessen Sohn Ferdinand I. samt Gemahlin sowie der russische Zar Alexander.⁽⁶⁾

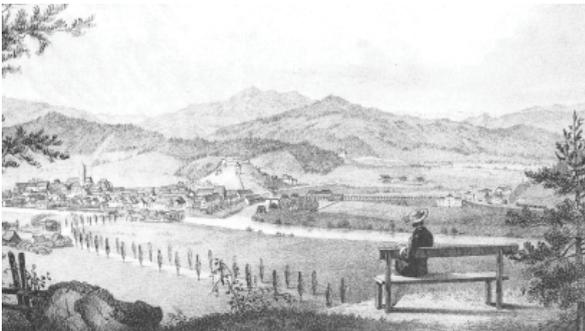


Abb. 3: Bruck von Süden, um 1852 (unbekannter Künstler)

Der Bau der Eisenbahnlinie durch die Steiermark, der auch Bruck als Bahnstandsstandort berücksichtigte, war wohl das prägendste Ereignis, welches die Stadt im 19. Jahrhundert zu verzeichnen hatte.

Das Jahr 1844, mit der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke von Mürzzuschlag nach Graz durch Seine Kaiserliche Hoheit Erzherzog Johann, brachte eine große Wende für Bruck. Dabei hat die Stadt vor allem dem Erzherzog zu verdanken, dass die Bahnstrecke Wien–Triest durch die Steiermark mit Bruck als einem der Bahnstandsstandorte in den Süden gebaut wurde. Er erkannte das Potential eines Eisenbahnnetzes und bestand darauf, die Bahnlinie über den Semmering zu errichten und nicht, wie ursprünglich gedacht, über Westungarn zu leiten.

Reisende mussten allerdings noch bis 1854 zwischen dem Streckenstück über den Semmering bis Mürzzuschlag eine Fahrt mit Pferdekutschen in Kauf nehmen, bis man diesen schwierigen Streckenteil endlich fertig gestellt hatte.⁽⁷⁾

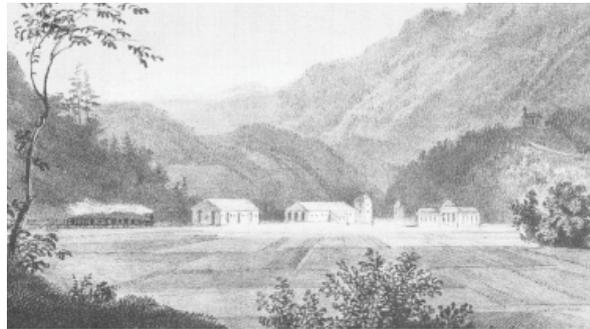


Abb. 4: Bahnhof von Nordwesten, um 1850 (Josef Kuwasseg)

Der Eisenbahnbau brachte einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung für die Stadt, da viele Unternehmer die geografisch wertvolle Lage Brucks erkannten und sich in der Stadt mit Fabriken und Gewerbebetrieben aller Art niederließen. So auch die nördlich des Bahnhofes gelegene, 1881 gegründete, Papier-, Holzstoff- und Zellulosefabrik M. Diamant – die heutige „Norske Skog“. Unweit davon entfernt siedelte sich ebenso die Firma Felten&Guilleaume – die heutige VOEST-Alpine Austria Draht – im südwestlichen Bereich an der Mürz an. Der rasante Anstieg der Bevölkerungszahl in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verdeutlichte diesen Trend.⁽⁸⁾

Doch noch immer hatte Bruck keine richtige Wasserversorgung. Die Bevölkerung musste nach wie vor das Wasser aus den öffentlichen Brunnenanlagen entnehmen. Eine heute fast selbstverständliche und unentbehrliche „Druckwasserleitung“ wurde erst 1882 umgesetzt, wodurch der Bau von sogenannten Hausbädern und Spülklosetts vorangetrieben werden konnte. (Anmerkung: Das Hotel Post bestand zu diesem Zeitpunkt bereits 37 Jahre!) Eine vernünftige Kanalisation war allerdings noch immer nicht vorhanden und wurde erst in den darauffolgenden Jahren errichtet. Trotz allem galt Bruck schon im 19. Jahrhundert als äußerst „gesunde Stadt“.⁽⁹⁾

Erst 24 Jahre nach der Verlegung der Bahngleise nach Graz, genauer 1868, wurde die Eisenbahnlinie von Bruck nach Leoben freigegeben. Sie ist seitdem die wichtigste Anbindungsstelle der Steiermark in den Westen Österreichs.⁽¹⁰⁾

Geschichte und Entwicklung im 20. Jahrhundert

Wie zuvor erwähnt, war die Industrialisierungswelle auch in Bruck an der Mur spürbar. Die vielen neuen Industrieanlagen machten eine Ausdehnung in den Norden und Nordwesten der Stadt notwendig. Das erste eigene Elektrizitätswerk, welches 1899 erbaut wurde, trug ebenfalls zur positiven Entwicklung der Stadt bei.⁽¹¹⁾

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges veränderte sich aber das soziale Leben und verhinderte vorerst eine Weiterentwicklung der Stadt.



Abb. 5: Bruck von Nordosten, Postkarte um 1917/18 (im Vordergrund links mit grauem Dach: das Hotel Post)

Mitte der 1920er-Jahre schoss die Inflation in Österreich und gleichzeitig auch in Bruck enorm in die Höhe. Dabei galt die Stadt Bruck kurzzeitig sogar als teuerste Stadt Österreichs. Die Lebensumstände wie die hohen Kosten für Nahrungsmittel und andere existenziell notwendige Bedürfnisse waren für die Bürger nur schwer zu bewältigen.

Desweiteren kam durch die wenigen finanziellen Mittel die Bautätigkeit fast zum Erliegen und die wenigen Stadtrandsiedlungen schlitterten schnell in einen katastrophalen Zustand. Arbeitslosigkeit, Armut und Hoffnungslosigkeit bestimmten das Leben der Brucker Bevölkerung.⁽¹²⁾

Auch in der Zwischenkriegszeit und während des Zweiten Weltkrieges kann man wenige bedeutsame bauliche Veränderungen in der Stadt vermerken.

Viele Schulen wurden von russischen und englischen Truppen besetzt und als Lazarette oder für andere militärische Zwecke umfunktioniert. Als das Ende des Krieges nahte, wurden nach und nach diese öffentlichen Gebäude wieder in ihre ursprüngliche Funktion zurückgeführt.⁽¹³⁾

Anmerkung: Auch beim Hotel Bahnhof kam es in den Kriegsjahren zu keinen großen baulichen Veränderungen. Erst Jahre nach Kriegsende und mit dem Wirtschaftsaufschwung wurden Zu- und Umbauten im und rund um das Hotel vorgenommen (siehe auch Kapitel 3).

Mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages und somit der Wiederherstellung der Souveränität Österreichs im Jahre 1955 ging es auch für Bruck wieder bergauf. Die letzten Besatzungstruppen verließen die Stadt.

Obwohl bereits in der Zeit des Wiederaufbaues bis zum Staatvertrag viele Bautätigkeiten im Bereich Wohnen, Sport und Bildungswesen umgesetzt wurden, war es vor allem die neu gewählte Sozialistische Partei, die in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg noch viel initiierte und investierte. Zahlreiche Schulen, Kindergärten, Wohnbauten aber auch ein Finanzamt, ein Bezirksgericht und eine Musikschule wurden geschaffen sowie einige neue Straßen angelegt. Die Umgestaltung des Hauptplatzes wurde ebenso in Angriff genommen wie der Ausbau des Bahnhofes im Jahre 1963. Eine neue Sportanlage, ein Freibad sowie ein Eislaufplatz auf der sogenannten „Murinsel“ rundeten die Serie der Neugestaltungen ab.⁽¹⁴⁾

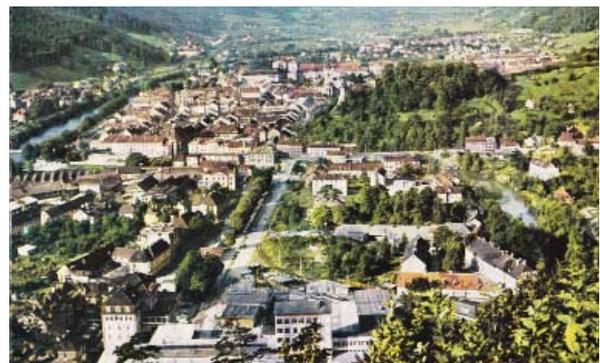


Abb. 6: Bruck von Nordosten, 1963



Abb. 7: Panorama der Stadt Bruck, Postkarte um 1926

Dass sich die Lebensqualität in Bruck sichtlich verbesserte belegt auch die steigende Einwohnerzahl, die mit 16.530 Personen im Jahr 1971 einen Höchststand erreichte.⁽¹⁵⁾

Um eine innerstädtische Verkehrsentlastung zu erreichen, wurde 1987 eine Umfahrung in Form einer Hochbrücke gebaut. Doch diese einen Kilometer lange Straßenbrücke musste aufgrund erheblicher altersbedingter Mängel in den Jahren 2010 und 2011 einer neuen vierspurigen Straße weichen, was wesentlich zu einem neuen, schöneren Stadtbild beitrug.⁽¹⁶⁾

- | | |
|--|--|
| <p>(1) Vgl. Statistik Austria: Bruck an der Mur, Statistik des Bevölkerungsstandes (04.09.2013); Vgl. Statistik Austria: Gemeinden (01.01.2013).</p> <p>(2) Strahalm 1985, S. 108.</p> <p>(3) Vgl. Stadtgemeinde Bruck an der Mur: Die Stadt. Vgl. Stadtgemeinde Bruck/Mur, Marktgemeinde Oberaich: Gemeinsam: Bruck - Oberaich.</p> <p>(4) Vgl. Antauer 1951, S. 42, 73 und 75; Graf 1852, S.77-79 und 95f.</p> <p>(5) Vgl. Antauer 1951, S. 33f.; Graf 1852, S. 77f.</p> <p>(6) Vgl. Strahalm 1985, S. 79 und 81; Strahalm 2004, S. 83.</p> <p>(7) Vgl. Graf 1852, S. 97-100; Stark 1994, S. 21; Strahalm 1985, S. 81f.; Strahalm 2004, S.84f.; Wagner 1929, S. 28.</p> <p>(8) Vgl. Antauer 1951, S. 75; Strahalm 1985, S. 89;</p> | <p>(9) Vgl. Antauer 1951, S. 38-41 und 77f.; Strahalm 1985, S. 85f.; Strahalm 2004, S. 90; Wagner 1929, S. 32.</p> <p>(10) Vgl. Strahalm 1985, S. 85; Strahalm 2004, S. 88.</p> <p>(11) Vgl. Strahalm 1985, S. 89; Strahalm 2004, S. 93.</p> <p>(12) Vgl. Fuchs 2013, S. 106 und 108; Strahalm 1985, S. 91; Strahalm 2004, S. 96f.</p> <p>(13) Vgl. Strahalm 2004, S. 106f.</p> <p>(14) Vgl. Strahalm 1985, S. 106f.; Strahalm 2004, S. 108-110.</p> <p>(15) Vgl. Statistik Austria: Bruck an der Mur, Statistik der Bevölkerungsentwicklung.</p> <p>(16) Vgl. Pototschnig 30.10.2010; Strahalm 2004, S. 111f.</p> |
|--|--|

2. Geschichte der Südbahn

Entstehung der Eisenbahn in Österreich

Das Aufkommen der Eisenbahn in England hatte auch enormen Einfluss auf Österreich. Die Eindrücke einer Reise durch England in den Jahren 1815 bis 1816 führten Erzherzog Johann vor Augen, dass die Entwicklung und der technische Fortschritt im Eisenbahnwesen eine unverzichtbare Notwendigkeit für die Zukunft darstellt.⁽¹⁾

Obwohl bereits im Jahre 1810 erste Eisenbahnlinien in Österreich – hauptsächlich auf Initiative privater Interessensgemeinschaften – entstanden, erkannte Österreich erst um 1825 (George Stephenson hatte in England soeben die Dampfeisenbahn erfunden), dass der Bahnsektor ein enormes Geldgeschäft bedeutete.⁽²⁾

Erzherzog Johann setzte somit alles in Bewegung, um seine in gewisser Weise utopische Idee eines Eisenbahnnetzes in Österreich umzusetzen. Allerdings kamen sich in der Folge staatliche Stellen und private Investoren in die Quere, da beide Seiten am Bahngeschäft und den damit verbundenen Profiten Interesse zeigten.

Im Allgemeinen ging es darum, wichtige Städte und Industrieregionen zu verbinden, zum Beispiel Wien mit der am Meer liegenden – heute italienischen – Stadt Triest.

In Österreich (damals noch Österreich-Ungarn) selbst war die Gründung der Südbahnlinie über den Semmering wohl der markanteste Wendepunkt in der Ingenieurbau-Geschichte im 19. Jahrhundert. Parallel zum Zeitalter des technischen Fortschrittes entwickelte sich die kulturgeschichtliche Epoche der Romantik, in der die Natur nicht mehr als unbezwingbar galt.⁽³⁾

Das Reisen mit dem Zug wurde allmählich zu einer modernen Unternehmung für jedermann, bei der man die schönen Landschaften und Gebirge während der Fahrt genießen und neu geschaffene Ausflugsziele erreichen konnte.

In vielen Gebieten entlang der Südbahnstrecke entstanden dadurch Hotels, Ferienhäuser und später auch Kurhotels, um den Menschen die Möglichkeit zu bieten, auch „Urlaub“ zu machen. Dass dies die Geburt des Tourismus war, ist wohl unumstritten.⁽⁴⁾

Es bedeutete aber gleichzeitig auch, dass die Standorte der Hotelanlagen vorgaben, welche idyllische Gegenden als (wirtschaftlich) interessant definiert wurden.⁽⁵⁾

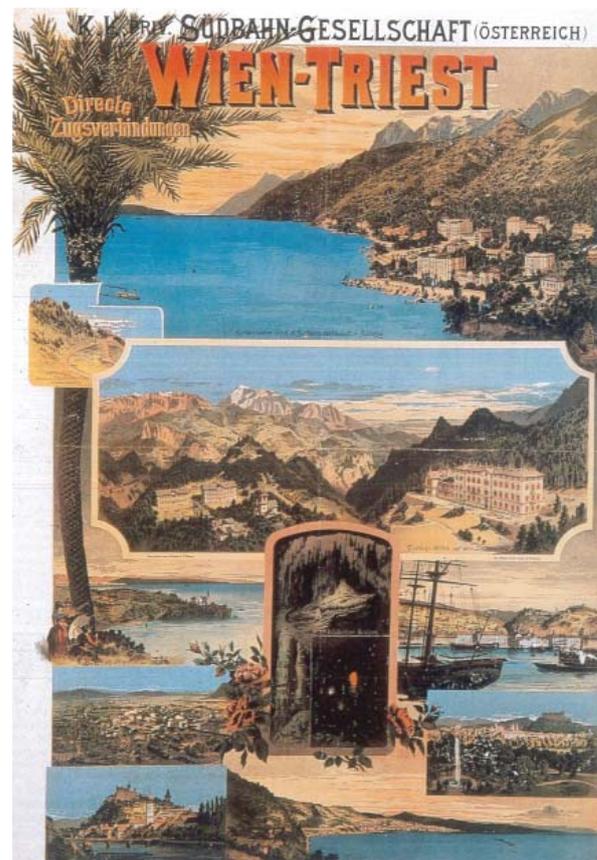


Abb. 8: Plakat der Südbahngesellschaft

Die Südbahngesellschaft (1858 - 1923)

Das Bahnnetz der k.k. privilegierten Südbahngesellschaft breitete sich sukzessive von Wien aus und erstreckte sich über weite Gebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie. Nach Ende des Ersten Weltkrieges 1918 erreichte das Netz den Höhepunkt seiner Ausdehnung. Den international hohen Stellenwert der Südbahngesellschaft verdeutlicht der Umstand, dass sie unter sechs verschiedenen Sprachen (Französisch, Deutsch, Italienisch, Ungarisch, Serbokroatisch und Slowenisch) verwaltet wurde.

Dem zuvor bereits erwähnten Interessenskonflikt am Eisenbahnsektor zwischen dem Staat und privaten Initiatoren setzte das sogenannte „Eisenbahnkonzessionsgesetz“ ein Ende. Erst durch dieses Gesetz konnte die Südbahngesellschaft 1854 ins Leben gerufen werden. Es brachte nämlich den Vorteil, dass einerseits Eisenbahnstrecken auch von eigenständigen, nicht staatlichen Unternehmen gebaut und andererseits dem Staat gehörende Linien von solchen Organisationen übernommen werden durften.

Mitte der 60er-Jahre des 19. Jahrhunderts war die Gesellschaft nicht nur auf dem Gebiet des Bahn- und Hotelbaues federführend, sondern hatte auch die Befugnis, jegliche Art von Transport auf den in ihrem Besitz stehenden Bahnlinien zu betreiben. Die k.k. Südbahngesellschaft stieg somit zu einem der mächtigsten Privatunternehmen der Donaumonarchie auf.

Die eine oder andere Trennung der Bahnlinien der Südbahngesellschaft, aufgrund so mancher territorialer Verluste, hinderte sie nicht daran, ihr Netz innerhalb der verbliebenen Gebiete der Donaumonarchie auszuweiten. So entstanden zum Beispiel die Bahnlinien nach Osten (Pragerhof-Budapest) und nach Westen (Brennerbahn und Pustertallinie).

Die wohl imposanteste Verkehrslinie im heutigen Alpen-Adria-Raum stellte aber, wie zuvor bereits erwähnt, die Bahnlinie von Wien nach Triest dar, dessen Bau nahezu 20 Jahre in Anspruch nahm

(1838-1857). Dabei stellte der Streckenteil über den Semmeringpass die größte Herausforderung dar.⁽⁶⁾

[...] „Die Realisierung eines solch imposanten Projektes, zu einer Zeit, als der Eisenbahnbau noch in den Kinderschuhen steckte, erforderte auf allen Gebieten Pioniere und Abenteurer.“ [...]⁽⁷⁾

Als eine der bedeutendsten Personen hinsichtlich dieser pionierhaften Bautätigkeit der Semmeringbahn, war der Ingenieur Carl Ritter von Ghega (1802-1860). Er beschäftigte sich jahrelang mit der Entwicklung und Ausführung des steilen Teilstückes über das Semmering-Gebirge, um das Ziel einer durchgehenden Bahnlinie nach Triest zu erreichen. Ghega reiste dafür auch eigens in die USA, um dort das schon weit fortgeschrittene Eisenbahnwesen mit seinen waghalsigen Steigungen und Kurven zu studieren.

Die Realisierung des Projektes der Hochgebirgs-eisenbahn begann 1848, nachdem Ghega wieder aus Amerika zurückkehrt war. Der Betrieb konnte sechs Jahre später aufgenommen werden.⁽⁸⁾

„Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen - Die materiellen Interessen werden gefördert - Die Kultur gehoben und verbreitet. Carl Ritter von Ghega, 1851“⁽⁹⁾

Die Krönung dieser pionierhaften Leistung Carl Ritter von Ghegas, erfolgte am 2. Oktober 1857. Die Semmeringbahn mit ihrer 41 Kilometer langen Strecke sowie den 16 Viadukten und 15 Tunnels wurde als erste Bahnstrecke der Welt in das UNESCO Weltkulturerbe aufgenommen.

Heutzutage wäre dieses Streckenstück nicht mehr wegzudenken, hier frequentieren doch täglich an die 230 Züge. Hingegen waren es nach zehnjährigem Bestehen der Bahn, nur zwei Schnell- und vier Postzüge pro Tag in beiden Richtungen.

Die Südbahngesellschaft konnte sich bis 1924 erfolgreich gegen eine Verstaatlichung wehren und blieb bis dahin eine autonome Körperschaft. Das Ende der privaten Bahnlinie kam 1923 – vier Jahre nach Unterzeichnung des Friedensvertrages von St. Germain – wodurch das riesige Netz der Südbahngesellschaft durch das neue Staatengefüge aufgeteilt wurde und nur mehr

ein kleiner Teil der Linien auf dem Boden des heutigen Österreichs verblieb.

Mit 1. Jänner 1924 ging das Streckennetz der Südbahngesellschaft an die Österreichischen Bundesbahnen.⁽¹⁰⁾

Das Streckennetz der Südbahngesellschaft

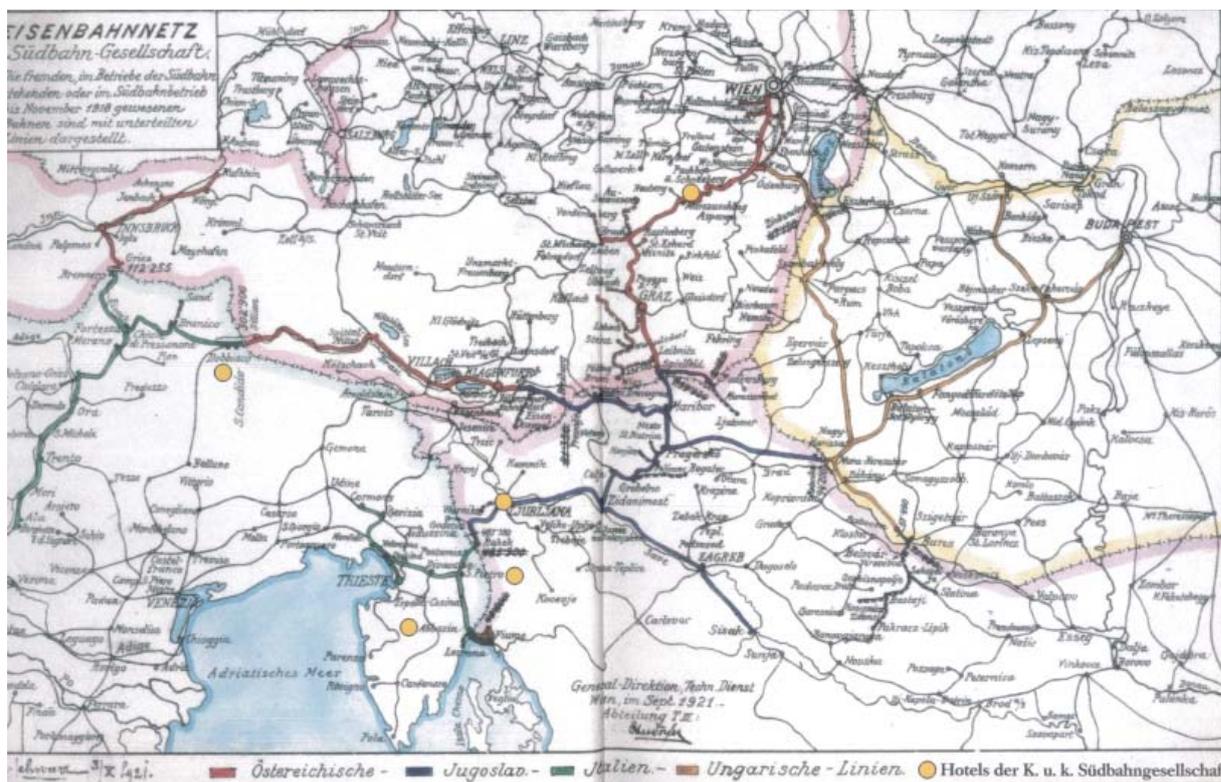


Abb. 9: Streckennetz 1918/19

Eisenbahnhotels entlang der Südbahn in Österreich

Obwohl bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts in England und Amerika die ersten Bahnhotels entstanden, wurden in Österreich erst um 1878 erste Eisenbahnhotel-Projekte entlang der Südbahn verwirklicht.

Oftmals war die Errichtung eines Bahnhofes mit dem Bau und Betrieb eines an den für die Eisenbahngesellschaften strategisch wichtigen Orten verbunden.

Die Bahnhotels prägten zugleich auch die städtebauliche Entwicklung der neu erschlossenen Orte, da meist in ihren umgebenden Landschaften das Zentrum der künftigen Stadt angelegt wurde.⁽¹¹⁾

Als eines der ersten Südbahnhotels in Österreich kann das Hotel am Semmering genannt werden, welches 1881/82 von der Südbahngesellschaft realisiert wurde. Die Südbahngesellschaft verdient dabei große Anerkennung, da sie durch die Erschließung dieses noch unberührten Gebirges die Etablierung eines völlig neuen Ortes namens „Semmering“ möglich machte.



Abb. 10: Südbahnhof am Semmering, 1882

Als Muster für das Semmeringhotel diente das bereits 1878 gegründete Südbahnhofhotel in Toblach im Pustertal (Südtirol). Die Vorteile, landschaftlich reizvolle Gebiete zu erschließen und diesen zum wirtschaftlichen Aufschwung zu verhelfen, nahm die Südbahngesellschaft zum Anlass, noch viele weitere Bahnhotels zu schaffen.

Der Generaldirektor der Südbahngesellschaft, Friedrich Schüler, war diesbezüglich ein großer Initiator.⁽¹²⁾



Abb. 11: Vorbild für das Semmeringhotel: Das Südbahnhofhotel in Toblach, 1878

Ein zweiter wichtiger Planer von Hotelanlagen für die Südbahngesellschaft sowie einer der größten österreichischen Bahnhofsarchitekten war Wilhelm Ritter von Flattich. Von ihm stammt nicht nur der Entwurf für das Hotel in Toblach, auch viele andere spätere Südbahnhotels und Bahnhofsbauten tragen seine Handschrift.

Sein einzigartiger Stil ist gekennzeichnet von französischen Einflüssen, aber auch von Elementen der klassizistischen Berliner Architektur.⁽¹³⁾

Wie viele Hotels die Südbahngesellschaft insgesamt wirklich besaß, ist bis heute nicht geklärt. Möglicherweise gab es auch in anderen Städten wie Graz, Laibach oder Triest solche Hotels, doch ob diese unter der Marke Südbahnhotels geführt wurden, lässt sich nicht feststellen.⁽¹⁴⁾

Baustil und Architektur

Die Ingenieursbauten hatten zu Beginn des 19. Jahrhunderts bereits einen klassizistischen Charakter, während die Architekten dieser Zeit noch barocke Elemente in ihre Entwürfe miteinfließen ließen.⁽¹⁵⁾

[...] Beweggründe dafür können nur die Wünsche nach überzeitlich Gültigem, technisch Beherrschbarem und repräsentativem Erscheinungsbild gewesen sein. [...]⁽¹⁶⁾

Aus diesem Grund galten die Techniker als „Funktionalisten“, die ihren Gebäuden durch den Einsatz neuer Materialien einen moderneren Ausdruck verleihen wollten. Architekten bezeichnete man hingegen als „Baukünstler“.

Im Vordergrund der Entwürfe für die Südbahnhotels standen zwar immer die Statik und die Konstruktion, doch der repräsentative Aspekt spielte ebenso eine große Rolle. Daher ähneln die Bauten architektonisch oft einem Palast, wo horizontale rhythmische Fenstergliederungen sowie vertikale Betonungen vorherrschten.

Auffallend war auch, dass der wirtschaftliche Gedanke, die Hotels und Bahnhöfe zu typisieren, um die Planungszeit zu verkürzen, einen großen Stellenwert einnahm. Dass dadurch ein einheitlicher, unverkennbarer Baustil geschaffen wurde, war wohl ein unbewusster, aber positiver Nebeneffekt.⁽¹⁷⁾

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts bedienten sich sowohl die Architekten als auch die Ingenieure der Südbahnhotels zumeist ein und derselben Formensprache, die sich an den Stil des Historismus anlehnt. Spätere Anbauten und Neugestaltungen wurden dann auch in zeitgemäßerem Stil – um den Anspruch klarer Grundrisse und den Verzicht auf jegliche Verzierungen nachzukommen – errichtet.⁽¹⁸⁾

Anmerkung:

Das ehemalige Hotel Bahnhof in Bruck wurde bereits 37 Jahre vor dem ersten Hotel der Südbahngesellschaft am Semmering (1881/82) erbaut.

Das gegenständliche Gebäude in Bruck, welches ursprünglich nicht für einen Hotelbetrieb gebaut wurde, entwickelte sich erst in späteren Jahren zu einem repräsentativen und in verschiedenen Stilen gehaltenen Hotel. Die ca. 80 Jahre später hinzugekommenen Geschoße (1. und 2. Geschoß) und die große vorgelagerte Terrasse verhalfen dem Hotel zu seinem noch heute vorherrschenden, palastartigen Charakter.



Abb. 12: Hotel Bahnhof in Bruck, um 1931/32

(1) Vgl. Vasko-Juhász 2006, S. 13; Stark 1994, S. 21.
 (2) Vgl. Vasko-Juhász 2006, S. 41.
 (3) Vgl. Ebda., S. 13 und 40.
 (4) Vgl. Ebda., S. 31-34.
 (5) Vgl. Ebda., S. 46.
 (6) Vgl. Ebda., S. 41-46.
 (7) Ebda., S. 43f.
 (8) Vgl. Ebda., S. 43-45.
 (9) Zitiert nach: Vasko-Juhász 2006, S. 35.

(10) Vgl. Ebda., S. 45f.; Stark 1994, S. 21.
 (11) Vgl. Ebda., S. 78.
 (12) Vgl. Ebda., S. 35-40.
 (13) Vgl. Ebda., S. 51-55.
 (14) Vgl. Ebda., S. 38.
 (15) Vgl. Ebda., S. 60.
 (16) Ebda., S. 60.
 (17) Vgl. Ebda., S. 53, 60 und 64f.
 (18) Vgl. Ebda., S. 35-40 und 60.

3. Hotel Bahnhof in Bruck an der Mur

Geschichte des Hotel Bahnhof

Die Geschichte des Hotels beginnt um 1842. Der damalige Besitzer und vermögende Bürger der Stadt Bruck, Adalbert Bernauer, betrieb an diesem Ort schon einige Jahre einen Postbetrieb und war sowohl für den Brief- und Paket- als auch für den Personentransport verantwortlich. Zu diesem Zwecke hatte Bernauer auch Pferdestallungen im selben Hause untergebracht.

Aufgrund des direkt angrenzenden und voranschreitenden Eisenbahnbaues befürchtete er jedoch große Einbußen für sein Geschäft und versuchte, sich durch die Gründung einer Gaststätte eine neue zusätzliche Verdienstquelle aufzubauen. Als weitere Gründe für seine Idee gab er an, künftigen Zugreisenden auch eine Herberge bieten sowie für deren Weiterbeförderung sorgen zu wollen.

Das Ansuchen Bernauers an das damalige Stadtmagistrat wurde jedoch noch im Jahre 1842 abgelehnt. Der Postmeister blieb allerdings hartnäckig und versuchte sein Glück bei der zuständigen Landesstelle. In diesem Gesuch stellte er plausibel dar, dass sich die Eisenbahngesellschaft sämtliche in seinem Besitz stehenden Gebäude und Grundstücke an der Pischker-Straße (Lage siehe Kapitel 5: Analyse) für die Errichtung der Bahn angeeignet hatte. Als Entschädigung ersuchte er daher um die Bewilligung eines Ersatzbaues, wo er sein Postgeschäft und die neue Gaststätte betreiben konnte.

Mehr als zwei Jahre vergingen, in denen Bernauer auch auf die künftige Situierung des Bahnhofes Rücksicht nehmen musste, doch im Frühjahr 1844 war es schließlich so weit. Adalbert Bernauer bekam die Genehmigung für den Bau seines Gasthauses „Zur Eisenbahn“ an seinem heutigen Standort. Das Magistrat und die Landesstelle hatten keinerlei Einsprüche zu erheben und somit konnten die Bauarbeiten noch im Sommer 1844 beginnen. Der Einzug des Bauherrn und die volle Inbetriebnahme der Gaststätte erfolgten im Sommer des Jahres 1845.⁽¹⁾



Abb. 13: Westseite des Hotels, nicht datiert



Abb. 14: Nordseite des Hotels, nicht datiert



Abb. 15: Ostseite des Hotels mit dem Bahnhofsgebäude im Vordergrund, 1909

Nutzungsentwicklung

Der Name des Gebäudes wurde wahrscheinlich gegen Ende des 19. Jahrhunderts auf „Hotel Post“ umgeändert. Erst seit den 1920er-Jahren, vermutlich mit den großen Zu- und Umbauten, trägt es die, bis heute existenten Namen „Hotel Bahnhof“.⁽²⁾



Abb. 16: Hotel Bahnhof, 1932

Zahlreiche Zeitungsartikel aus den letzten zwei Jahrzehnten zeigen auf, welche ungewollte und schicksalhafte Entwicklung das Gebäude nahm. Bis in die 80er-Jahre des 20. Jahrhunderts frequentierten noch Hotelgäste das prachtvolle Haus, ehe das Hotel von 1990 bis 2011 als Unterkunft für Flüchtlinge und Asylwerber diente. In Spitzenzeiten fanden bis zu 120 Flüchtlinge aus 30 verschiedenen Ländern eine vorübergehende Unterkunft.

Der katastrophale Zustand des in die Jahre gekommenen Hauses machte 2011 den Entschluss notwendig, das Gebäude zu schließen. Die Wohnsituation war selbst für die geringen Bedürfnisse der Asylwerber untragbar.

Die Bauruine diente zwar noch einige Zeit als Unterschlupf für Obdachlose, doch da ein Einsturz nicht mehr auszuschließen war und die Situation als sehr gefährlich eingestuft wurde, musste das Gebäude gesperrt. Seitdem steht es leer und wird von vielen Seiten als „Schandfleck“ der Stadt bis zum heutigen Tage gesehen.⁽³⁾

Anmerkung:

In gewisser Weise könnte man sagen, dass sich die Art der Nutzung des Gebäudes nie geändert hat. Waren es von Beginn an Hotelgäste, welche temporär im Hotel wohnten, so kann man dies einerseits auf die Asylwerber und andererseits auch auf die Obdachlosen umlegen.



Abb. 17: Vorbau des Hotel Post im Norden, nicht datiert



Abb. 18: Hotel Bahnhof, nicht datiert

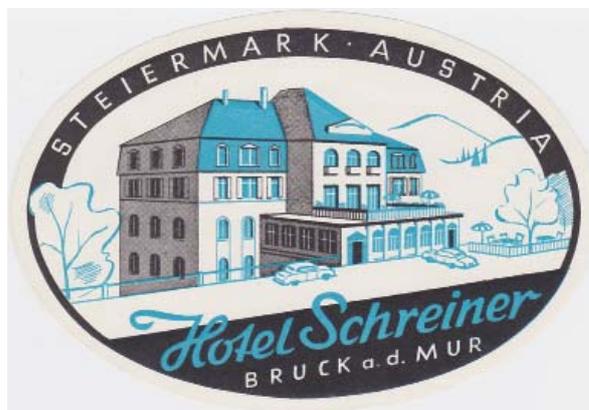


Abb. 19: Werbung des Hotel Bahnhof, nicht datiert

(1) Vgl. Stark, nach 1928 (aus: Sammlung Anton Kohut).

(2) Vgl. Ebda.; Stadtgemeinde Bruck: Pläne aus dem Bauakt.

(3) Vgl. Potoschnig 21.02.2013, 16.02.2013, 24.10.2012, 03.03.2012 und 16.10.2011; Tomaschek 11.01.2010.

Historische Entwicklung des Hotelgebäudes ⁽¹⁾

Bestand

Aus dem Jahre 1845 stammt die ursprüngliche Form des Gebäudes mit einem Keller-, Erd- und Obergeschoß.

1926 - Zubau und Aufstockung

Um 1926, als das Hotel noch den Namen „Hotel Post“ trug, wurde dieses um zwei Geschoße aufgestockt. Zu dieser Zeit waren an die 25 Fremdenzimmer im Gebäude untergebracht. Dabei sei erwähnt, dass jegliche Zimmer ohne Bad und WC ausgestattet waren. Lediglich Bett, Kasten, Tisch und ein Waschbecken waren der angemessene Standard dieser Zeit. WC-Anlagen sowie Bäder waren für die gemeinschaftliche Nutzung am Gang untergebracht.

Lagerräume, eine Waschküche und eine Personalwohnung waren im Kellergeschoß angeordnet. Im Erdgeschoß (heutiges Untergeschoß) fanden einige Fremdenzimmer Platz. Das neu angebaute Restaurant, eine Küche mit Speis und die Empfangshalle bildeten mit weiteren Fremdenzimmern das 1. Obergeschoß (heutiges Erdgeschoß). In den darüber liegenden letzten beiden Stockwerken waren die restlichen Fremdenzimmer und ein Kaffeesalon mit Terrasse, zu finden.

1928 - Zubau Garagen, Eingänge, Waschanlage

1928 kam es zu vielen Zu- und Anbauten an das Hotel. Im Kellergeschoß fanden zu dieser Zeit Personalzimmer, eine Waschküche, ein Heizraum, Kellerräume, eine Eisgrube, ein Weinkeller und ein Kohlelager Platz. Im Westen wurden Garagen (auf dem Niveau des Kellergeschoßes) dazu gebaut. Eine Wäscherei und Trocknerei war im Osten an den bestehenden Hang angegliedert.

Das Untergeschoß fasste ebenso Personalzimmer, eine Küche mit Speis und Kühlraum, Depots und eine Kegelbahn mit Kegelzimmer. Im darüberliegenden Erdgeschoß brachte man sieben Zimmer (zwischen 13m² und 18m²), sowie Räumlichkeiten für den Hausdiener, die Buchhaltung, eine Halle, ein Frühstückszimmer, ein Speisezimmer und eine Gaststube unter. Im Außenbereich schloss ein großer Gastgarten im Westen an das Erdgeschoß des Hotels an.

Komplettiert wurde das Gebäude durch je 20 Zimmer im 1. und 2. Obergeschoß. Die Zimmergrößen variierten, je nach Einzel- oder Doppelbelegung, zwischen 8m² und 22m². Hinzu kam ein rund 5m² „großes“ Zimmer für das Stubenmädchen sowie Gemeinschaftsbäder pro Geschoß.

1957 - Zubau Saal

Im Jahre 1957 bemühte man sich, das Hotel um einen größeren Saal zu erweitern. Der Zubau erfolgte im Westen vom Kellergeschoß bis ins Erdgeschoß hinauf. Dadurch fanden weitere Garagen im Keller, Personalräume im Untergeschoß und ein ca. 100m² großer Saal für rund 80 Personen Platz.

1963 - Zubau Gemüsekelner

Aus dieser Zeit entstammt der an die bereits bestehende Wäscherei (im Osten) angebaute Gemüsekelner.

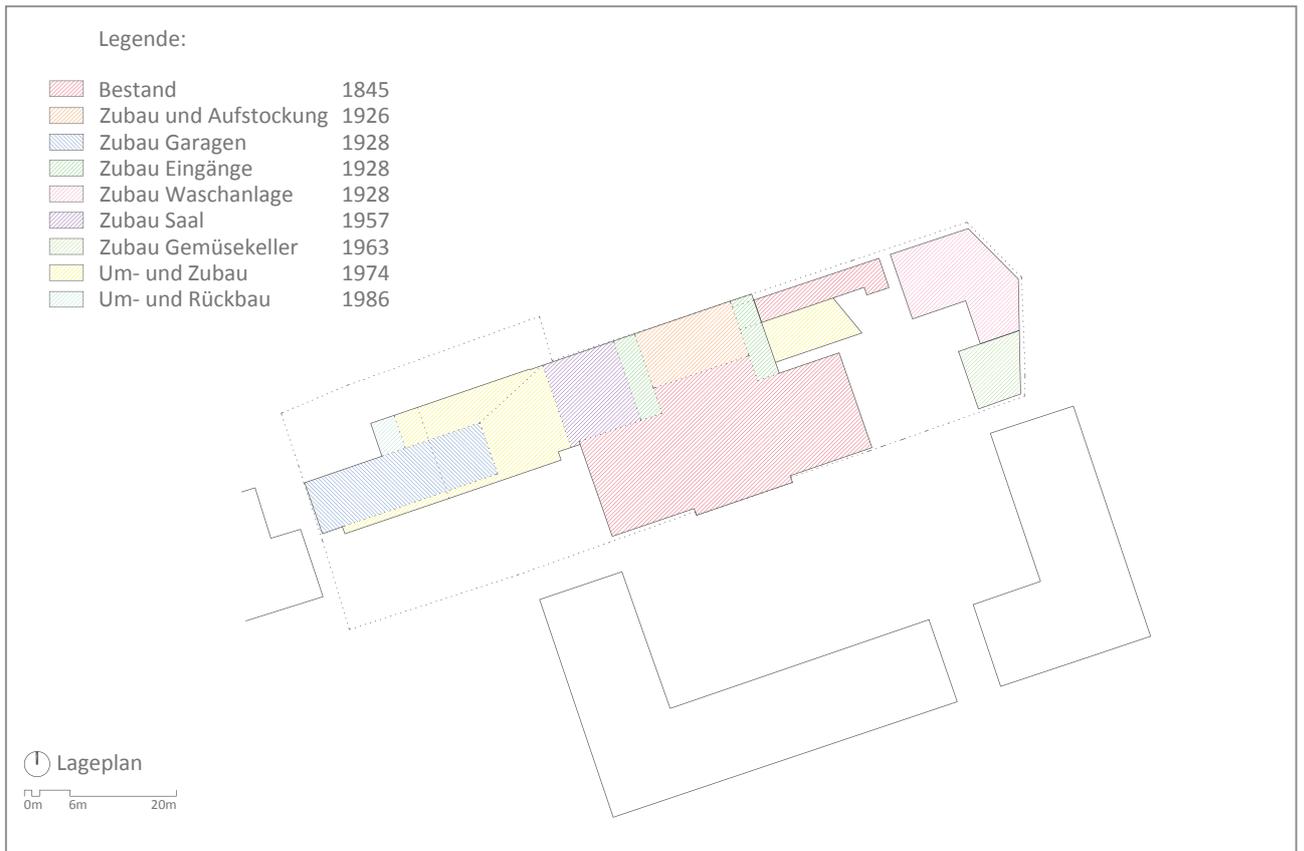
1974 - Um- und Zubau

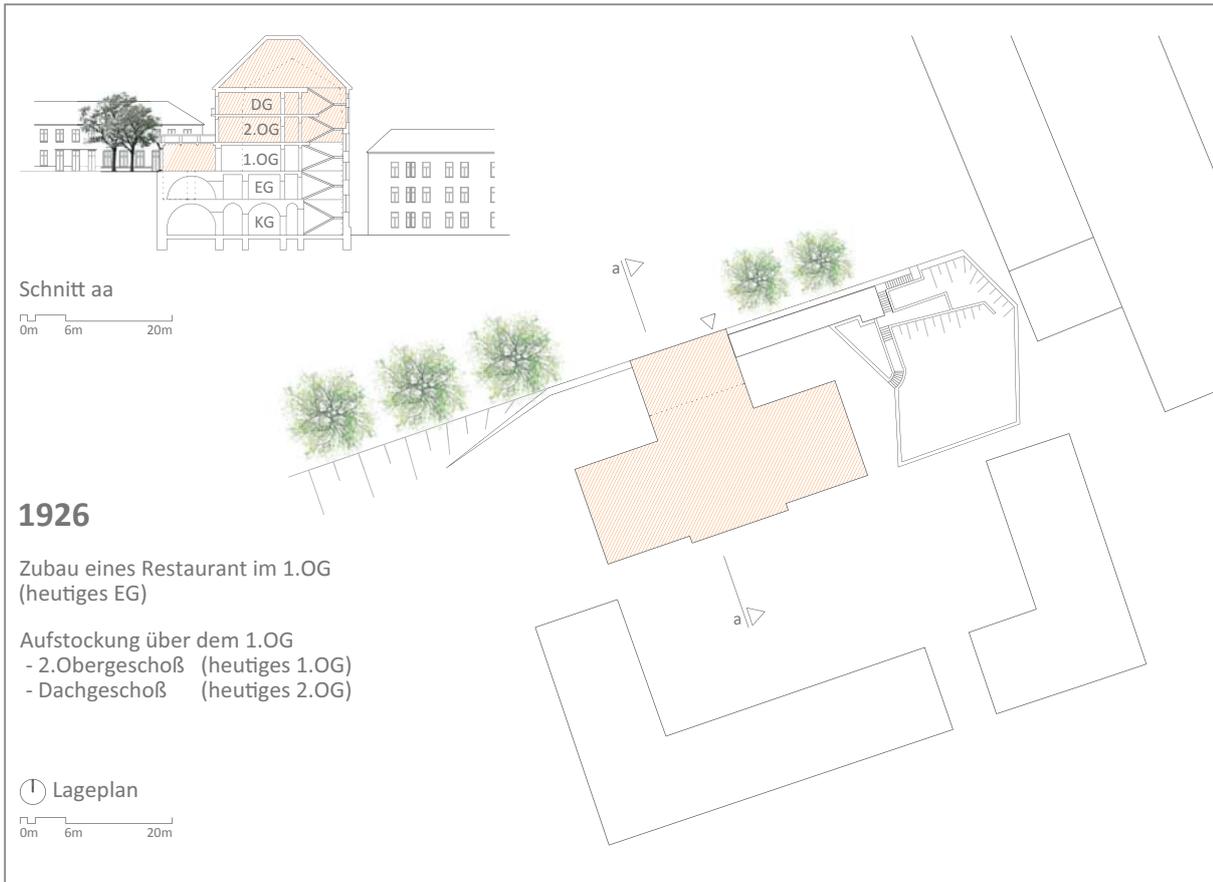
Ein großer Umbau kennzeichnet das Jahr 1974. Über den bestehenden Garagen im Westen wurden 18 Zimmer im Untergeschoß (zwischen 13m² und 20m² inkl. Bad/WC) und acht Zimmer im Erdgeschoß (zwischen 13m² und 19m²) dazu gebaut. Zudem wurde der Saal im Erdgeschoß bis zu den neuen Gästezimmern Richtung Westen ausgedehnt. Im Inneren des Gebäudes wurde die Küche vom Untergeschoß in das Erdgeschoß übersiedelt, um das Frühstückszimmer, Speisezimmer, Schankzimmer, Gastzimmer und den Gastgarten besser bedienen zu können.

Ein größeres Depot für die Lagerung von Kohle wurde im Osten an das Hotel angebaut.

1986 - Um- und Rückbau

1986 wurden die zugebauten Zimmer im Unter- und Erdgeschoß aus dem Jahr 1974 wiederum abgerissen. Stattdessen entstand ein neuer Innenhof und eine Bar im Untergeschoß. Sämtliche Zubauten im Osten des Gebäudes wurden ebenso entfernt. Die insgesamt 46 Zimmer (zwischen 11m² und 24m²) wurden vergrößert und mit kleinen Nasszellen (teilweise mit WC) ausgestattet.











- (1) Vgl. Stadtgemeinde Bruck: Pläne aus dem Bauakt.
Vgl. Architekturbüro Schemmel: digitale Bestandspläne.

4. Vergleich mit Hotels in Amerika

Entstehung und Raumprogramme erster Hotels

Amerika und England galten schon sehr früh als führend am Eisenbahnsektor und stiegen ebenso bald ins Hotelgeschäft ein, um entlang ihrer Bahnlinien den Reisenden auch die gewünschten Unterkünfte bieten zu können.⁽¹⁾

Blickt man mehr als ein Jahrtausend in die Vergangenheit zurück, so entdeckt man bereits erste Formen von Unterkünften für reisende Personen. Die Reisegewohnheiten unterschiedlichster Kulturen führten zur Erschaffung eigener Formen von Bewirtung, was man heute also unter dem modernen Begriff Hotel versteht. Als Beispiele können hier genannt werden: das aus dem antiken Mittelmeerraum kommende „Pandocheion“, die „Karawansereien“ aus der mittelalterlichen Islamischen Welt sowie der typisch deutsche „Gasthof“.

Das Hotel als institutionalisierter Typ kristallisierte sich aber zur dominierenden Form von Unterkünften für Reisende heraus. Obwohl Hotelbauten international allgegenwärtig sind, ist wenig Wissen über ihre wirkliche Geschichte und Entstehung der Hotels vorhanden.

Das Aufkommen des Kapitalismus, die Abkehr von feudalen Systemen und die Entwicklung eines völlig neuen Begriffs von persönlicher Freiheit begünstigten im 18. Jahrhundert das Entstehen von mehr und mehr Hotelbauten. Hinzu kamen eine rasch fortschreitende Urbanisierung und jene veränderten Lebensverhältnisse, die das Zeitalter einer neuartigen Mobilität einleiteten. Die Hotels erleichterten sozusagen diese Mobilität, indem sie den Reisenden eine Unterkunft, aber auch Verpflegung und andere gewünschte Dienstleistungen boten.⁽²⁾

Obwohl, wie bereits erwähnt, Gasthäuser und Tavernen diese Art der Versorgung zu Stande brachten, ging man im Hotelbau auf eine fundamental andere Art an diese Aufgabe heran. Nicht nur die Beziehung zwischen Gast und Gastgeber veränderte sich, auch die Kommunikation unter den Gästen entwickelte sich weg von der Anonymität.

Diese neuen innovativen Ideen hatten aber auch Auswirkung auf die Architektur und die Raumprogramme der Hotels, welche diese Kommunikation künftig unterstützen sollten. Während die Kneipen und Gasthäuser sich architektonisch sehr an den typischen Wohnhausbauten anlehnten, standen bei den neu entstehenden Hotels große Räumlichkeiten für die Öffentlichkeit im Mittelpunkt.

Anstatt sich also in den kleinen Stuben der Wirtshäuser um den Herd zum Essen zu versammeln und in großen Gemeinschaftsschlafräumen zu nächtigen, wurde bei den Hotels eine andere Organisation umgesetzt. Die privaten Bereiche für die Gäste, also die Schlafgemächer, wurden komplett vom öffentlichen Bereich der Hotels getrennt. Das heißt, sie fanden meist in den oberen Stockwerken oder in separierten angegliederten Gebäudeteilen Platz.

Ferner ersetzte man die vormals kleinen Kocheinheiten durch eine große zentrale Küche sowie die üblichen Speiseräume durch einen großen Speisesaal. Die Umwandlung von Leseräumen zu Bibliotheken und schmalen Korridoren zu Galerien unterstrich noch einmal die Wichtigkeit, öffentliche Zonen für die Gäste im Gebäude zu schaffen.⁽³⁾

Im Vergleich zum ehemaligen „Hotel Bahnhof“ in Bruck (welches ursprünglich als Gaststätte errichtet wurde und erste später zu einem Hotelbetrieb ausgebaut wurde) sind einige dieser amerikanischen Ansätze in dessen Grundrissen deutlich erkennbar.

Diese Form der Neuorganisation der aufkommenden Hotels gegen Ende des 18. Jahrhunderts und zu Beginn des 19. Jahrhunderts lässt sich anhand zweier Beispiele in Amerika sehr gut darstellen.⁽⁴⁾

Das erste funktionierende Hotel wurde 1793/94 von Samuel Blodget in Washington D.C. erbaut. Das sogenannte „Union Public Hotel“ fasste an die 140 Gästezimmer sowie mehrere öffentliche Räumlichkeiten. Dazu zählten ein Festsaal, eine

Bar, Salons, Läden, Büros und auch eine Bibliothek. Das Union Public Hotel diente als Vorbild für viele andere später gebaute Hotels sowohl in Amerika als auch in Europa.⁽⁵⁾



Abb. 20: Union Public Hotel, 1794/94

Das zweite Beispiel und gleichzeitig eines der größten Hotels dieser Zeit war das von Asher Benjamin geplante „Boston Exchange Coffee House and Hotel“ (1806-1809) in Boston.

In den insgesamt sieben Stockwerken des Hotels waren mehr als 200 Zimmer sowie mehrere Apartments untergebracht. Weiters fanden eine große Küche mit Speisekammer, Kellerräume, eine Speisehalle, ein Festsaal, Bars, ein Kaffeeraum, Shops, Leseräume und Büros Platz.

Das Bostoner Hotel rief enorme Aufmerksamkeit in Amerika hervor und markierte den Zenit der ersten Generation an amerikanischen Hotels, welche durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges vorerst ein Ende nahm.⁽⁶⁾

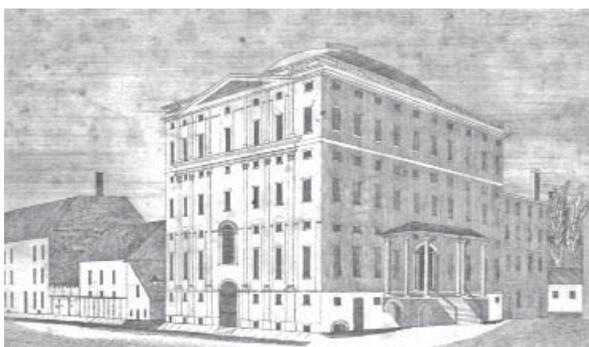


Abb. 21: Boston Exchange Coffee House and Hotel, 1809

In Bezug auf die Erschließung der großen Hotels versuchten die Architekten zu Beginn des 19. Jahrhunderts, die Grundrisse zu optimieren. Der Einsatz von langen Mittelgängen erschien das geeignete und passendste Mittel um eine beidseitige Zugänglichkeit zu den Räumlichkeiten zu erlangen.⁽⁷⁾

Solch ein zentraler Flur als Erschließungstyp dominierte die Grundrisse vieler Hotels aber auch öffentlicher Gebäude Amerikas bis in die frühen Jahre des 20. Jahrhunderts.⁽⁸⁾

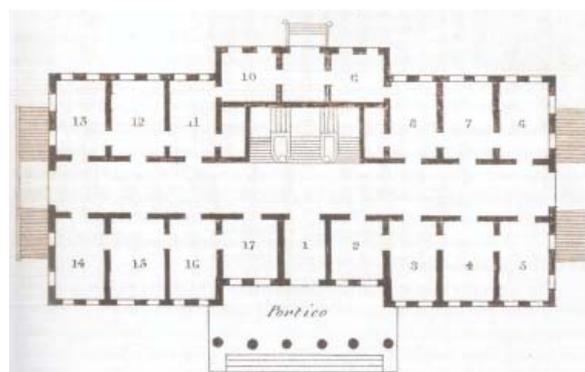


Abb. 22: Regierungsgebäude, 1814

Auch beim „Hotel Bahnhof“ lässt sich diese Art der Erschließung mittels Mittelkorridors im Grundriss deutlich ablesen.⁽⁹⁾

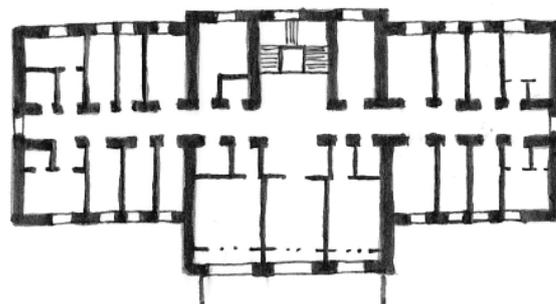


Abb. 23: Hotel Bahnhof - Grundriss 1. Stock, 1928

Die Raumorganisation des Hotels in Bruck ist ebenfalls vergleichbar mit diesen beiden Hotels in Amerika. In den 1920er-Jahren, als das Gebäude um zwei Geschoße aufgestockt wurde, fand man in den oberen Stockwerken lediglich Gästezimmer vor. Dies unterstreicht die zu dieser Zeit übliche Trennung der privaten und öffentlichen Räume auch bei diesem Hotel.

Kellerräume, Personalzimmer, Büros, Küche und Speisezimmer wurden beim Hotel Bahnhof – ähnlich jenem Hotel in Boston – im Erdgeschoß und in den beiden unteren Stockwerken angesiedelt.⁽¹⁰⁾

Der Typ Hotel wurde somit zu einem wichtigen Modell für menschliche Beziehungen und

Ausstattung der Zimmer

Die Gestaltung der Hotelzimmer war von Hotel zu Hotel sehr unterschiedlich. Die großen luxuriösen Hotels statteten ihre Gästezimmer und Mehrraumappartements sehr großzügig aus. Die Standard-Zimmereinrichtung beinhaltete ein Bett mit Bettwäsche und Bettdecken, einen Kasten und hin und wieder auch ein Tisch mit Stuhl. Seriösere Hotels konnten mit besseren Matratzen, einem Spiegel, einer gepolsterten Couch, Teppichen und Vorhängen ihren Gästen zusätzlichen Komfort bieten.

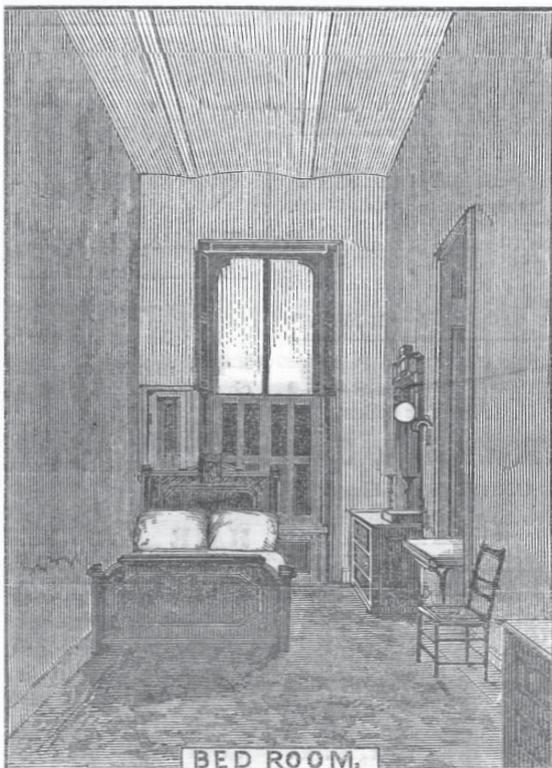


Abb. 24: Kleines einfaches Standard-Zimmer in Amerika

Institutionen. Diese Hotels stellten Orte dar, an denen lokale Bewohner mit Personen anderer Gesellschaften und Kulturen in Kontakt kamen.⁽¹¹⁾

Vor allem die amerikanischen Hotels setzten gegen Ende des 19. Jahrhunderts einen internationalen Standard im Bereich der Beherbergung.⁽¹²⁾

Die Zimmergrößen von kleineren und mittelgroßen Hotels variierten zwischen 8m² und 14m². Das „Boston Exchange Coffee House and Hotel“ hatte ebenfalls nur sehr kleine Zimmer mit einer Größe von 10m² zu bieten.

Waschmöglichkeiten gab es, wie zu dieser Zeit üblich, nur in gemeinschaftlich genutzten Baderäumen. Selten kam es vor, dass Waschbecken in jedem Zimmer installiert waren. Aufgrund der hohen Kosten von Abwasseranlagen fand man im 19. Jahrhundert kaum eigene WC-Anlagen im Hotelgebäude. Erst um 1850 begann man erste Zimmer mit eigenen Bädern auszustatten, doch erst 50 Jahre später wurde dies zum Standard im Hotelbau.⁽¹³⁾

Die Zimmer des Hotels Bahnhof waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts zwischen 8m² und 23m² groß. Die Einrichtung dieser Zimmer (je nach Größe) war mit einem Bett, Kasten, Tisch und zwei Stühlen minimal, aber dem Standard entsprechend.

Ein Vergleich verdeutlicht, dass im Hotel noch lange Zeit keine eigenen Bäder in den Zimmern vorhanden waren. Pläne aus dem Jahre 1928 zeigen zwar, dass in jedem Zimmer ein Waschbecken vorhanden war, aber es gab noch immer Gemeinschaftsbäder pro Stockwerk. Lediglich in zwei Doppelzimmer im Hause konnte man den Luxus eines eigenen Bades im Zimmer bereits genießen. Vermutlich wurden die Zimmer erst nach dem Zweiten Weltkrieg neu organisiert, vergrößert und somit erste kleine Nasszellen eingebaut.⁽¹⁴⁾

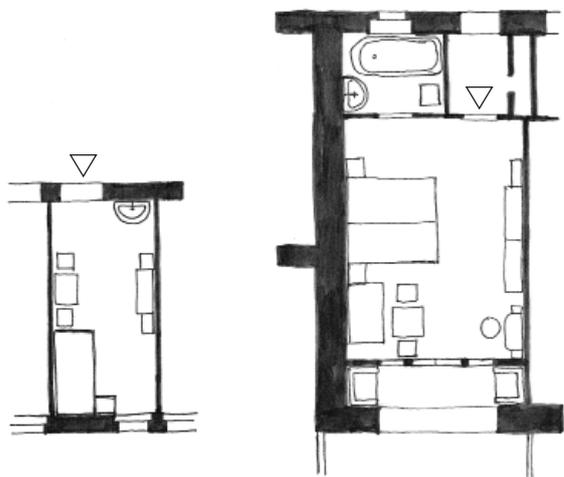


Abb. 25: Zimmer des Hotel Bahnhof, links: Einzelzimmer (9m²) mit Waschbecken und rechts: eines der beiden Doppelzimmer (22m²) bereits mit eigenem Bad, 1928

Die Belichtung der Zimmer war hauptsächlich vom Tageslicht abhängig. Aber auch hier gab es unter den amerikanischen Hotels einige Unterschiede. In manchen Zimmern fanden die Gäste auch Kerzen oder Öllampen vor, die sie in den Abendstunden verwenden konnten.

Das heute nicht mehr wegzudenkende elektrische Licht fand ab 1880 im Hotelbau seine Anwendung. In Bezug auf die Wintermonate in Hotels war

bis in die 40er-Jahre des 19. Jahrhunderts an eine Heizung nicht zu denken. Um sich als Gast warm zu halten, mussten die dicken Decken im Zimmer ausreichen. Erste Heizungen mit Dampf beschränkten sich ohnehin auf die allgemeinen öffentlichen Bereiche in den Hotels. In den Zimmern standen lange Zeit nur kleine Holz- oder Kohleöfen zur Verfügung, um die Räume aufzuheizen.⁽¹⁵⁾

Ein Werbeinserat des Hotel Bahnhof zeigt, dass das Hotel um 1900 bereits mit elektrischem Licht ausgestattet war.⁽¹⁶⁾



Abb. 26: Werbung des „Hotel Post“ (heute: Hotel Bahnhof), um 1911

(1) Vgl. Vasko-Juhasz 2006, S. 46.
 (2) Vgl. Sandoval-Strausz 2007, S. 1-3.
 (3) Vgl. Ebda., S. 142-145.
 (4) Vgl. Ebda., S. 146.
 (5) Vgl. Ebda., S. 20-24.
 (6) Vgl. Ebda., S. 27f.
 (7) Vgl. Ebda., S. 147.
 (8) Vgl. Ebda., S. 147 und 149.

(9) Vgl. Stadtgemeinde Bruck: Pläne aus dem Bauakt.
 (10) Vgl. Ebda.
 (11) Vgl. Sandoval-Strausz 2007, S. 1-3.
 (12) Vgl. Ebda., S. 142-145.
 (13) Vgl. Ebda., S. 161-165.
 (14) Vgl. Stadtgemeinde Bruck: Pläne aus dem Bauakt.
 (15) Vgl. Sandoval-Strausz 2007, S. 161-165.
 (16) Vgl. Brucker Bicycle-Club 1911, S. 93.

5. Masterplanung

Fotoserie des Planungsgebietes



- Abb. 27 (oben): Westliches Baugebiet (Bild Mitte: Westfassade des Hotelgebäudes)
 Abb. 28 (mitte): Der Zubau (Bild links) mit den Garagen, dem aufgestockten Gastzimmer und dem darüber liegenden Saal
 Abb. 29 (unten): Der ummauerte Innenhof/Patio über den Garagen



Abb. 30 (oben): Südfassade des Hotels im zentralen Hof
Abb. 31 (mitte): Östliches Wohngebäude
Abb. 32 (unten): Westliches Wohngebäude



Abb. 33 (oben): Südseite des Baugebietes
Abb. 34 (mitte): Ostfassade des Hotels (mit der alten, noch immer bestehenden Mauer im Vordergrund)
Abb. 35 (unten): Der übrig gebliebene Ostteil des Hotels (nach dem Rückbau)



Abb. 36 (oben): Östliches Baugebiet
Abb. 37 (mitte): Die Nordfassade des Hotels auf Niveau der Bahnhofstraße
Abb. 38 (unten): Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz mit dem Bahnhofsgebäude

Analyse Baugebiet und näheres Umfeld⁽¹⁾

Das Planungsgebiet erstreckt sich vom Bahnhofsvorplatz im Norden über das Hotelgebäude bis hin zum südlich liegenden zentralen Hof und den angrenzenden Wohngebäuden an der Pischker-Straße.

Flächenausdehnung des Baugebietes: 14.600 m²
 BBD (ohne Vorplatz): 14.000m² / 7.800m² = 1,8
 BBG (ohne Vorplatz): 3.770m² / 7.800m² = 0,48



① Orthofoto der Wiener Vorstadt (Planungsgebiet blau markiert)⁽²⁾
 M 1:2000

Im weitesten Sinne wird das gesamte Gebiet (auch Wiener Vorstadt genannt) im Norden und Westen vom Mürz-Fluss, im Süden durch den Mur-Fluss und im Osten von der Bahn abgegrenzt.

Eine sehr markante und starke Achse stellt die noch immer bestehende Bahnhofstraße dar. Eine Baumallee, welche parallel zur Straße verläuft und bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts angelegt wurde, verstärkt diesen Eindruck zusätzlich. Alte Postkarten und Fotos zeigen auch, dass das Bahnhofsgebäude am Ende der Bahnhofstraße und in direkter Nähe zum Hotel wie ein Kopfbahnhof errichtet wurde. Durch diverse Zu- und Ausbauten des Bahnhofsgebäudes im Jahre 1963 und 2013 ging dieser Charakter jedoch ein wenig verloren.

Welchen Wandel die Grün-, Frei- und bebauten Flächen von 1920 bis heute erfahren haben, zeigen nachstehende skizzierte Lagepläne.

Es lässt sich daraus ableiten, dass sowohl öffentliche als auch private Grünflächen stark reduziert worden sind und dem einen oder anderen Gebäude sowie dem Industriegebiet weichen mussten. Einzig und allein die Villa mit ihrem dicht bewaldeten Grundstück (in der Mitte des nördlichen Bereiches) ist fast zur Gänze erhalten geblieben. Auffallend ist die Tatsache, heute wenig öffentliches Grün wie einen Park vorzufinden. Lediglich Randbegrünung ohne behagliche Aufenthaltsqualität befindet sich entlang der Bahnhofstraße. Die wenigen noch vorhandenen Grünflächen sind privaten Häusern oder dem Hochhaus zugehörig.



① Lageplan, um 1920 (ohne Maßstab)



① Lageplan, heute (ohne Maßstab)

Das Bearbeitungsgebiet sticht durch seine enormen Niveausprünge hervor. Die Bahnhofstraße teilt das Gebiet in zwei Hälften. Während der nördliche Teil bis zum Bahnhofsgebäude ansteigt, fällt der südliche Teil ab der Einmündung in die Pischker-Straße kontinuierlich ab. Somit ergibt sich im Bereich des Hotels Bahnhof ein Niveausprung von rund 8,5m.

Besonderheiten stellen auch die unterschiedlichen Nutzungen und Flächenausweisungen dar. Im Süden, direkt an der Mürz gelegen, befindet sich das große Industriegebiet der VOEST-Alpine Austria Draht. Sie dehnt sich bis nach Osten hin zu den bestehenden Wohngebäuden des Baugebietes aus. Dazwischen mischen sich im Süden auch noch einige Mehrparteienhäuser und Einfamilienhäuser.

Im Südöstlichen Bereich, von der Pischker-Straße eingegrenzt, erschließt sich das Bearbeitungsgebiet mit dem Hotel Bahnhof und den beiden bestehenden Wohngebäuden.

Im nordwestlichen Teil gegenüber der Firma VOEST Alpine befindet sich ein großer Nahversorger. Richtung Nordosten finden sich wiederum hauptsächlich Wohnnutzungen, darunter auch ein 15-stöckiges Hochhaus und eine Villa, die bereits um 1920 auf alten Postkarten zu finden ist.

Der nordöstliche Bereich des Gebietes ist hauptsächlich dem Bahnhofsgebäude, einem großen Vorplatz und Parkmöglichkeiten vorbehalten.

Aufgrund des Bahn- und des Busbahnhofes ist das Gebiet an der öffentlichen Verkehr sehr gut angebunden. Aber auch mit dem PKW, dem Fahrrad und zu Fuß lässt sich das Planungsgebiet gut erreichen. Zudem ist die innere Stadt in rund zehn Gehminuten vom Vorplatz aus erreichbar.

(1) Vgl. Stadtgemeinde Bruck: digitaler Kataster und Pläne aus dem Bauakt; ÖBB: Bahnhofschronik Bahnhof Bruck an der Mur, 1. Teil bis 1989; nach den Postkarten und Fotos aus den Sammlungen Gröbl, Hell und Kohut.

(2) Vgl. GIS - Land Steiermark: Digitaler Atlas Steiermark, Bruck an der Mur - Wienervorstadt.

Alte Postkarten und Fotos des Gebietes



Abb. 39 (oben): Blick Richtung Osten auf die Wiener Vorstadt, nicht datiert
Abb. 40 (unten): Blick Richtung Osten auf die Wiener Vorstadt, nicht datiert

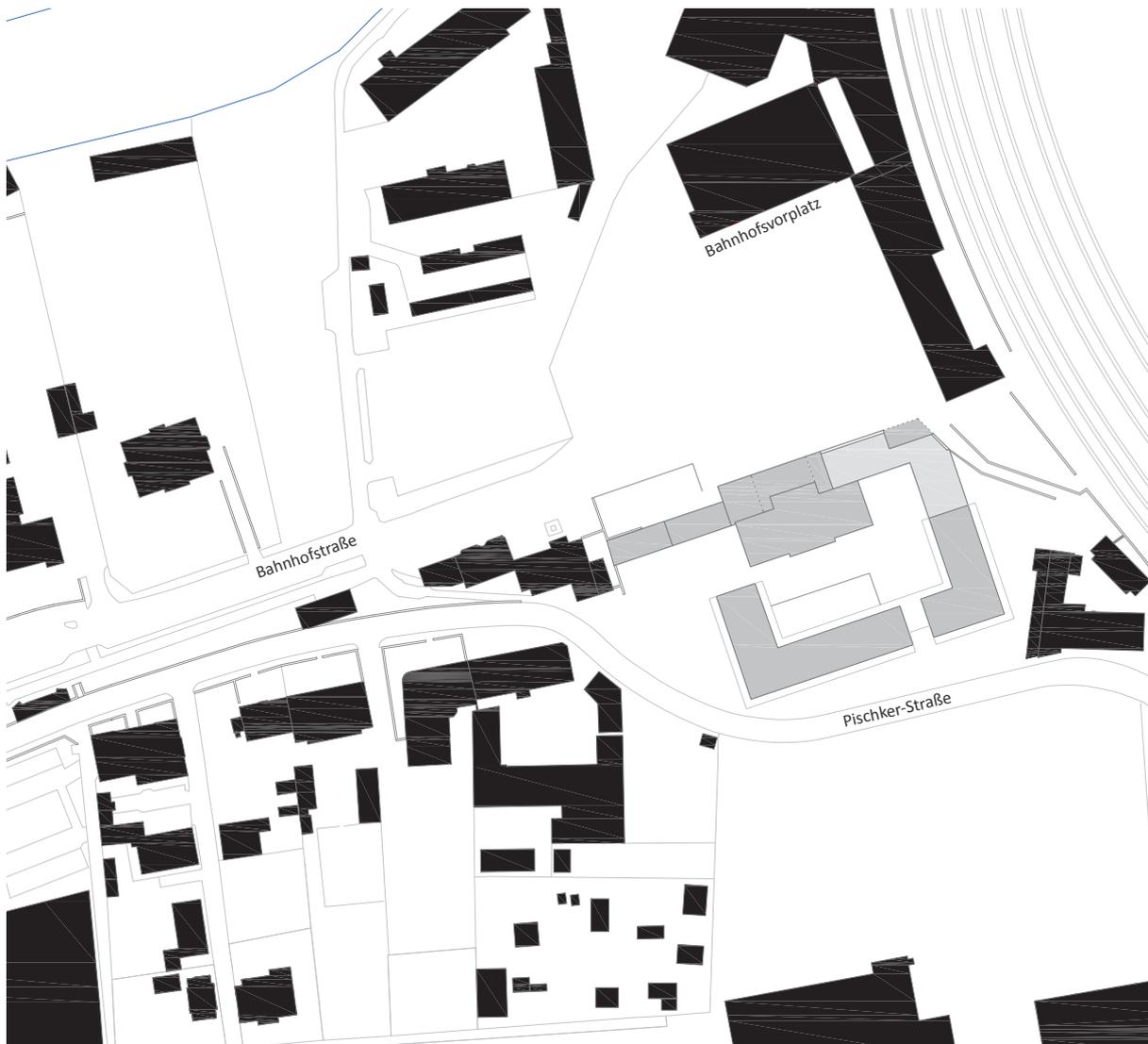


Abb. 41 (oben): Gasthaus und Hotel „Zur Post“, nicht datiert
 Abb. 42 (mitte): Blick Richtung Westen auf die Wiener Vorstadt, nicht datiert
 Abb. 43 (unten): Der Bahnhof vor dem Abbruch 1961



Abb. 44 (oben): Bahnhof vor dem Abbruch 1961
Abb. 45 (mitte): Bahnhofsgebäude, eröffnet 1844, abgetragen 1961
Abb. 46 (unten): Der erneuerte Bahnhof, um 1963

Konzept



🕒 Lageplan M1:2000

Ziele

Die Idee meines Projektes bestand darin, das historisch wertvolle und ehemals renommierte „Hotel Bahnhof“ aufzuwerten und in diesem Gebäude wieder einen Hotelbetrieb entstehen zu lassen.

Am allerwichtigsten war mir die Einbeziehung der Umgebung, somit auch angrenzender Außenflächen und Gebäude. Die Situierung direkt am Bahnhof mit dem großen Vorplatz und der zentrale Hof im Süden mit den bestehenden Wohngebäuden erschienen mir als wichtige Verknüpfungspunkte, damit das gesamte Viertel

wieder an Wert gewinnen kann.

Im Rahmen der Recherchen, wie viel Fläche ein heutiger moderner Hotelbetrieb benötigt, wurde für mich deutlich, dass sich das Projekt über das bestehende Hotelgebäude ausdehnen wird. Somit fasste ich den Entschluss, die Wohngebäude miteinzubeziehen, da sich diese als geeignete Trakte für die Unterbringung von Zimmern erwiesen. Im ehemaligen Hotelgebäude selbst sollten die notwendigen Räumlichkeiten für den Betrieb des Hotels unterkommen, wo ohnehin wenig Platz für eine gewisse Anzahl an Zimmern vorhanden war.

Angelehnt an die historische Entwicklung (siehe Kapitel 3) setzte ich das Hotel auf einen früheren Bauzustand zurück. Ein Rückbau des Saales im Westen (auf Niveau der Bahnhofstraße) brachte nämlich den Vorteil, wieder ausreichend Platz für einen Gastgarten zu erhalten.

Zugleich erreichte ich das Ziel, die sichtbare Barriere zwischen dem Niveau der Bahnhofstraße und dem darunterliegenden Niveau (dem zentralen Hof) aufzubrechen. Vielen Leuten ist bisher der Blick auf den südlichen Teil des Gebäudes verwehrt geblieben, der dichte Strauch- und Baumbewuchs verstärkte dieses Manko zusätzlich. Oftmals ist nur die Fassade am Bahnhofsvorplatz wirklich bekannt.

Um einer möglichen Verwirrung um die Geschößbezeichnungen, aufgrund der Höhensprünge, vorzubeugen, führte ich den Begriff von „Ebenen“ ein. Die Ebene +1 bezieht sich hierbei auf das Erdgeschoß an der Bahnhofstraße. Der zentrale Hof, welcher um zwei Stockwerke tiefer liegt, erhielt den Namen Ebene -2.

Erschließung

Die Erschließung des gesamten Hotelbereiches erfolgt von mehreren Seiten. Im Norden an der Bahnhofstraße liegen zwei bestehende Eingänge, einer für das Restaurant und einer für das Hotel. Zusätzlich gelangt man über den Gastgarten im Westen in den darunter liegenden Patio (ummauerter Innenhof), sowie vom östlichen Teil des Vorplatzes über eine Treppe auf die darunter liegende Frühstücksterrasse und in Folge auch direkt zu den Zimmertrakten.

Ein öffentlicher Abgang zur Pischker-Straße im Osten besteht ebenfalls. Jegliche Zulieferung zum Hotel erfolgt im Westen von der Pischker-Straße.

Nutzungen und Räumlichkeiten

Ausgehend von der Überlegung, wie man den zentralen Hof am besten gestaltet und in den Hotelbereich integriert, kam die Idee, den Hof sowie die Zimmertrakte zu untergraben. Die dadurch entstehende zusätzliche Ebene dient als eigenes Sportgeschoß, welches den Gästen die Möglichkeit bietet, sich auch bei schlechtem

Wetter zu unterhalten.

Im Westen der neuen Ebene -3 kommen zwei rund 42m² große Bewegungsräume, ein Spielraum und eine Kegelbahn (welche immer Bestandteil des ehemaligen Hotels war) unter. Ein 366m² fassender befestigter Platz im Hof mit Sitzstufen schafft eine zusätzliche Verbindung nach oben zur Ebene -2. In Kombination mit einem 160m² großen Mehrzweckraum, auf Ebene -3, der sich zum Platz hin öffnen lässt, können hier zudem verschiedenste Veranstaltungen abgehalten werden.

Unterirdische Gänge (unter dem Hof) auf Ebene -3 mit großen Lichtkuppeln zur Belichtung verbinden das Sportgeschoß mit dem Hotelgebäude selbst. Im Osten der Ebene -3 befinden sich Wasch-, Trocken- und Abstellbereiche für jegliche Art von Sportgeräten und Ausrüstungen. Zusätzlich dient ein 135m² großer Ankleidebereich mit integrierten großen Wander- und Bergkarten im Fußboden sowie bereitgestellten Prospekten und Foldern über Ausflugsziele in der Region, zur Information und genaueren Ausflugsplanung der Gäste.

Vom zentralen Hof auf Ebene -2 erfolgen die Hauptzugänge zu den rundumlaufenden Laubengängerschließungen der Zimmertrakte. Jedes Stockwerk erhält dazu drei abgetrennte Erschließungskerne, je eines im Osten, Süden und Westen. Plattformen, die in unterschiedlicher Größe und Anordnung aus den Laubengängen in den Hof hinausragen, dienen als öffentliche Vorbereiche zu den jeweiligen Zimmern.

Rund um die Zimmertrakte und den Hof laufend findet sich eine Parkgestaltung mit Lauben und Grünflächen. Die Gestaltung ähnelt jener des Vorplatzes auf Ebene +1, jedoch ist der Raster auf einen geeigneteren Maßstab verkleinert.

Im Hotelgebäude auf Ebene -2 werden Technikräume, die 118m² große Küche, Kühl- und Lagerräume sowie ein Weinkeller mit Schauraum untergebracht. Für das Personal stehen Umkleiden und ein Sozialraum zur Verfügung. Ein

rund 345m² fassender Zubau im Osten, der sich vom Hotelgebäude bis zum östlichen Zimmertrakt erstreckt, schafft Platz für die notwendige Wäscherei, Trocknerei und das Housekeeping.

Auf Ebene -1 über der Wäscherei entsteht eine 210m² große Frühstücksterrasse sowie eine 188m² große Gemeinschaftsterrasse mit direktem Zugang zu den Zimmertrakten. Im östlichen Teil des Hotelgebäudes und angrenzend an die Frühstücksterrasse befindet sich ein 128m² großer Speisesaal mit Buffetbereich. Im Westen hingegen kommen eine 172m² große Lounge, ein daran anschließender 110m² großer Patio (ummauerter Innenhof), sowie ein Personalraum und eine Bibliothek unter.

Das darüber liegende Geschoß, die Ebene +1, beherbergt die Halle und die Rezeption für den Hotelbetrieb sowie Büros, einen Personalraum, einen Kinderspielraum und das 191m² große Restaurant. Der angrenzende Gastgarten und der Kinderspielplatz erstrecken sich über eine Fläche von 509m².

Auf Ebene +2 und +3, welche sich nur mehr auf das Hotelgebäude beziehen, sind insgesamt 18 Zimmer (14 Doppelzimmer von 25m² bis 47m² und vier Einzelzimmer mit einer Größe von 22m²) untergebracht. Unter dem Dach und gleichzeitig dem letzten Geschoß, der Ebene +4, kommen noch ein Fitness- und Saunabereich mit je einer Fläche von 135m² samt Umkleiden und Aufenthaltsbereichen unter.

Die restlichen Gästezimmer verteilen sich über die beiden Zimmertrakte auf drei Ebenen (Ebene -2, -1 und +1). Dabei kommen im westlichen Trakt insgesamt 13 Zimmer (acht Doppelzimmer mit 32m², vier Einzelzimmer mit 26m² und ein Familienzimmer mit 54m²) pro Geschoß unter. Im östlichen Trakt hingegen befinden sich zwei unterschiedliche Appartements. Das erste Appartement beherbergt vier Zimmer pro Ebene (zwei DZ von 21m² bis 30m², ein EZ mit 13m² und ein FZ mit 25m²) sowie eine 47m² große Gemeinschaftswohnküche und ein 22m² großes

Gemeinschaftsbad. Das zweite Appartement hat ebenso vier Zimmer (zwei DZ mit 22m² und zwei EZ mit 17m²) und eine 29m² große Gemeinschaftsküche, jedoch ist jedes Zimmer mit einer eigenen kleinen Nasszelle ausgestattet. Die Gesamtsumme der Zimmer des Hotelbetriebes beläuft sich somit auf 81 Zimmer mit 149 Betten.

Richtung zentralen Hof erhält jedes Zimmer einen eigenen privaten Vorbereich (je nach Zimmergröße zwischen 6m² und 8m²), der als zusätzlicher Lärmpuffer zur Laubengangerschließung sowie als Abstellbereich dient. Damit jedes Zimmer über einen gleichwertigen Außenbereich verfügt, werden an den Zimmertrakten im Osten, Süden und Westen Balkone vorgesetzt. An der Innenseite der Balkone angebrachte Schiebeelemente mit integrierten Photovoltaikzellen dienen als Verschattungselemente.

Barrierefreiheit

Der gesamte Hotelbereich ist für mobilitäts-eingeschränkte, sehgeschädigte und gehörlose oder schwerhörige Menschen barrierefrei ausgestaltet. Die Zugänge zu den Räumlichkeiten im ehemaligen Hotelgebäude werden aufgrund der bestehenden Mauerstärken von 80cm und mehr um 50cm verbreitert und sind somit rollstuhlgerecht ausgeführt. Zusätzlich wurden die notwendigen Bewegungsflächen vor und nach jeglichen Zugängen berücksichtigt. Alle Treppenhäuser erhalten doppelläufige Handläufe, Markierungen der An- und Austrittsstufen sowie Lifte.

Weitestgehend wird auf die Errichtung von Schwellen verzichtet, um für mobilitäts-eingeschränkte Menschen keine Hindernisse zu schaffen.

Taktile Leitsysteme, gute Beleuchtung, kontrastreiche Ausgestaltung von Böden, Wänden und Decken sowie akustische Signale sollen die Orientierung für sehgeschädigte Menschen erleichtern. Für Menschen mit einem eingeschränkten Gehörsinn sind induktive Höranlagen an der Rezeption und im

Mehrzweckraum angedacht. Zusätzlich sorgen eine gute Beleuchtung, optischen Signale sowie Vibrationsmelder für eine optimale Unterstützung für höreingeschränkte Menschen.

Alle Gästezimmer sind zur Gänze barrierefrei ausgestattet. Die Betten sind so angeordnet, dass diese auch von Menschen im Rollstuhl mit der notwendigen Bewegungsfläche leicht erreicht werden können. Zudem sind die Zimmer großzügig ausformuliert, um den erforderlichen Wendekreis von 150cm für mobilitätseingeschränkte Menschen zu bieten. Die Einrichtung der Zimmer ist zur Gänze unterfahr- und der Balkon stufenlos erreichbar.

Bedienelemente für das Licht, Türöffner oder Notrufeinrichtungen sind bis auf einer maximalen Höhe von 100cm angebracht. Die Fenster selbst sind als Hebeschiebetüren ausgeführt und erleichtern somit das Öffnen für eingeschränkte Menschen.

Außenanlagen

Wie zuvor bereits erwähnt erfahren auch die angrenzenden Außenräume eine neue Gestaltung. Der 6.800m² große Vorplatz vor dem Bahnhof soll für das Hotel repräsentativer und kleinteiliger ausformuliert sein und den öffentlichen Verkehr nicht zu stark in den Vordergrund stellen. Zudem erschien es mir wichtig, auch einen öffentlichen Grünraum, ähnlich eines Parks, zu schaffen. Es lag daher nahe, das Prinzip des „Shared Space“ anzuwenden, da es allen Verkehrsteilnehmern ermöglicht, den öffentlichen Raum gemeinsam und gleichberechtigt zu nutzen. Durch eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Teilnehmer entsteht auch eine neue Balance in Hinblick auf die Verkehrsnutzung. Mit Hilfe eines Rasters

von 7m (welcher sich auch um die Hälfte verkleinert) kamen die unterschiedlichsten Gestaltungselemente wie Grünflächen, Bäume, Lauben mit Sitzmöglichkeiten, Brunnen und Freiluftbibliotheken unter. Die öffentlichen Bibliotheken sind nach dem Konzept des sogenannten „Book-Crossing“ angelegt. Es bietet Reisenden aber auch anderen Menschen die Möglichkeit, sich Bücher - auf Vertrauensbasis - gratis auszuleihen und diese wieder zurückzugeben. Wobei die Bücher an beliebigen Orten der Welt, an denen dieses Konzept ebenfalls verfolgt wird, retourniert werden können.

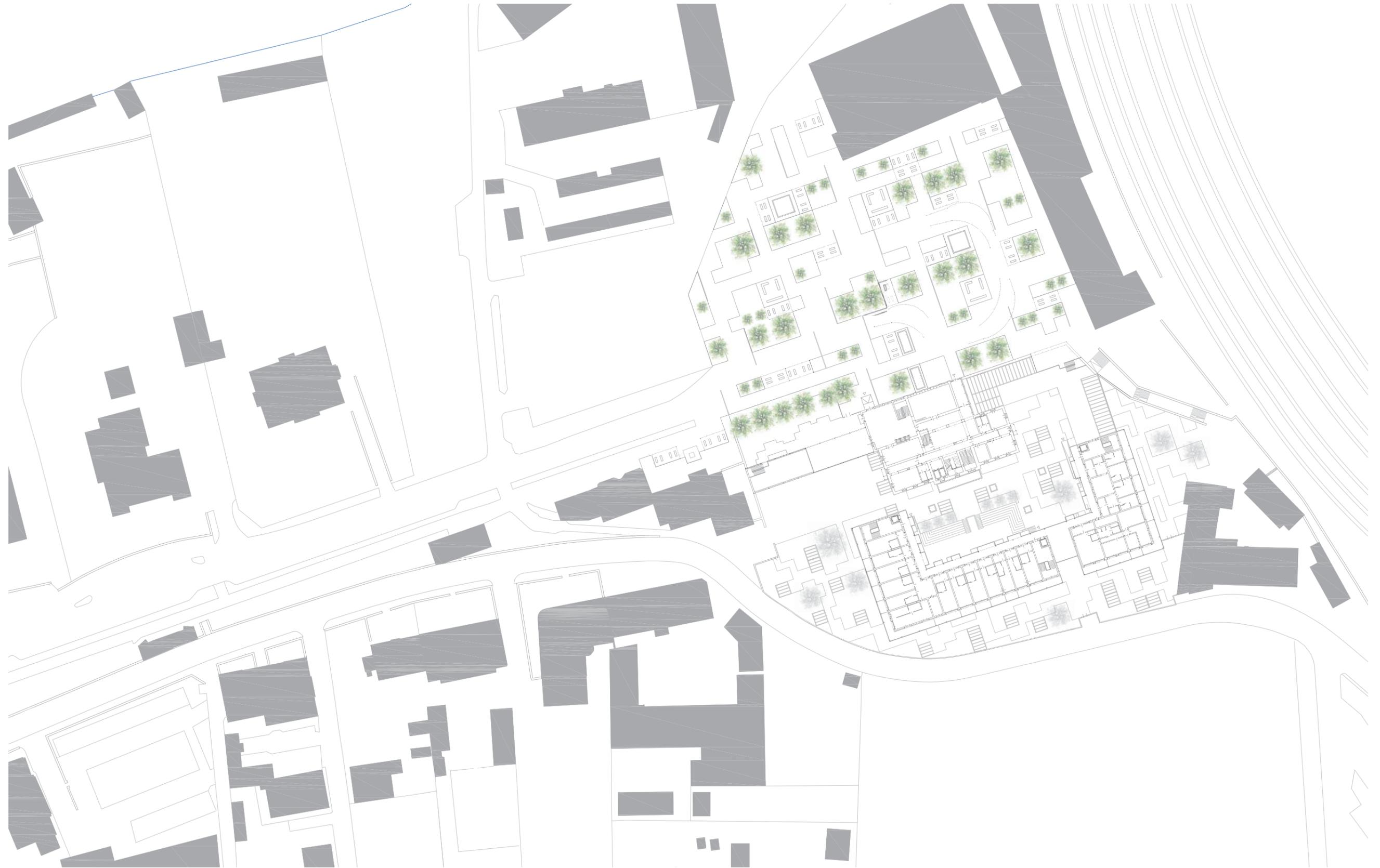
Der Vorplatz vor dem Hotel erhält durch die neue Gestaltung mehr Aufenthaltsqualität und wird auf diese Weise belebt.

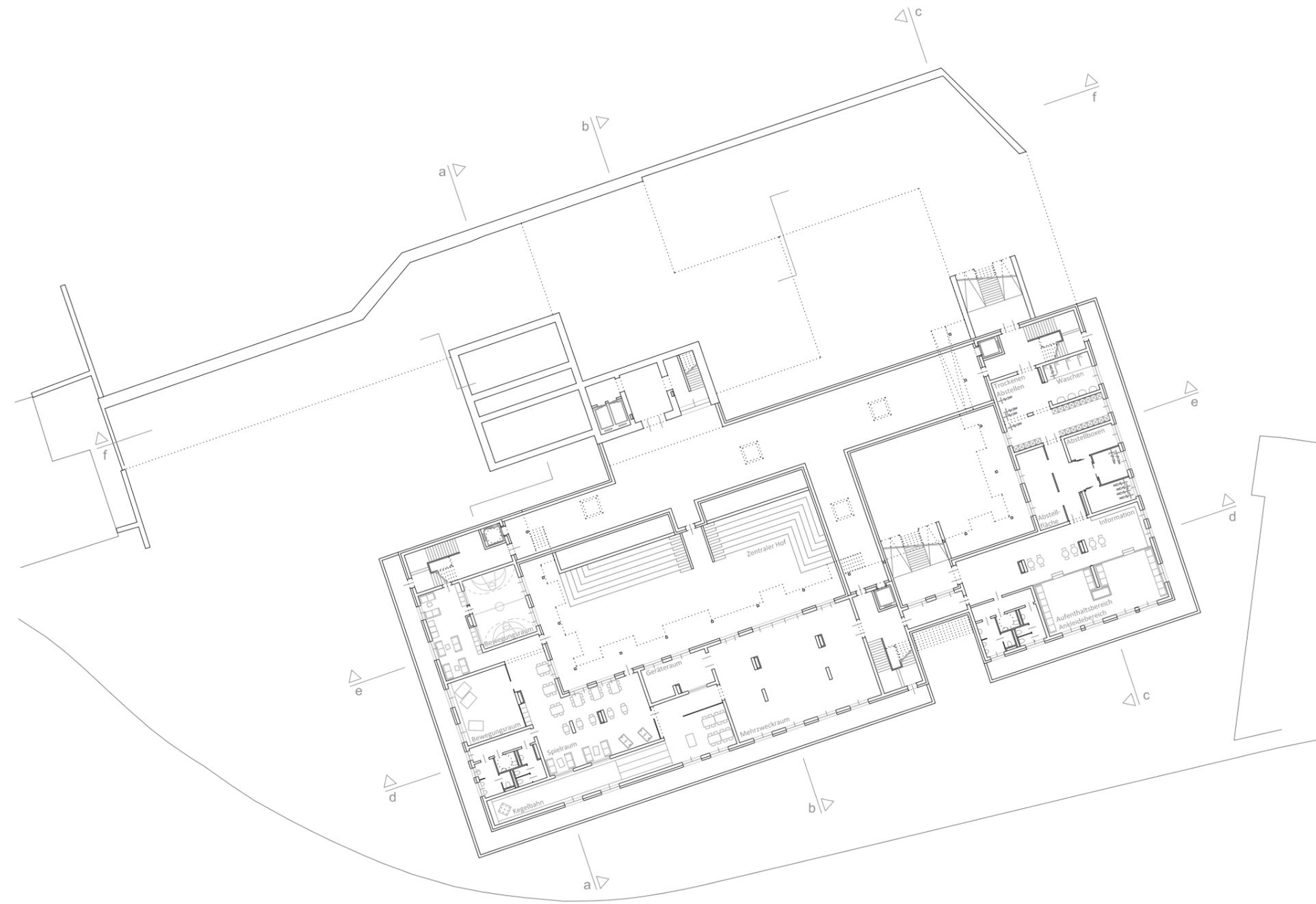
Gebäudetechnik und Energiekonzept

Auf den bestehenden Satteldächern der beiden Zimmertrakte ist im Osten, Süden und Westen eine leistungsstarke Photovoltaikanlage vorhergesehen. Zusätzlich sind auch die Verschattungselemente an den Balkonen mit Photovoltaikzellen ausgestattet. Somit liefert die Anlage einerseits elektrischen Strom und wird andererseits für die Heizung und Kühlung genutzt. Die zugehörigen Technikräume der Zimmertrakte befinden sich im Dach, unter den nicht ausgebauten Satteldächern.

Die Räumlichkeiten und Zimmer des Hotelbetriebes werden zum großen Teil natürlich belüftet. Nur dort, wo es notwendig ist, ersetzt dies eine mechanische Be- und Entlüftung. Der Küchendunst beispielsweise wird mechanisch unter dem Gebäude abgesaugt und in den Technikraum geführt.

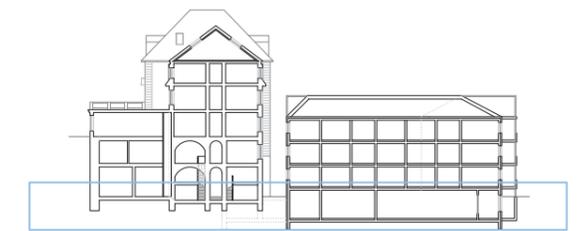






Grundriss Ebene -3

- Sportbereich mit
Bewegungsräumen
Aufenthaltsbereich mit Spieltischen
Kegelbahn
- Mehrzweckraum (auch für Veranstaltungen)
- Informationsbereich
- Keller für Sportgeräte (Fahrrad, Ski, Rodel, etc.)
- eigener Wasch- und Trockenbereich für
Sportgeräte
- Zentraler Hof mit Sitzstufen
- unterirdische Verbindungsgänge zum
Hotelgebäude



⌚ Schnitt
0m 2m 6m 20m

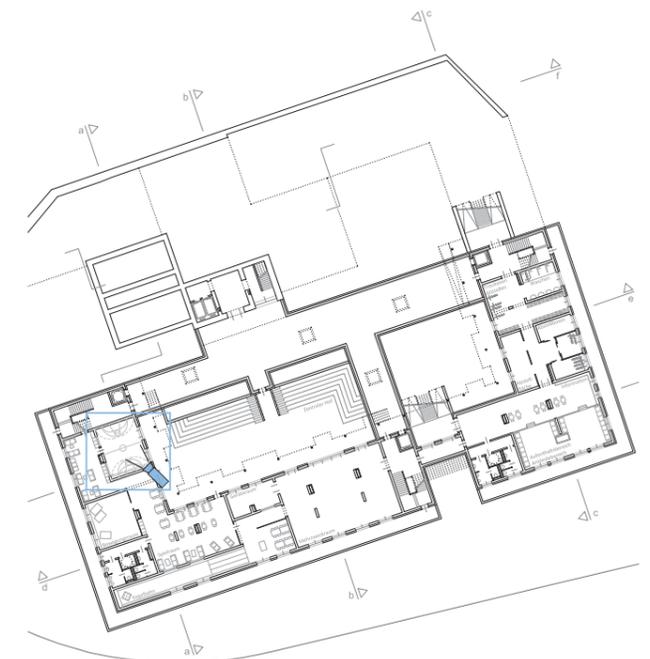
⌚ Ebene -3
0m 2m 6m 20m

Perspektive

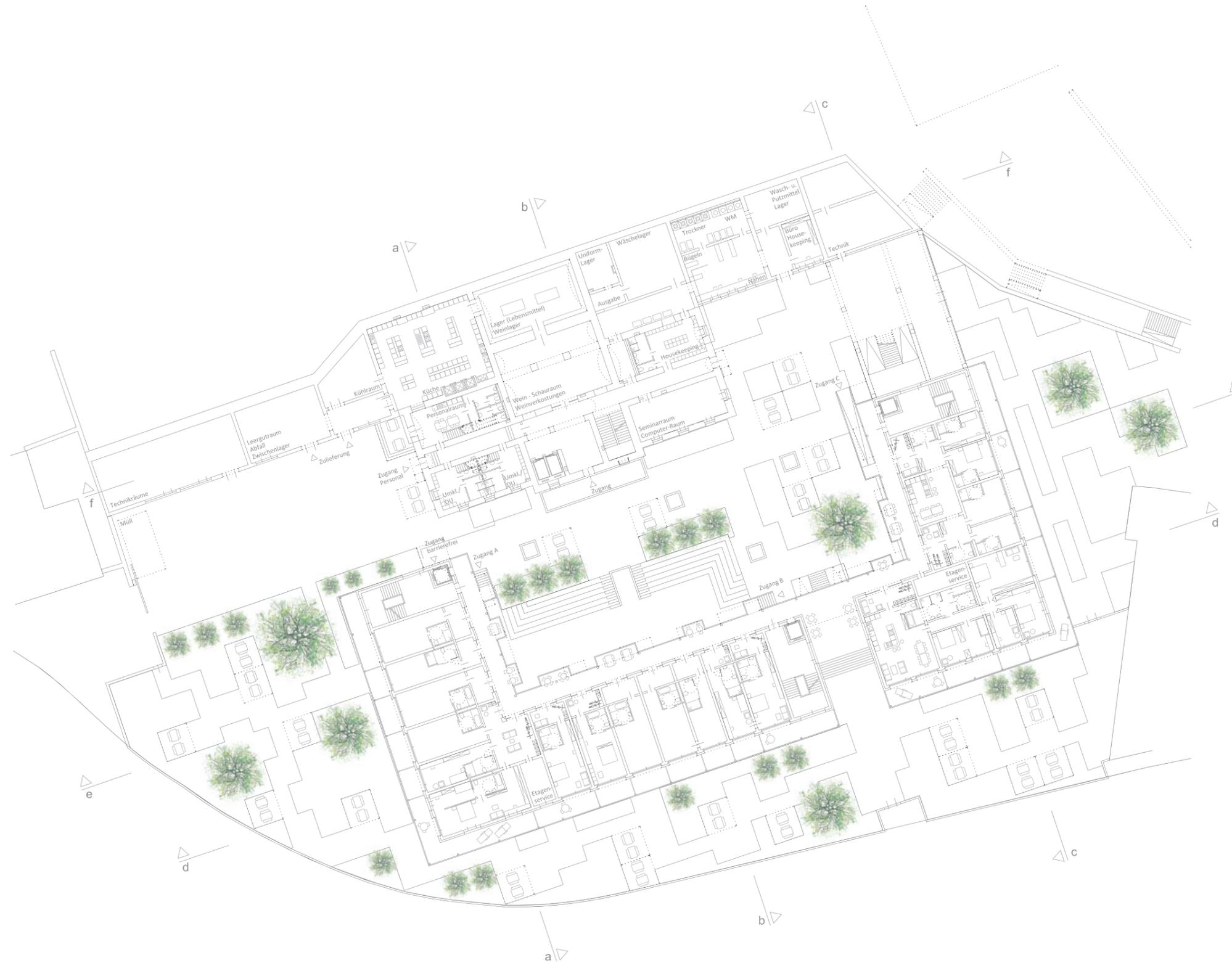
Bewegungsraum (Sportbereich), Ebene -3



Bewegungsraum (Sportbereich)



Ausschnitt E-3
0m 2m 6m 20m

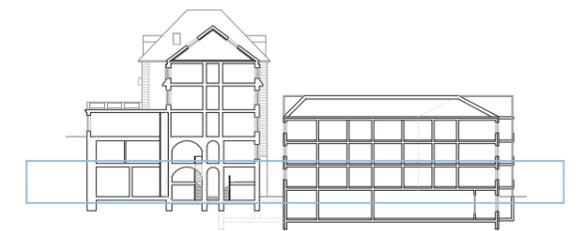


Grundriss Ebene -2

- Zimmertrakte mit
- 8 Doppelzimmer
- 4 Einzelzimmer
- 1 Familienzimmer
- 2 Appartements

rundumlaufende Parkgestaltung mit Lauben

- Hotelgebäude mit
- Lagerräume
- Küche
- Personalraum
- Weinkeller und Schauraum
- Seminarraum
- Housekeeping



Schnitt
0m 2m 6m 20m

Ebene -2
0m 2m 6m 20m



Zentraler Hof mit Zimmertrakten



Parkgestaltung vor Zimmertrakten (Ansicht Westen)

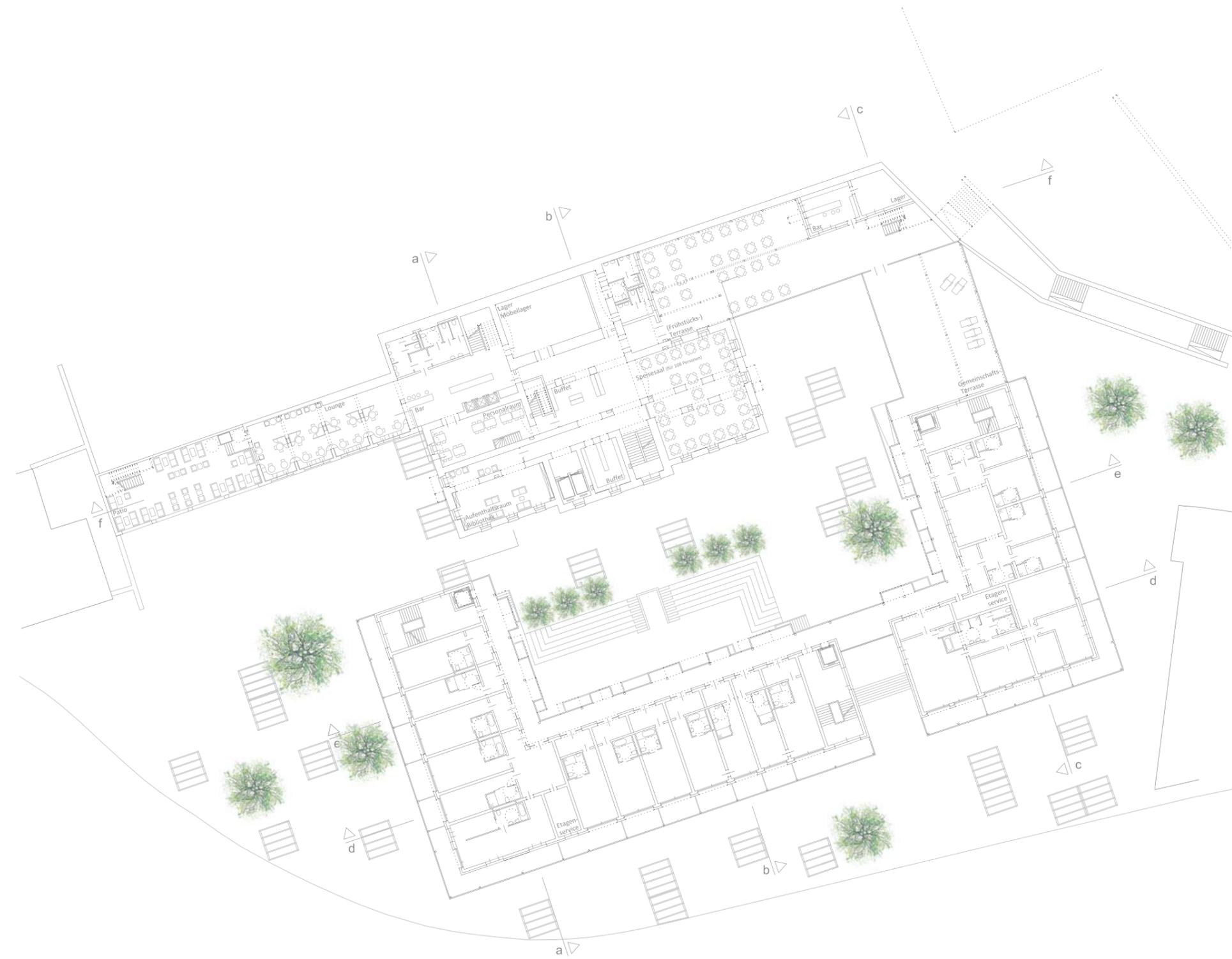
Perspektiven

Zentraler Hof mit Zimmertrakten, Ebene -2

Parkgestaltung vor Zimmertrakten (Ansicht Westen), Ebene -2



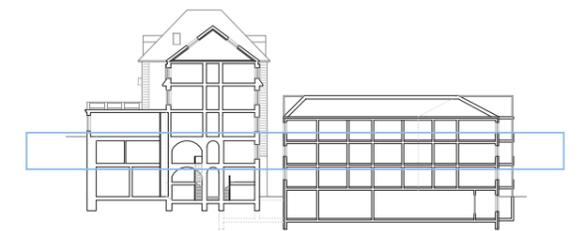
Ausschnitt E-2
0m 2m 6m 20m



Grundriss Ebene -1

Zimmertrakte mit
 8 Doppelzimmer
 4 Einzelzimmer
 1 Familienzimmer
 2 Apartments
 Gemeinschaftsterrasse

Hotelgebäude mit
 Lounge und Patio
 Personalraum
 Aufenthaltsraum, Bibliothek
 Speisesaal
 Frühstücksterrasse



Schnitt
 0m 2m 6m 20m

Ebene -1
 0m 2m 6m 20m



Vorbereich Zimmer



Doppelzimmer

Perspektiven

Vorbereich Zimmer, Ebene -2, -1 und +1

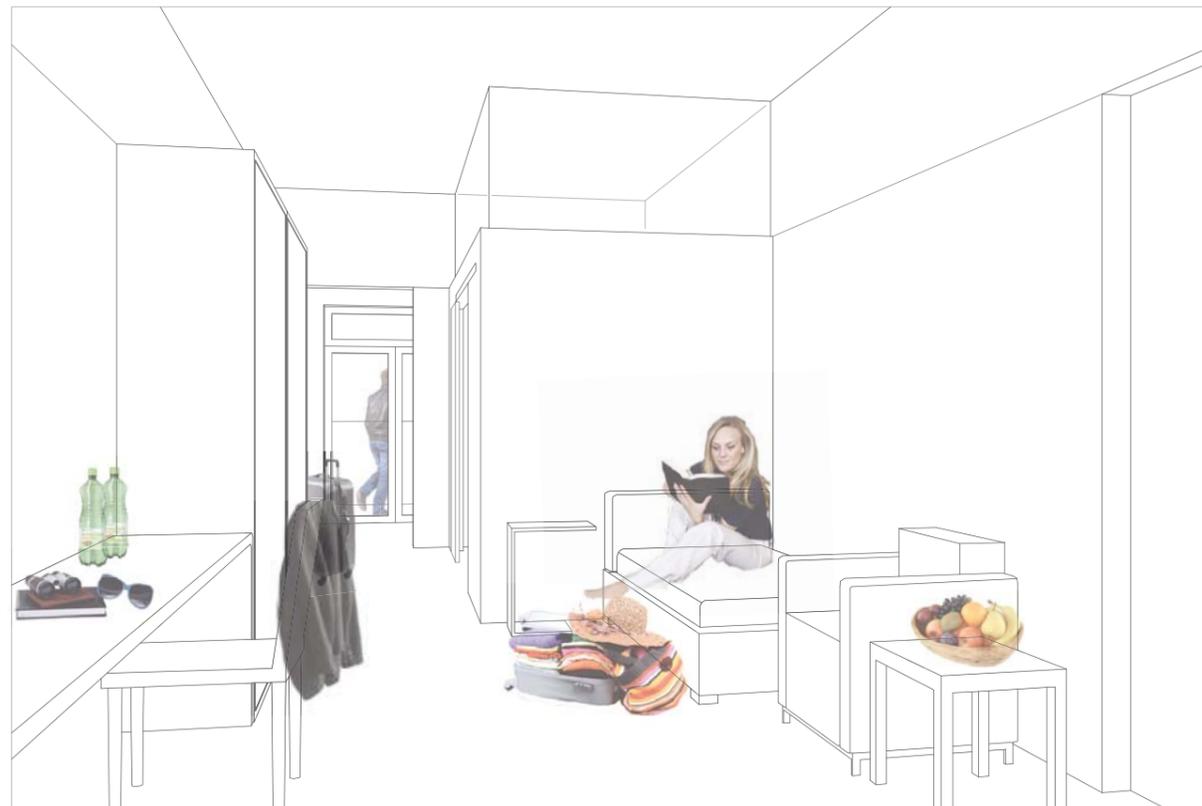
Doppelzimmer, Ebene -2, -1 und +1



Ausschnitt E-1
0m 2m 6m 20m



Doppelzimmer (mit Verbindungstür)



Einzelzimmer (mit Verbindungstür)

Perspektiven

Doppelzimmer (mit Verbindungstür), Ebene -2, -1 und +1

Einzelzimmer (mit Verbindungstür), Ebene -2, -1 und +1



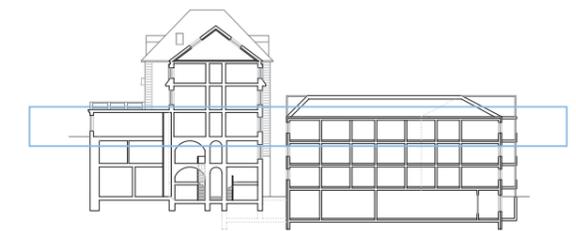
Ausschnitt E-1
0m 2m 6m 20m



Grundriss Ebene +1

Zimmertrakte mit
 8 Doppelzimmer
 4 Einzelzimmer
 1 Familienzimmer
 2 Appartements

Hotelgebäude mit
 Restaurant
 Gastgarten mit Kinderspielplatz
 Personalraum
 Kinderspielraum
 Rezeption
 Büros (Verwaltung)



Schnitt
 0m 2m 6m 20m

Ebene +1
 0m 2m 6m 20m



Frühstücksterrasse (Ansicht Osten)



Freiluftbibliothek

Perspektiven

Frühstücksterrasse (Ansicht Osten), Ebene -1

Freiluftbibliothek, Ebene +1



Ausschnitt E+1
0m 2m 6m 20m



Vorplatz Hotel (Blick Richtung Süden)



Vorplatz Hotel (Blick Richtung Osten)

Perspektiven

Vorplatz Hotel (Blick Richtung Süden), Ebene +1

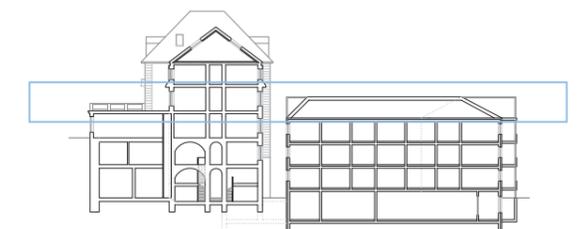
Vorplatz Hotel (Blick Richtung Osten), Ebene +1





Grundriss Ebene +2

Hotelgebäude mit
7 Doppelzimmer (je 3 mit Terrasse)
2 Einzelzimmer



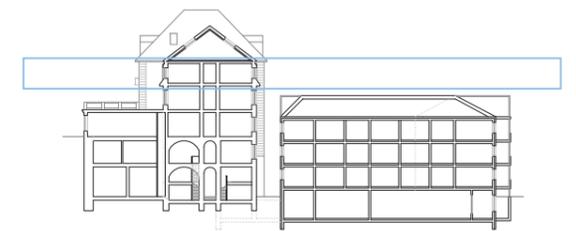
Schnitt
0m 2m 6m 20m

Ebene +2
0m 2m 6m 20m



Grundriss Ebene +3

Hotelgebäude mit
7 Doppelzimmer (je 3 mit Terrasse)
2 Einzelzimmer



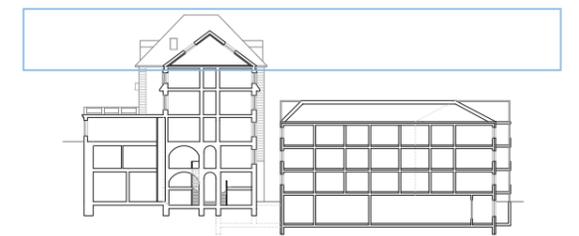
Schnitt
0m 2m 6m 20m

Ebene +3
0m 2m 6m 20m



Grundriss Ebene +4

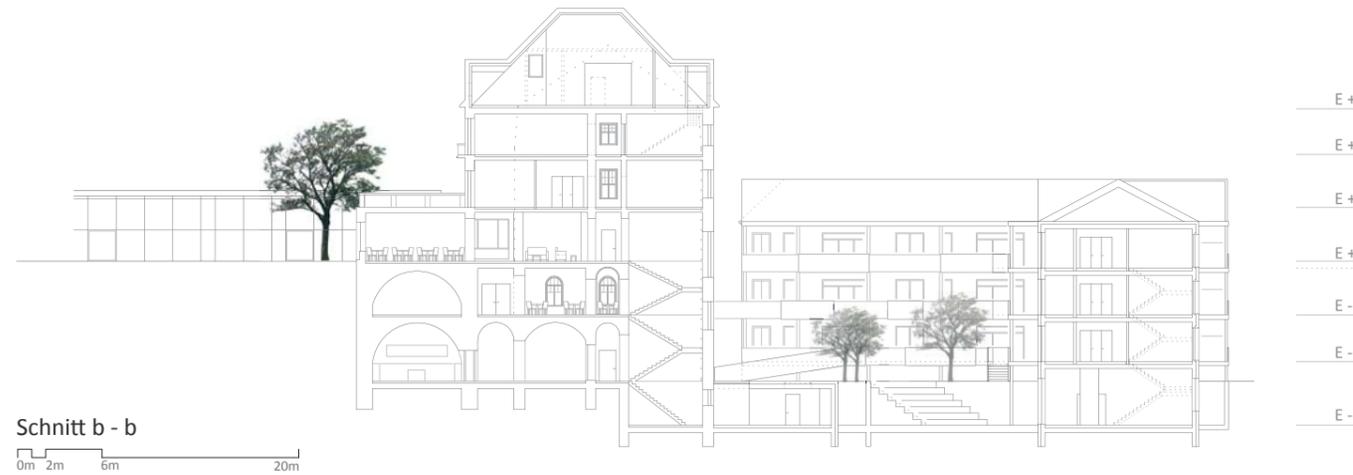
Hotelgebäude mit
Saunabereich
Fitnessbereich
Umkleiden
Aufenthaltbereich



Schnitt
0m 2m 6m 20m



Schnitt a - a



Schnitt b - b



Schnitt c - c



Schnitte

Schnitt a - a

Schnitt b - b

Schnitt c - c



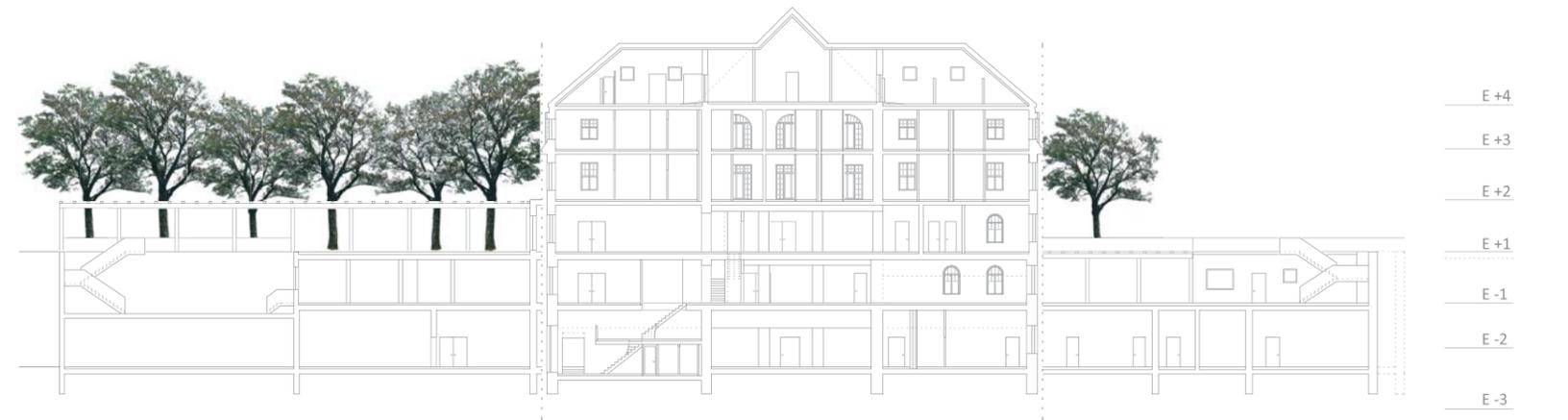
⌚ Ausschnitt E+1 (ohne Maßstab)



Schnitt d - d
0m 2m 6m 20m



Schnitt e - e
0m 2m 6m 20m



Schnitt f - f
0m 2m 6m 20m

Schnitte

Schnitt d - d

Schnitt e - e

Schnitt f - f



Ausschnitt E+1 (ohne Maßstab)



Norden
0m 2m 6m 20m



Osten
0m 2m 6m 20m



Süden
0m 2m 6m 20m



Westen
0m 2m 6m 20m

Ansichten

Norden

Osten

Süden

Westen



⌚ Ausschnitt E+1 (ohne Maßstab)

Modell im Maßstab 1:200



Abb. 47 (oben): Vorplatzgestaltung (Blick Richtung Süden)

Abb. 48 (mitte): Vorplatzgestaltung (Blick Richtung Osten)

Abb. 49 (unten): Der neu gestaltete Zubau im Westen



Abb. 50 (oben): Gesamtansicht (Blick Richtung Norden; im Hintergrund rechts: das Bahnhofsgebäude um 1920)
Abb. 51 (mitte): Der zentrale Hof (Blick Richtung Südwesten)
Abb. 52 (unten): Die Frühstücksterrasse im Osten



Abb. 53 (oben): Gesamtansicht (Blick Richtung Norden; im Hintergrund rechts: das neue Bahnhofsgebäude)
Abb. 54 (mitte): Vorplatzgestaltung, mit Freiluftbibliothek im Vordergrund (Blick Richtung Süden)
Abb. 55 (unten): Parkgestaltung vor den Zimmertrakten im Westen

Quellen- und Literaturverzeichnis

ANTAUER, Richard/Stadt Bruck an der Mur (Hg.): Bruck an der Mur. Ein Heimatbuch, Bruck an der Mur 1951

Architekturbüro SCHEMMEL: digitale Bestandspläne des Hotel Bahnhof in Bruck an der Mur, 1999

Brucker Bicycle-Club (Hg.): Bruck a. d. M. als Sportplatz, Bruck a. d. Mur 1911

FUCHS, Christa: Geschichte und G'schichterIn, 2. verbesserte und erweiterte Aufl., Bruck/Mur 2013

GIS - Land Steiermark: Digitaler Atlas Steiermark, Bruck an der Mur, 2013

Online unter: <http://gis2.stmk.gv.at/atlas/%28S%28qmttfu45lvc0xybortbfpnf5%29%29/init.aspx?karte=basis_bilder&ks=das&cms=da&massstab=800000>, in: <<http://www.gis.steiermark.at>> (Stand: 15.11.2013)

GIS - Land Steiermark: Digitaler Atlas Steiermark, Bruck an der Mur - Wienervorstadt, 2013

Online unter: <http://gis2.stmk.gv.at/atlas/%28S%28qmttfu45lvc0xybortbfpnf5%29%29/init.aspx?karte=basis_bilder&ks=das&cms=da&massstab=800000>, in: <<http://www.gis.steiermark.at>> (Stand: 15.11.2013)

GRAF, Josef: Begebenheiten und Schicksale der landesfürstl. Stadt Bruck a. d. Mur. k.k. Kreisregierungsstadt in der Obersteiermark, Bruck 1852

NEUFERT, Ernst: Bauentwurfslehre, 39. überarb. und aktualisierte Aufl., Wiesbaden 2009

ÖBB - Österreichische Bundesbahnen: Bahnhofschronik Bahnhof Bruck an der Mur, 1.Teil bis 1989 und 2.Teil ab 1989, Standort: Bahnhof Bruck an der Mur

POTOTSCHNIG, Franz: „Jetzt kümmert sich ein Profi um das Bahnhofshotel“, in: Kleine Zeitung, 21.02.2013

Online unter: <<http://www.kleinezeitung.at/steiermark/bruckmuerzzuschlag/muerzsteg/3251778/jetzt-kuemmert-sich-ein-profi-um-bahnhofshotel.story>> (Stand: 26.09.2013)

POTOSCHNIG, Franz: „Wir werden diese alte Burg nicht kaufen“, in: Kleine Zeitung, 16.02.2013

Online unter: <http://www.kleinezeitung.at/steiermark/bruckmuerzzuschlag/bruck_an_der_mur/3248041/werden-diese-alte-burg-nicht-kaufen.story> (Stand: 26.09.2013)

POTOTSCHNIG, Franz: „Asylanten: Wie gerecht sind sie verteilt?“, in: Kleine Zeitung, 24.10.2012

Online unter: <<http://www.kleinezeitung.at/steiermark/bruckmuerzzuschlag/muerzzuschlag/3150258/asylanten-gerecht-sind-verteilt.story>> (Stand: 26.09.2013)

POTOTSCHNIG, Franz: „Bahnhofshotel könnte doch noch fallen“, in: Kleine Zeitung, 03.03.2012

Online unter: <http://www.kleinezeitung.at/steiermark/bruckmuerzzuschlag/bruck_an_der_mur/2962084/bahnhofshotel-koennte-doch-noch-fallen.story> (Stand: 26.09.2013)

POTOTSCHNIG, Franz: „Hotelgäste, Asylanten und jetzt Obdachlosen“, in: Kleine Zeitung, 16.10.2011

Online unter: <http://www.kleinezeitung.at/steiermark/bruckmuerzzuschlag/bruck_an_der_mur/2855049/hotelgaeste-asylanten-jetzt-obdachlose.story> (Stand: 26.09.2013)

POTOTSCHNIG, Franz: „Hochbrücke wird seit Freitag zügig flachgelegt“, in: Kleine Zeitung, 30.10.2010

Online unter: <http://www.kleinezeitung.at/steiermark/bruckmuerzzuschlag/bruck_an_der_mur/2537301/hochbruecke-seit-freitag-zuegig-flachgelegt.story> (Stand: 26.09.2013)

SANDOVAL-STRAUSZ, Andrew K.: Hotel: An American History, Yale University Press, 2007

Stadtgemeinde Bruck an der Mur: Die Stadt <<http://www.bruckmur.at/die-stadt>>, in: <<http://www.bruckmur.at/>>, (Stand: 26.09.2013)

Stadtgemeinde Bruck an der Mur: Abteilung Raumplanung und Baurecht: Pläne aus dem Bau-Akt (EZ 5) sowie aktueller digitaler Kataster (Stand: 06.05.2013)

Stadtgemeinde Bruck a. d. Mur (Hg.): Ein Tätigkeitsbericht über das Jahr 1965 der Stadtgemeinde und der Stadtwerke von Bruck a. d. Mur, Bruck 1965

Stadtgemeinde Bruck a. d. Mur (Hg.): Tätigkeitsbericht der Stadtgemeinde Bruck a. d. Mur, Bruck 1964

Stadtgemeinde Bruck a. d. Mur (Hg.): Tätigkeitsbericht der Stadtgemeinde Bruck a. d. Mur, Bruck 1963

Stadtgemeinde Bruck/Mur, Marktgemeinde Oberaich (Hg.): Gemeinsam: Bruck - Oberaich. Mehr Chancen mehr Zukunft, online unter: <<http://mehr-chancen-mehr-zukunft.at/>> (Stand: 10.01.2014)

STARK, Fritz: „Dampfmaschinen und moderne Zeiten“, in: Obersteirer Zeitung (12.11.1994), S.21

STARK, Fritz: Ohne Titel, in: Obersteirer Zeitung, nach 1928 (aus: Sammlung Anton Kohut)

Statistik Austria - Bundesanstalt Statistik Österreich: Bruck an der Mur, Statistik des Bevölkerungsstandes (erstellt am: 04.09.2013) und Statistik der Bevölkerungsentwicklung, <<http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=62106>>, in: <<http://www.statistik.at/>> (Stand: 26.09.2013)

Statistik Austria - Bundesanstalt Statistik Österreich: Gemeinden (Datenstand: 01.01.2013), <http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/gemeinden/>, in: <<http://www.statistik.at/>> (Stand: 09.01.2014)

STRAHALM, Werner: Bruck an der Mur. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Graz 1985, S.108

STRAHALM, Werner: Bruck an der Mur. Eine Stadtgeschichte, 4. überarbeitete Aufl., Graz 2004

STRAHALM, Werner (Hg.)/HAFNER, Otfried: Historische Ortsansichten aus der Steiermark, Bd. 1. Bruck an der Mur in alten Bildern, Graz 1983

TOMASCHEK, Ulf: „Ehemaliges Hotel als Pflegestation für Asylwerber“, in: Kleine Zeitung, 11.01.2010 Online unter: <http://www.kleinezeitung.at/steiermark/bruckmuerzzuschlag/bruck_an_der_mur/2263982/ehemaliges-hotel-pflegestation-fuer-asylwerber.story> (Stand: 26.09.2013)

VASKO-JUHASZ, Desiree: Die Südbahn: Ihre Kurorte und Hotels, Wien-Köln-Weimar 2006

WAGNER, Franz: Bruck an der Mur und seine Umgebung. Ein Heimatbuch und Fremdenführer (mit 60 Abbildungen und einem Stadtplan), Bruck a. d. Mur 1929

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: GIS - Land Steiermark: Digitaler Atlas Steiermark, Bruck an der Mur, 2013
Online unter: <http://gis2.stmk.gv.at/atlas/%28S%28qmttfu45lvc0xybortbfpnf5%29%29/init.aspx?karte=basis_bilder&ks=das&cms=da&massstab=800000>, in: <<http://www.gis.steiermark.at>> (Stand: 15.11.2013)
- Abb. 2: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 3: Strahalm/Hafner 1983, Nr. 19
- Abb. 4: Strahalm/Hafner 1983, Nr. 36
- Abb. 5: Postkarte: Kunstverlag Albin Sussitz, Graz 1917/18; Verlag Hugo Duschek, Bruck a. M. (Sammlung Gröbl)
- Abb. 6: Stadtgemeinde Bruck a. d. Mur (Hg.): Tätigkeitsbericht 1963 (Titelbild)
- Abb. 7: Postkarte: ohne Beschriftung, nicht datiert (Sammlung Gröbl)
- Abb. 8: Vasko-Juhasz 2006, S. 39
- Abb. 9: Vasko-Juhasz 2006, Bucheinband-Innenseite
- Abb. 10: Vasko-Juhasz 2006, S. 177
- Abb. 11: Vasko-Juhasz 2006, S. 36
- Abb. 12: Postkarte: Frank Verlag, Graz 1931/32 (Sammlung Hell)
- Abb. 13: Foto: nicht datiert (Sammlung Anton Kohut)
- Abb. 14: Foto: nicht datiert (Sammlung Anton Kohut)
- Abb. 15: Postkarte: P. Ledermann, Wien I. Fleischmarkt 12, 1909 (Sammlung Gröbl)
- Abb. 16: Postkarte: Jos. A. Kienreich, Graz 1932 (Sammlung Hell)
- Abb. 17: Postkarte: Verlag von Franz Schuler, Fotograf, Graz, Kaiser-Franz-Josef-Kai 34, nicht datiert (Sammlung Gröbl)
- Abb. 18: Postkarte: Weeser-Krell, Linz a. D., nicht datiert (Sammlung Hell)
- Abb. 19: Werbeplakette, nicht datiert (Sammlung Hell)
- Abb. 20: Sandoval-Strausz 2007, S. 22
- Abb. 21: Sandoval-Strausz 2007, S. 29
- Abb. 22: Sandoval-Strausz 2007, S. 151
- Abb. 23: Skizze: nach den Plänen aus dem Bauakt (Stadtgemeinde Bruck)
- Abb. 24: Sandoval-Strausz 2007, S. 164
- Abb. 25: Skizze: nach den Plänen aus dem Bauakt (Stadtgemeinde Bruck)
- Abb. 26: Brucker Bicycle-Club 1911, S. 93
- Abb. 27: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 28: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 29: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 30: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 31: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 32: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 33: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 34: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 35: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 36: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 37: Foto: Eigenaufnahme

- Abb. 38: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 39: Foto: ÖBB, Bahnhofschronik Bahnhof Bruck an der Mur, 1. Teil bis 1989
- Abb. 40: Postkarte: ohne Beschriftung, nicht datiert (Sammlung Hell)
- Abb. 41: Postkarte: Correspondenz-Karte, nicht datiert (Sammlung Hell)
- Abb. 42: Postkarte: P. Ledermann, Wien I. Fleischmarkt 20, Nr. 37904, nicht datiert (Sammlung Gröbl)
- Abb. 43: Foto: laut Beschriftung um 1961 (Sammlung Anton Kohut)
- Abb. 44: Foto: laut Beschriftung um 1961 (Sammlung Anton Kohut)
- Abb. 45: Foto: nicht datiert (Sammlung Anton Kohut)
- Abb. 46: Foto: Generaldirektion der ÖBB, Lichtbildstelle, Archiv Nr. B5674 (Sammlung Hell)
- Abb. 47: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 48: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 49: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 50: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 51: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 52: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 53: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 54: Foto: Eigenaufnahme
- Abb. 55: Foto: Eigenaufnahme