



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna | Austria

DIPLOMARBEIT

Neukonzeption des Eferdinger Bahnhofs
im Kontext von Stadt und Verkehr

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

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

E 251.2 Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege,
Abteilung für Denkmalpflege und Bauen im Bestand

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Neubauer Michael
1125910

Wien, am 29. März 2018

Anstelle von Doppelformen, Binnen-I und dergleichen zur etwaigen Sichtbarmachung beider Geschlechter wird in dieser Arbeit das grammatikalische Geschlecht als allgemeine Form der Bezeichnung verwendet. Dieses ist vom natürlichen Geschlecht unterschieden. Grammatikalische allgemein männliche Formen sind nicht auf Männer/männliche Wesen beschränkt, ebenso wenig wie grammatikalisch allgemein weibliche Formen (z.B. „die Person“) auf Frauen/weibliche Wesen beschränkt ist.

Kurzfassung

Eferding ist eine der ältesten Städte Österreichs. Zum achthundertjährigen Stadtjubiläum im Jahr 2022 ist eine Erneuerung des seit 1886 bestehenden Bahnhofs vorgesehen. Zentral im Eferdinger Becken gelegen, bildet dieser mit den Bahnstrecken Aschach–Wels und Peuerbach/Neumarkt–Linz, die in ihm zusammenlaufen, einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt für den Regionalverkehr. Allerdings ist er im gegenwärtigen Zustand städtebaulich wie auch verkehrstechnisch nur unzureichend in die Stadt eingebunden; die Bahnhofsanlage selbst und das umliegende Areal bedürfen einer Neufassung, Attraktivierung und Revitalisierung.

Vor diesem Hintergrund analysiert diese Arbeit den Eferdinger Bahnhof im Kontext von Stadt- und Verkehrsentwicklung in Geschichte und Gegenwart. Auf dieser Basis wird, eingebettet in ein größeres städtebauliches und verkehrsplanerisches Konzept, ein Neuentwurf des Bahnhofs erarbeitet.

Abstract

Eferding is one of the oldest cities in Austria, celebrating its 800 years of existence in 2022. Since 1886, Eferding has a railway station. Centrally located in the Eferdinger Becken, and connecting the city with Aschach–Wels and Peuerbach/Neumarkt–Linz, it is an important transport hub for regional services. Yet, the train station in its current state is not only outdated, but also poorly integrated into the city.

This thesis analyzes the Eferding train station in the context of urban development and traffic planning, both from a historical perspective and in view of the present situation. It aims to develop concepts for a modern redesign of the train station and its revitalization by way of improving its urban integration.

Inhalt

1 Eferding – Grundlegendes zur Bezirksstadt und zur Region	11
2 Die Eisenbahn in Oberösterreich und Eferding	21
3 Analyse des Stadtraums und der Verkehrssituation	35
4 Planungsgebiet	61
5 Revitalisierung und Entwurf	77
6 Plandarstellungen	115
 Literaturverzeichnis	 128
Abbildungsverzeichnis	130

Einleitung

Eferding ist eine der ältesten Städte Österreichs, die 2022 ihr achthundertjähriges Bestehen feiert. Zu diesem Stadtjubiläum ist eine Erneuerung des seit 1886 bestehenden Bahnhofs geplant, der mit Verbindungen nach Linz, Peuerbach, Neumarkt-Kallham, Wels und Aschach einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt für den Regionalverkehr darstellt. Die aus den 1960er Jahren stammende Anlage genügt sowohl funktionell als auch ästhetisch den Anforderungen an einen zeitgemäßen Bahnhof nicht mehr. Darüber hinaus fehlt eine geeignete städtebauliche Einbettung sowie eine attraktive, fußgängerfreundliche Anbindung an das Stadtzentrum. Wie eine Analyse des Verkehrs zeigt, legt die Bevölkerung – trotz guter Zugverbindungen und verbesserter Fahrplanintervalle – den Großteil der Wege mit dem Auto zurück.

Ein wesentliches Anliegen der vorliegenden Arbeit ist es, auch im Sinne der Lebensqualität in der Stadt, den Raum menschenfreundlich zu gestalten, Wege für Fußgänger und Radfahrer zu erschließen und den öffentlichen Verkehr zu stärken. Diesem Anliegen sollen die in ihrem Rahmen entwickelten Entwürfe Rechnung tragen: die Neugestaltung des Bahnhofs Eferding, die Attraktivierung und verkehrsbauliche Neufassung des Bahnhofsgeländes wie auch der zum Stadtzentrum führenden Bahnhofstraße, und nicht zuletzt ein größeres städtebauliches Konzept für das umliegende Areal.

Diese Entwurfsziele werden in mehreren Schritten erarbeitet. Zunächst wird – als Fundament für die darauf aufbauenden Überlegungen und Entwürfe – das Untersuchungsfeld abgesteckt und näher charakterisiert. Dazu werden im ersten Kapitel Topographie und Geschichte der Stadt Eferding sowie nennenswerte Fakten bezüglich Bevölkerungszusammensetzung und Infrastruktur erläutert. Um die Betrachtung des Eferdinger Bahnhof nicht nur in der Geschichte der Stadtentwicklung zu verorten, sondern auch in die historische Entwicklung des Bahnverkehrs einzubetten, wird im zweiten Kapitel die Eisenbahngeschichte sowohl auf überregionaler, als auch auf lokaler Ebene im Gesamtkontext der Stadt beleuchtet.

Im darauffolgenden Abschnitt werden historische und aktuelle städtebauliche Entwicklungen in Eferding untersucht. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem wachsenden Flächenverbrauch und den Zersiedelungstendenzen der letzten Jahrzehnte. Die Analyse der Stadtentwicklung wird ergänzt durch eine eingehende Betrachtung der Verkehrssituation – im Hinblick auf Verkehrsmittelwahl, Wege und Verkehrsaufkommen in der Stadt, Auswirkungen der neuen Umfahrung sowie Einzugsbereich und Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Die Erkenntnisse aus diesen Analysen bilden die Grundlage für die städtebaulichen und verkehrsplanerischen Maßnahmen, die im Rahmen des Entwurfs erarbeitet werden; nicht zuletzt leitet sich aus dieser großräumlichen Betrachtung die Abgrenzung des eigentlichen Entwurfsareals ab, das im vierten Kapitel im Sinne einer Bestandsaufnahme überblicksmäßig beschrieben wird.

Das letzte Kapitel beinhaltet schließlich die Entwürfe. Auf der Basis der vorangegangenen Analysen zu Stadt und Verkehr wird zunächst ein städtebaulicher Entwurf für einen größeren Planungsausschnitt des Eferdinger Stadtgebietes entwickelt. Aus diesem Gesamtkonzept leitet sich, stets in Verbindung mit verkehrsbaulichen Überlegungen, ein Planvorschlag für die Bahnhofstraße und das um den Bahnhof liegende Areal ab. Im letzten Schritt ist schließlich der Entwurf zur Bahnhofsneugestaltung, einschließlich eines Revitalisierungs- und Nutzungskonzeptes, ausgearbeitet.

Wesentlicher Ansporn für die vorliegende Arbeit war, das Bewusstsein für ökologische Mobilitätsalternativen zu entwickeln. Darüber hinaus beschäftigte ich mich im Laufe des Studiums speziell mit sozialen Kontexten der Architektur, die über die gebauten Objekte selbst hinausgehen. Insbesondere mein Interesse für Städtebau und die sozialen Kontexte einer Stadt, für das urbane Zusammenleben von vielen Menschen, das dadurch, was und wie gebaut wird, grund-

legend beeinflusst wird, begründet meinen Zugang zu diesem Projekt. Der Entwurf stellt demgemäß die Menschen in den Vordergrund: die Lebensqualität und Zufriedenheit der Anwohner, Pendler und Touristen, denen die neu gestalteten Orte und neu eröffneten Wege und Mobilitätsalternativen in der Stadt entgegenkommen sollen.

Bahnhof – Stadt – Verkehr, die titelbildenden Leitbegriffe dieser Diplomarbeit, geben zugleich ihr Motto vor, im doppelten Sinne zu lesen: Zum einen stehen sie für die Perspektive, das Thema Bahnhof sowohl theoretisch als auch in der Entwurfsarbeit im komplexen Spannungsfeld von Stadt und Verkehr zu entwickeln, und zum anderen auch für die Motivation, vom Bahnhof ausgehend Lösungen für bestehende Verkehrsprobleme zu definieren, insbesondere den Autoverkehr in Eferding zu reduzieren und andere Mobilitätsformen zu stärken, frei nach der Devise: *Bahnhof statt Verkehr!*



Abb.1
Franziseische Landesaufnahme von Nieder- und
Oberösterreich 1809–1819

1 | Eferding – Grundlegendes zur Bezirksstadt und zur Region

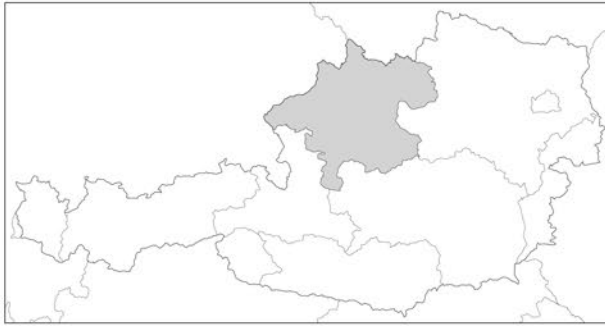


Abb.2
Ländergrenzen Österreich

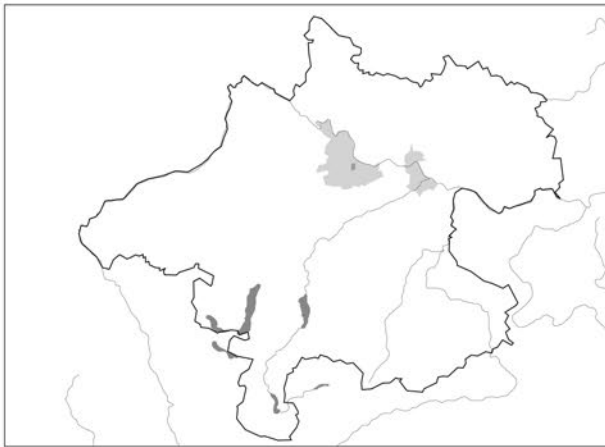


Abb.3
Oberösterreich Zentralraum, Bezirke Eferding und Linz



Abb.4
Strecke der Linzer Lokalbahn und der Aschacher Bahn



Abb.5
Eferding, topographische Übersicht

1.1. Topographie

Der Bezirk und die gleichnamige Bezirkshauptstadt Eferding liegen im Zentralraum von Oberösterreich. Die Stadt ist umgeben von drei Gemeinden: Popping, Fraham und Hinzenbach.

Eferding liegt an der Schnittstelle der eiszeitlichen Niederterrasse und des Oberen Hochflutfeldes, welches vor etwa 2400 bis 5100 Jahren aufgeschüttet wurde. Diese Lage begünstigte aufgrund ihrer fruchtbaren Böden und klimatischen Werte die landwirtschaftliche Nutzung und die Gemüseproduktion. Des Weiteren bot die Hochwassergrenze, die acht bis 14 Meter über dem durchschnittlichen Wassermittel der Donau lag, eine günstige Voraussetzung zur Errichtung, Befestigung und Verteidigung einer Siedlung. Bis zur Donauregulierung ab den 1830er Jahren war der nordöstlich gelegene Teil des Eferdinger Beckens eine von vielen Donau-Nebenarmen durchzogene Auenlandschaft. Das Strombett liegt heute in Folge der Regulierungen etwa zwei Kilometer von der Stadt entfernt. Aufgrund der vielen Verzweigungen der Donauarme haben sich Inseln gebildet, die heute noch in den „Wörth“-Namen des Gebietes belegt sind. Im Westen und Norden der Stadt mündet der Dachsbergerbach nördlich von Wörth in die die Gemeindegrenze bildende Aschach. Im Bereich des Bräuhauses zweigt vom Dachsbergerbach der Mittergrabenbach ab, der dem Innbach im Südosten der Stadt zufließt. Der westlich der Stadt verlaufende Sandbach mündet ebenfalls in die Aschach.¹

1.2. Ortsname

Beim Namen der Gemeinde handelt es sich um einen echten althochdeutschen „-ing“-Namen aus der Zeit der bairischen Landnahme. „Eferding“ leitet sich als Besitz- oder Insassenname vom Personenbeziehungsweise Herrennamen „Êfrit/Evrit“ ab, wobei das Suffix „-ing“ Zugehörigkeit anzeigt. Dabei muss es sich nicht um den Ortsgründer handeln, es könnte auch der Name eines früheren bajuwarischen Grundherren oder Eroberers der bereits bestehenden Siedlung sein. Eine erste Erwähnung des Namens erfolgte im Jahre 1111 als „efridingen“. Diese erste Nennung erfolgte im Vergleich zu den umliegenden Ortschaften verhältnismäßig spät.²

¹ Vgl. Roland Forster: Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Bürgerhaus in Oberösterreich. Eine bautypologische und bauhistorische Untersuchung am Beispiel der Stadt Eferding, Dissertation, Technische Universität Wien, 2004, S. 23-24.

² Vgl. Forster, 2004, S. 24-25.



Abb.7
Postkarte um 1900, Stadtplatz



Abb.8
Stadtplatz Eferding, Blick Richtung Schloss
Starhemberg und Pfarrkirche

Abb.6
Franziseischer Kataster 1825

1.3. Geschichte

Erste Siedlungsspuren in Form von Werkzeugen und Waffen sind im Raum Eferding seit dem Neolithikum nachweisbar. Aus der La-Tene-Zeit stammen einige Scherben, die sich heute in den städtischen Sammlungen befinden.³ Der Forschung bereitet die Aufdeckung einer römischen Siedlung besondere Schwierigkeiten. Es wird versucht, Eferding mit *Marinianum* wie auch mit *ad Mauros* oder sogar *Joviacum* in Verbindung zu bringen. Eine frühmittelalterliche Besiedelung wird für das 6. bis 8. Jahrhundert angenommen, wobei eine Zerstörung und Neugründung in Folge der Awarenkriege ebenfalls nicht ausgeschlossen scheint. Im 12. Jahrhundert wurde der städtische Charakter Eferdings, als Herrschaftsgebiet im Besitz der Bischöfe von Passau, durch mehrere Urkunden bestätigt: 1144 wurden erstmals *areis ad Euerdingen*, Hofstätten zu Eferding, genannt. 1167 folgte das *Purchreth*, die Burgrechtsnennung, bei der die Einwohner als Bürger *burgiensens in Efridingen* aufscheinen und die eine der frühesten in Österreich ist.⁴ Die Erwähnung im Nibelungenlied weist auf eine überregionale Bedeutung des Ortes hin. Diese wurde mit der Urkunde Bischof Gebhards vom 14. Juli 1222 bestätigt, mit der Eferding als *civitas* (Stadt) und die Einwohner dementsprechend zu *cives* erklärt wurden. Damit gilt Eferding nach Enns 1212 und Wien 1221 als drittälteste urkundlich erwähnte Stadt Österreichs. Neben dem „Stegrecht“ und weiteren Bestimmungen zeigte sich, dass der Stadtherr bestrebt war,

Eferding mit allen Mitteln auszubauen, wofür der großzügig angelegte Stadtplatz spricht.⁵ 1253 wurde das Recht zur Befestigung erteilt und 1276 bestätigt. Einen Hinweis auf die Existenz eines Passauer Herrnsitzes oder eines Vorgängerbaus der späteren Burg liefert eine Urkunde aus dem Jahre 1167. Ab dem Ende des 14. Jahrhunderts wurden mehrmals die Mauern und Tore der Stadt erwähnt. Mit der Stiftung des Spitals durch Rudolf Schifer wurde der städtische Charakter ergänzt.⁶

Mit dem Kauf am 4. November 1367, mit dem der *markcht Everding* vom Bistum Passau an die Grafen Ulrich I. und Heinrich VII. von Schaunberg überging, begann die fast 200 Jahre währende „Schaunbergische Periode“. Die Stadt zog als Residenzstadt der Schaunburger, die im Laufe des 15. Jahrhunderts einen Aufschwung erlebte, nebst Händlern und Kaufleuten auch Handwerker und Künstler an. Die neugebaute Burg in Eferding und die neuerrichtete Stadtpfarrkirche St. Hippolyt waren repräsentative Großbauten jener prosperierenden Epoche. Im Verlauf der im Herbst 1380 ausgebrochenen kriegerischen Handlungen, der so genannten „Schaunberger Fehde“, wurde Eferding durch die Truppen Herzog Albrechts III. bis zum Waffenstillstand 1381 besetzt und nach dem Schiedsspruch von Nürnberg am 28. Februar 1383 zusammen mit den anderen Besitzungen nur mehr als österreichisches Lehen an die Schaunberger zurückgegeben.

Nach dem Tod des letzten Grafen von Schaunberg, Wolfgang II., am 12. Juni 1559 und nach langwierigen Erbschaftsstreitigkeiten fiel Eferding im Jahr 1572 schließlich den Herren von Starhemberg zu. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts hielt die Reformation, gefördert durch Gräfin Anna von Schaunberg, der Witwe Wolfgangs II., in Eferding Einzug. In der Zeit von 1620 bis 1628 setzte im unter den Bayern verpfändeten Oberösterreich die gewaltsame Gegenreformation ein, die zum großen Bauernkrieg von 1626 und der Auswanderung ortsansässiger Protestanten führte. Als Folge der Auswanderung fielen einige der verlassen und ruinösen Bürgerhäuser an die Stadt Eferding zurück. Die Emigration der Protestanten und vor allem der reicheren Bevölkerungsschicht wird als einer der Gründe für den Niedergang des städtischen Gemeinwesens Mitte des 17. Jahrhunderts angeführt. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts zeigte sich eine Neubelebung des städtischen Lebens, die unter anderem auch auf die Anwesenheit von italienischen Steinmetzen und Stuckateuren zurückzuführen ist.

³ Vgl. Georg Heilingsetzer: Eferding. Kommentar zur Siedlungsgeschichte, http://mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/eferding/#OV_9_1, Zugriff am 15.05.2017.

⁴ Vgl. Forster, 2004, S. 25.

⁵ Vgl. Heilingsetzer, Zugriff am 15.05.2017.

⁶ Vgl. Forster, 2004, S. 25-28.

Mit Beginn des 18. Jahrhunderts kam es auch zu einer kleinen Barockisierungswelle in der Stadt, wobei am Beginn dieser Entwicklung, bereits knapp nach 1700, der Neubau des Schiferschen Erbstitfes stand. Im ausgehenden 18. Jahrhundert, schon am Übergang vom Spätbarock und Rokoko zum Klassizismus, erfolgte die groß angelegte Umgestaltung des Starhembergischen Schlosses durch Andreas Zach in den Jahren 1785–1788, die wohl auch Auslöser und Vorbild für einzelne klassizistische Fassadengestaltungen war. Den erhaltenen Fassadengestaltungen nach zu schließen dürfte die Biedermeierzeit von einem gewissen Wohlstand geprägt gewesen sein.⁷

Im Jahre 1848 fand die Institution der Grundherrschaft ein Ende und die freie Gemeinde Eferding entstand. Nach 1868 wurden die Bezirksämter aufgelöst und Eferding erhielt ein Bezirksgericht zugesprochen, wurde aber zunächst der Bezirkshauptmannschaft Wels zugeteilt. Erst 1907 konnte die neugegründete Bezirkshauptmannschaft in Eferding ihre Tätigkeit aufnehmen. In der NS-Zeit wurde diese allerdings aufgelöst und Eferding dem Bezirk Grieskirchen angegliedert. 1948 nahm wieder eine selbstständige Eferdinger Bezirkshauptmannschaft ihre Tätigkeit auf, bis diese 2016 erneut in die Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen eingegliedert wurde. Während des Zweiten Weltkriegs bestand eine Verwaltungsgemeinschaft der angrenzenden Gemeinden Fraham, Hinzenbach und Puppung mit Eferding, die

1946 wieder aufgehoben wurde. In den letzten Jahren laufen verstärkte Bestrebungen, mit diesen Gemeinden zu fusionieren. Zahlreiche Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Bezirksalten- und Pflegeheim und der kommunale Friedhof werden bereits von den umliegenden Gemeinden mitgenutzt.

Die Stadt ist auch als religiöser und kultureller Mittelpunkt eines größeren Einzugsgebiets bekannt. Insbesondere seit den 1920er Jahren war Eferding ein Ort der Musikpflege, wo der Komponist Johann Nepomuk David wirkte. Bereits seit 1939 besteht eine städtische Musikschule. Darüber hinaus fungiert Eferding auch als allgemeines Bildungszentrum. Neben zwei Volksschulen und zwei Neuen Mittelschulen gibt es ein Polytechnikum, eine Handelsschule und eine Handelsakademie.

Aufgrund des eher kleinen Gemeindegebietes im Ausmaß von 2,81 Quadratkilometern sind die Möglichkeiten der Ansiedelungen von Gewerbegebieten und Siedlungen beschränkt; diese werden verstärkt in den umliegenden Gemeinden geschaffen. In Eferding dominieren Klein- und Mittelbetriebe. Die Schwerpunkte sind noch immer die Landwirtschaft im Obst- und Gemüseanbau, darüber hinaus auch Holz- und Metallverarbeitung, Ziegelindustrie, Glasveredelung, Elektrotechnikindustrie, Bekleidung und Ledererzeugung. Manche Bereiche wie Tourismus und regionaler Fremdenverkehr sind noch ausbaufähig, wobei versucht wird, auf kulturellem Gebiet an die musikalische Tradition anzuknüpfen.⁸

In Summe waren im Jahre 2011 436 Arbeitsstätten mit insgesamt 3.214 Beschäftigten (davon 2.982 unselbständig Beschäftigte) in Eferding angesiedelt.⁹ Von den 1.868 erwerbstätigen Eferdingern hatten 1.254 Personen außerhalb der Gemeinde einen Arbeitsplatz. Nach Eferding pendelten 2.590 Erwerbstätige aus einer anderen Gemeinde ein.¹⁰ Insgesamt waren 164 Gebäude für Arbeitszwecke bestimmt.¹¹

⁷Vgl. Forster, 2004, S. 28-34.

⁸Vgl. Heilingsetzer, Zugriff 15.05.2017.

⁹Vgl. Statistik Austria: Registerzählung vom 31.10.2011 – Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Abschnitten der ÖNACE 2008 und groben Beschäftigtengrößengruppen.

¹⁰Vgl. ebd. – Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel.

¹¹Vgl. ebd. – Gebäude und Wohnungen.

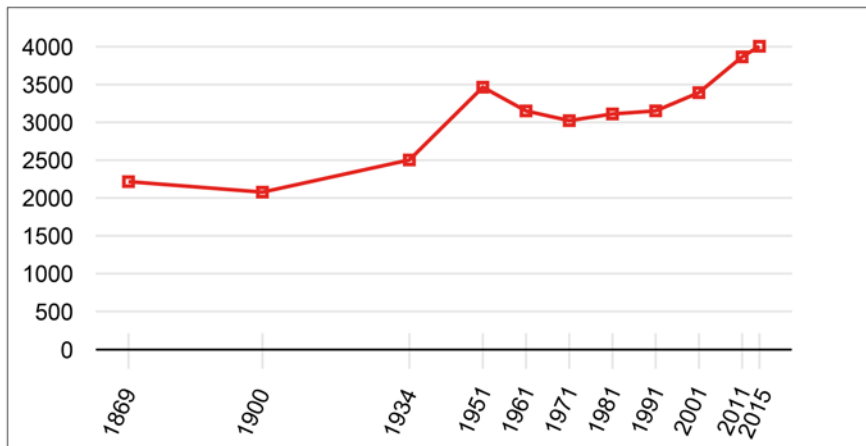


Abb.10
Einwohnerentwicklung seit 1869

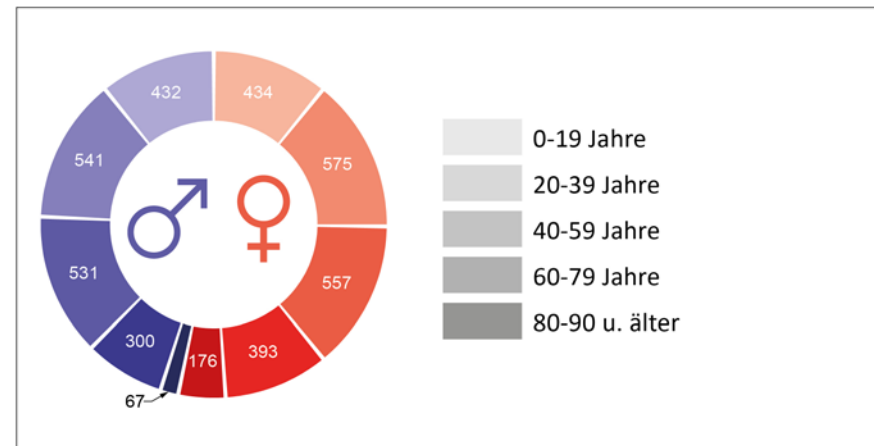


Abb.11
Bevölkerung 2015 nach Geschlecht und Alter

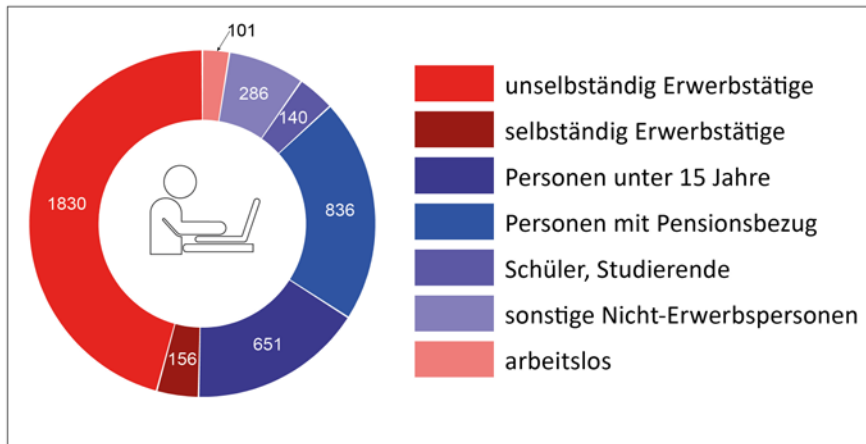


Abb.12
Bevölkerung 2015 nach Erwerbstätigkeit

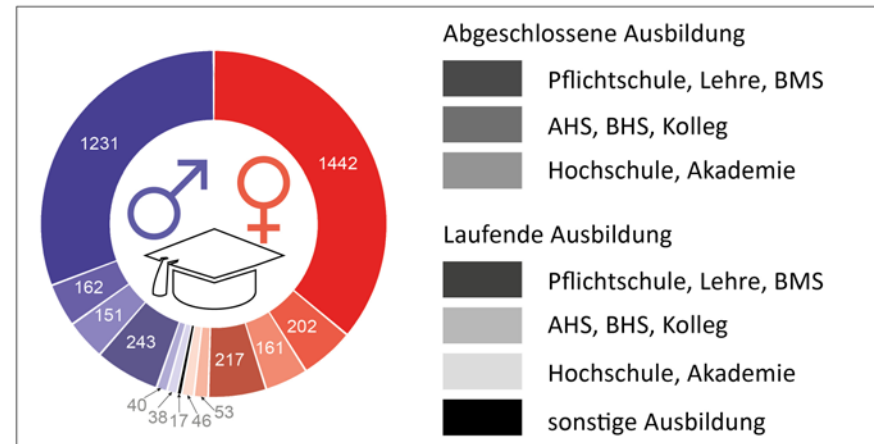


Abb.13
Bevölkerung 2015 nach Ausbildung

1.4. Bevölkerungsstruktur

Der Bevölkerungsstand der Stadt Eferding belief sich mit dem 31. Dezember 2015 auf 4.006 Einwohner, was einer Dichte von 1.427 Einwohnern pro Quadratkilometer entspricht (Bezirk Eferding: 32.450 Einwohner bei einer Dichte von 125 Personen pro Quadrameter). Beachtlich ist der Geschlechterunterschied von 1.871 (46,7 Prozent) Männern zu 2.135 (53,3 Prozent) Frauen, wobei der Unterschied im Alter von 55 Jahren zu Tage tritt (470:699). Gegenüber dem Jahr 2001 lässt sich eine demographische Verschiebung der Altersstruktur in Richtung älterer Jahrgänge feststellen. Während die Personenanzahl der Unter-20-Jährigen in etwa gleich blieb, nahm die Bevölkerungsschicht der 20- bis 64-Jährigen um 316 und die der Über-65-Jährigen um 249 Personen zu, was einer Zunahme von 50 Prozent mehr Über-50-Jährigen gegenüber 2001 entspricht. Dies führt nicht zuletzt zu einem geänderten Mobilitätsverhalten (siehe Kapitel 3.3).

Gemäß der Ausbildungsstatistik vom 31.10.2011 schlossen 1.098 Personen ab 15 Jahren (34 Prozent) ihre Ausbildung nur mit einem Pflichtschulabschluss ab, 1.054 (32,6 Prozent) mit einer Lehre. 416 Eferdinger (12,9 Prozent) besuchten eine Berufsbildende Mittlere Schule (inklusive Meisterausbildung), 131 (4,1 Prozent) eine Allgemeinbildende Höhere Schule, 233 (7,2 Prozent) eine Berufsbildende Höhere Schule und 12 (0,4 Prozent) ein Kolleg. Eine Hochschule oder

Hochschulverwandte Lehranstalt absolvierten 288 Personen (9 Prozent).¹² Eferding hatte am Stichtag 640 Schüler und Studierende.

Gemäß der Registerzählung vom 31. Oktober 2011 gingen in Eferding zu diesem Zeitpunkt 1.126 Personen zur Schule. Davon pendelten 812 Schüler von außerhalb in die Stadt. Von den 471 Schülern und Studenten aus Eferding besuchten zum Stichtag 157 Personen eine Bildungsanstalt außerhalb der Gemeinde.¹³

¹² Vgl. Statistik Austria: Registerzählung vom 31.10.2011 – Bildungsstand und laufende Ausbildung.

¹³ Vgl. ebd. – Erwerbs- und Schulpendler/-innen nach Entfernungskategorie.

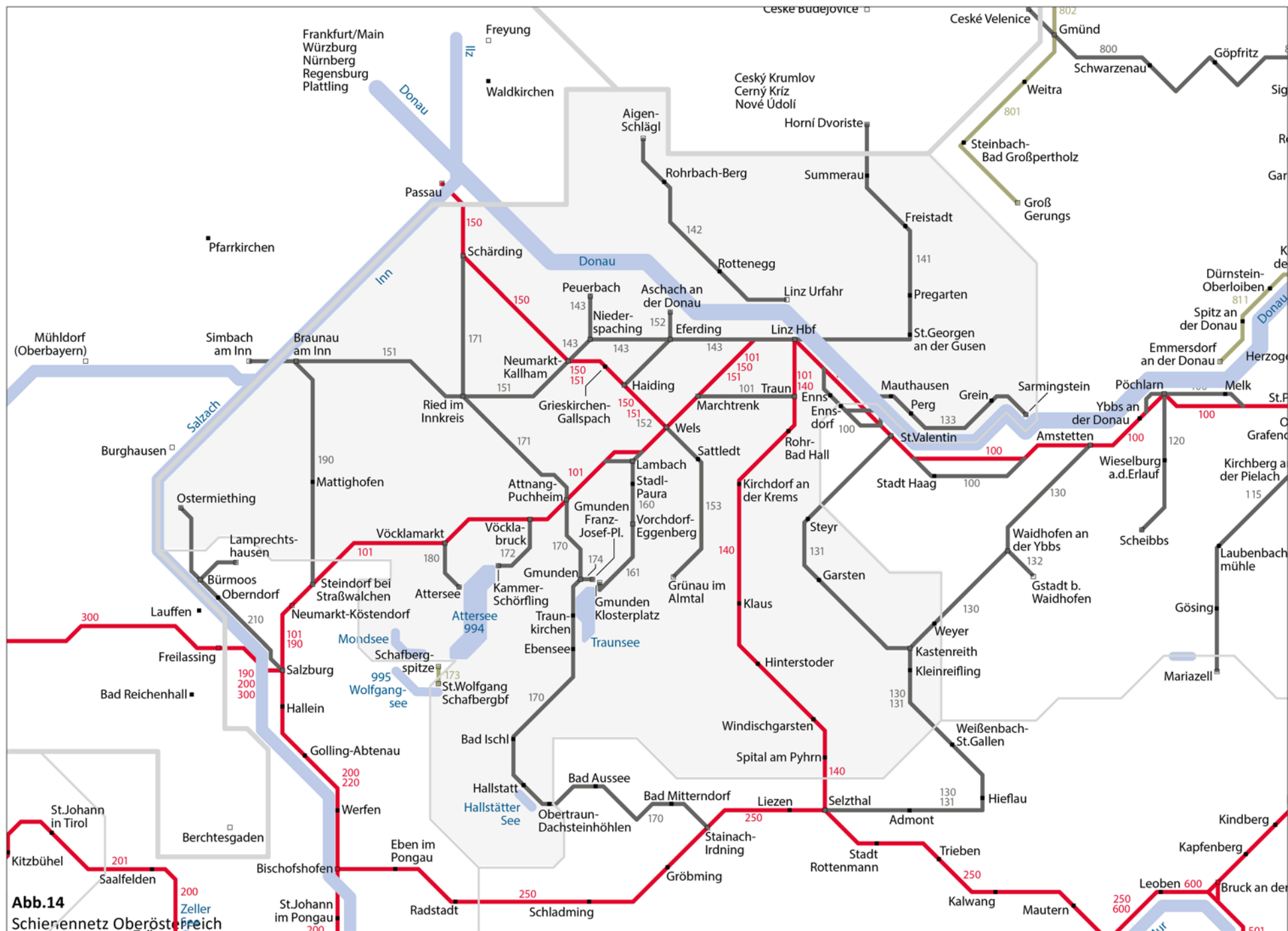


Abb.14
 Schiennetz Oberösterreich

2| Die Eisenbahn in Oberösterreich und Eferding

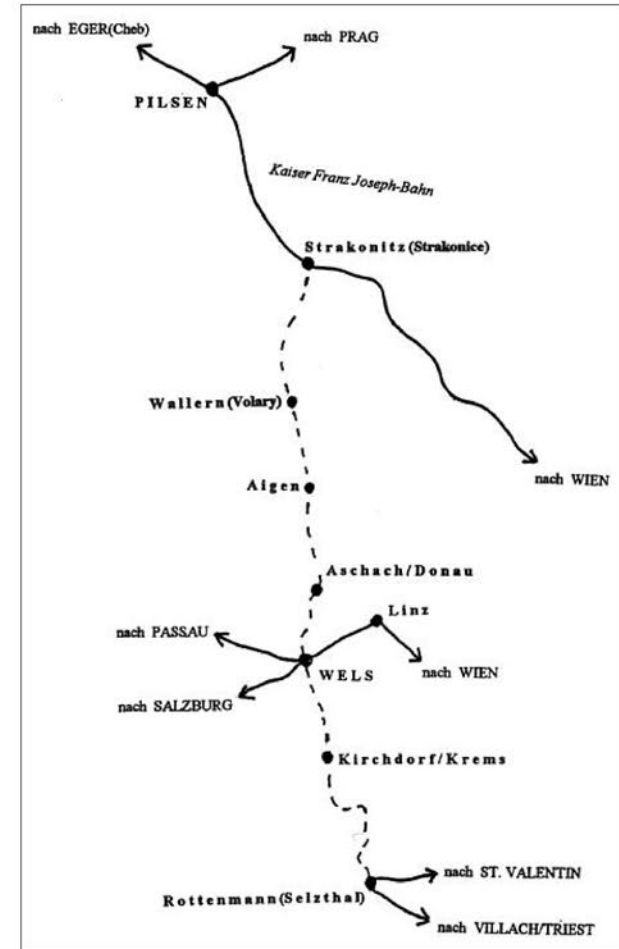
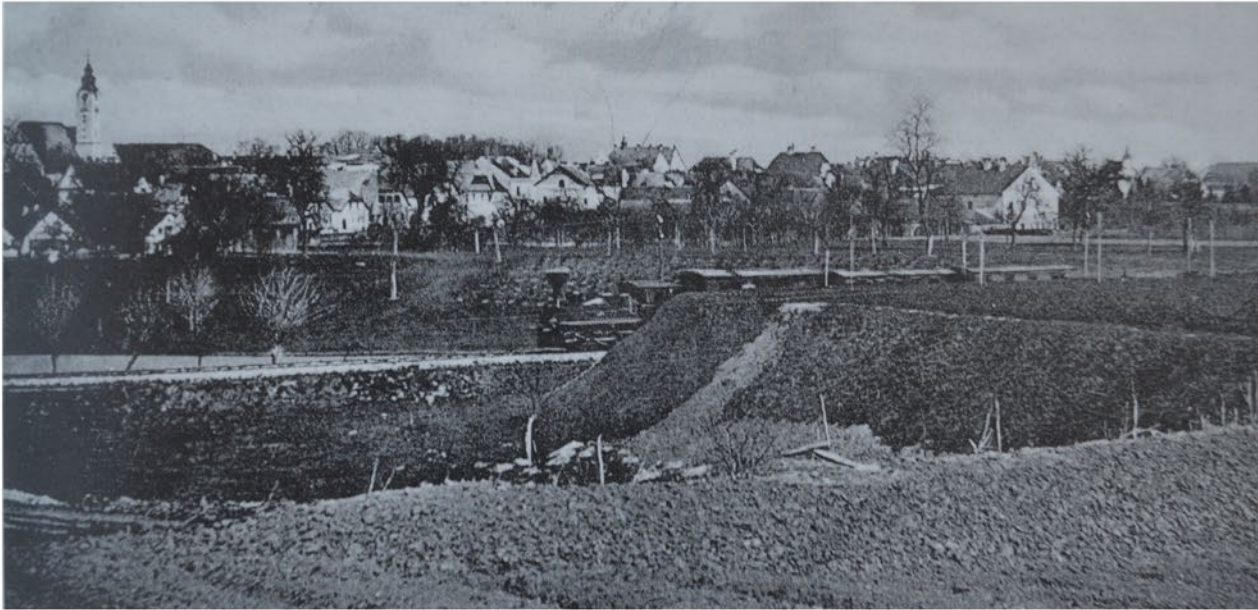


Abb.15 (oben links)
Eferding von Westen aus gesehen, davor Lokomotive und Waggons der Aschacher Bahn, 1913

Abb.16 (oben rechts)
Welser "Nord-Süd-Bahn"-Plan

Abb.17 (unten links)
Darstellung der Eisenbahnkreuzung in der Bahnhofstraße, um 1890

2.1. Eisenbahnwesen in Oberösterreich

Die Eisenbahn markiert einen technisch-ökonomischen Wendepunkt in der Geschichte der Menschheit. Zum ersten Mal konnten Güter und Personen in großer Anzahl effektiv und – mit Hilfe von Dampfkraft, dem Ursprung der industriellen Revolution – schneller als je zuvor transportiert werden, auch über weitere Strecken. Im Jahr 1825 ging die erste kommerziell genutzte dampfbetriebene Eisenbahn in England in Betrieb. In der Folge wurden die ersten Dampflokomotiven weltweit in Amerika (1829), Frankreich (1832), Belgien und Deutschland (1835) genutzt. Am 23. November 1837 wurde die erste Eisenbahnlinie in der Donaumonarchie, die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, zwischen Wien und Deutsch-Wagram in Betrieb genommen.¹⁴

Die Eisenbahngeschichte in Oberösterreich begann mit der 1827 eröffneten „Budweiser Pferdeeisenbahn“ bereits etwas früher. Mit der Strecke (Gmunden–)Linz–Budweis war sie nicht nur im Besitz der ersten Eisenbahngesellschaft Österreichs, sondern sie war auch die erste Gebirgseisenbahn und in ihrer größten Ausdehnung mit 128 Kilometern die längste Pferdeeisenbahn der Welt. Sie sollte den Salz- und Kohletransport, aber auch den Transport anderer Güter von und nach Böhmen erleichtern.¹⁵ Oberösterreich war zur Zeit der Monarchie im 19. Jahrhundert weitgehend landwirtschaftlich geprägt. Nach Ackerbau und Viehzucht zählte der

Bergbau, insbesondere der Salzabbau, zu den Hauptwirtschaftssektoren. Weitere wichtige Industriezweige waren die für Oberösterreich nicht unbedeutende Eisenindustrie, die Baumwollindustrie und Leinweberei sowie Brauereien und die Papierindustrie.

Oberösterreich wurde durch den Eisenbahnbau insofern begünstigt, als es aufgrund seiner geographischen Lage dadurch mit wichtigen Metropolen verbunden wurde: Der kürzeste Weg zwischen Prag und Triest verläuft über Linz und Wels, die Strecke zwischen Wien und München über Haid. Begünstigt ist Oberösterreich als Transitland auch topographisch: durch das Flachland entlang der Donau, das den Eisenbahnbau in Ost-West-Richtung wesentlich erleichterte. Hier entstand die Westbahnstrecke, welche Wien und Salzburg verbindet und weiter nach München führt. Sie prägt heute mit einer hohen Dichte an Industriebetrieben, die ihr entlang angesiedelt sind, das Land.

Der raumgreifende Ausbau des Eisenbahnnetzes in Oberösterreich begann mit der Kaiserin-Elisabeth-Bahn, die zunächst die Weststrecke, dann auch lokale Abzweigungen erschloss. Zwischen 1852 und 1862, im Zuge des Ausbaus des Hauptnetzes, wurde auch der Lokalbahnbau forciert; es entstand etwa die Passauerbahn. Im bedeutendsten Entwicklungsschub zwischen 1872 und 1882 wurden 247 Kilometer Strecke in Oberösterreich gebaut: die Kronprinz-Rudolf-Bahn und die Strecke Schärding–Attnang-Puchheim–

Stainach-Irdning, die „Salzkammergutbahn“, als bedeutendste Nord-Süd-Verbindung. Auch die Aschacher Bahn entstand in dieser Zeit. Das erste Lokalbahngesetz vom 25. Mai 1880 sollte den Lokalbahnbau im Weiteren wesentlich und nachhaltig fördern; unter einer Lokalbahn oder Sekundärbahn versteht man eine in erster Linie dem Nahverkehr dienende Bahnlinie zur Verkehrsanbindung des ländlichen Raumes.¹⁶

Bis zum Ersten Weltkrieg war das oberösterreichische Bahnnetz weitgehend ausgebaut und hatte die historisch gesehen größte streckenmäßige Ausdehnung. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es zu vermehrtem Rückbau und zur Einstellung von Lokalbahnen und ehemaligen Hauptlinien, aber auch zum Ausbau der Westbahn, und in den letzten Jahren wieder zu größeren Investitionen in das Lokalbahnnetz.¹⁷

¹⁴ Vgl. Lorenz Gallmetzer: 175 Jahre Eisenbahn für Österreich: Vom Pferd zum Dampffrosch, Wien, 2012, S. 50.

¹⁵ Vgl. Elmar Oberegger: Grundlinien der Eisenbahngeschichte Oberösterreichs: 1827-2008, Sattledt, 2008, S. 9.

¹⁶ Vgl. Definition Sekundärbahn: <https://de.wikipedia.org/wiki/Sekund%C3%A4rbahn>, Zugriff am 09.12.2017.

¹⁷ Vgl. Oberegger, 2008, S. 5-8.



Abb.18
„Die Obsteinladung im Oktober 1891 im Bahnhof zu
Eferding“



Abb.19
Bahnhof Eferding: Betriebsleitungsgebäude/
Standortgebäude der Linzer Lokalbahn, 1912



Abb.20
Bahnhof Eferding: Aufnahmegebäude der
Aschacher Bahn, um 1900

2.2. Geschichte der Aschacher Bahn und der Linzer Lokalbahn

Die von der „Lokalbahn-Gesellschaft Wels–Aschach“ erbaute Strecke Wels–Haiding–Aschach wurde am 20. August 1886 eröffnet. Ihre Geschichte geht auf den Welser Plan von 1872 zurück, eine „Nordsüd-Bahn“ von der Strakonitzer Gegend (Böhmen) bis nach Rottenmann (Selzthal) zu errichten. Nachdem dieses Großprojekt im Zuge der Wirtschaftskrise von 1873 gescheitert war, versuchte man diesen Plan nur teilweise zu realisieren, und zwar mit dem Bau von sogenannten „Flügel- bzw. Lokalbahnen“.¹⁸ Bis zum kompletten zweigleisigen Ausbau des Passauer Flügels der Westbahn besaß die Lokalbahn bereits ein eigenes Gleis von Wels nach Haiding. Weiters besteht ein Verbindungsgleis vom Aschacher Bahnhof zur Donau. Dieses führte von 1898 bis 1937 zur Haltestelle „Aschach Donaulände“, seit 1958 fungiert es in dieser Verlängerung aber nur noch als Zufahrtstrecke für den Güterverkehr zu den Betriebsgeländen von *Rapso Österreich*, *Garant-Tiernahrung* und der Maisstärkefabrik der *Agrana*. 1942 wurde die als Welser Lokalbahn AG geführte Linie verstaatlicht und nach dem Zweiten Weltkrieg von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), seit dem 9. Dezember 2007 von Stern & Hafferl betrieben. Der Personenverkehr war in diesem Gebiet stets schwach entwickelt. Bis Mai 2000 waren unter der Woche im Schnitt noch sieben Zugpaare unterwegs, am Wochenende rund vier. Der Betrieb wird seitdem auf Schienenersatzverkehr verlagert,

welcher auch abseits der Haltestellen in den umliegenden Gemeinden unterwegs ist. Seit dem 1. Juli 2008 verkehrt in den Sommermonaten am Wochenende nachmittags ein weiteres Zugpaar.¹⁹

Mit der Konzession zum „Bau und Betrieb einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Lokalbahn von der Staatsbahnstation Neumarkt-Kallham nach Waizenkirchen mit einer Abzweigung von Niederspaching nach Peuerbach“²⁰, die der Gutsbesitzer Graf Botho Coreth aus Waizenkirchen und der Fabriksbesitzer Franz Eybl aus Neumarkt am 13. Oktober 1907 erhielten, war die Geburtsstunde der Linzer Lokalbahn gekommen. Im selben Jahr wurde die Neumarkt–Waizenkirchen–Peuerbach AG (NWP) gegründet. Ab 1907 kam es zu verstärkten Bemühungen, die Bahn über Eferding nach Linz zu verlängern, nicht zuletzt, um dem Transit nach Wels entgegenzuwirken, wobei der Konzessionserhalt von der Welser Stadtregierung erschwert wurde. Die betriebstechnischen Vorschläge des Baurates Josef Stern und der Finanzierungsplan des Landeshauptmann-Stellvertreters Dr. Ernst Jäger wurden einhellig akzeptiert; ihnen zufolge sollte die Lokalbahn nach Linz vollkommen aus eigener Kraft, ganz ohne staatliche Subvention, nur mit Unterstützung der lokalen Interessenten, erbaut werden. Schließlich wurde die Konzession zum Bau und Betrieb „der normalspurigen Lokalbahn von Linz über Eferding nach Waizenkirchen“ erteilt und im „Reichsgesetzblatt für die

im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder“²¹ verlautbart. Die Projektierung und Bauausführung, sowie im weiteren Verlauf die Betriebsführung, übernahm Stern & Hafferl. Bereits am 21. März 1912 wurde das erste Teilstück von Linz nach Eferding dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die zweite Teilstrecke bis Waizenkirchen und damit die Verbindung mit der NWP nach Neumarkt und Peuerbach wurde am 16. Dezember 1912 trotz verregneten Sommers und schwierigen Bauterrains noch vor Ablauf des vereinbarten Fertigstellungstermins eröffnet. Mit vier Personenwagen und einer Güterzuglokomotive, vier Personenanhängewagen, zwei Gepäckwagen mit Postabteil, fünf gedeckten und neun offenen Güterwagen der Grazer Waggonfabrik wurde die Strecke bis 1952 bedient. Ab diesem Zeitpunkt wurden zwei neue Triebwagen von der Simmering–Graz–Pauker AG aus Graz samt Beiwägen in Betrieb genommen. Danach musste man sich bis ins Jahr 2000 mit Gebrauchtfahrzeugen behelfen. 1998 wurde die Neumarkt–Waizenkirchen–Peuerbach-Lokalbahn mit der Linzer Lokalbahn zu einer Aktiengesellschaft verschmolzen, die seitdem unter dem Namen LILO (Linzer Lokalbahn) firmiert.

¹⁸ Vgl. <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/aschacher.htm>, Zugriff am 09.05.2017.

¹⁹ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Aschacher_Bahn, Zugriff am 09.05.2017.

²⁰ RGBL. Nr. 241, 1907, S. 975-979.

²¹ RGBL. Nr. 13, 1911, S. 79-84.

Am 8. November 2005 fand die letzte Ausfahrt aus dem Linzer Lokalbahnhof in der Coulinstraße statt. Seit der Eingliederung der LILO in den Linzer Hauptbahnhof am 18. November 2005 und somit der direkten Anbindung an einen zentralen Transitpunkt des öffentlichen Verkehrs nahmen die zuvor stagnierenden Passagierzahlen deutlich zu. Anders als bei der personenverkehrsschwachen Aschacher Bahn wurde im Jahr 2016 zum ersten Mal seit dem Spitzenjahr 1947, in dem 2.790.593 Passagiere gezählt wurden, wieder die Zwei-Millionen-Grenze überschritten.²² Insbesondere durch das stetig wachsende Kursangebot im Zuge des neuen S-Bahn-Konzepts, innerhalb dessen die LILO als Linie S5 geführt wird, sind für die Zukunft weiter wachsende Passagierzahlen und weitere Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr zu erwarten. Auch die kürzeren Fahrzeiten zwischen Eferding und Linz begünstigen diese Entwicklung. Betrug die Reisedauer im Eröffnungsjahr 1912 auf der Strecke zwischen Eferding und dem Linzer Lokalbahnhof bei zehn Zwischenhalten noch 63 Minuten, war man im Jubiläumsjahr 1987 mit 15 Zwischenhalten nur mehr 45 Minuten unterwegs. Gegenwärtig liegt die Fahrtdauer mit 17 Zwischenhalten auf dieser Strecke – nunmehr zwischen Eferding und dem Linzer Hauptbahnhof – bei 40 Minuten. Die Fahrt zwischen Linz und Peuerbach dauerte 1987 mit 28 Zwischenhalten 92 Minuten, gegenwärtig bei 31 Zwischenhalten nur noch 88 Minuten.²³

²² Vgl. Friedrich Klug: 100 Jahre Linzer Lokalbahn <LILO>, in Friedrich Klug (Hg.): 100 Jahre LILO. Linzer Lokalbahn 1912-2012: Linz, 2012, S. 210-222.

²³ Vgl. Karl Zwirchmayr: Fahrzeugtechnik, in Friedrich Klug (Hg.): 100 Jahre LILO. Linzer Lokalbahn 1912-2012: Linz, 2012, S. 203.



Abb.21

Die Gebäude der Linzer Lokalbahn in Eferding: das Standortgebäude, die Schmiede und die Remise kurz vor Fertigstellung



Abb.22
Die LILo als Teil der S-Bahn „S5“



Abb.23
Innenraumansicht des LILo-Triebwagens GTW 2/6

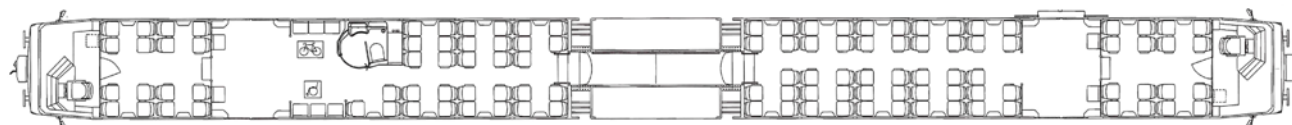
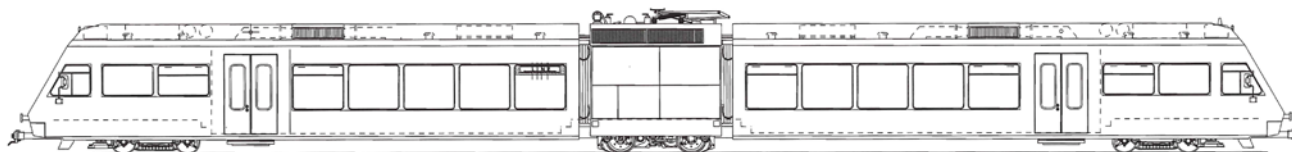


Abb.24
Plandarstellung des LILo-Triebwagens GTW 2/6

2.3. Die Linzer Lokalbahn im Jahr 2017

Die Linzer Lokalbahn AG ist eine öffentlich-private Partnerschaft, deren Eigentümerin und Besitzerin der Infrastruktur, der Fahrzeuge, Bahnhöfe, Unterwerke, Remisen und Werkstätten die Stadt Linz mit 54,1 Prozent des Grundkapitals von gesamt 700.000 Euro ist. Die Betriebsführung erfolgt seit Anbeginn durch Stern & Hafferl, den zweitgrößten Aktionär, der mit einem Anteil von 35,3 Prozent eine Sperrminorität besitzt. Die verbleibenden 10,6 Prozent befinden sich bei Gemeinden und im Streubesitz. Die LILO beschäftigt 103 Mitarbeiter.²⁴

Auf der 58,893 Kilometer langen, mit 750 Volt Gleichstrom elektrifizierten, in Normalspur mit 1.435 Millimetern Spurweite geführten Strecke werden mit vierzehn Gelenktriebwagen 41 Bahnhöfe und Haltestellen bedient. Als sogenannte „Vier-Städte-Bahn“ verbindet die Linzer Lokalbahn 16 Gemeinden und die Städte Linz, Leonding, Eferding und Peuerbach. Die Strecke ist auf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Stundenkilometern und eine Achslast von 20 Tonnen ausgelegt. Insgesamt führt sie über 222 Bahnübergänge, 188 davon Eisenbahnkreuzungen und 104 nicht öffentliche Übergänge. Rund ein Viertel dieser Bahnübergänge ist durch Ampeln, teilweise auch mit zusätzlichen Schranken gesichert.

Neben den erwähnten vierzehn Gelenktriebwagen für den Personenverkehr – das sind Niederflurfahrzeuge vom Typ Stadler-

GTW 2/6, Baujahr 2001/2005 – umfasst der Fuhrpark zwei Nostalgietriebwagen für Sonderfahrten sowie vier Diesellokomotiven und zwei Triebwagen für den Güterverkehr.²⁵

Die für den Personenverkehr eingesetzten Niederflurfahrzeuge befahren seit 2000 beziehungsweise 2005 die gesamte Strecke. Sie sind mit einer „15 kV/16,7 Hz“-Anlage ausgerüstet, welche sich bei Erreichen der Haltestelle Linz/Untergaumberg dem ÖBB-Stromnetz mit 15 Kilovolt anpasst. Diese Triebwagen, die als *ET 22.151-164* in den Fahrzeugpark eingereiht wurden, verfügen über großzügige Panoramafenster und relativ komfortable Sitzgelegenheiten, sind klimatisiert und barrierefrei ausgestattet, einschließlich einer barrierefrei zugänglichen Vakuum-Toilette im zweiten Endwagen. Insgesamt stehen pro Fahrzeug 126 Sitz- und 108 Stehplätze zur Verfügung. Die Triebwagen besitzen luftgefederte Laufdrehgestelle und automatisch schließende Türen. Zudem ist eine Vielfachsteuerung von bis zu drei Fahrzeugen möglich. Stern & Hafferl installierte zusätzlich in jedem Triebfahrzeug Haltewunschtaasten. Der Zutritt erfolgt über die beiden Einstiegsplattformen 585 Millimeter über der Schienenoberkante – auf einer niveaugleichen Bahnsteighöhe von 550 Millimetern – in den Niederflurbereich, wo sich die Mehrzahl der Sitzgelegenheiten befindet. Im Bereich der Einstiegsplattformen, die zusätzlich Klappsitze aufweisen, gibt es Stauraum für sperriges Gepäck, Kinderwagen, Fahrräder und Rollstühle.²⁶

Die Reparatur und Wartung der Fahrzeuge besorgt die Betriebswerkstätte in Eferding. Größere Schäden werden in der Hauptwerkstätte von Stern & Hafferl in Vorchdorf behoben. Die Lokalbahn verfügt über vier Remisen, in denen die Fahrzeuge abgestellt werden, eine davon ist in Eferding.²⁷

²⁴ Vgl. Friedrich Klug: LILO ZUKUNFT 20.20. Verknüpfung mit der Aschacher Bahn. Investitionen im Rahmen des S-Bahn Konzeptes, Linz, 2017, S. 20-27.

²⁵ Vgl. ebd. S. 26-27.

²⁶ Vgl. Karl Zwirchmayr: Fahrzeugtechnik, in Friedrich Klug (Hg.): 100 Jahre LILO. Linzer Lokalbahn 1912-2012: Linz, 2012, S. 183-187 und S. 193-198.

²⁷ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Linzer_Lokalbahn, Zugriff am 12.12.2017.

2.4. Bahnhofs- und Haltestellengebäude der LILO

Für die ursprünglichen LILO-Gebäude entlang der Strecke wurden Architekturdetails aus dem Salzkammergut, wo das Verkehrsunternehmen Stern & Hafferl – mit Sitz in Gmunden – beheimatet ist, verwendet. Dies war vor allem bei den größeren Aufnahme- und Begleitgebäuden von Bahnhöfen wie in Alkoven, Eferding, Prambachkirchen/Bad Weinberg oder Waizenkirchen der Fall. In den Aufnahmegebäuden wurden nach einem durchgängigen Grundschema Veranda, Betriebsräume und Dienstwohnungen kombiniert; je nach Bauplatz und Erfordernis wurde der jeweilige Bahnhof um ein Gütermagazin, eine Laderampe, einen Loksuppen oder sonstige für den Bahnbetrieb notwendige Bauten ergänzt. Insbesondere an der Gestaltung der meist grün gestrichenen Pergolen, Veranden, Fachwerkzitate, Holzgitter und Konsolen und dem flamboyant gestalteten Fachwerk in den Giebelfeldern zeigt sich der deutliche Salzkammergutbezug dieser Hochbauten.

Die Wartehäuschen der Haltestellen wurden als Holzriegelkonstruktion mit Kopfbändern auf eine Untermauerung aus Bruchstein aufgesetzt und zur Gleisseite hin offen errichtet. Die Konstruktion war mit einer ebenfalls grün gestrichenen, gelatteten Bretterschalung verkleidet, das flache Satteldach mit verzinktem Eisenblech gedeckt. Im Inneren der offenen Wartehäuschen

befand sich eine hölzerne Bank für die Reisenden. Die Stationsbezeichnung fand sich Schwarz auf Weiß in einem eigens ausgesparten Feld an beiden Giebelseiten. In den ersten Betriebsjahren der LILO wurden 16 dieser Wartehäuschen entlang der Strecke errichtet, erhalten ist heute nur mehr jenes in Straßham/Schönering. Aufgrund der hohen Erhaltungskosten wurden die meisten der ursprünglichen Wartehäuschen durch Unterstände aus Waschbetonfertigteilen oder Metall-Glas-Konstruktionen ersetzt. Im Zuge dessen etablierte sich eine neue Formensprache für die Haltestellen entlang der LILO-Strecke.²⁸

Die seit den 2000er-Jahren errichteten Haltestellengebäude folgen einer neuen, schlichten Architektursprache, welche die Corporate Identity der LILO in der Region stärken soll. Die einzelnen Elemente setzen sich aus einfach herstellbaren, kostengünstigen Materialien zusammen. Die wesentlichen Designelemente sind modular anwendbar; sie werden je nach Ansprüchen, zum Beispiel orientiert am Fahrgastaufkommen oder an unterzubringenden Sondernutzungen, auf die jeweilige Örtlichkeit abgestimmt. Die Konstruktion besteht aus Fertigteilen – aus Metallrahmen, Beton und Glas. Die neueren Haltestellen haben eine auf die Niederflurfahrzeuge angepasste erhöhte Bahnsteigoberkante (550 Millimeter), sind barrierefrei zugänglich und weisen ein taktiles Bodenleitsystem auf, das zu den Ein- und Ausstiegen führt.



Abb.25
Haltestelle Straßham/Schönering



Abb.26
Haltestelle Straßham/Schönering - einzig verbliebene Haltestelle der LILO in Holzkonstruktion

²⁸ Vgl. Peter Kuglstätter: Zur Baugeschichte der Linzer Lokalbahn, in Friedrich Klug (Hg.): 100 Jahre LILO. Linzer Lokalbahn 1912-2012: Linz, 2012, S. 183-187 und S. 244-248.



Abb.27
Haltestelle Alkoven



Abb.28
Haltestelle Alkoven



Abb.29
Haltestelle Fraham in Waschbetonkonstruktion



Abb.30
Haltestelle Wehrgasse in Metall-Glas-Konstruktion



Abb.31
Haltestelle Dörnbach-Hitzing



Abb.32
Rückseite der Haltestelle Eferding-Gewerbegebiet



Abb.33
Haltestelle Straß-Emling



Abb.34
Haltestelle Alkoven Schule



Abb.35
Haltestelle Thurnharting

2.5. Geplante Maßnahmen für die nähere Zukunft der LILO

Neben weiteren Investitionen in den Ausbau von Trassen und Bahnhofsgebäuden ist in den nächsten Jahren auch die Übernahme der Betriebsführung der Aschacher Bahn von den Österreichischen Bundesbahnen und die Eingliederung der Strecke Aschach–Eferding–Linz in das Streckennetz der LILO geplant. Die Lage von Aschach an der Donau mit der direkten Verbindung ins obere Mühlviertel wie auch die aktuelle Demografie der Region und deren zukünftige Entwicklung machen den Personenverkehr in diese Richtung attraktiv und wirtschaftlich. Dabei soll die Strecke bis zum Donauradweg und ins Ortszentrum von Aschach fortgeführt werden. Infolge der Inbetriebnahme der Strecke Aschach–Linz ist die Anschaffung von weiteren Personentriebwagen in Planung. Die Teilstrecke Eferding–Haiding soll weiterhin dem Güterverkehr zwischen Aschach und Wels dienen. Die Betriebsführung könnte in bewährter Weise wie bei der Einbindung der LILO in den Hauptbahnhof Linz geregelt werden. Ein Personenverkehr wäre hier mit erheblichen Investitionen verbunden und ist auf diesem Streckenabschnitt aus Gründen der geringen Bevölkerungsdichte sowie der teilweise sehr kurvigen und abseits der Siedlungszentren liegenden Streckenführung vorerst nicht effizient zu betreiben. Dennoch werden zukünftige Potenziale für den Personenverkehr im Blick behalten.²⁹

Ein wichtiger Baustein im zukünftigen Konzept ist ein barrierefreier und zeitgemäß gestalteter Bahnhof für Eferding. Das Bahnhofskonzept für Eferding sieht einen Mittelbahnsteig und eine Unterführung zur sicheren Unterquerung der Gleise vor. Für Züge zwischen Eferding und Aschach soll zusätzlich ein Randbahnsteig beim Bahnhofsgebäude errichtet werden. Für die Abwicklung des Güterverkehrs sind zwei neue Abstellgleise geplant. Insgesamt beläuft sich das geschätzte Investitionsvolumen auf eine Gesamtsumme von 15,6 Millionen Euro. Diese setzt sich zusammen aus 12 Millionen Euro Baukosten für den Bahnhof Eferding, 3,6 Millionen Euro für Oberleitungen zur Elektrifizierung der rund zehn Kilometer langen Strecke nach Aschach und 3,6 Millionen Euro für ein Unterwerk; die Einbindung ins Aschacher Ortszentrum ist dabei noch nicht mitgerechnet.

Um den Fahrgastkomfort zu verbessern, aber vor allem um eine den Gesetzen und der Sicherheit entsprechende Betriebsführung zu gewährleisten, sind insgesamt 22,15 Millionen Euro für die S5 veranschlagt. In diese Gesamtsumme fallen diverse Investitionen wie der Umbau des Bahnhof Alkoven, der Bau und die Sanierung neuer Ausweichen, Trassenkorrekturen von 22,3 auf 22,8 Kilometer, die Erneuerung von fünf Haltestellen im Abschnitt Linz–Eferding sowie die Ausstattung aller Haltestellen mit dynamischen Fahrgastanzeigen.

Das Hauptziel der LILO ist und bleibt der Linzer Hauptbahnhof, wo der weitaus überwiegende

Teil der Fahrgäste aus-, ein- und umsteigt. Vor allem vom viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke verspricht man sich einen weiteren Zuwachs an Passagieren; in diesem Zusammenhang ist die Errichtung eines gemeinsamen Bahnhofes in Leonding, an dem die Lokalbahnstrecke mit der Westbahnstrecke zusammenläuft, in Verbindung mit einem Pendlerparkplatz angedacht. Insgesamt schätzt man, dass sich durch diverse Ausbauten und insbesondere durch die Einbindung der Mühlkreisbahn S6 und der S7 als Verbindung nach Gallneukirchen/Pregarten die Fahrgastzahlen auf vier bis fünf Millionen Passagiere erhöhen und sich somit mehr verdoppeln werden.³⁰

²⁹ Vgl. Friedrich Klug: LILO ZUKUNFT 20.20. Verknüpfung mit der Aschacher Bahn. Investitionen im Rahmen des S-Bahn Konzeptes, Linz, 2017, S. 8-27.

³⁰ Vgl. ebd., S. 8-27.

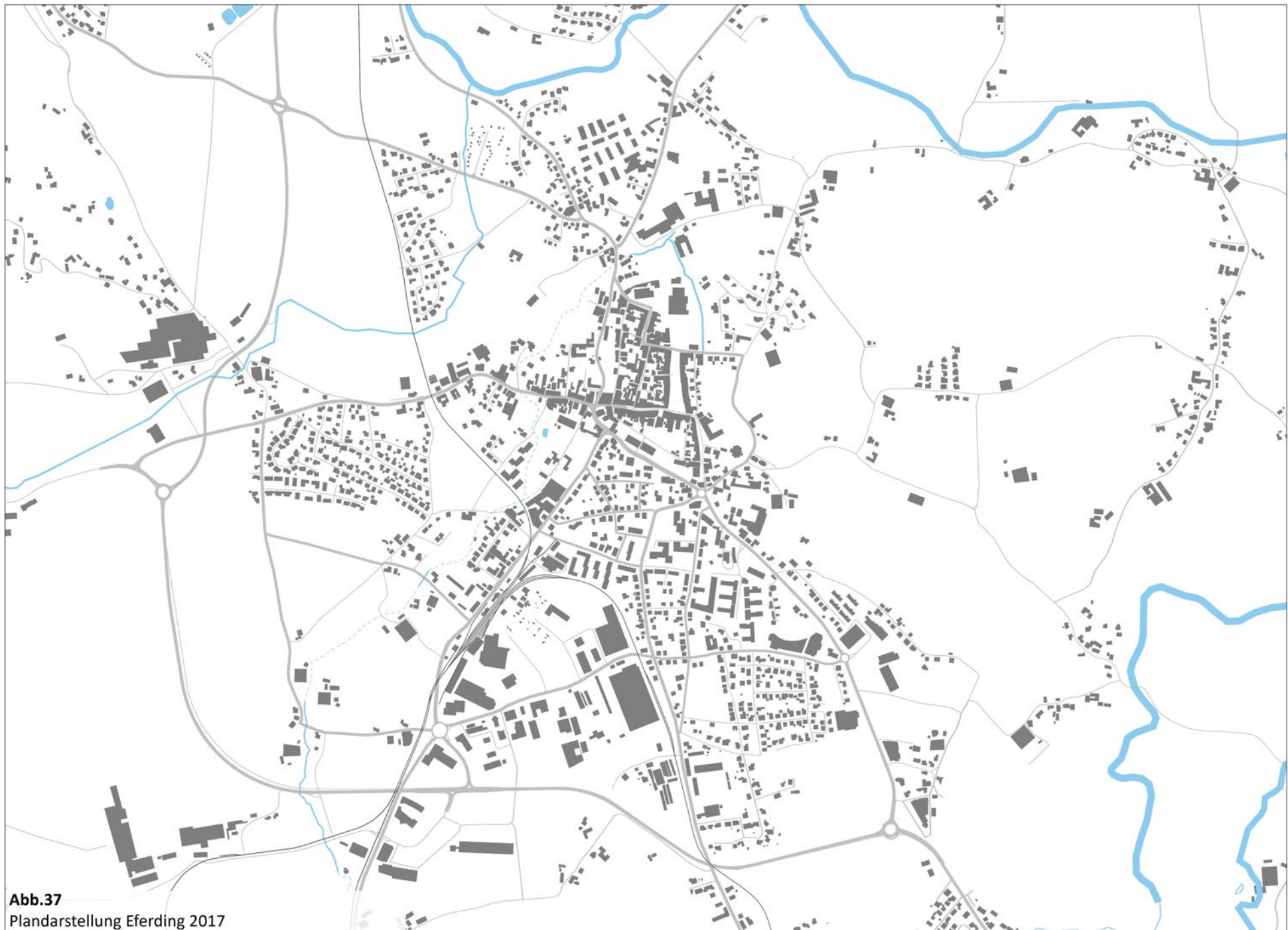


Abb.37
Plandarstellung Eferding 2017

3 | Analyse des Stadtraums und der Verkehrssituation

- Handel
- Einzelhandel/Nahversorgung
- Pflegeheim/Kinderbetreuung/Schulen
- Verwaltung
- Sport
- Freizeit/Kultur
- Wohnbau
- Gastronomie/Wohnen
- Gastronomie
- Bahnhof
- Gewerbe/Wohnen
- Gewerbe
- Industrie
- Post/Bank/Polizei/Feuerwehr/Gesundheit & Soziales

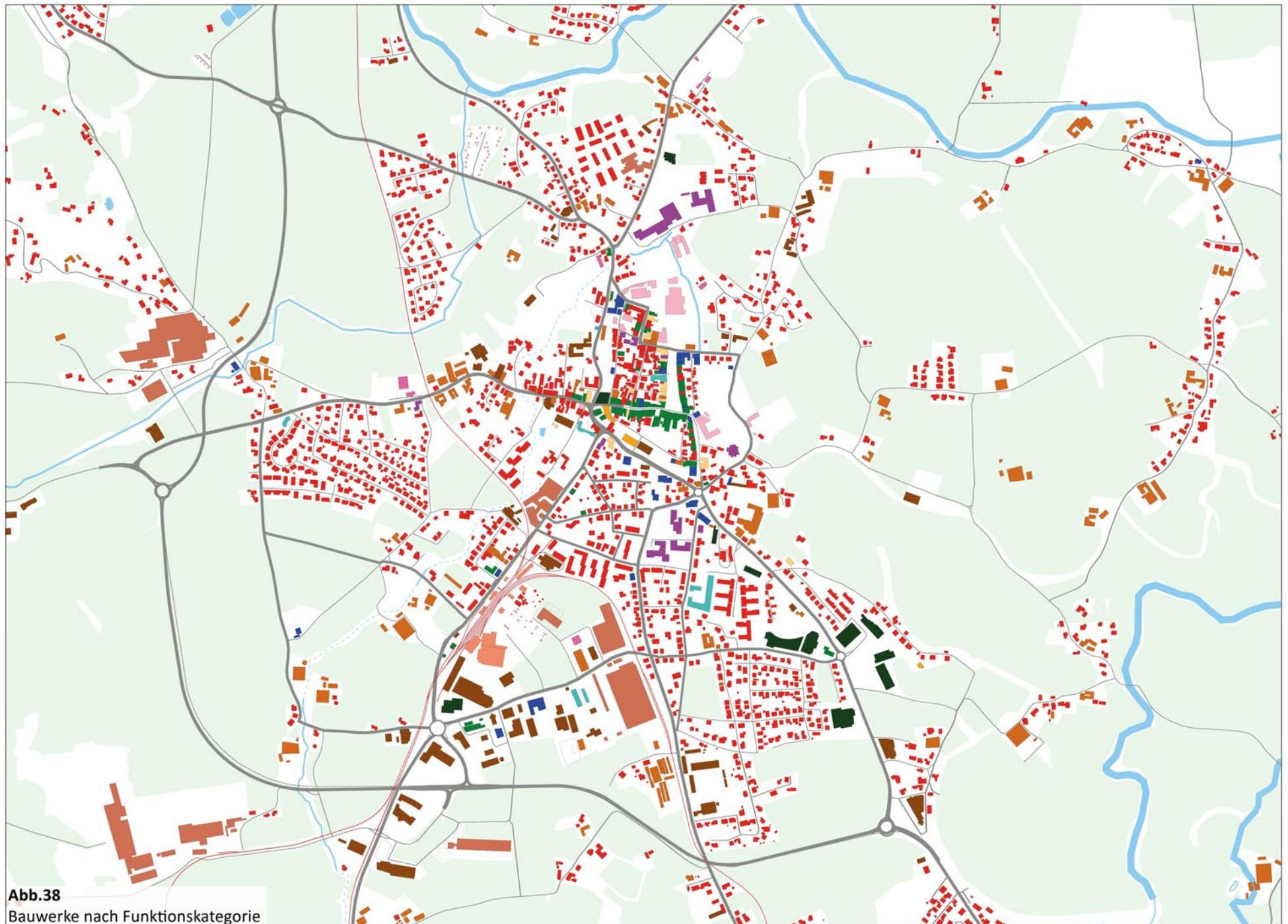
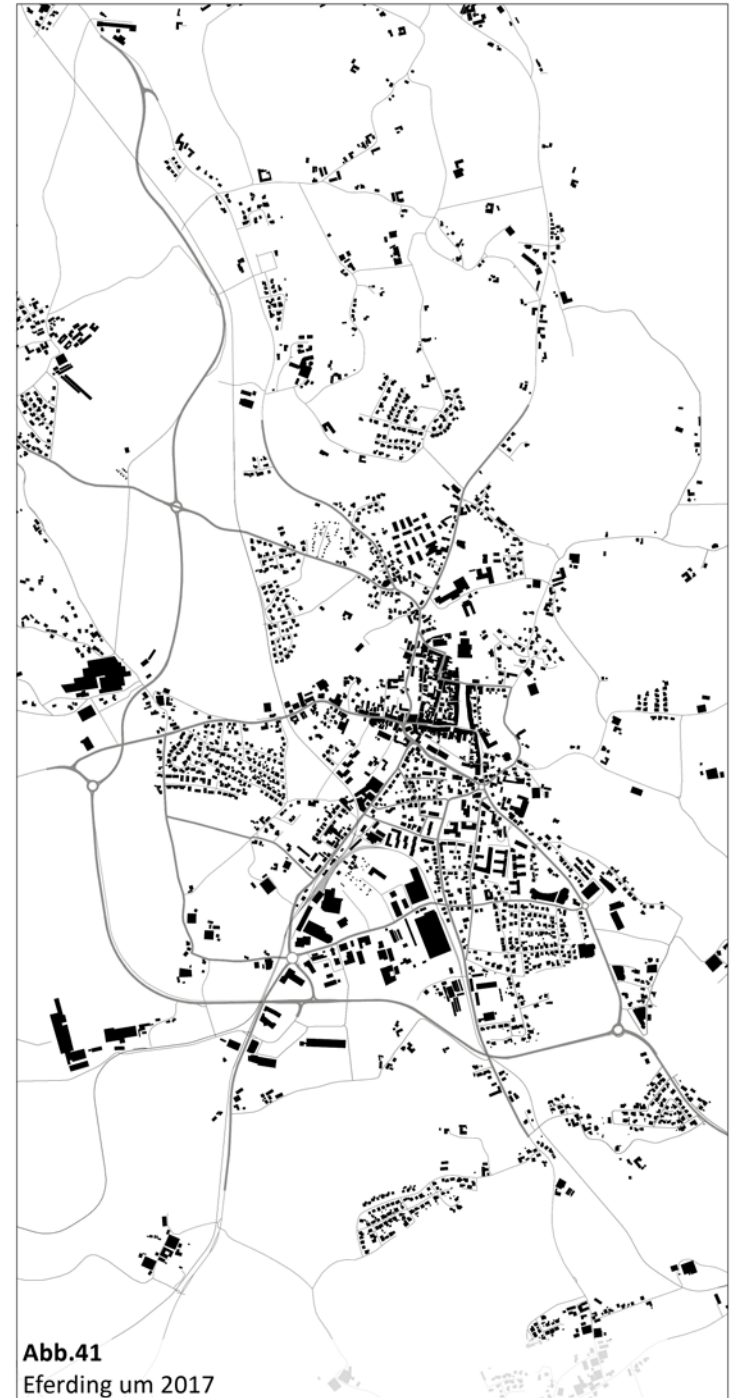


Abb.38
Bauwerke nach Funktionskategorie



3.1. Städtebauliche Expansion von Eferding

Im Jahr 1144 wurden erstmals *areis ad Euersdingen*, Hofstätten zu Eferding, urkundlich erwähnt, etwas später, 1167, eine mit Mauer und Zaun eingefriedete Hofstatt, die das Burgrecht verliehen bekam: der Passauer Hof.³¹ Auf den Bereich dieser Ansiedlung beschränkte sich im Wesentlichen die früheste „städtische“ Bebauung. Im Vergleich zu den späteren Erweiterungen waren die Blöcke des alten Stadtkerns, welcher im Süden an der Verlängerung der heutigen Keplerstraße begrenzt ist, kleinteiliger parzelliert. Bei der zwölf bis 20 Meter breiten und 100 Meter langen Starhembergstraße dürfte es sich um den ersten Marktplatz der mittelalterlichen Siedlung gehandelt haben. Im Zuge planmäßiger Erweiterungen entstand Mitte des 13. Jahrhunderts der Eferdinger Stadtplatz mit einer Dimensionierung von etwa 40 mal 100 Metern. Um 1300 dürfte die Stadt im Bereich südlich der Schmiedstraße erweitert worden sein. Als letzte Ausdehnung der ummauerten Stadt bestand dieser Bereich bis in das 19. Jahrhundert. Vor allen drei Haupttoren der Befestigung lagen unterschiedlich stark ausgeprägte „vorstädtische“ Siedlungen. Die in fast innerstädtischer Dichte bebaute Lederervorstadt vor dem Peuerbacher Tor ist die älteste und bedeutendste davon. Die Ansiedlungen vor dem Linzer und dem Schauburger Tor, erst im Spätmittelalter entstanden, waren hingegen lediglich verstreute Häuser in haufendorftartiger

Anordnung. Zwischen den Häusern und vor den Toren lagen Stadel, Obstgärten, Wiesen und Felder der Stadt- und Vorstadtbewohner sowie die beiden Mühlen der Stadt. Ende des 16. Jahrhunderts kamen noch der Gottesacker, das Bruderhaus und das Starhembergische Bräuhaus hinzu, womit die Stadt Eferding in einem Zustand ausgebaut war, der bis in das 19. Jahrhundert weitgehend unverändert blieb.³²

Im Vergleich zwischen dem Franziszeischen Kataster von 1825 und dem Kataster von 1907³³ zeigt sich ebenfalls noch kaum eine Veränderung der Bebauung. Die Gründung des Bahnhofs Eferding 1886 und somit die Anbindung der Stadt an eine höhere Infrastruktur mit der Strecke Wels–Aschach führte allerdings vermehrt zum Bau von freistehenden Vorstadt villen und Gewerbebauten in der Umgebung des Bahnhofareals. Später ist eine deutliche Zersiedelung infolge der aufkommenden (individuellen) Motorisierung³⁴ feststellbar, von der auch der ländlich strukturierte Raum Eferding nicht verschont blieb. Der Kataster von 1967³⁵ bezeugt diesbezüglich eine typische raumplanerische Entwicklung ab dem Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts: mit freistehenden Einfamilienhäusern und der Trennung von Wohnen, Arbeit und Bildung an unterschiedlichen, voneinander entfernten Orten. Die Funktionstrennung setzte sich mit der Ausdehnung der Gemeinde fort, indem sich, insbesondere ab den 1970er Jahren, am Stadtrand, speziell an den Grenzen zwischen

Eferding und den umliegenden Gemeinden, Gewerbe und Einkaufsmöglichkeiten mit besseren Parkmöglichkeiten und mit Anbindung an eine Bundesstraße ansiedelten. Diese Entwicklung beschränkte sich in den 1960er Jahren zunächst auf das Areal zwischen der Bahnhofstraße und der Linzer Straße B129. Seitdem hat sich die bandartige Ausbreitung an allen Straßenachsen verstärkt, der Flächenverbrauch der Stadt und der umliegenden Gemeinden an den Grenzen zur Stadt Eferding hat stark zugenommen. Im Vergleich der Kataster von 1908 und 1967 mit dem gegenwärtigen Verbauungszustand lässt sich eine Verdoppelung der durch Bauwerke versiegelten Fläche feststellen.

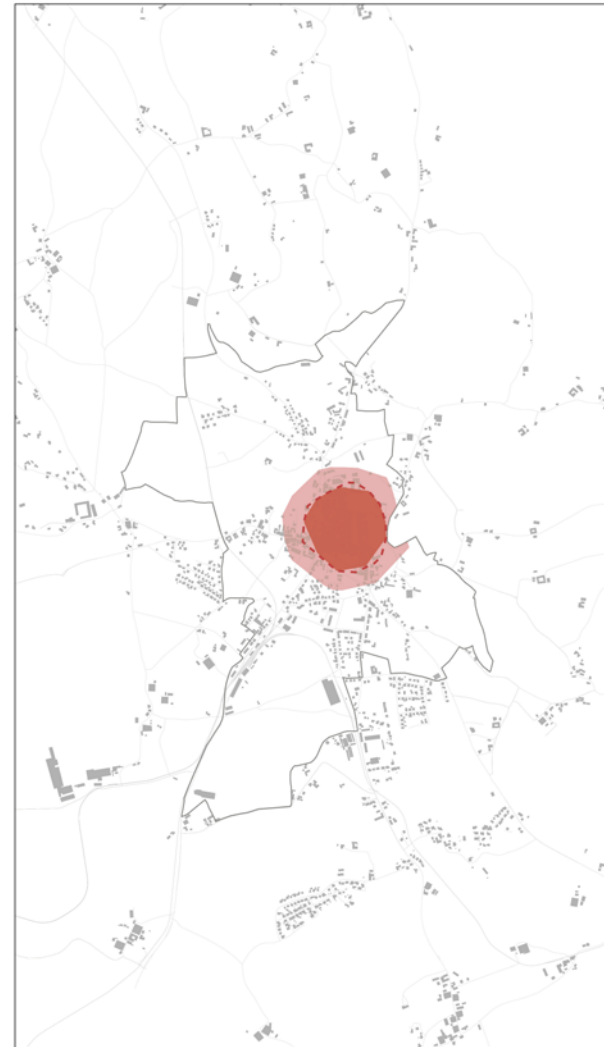
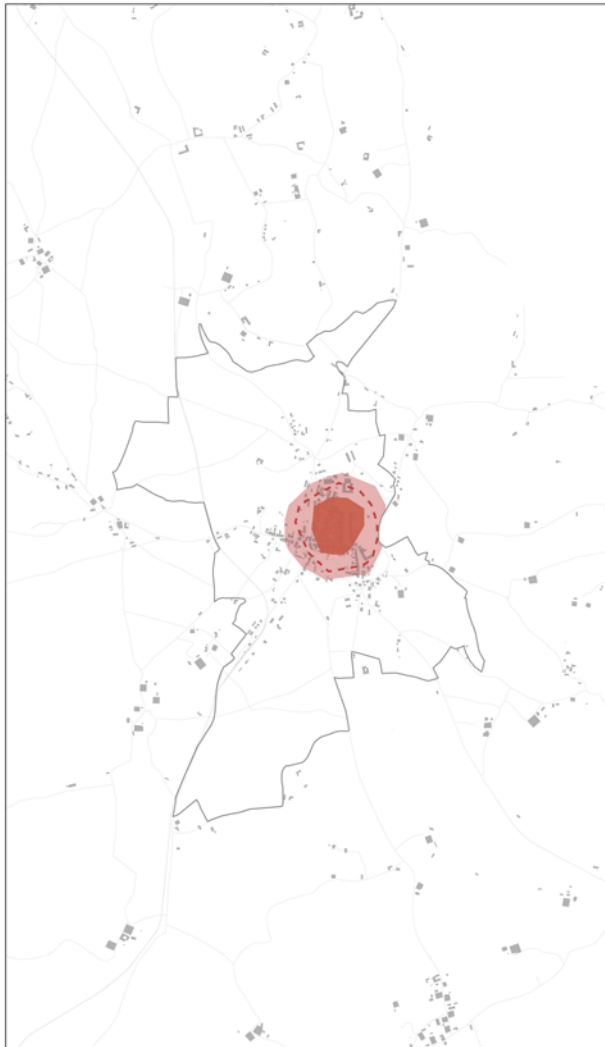
³¹ Vgl. Forster, 2004, S. 25.

³² Vgl. ebd., S. 36-40.

³³ BEV (Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen Linz): Katastermappe Eferding aus 1877, überarbeitet 1907.

³⁴ Vgl. Hermann Knoflacher: Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Wien, 2001, S. 38-41, sowie Rolf Peter Sieferle: Rückblick auf die Natur. Eine Geschichte des Menschen und seiner Umwelt, München, 1997, S. 188-196.

³⁵ BEV: Katastermappe Eferding aus 1951, überarbeitet 1967.



 Flächenverbrauch durch Gebäude innerhalb der Gemeinde

 Flächenverbrauch durch Straßen innerhalb der Gemeinde

 Gesamter Flächenverbrauch von Gebäude und Straßen in der Gemeinde

Abb.42
Flächenverbrauch Eferding 1900,
davon Gebäude $\sim 0,10 \text{ km}^2$, Straße $\sim 0,20 \text{ km}^2$

Abb.43
Flächenverbrauch Eferding 1960,
davon Gebäude $\sim 0,19 \text{ km}^2$, Straße $\sim 0,21 \text{ km}^2$

Abb.44
Flächenverbrauch Eferding 2017,
davon Gebäude $\sim 0,40 \text{ km}^2$, Straße $\sim 0,29 \text{ km}^2$

Im Detail ist die Entwicklung folgendermaßen belegt: Laut einem Passauer Urbar von 1324 belief sich der damalige Baubestand auf 48 Häuser und 73 Hofstätten, gesamt 121 Bauplätze. Bis 1371 erhöhte sich der Hausbestand auf 84, die Anzahl der Hofstätten sank auf 30, woraus sich eine Gesamtzahl von 120 Bauplätzen ergibt. In einem weiteren Schauburger Urbar von 1522 bis 1532 sind 121 ganze, fünf halbe Häuser und vier Hofstätten, gesamt etwa 130 Bauplätze, aufgelistet; da in dem Dokument jedoch einige abgabenbefreite Gebäude fehlen, kann in Summe von rund 145 Bauplätzen ausgegangen werden. Diese Hausanzahl ist über 100 Jahre später immer noch gültig, sie wird 1639 fast wortwörtlich mit den alten Besitzernamen einer Eingabe an die Landeshauptmannschaft ob der Enns beigelegt. In der Theresianischen Fassion von 1750 sind 126 Häuser für die Stadt und 24 Häuser für die Vorstadt verzeichnet, wobei zu vermuten ist, dass hier nur die Lederervorstadt berücksichtigt wurde und die Häuser der anderen Vorstädte nicht mitgezählt sind; ebenso fehlt eine Auflistung der öffentlichen Gebäude. Im ab 1785 angelegten Josephinischen Lagebuch werden 145 Häuser in der Stadt Eferding sowie 73 Häuser in der Vorstadt, erstmals mit den 1770 eingeführten Konstitutionsnummern, angegeben. Im Franziszeischen Kataster und in der zugehörigen Aufzeichnung aus 1834³⁶ sind es 146 Häuser in der Stadt und 84 in der Vorstadt, insgesamt also 230 Häuser mit 502 Wohnparteien und 1.990 Menschen, die in der Katastralgemeinde Eferding wohnhaft waren.³⁷

Mit der Registerzählung der Gebäude und Wohnungen vom 31. Oktober 2011 wurde in der Gemeinde ein Gesamtbestand von 823 Gebäuden erhoben, wobei sonstige Bauwerke, Pseudobaulichkeiten, landwirtschaftlichen Nebengebäude und freistehenden Privatgaragen nicht mitgezählt wurden. 154 der Gebäude, die bis zum Jahr 1919 in Eferding errichtet wurden, sind bei dieser Registerzählung immer noch Teil der Bestandsbauten. 89 Gebäude stammen aus der Bauperiode von 1919 bis 1944. 203 Gebäude gehen auf den Zeitraum von 1945 bis 1970 zurück, weitere 204 Gebäude sind bis 1990 entstanden. Seit 1991, bis zum Stand vom 31. Oktober 2011, sind 164 fertiggestellte Bauwerke hinzugekommen.³⁸

In den vom Verfasser untersuchten Katastern von 1907, 1967 und 2017 konnten im Vergleich zu den vorliegenden Daten erhöhte Gebäudeanzahlen festgestellt werden. So wurden, soweit möglich, zusätzlich zu den Hauptbauwerken auch erweiternde Zu- und Anbauten, ebenso Kleingärten und Hütten mitberücksichtigt. Bei der Neuerfassung konnten für den Stand von 1907 insgesamt 451 Gebäude gezählt werden. Diese Zahl hat sich bis 1967 um mehr als 60 Prozent erhöht; hier existierten bereits 723 Gebäude. Bis 2017 wurden 401 weitere Gebäude errichtet, was einen gegenwärtigen Baubestand von 1.124 Bauten ergibt. Wie aus der Grafik ersichtlich (Abb.37), hat sich das Ausmaß der mit Gebäuden versiegelten Flächen von 1907 auf 1967 in etwa verdoppelt, von 1907 bis ins Jahr 2017 vervierfacht.

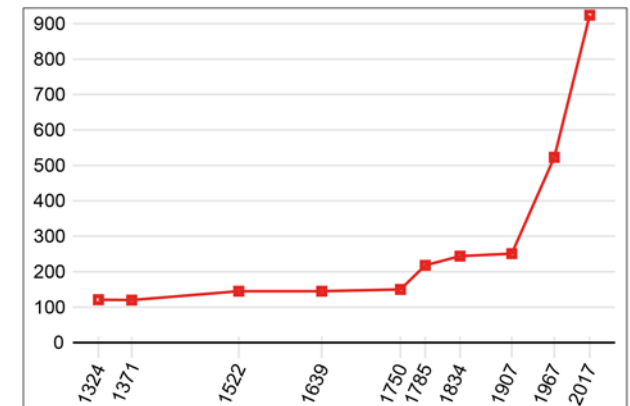


Abb.45

Gebäudebestand nach Zählung anhand der Kataster

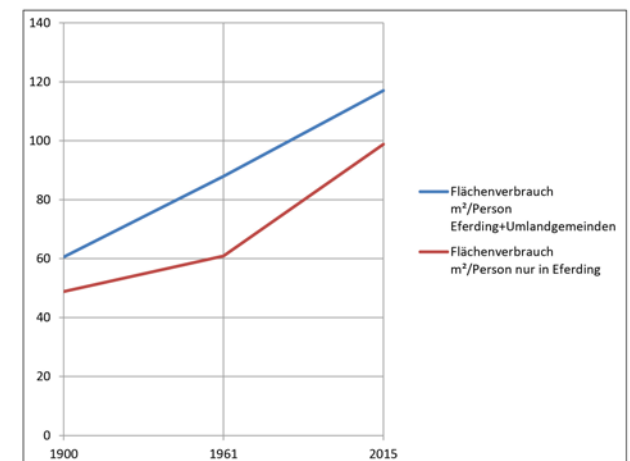


Abb.46

Flächenverbrauch in Quadratmeter pro Person

³⁶ Vgl. Forster, 2004, S. 39-43.

³⁷ Vgl. Heilingsetzer, Zugriff am 15.05.2017.

³⁸ Vgl. Statistik Austria: Registerzählung vom 31.10.2011 – Gebäude und Wohnungen, <http://www.statistik.at/blickgem/rg9/g40503.pdf>, Zugriff am 10.05.2017.

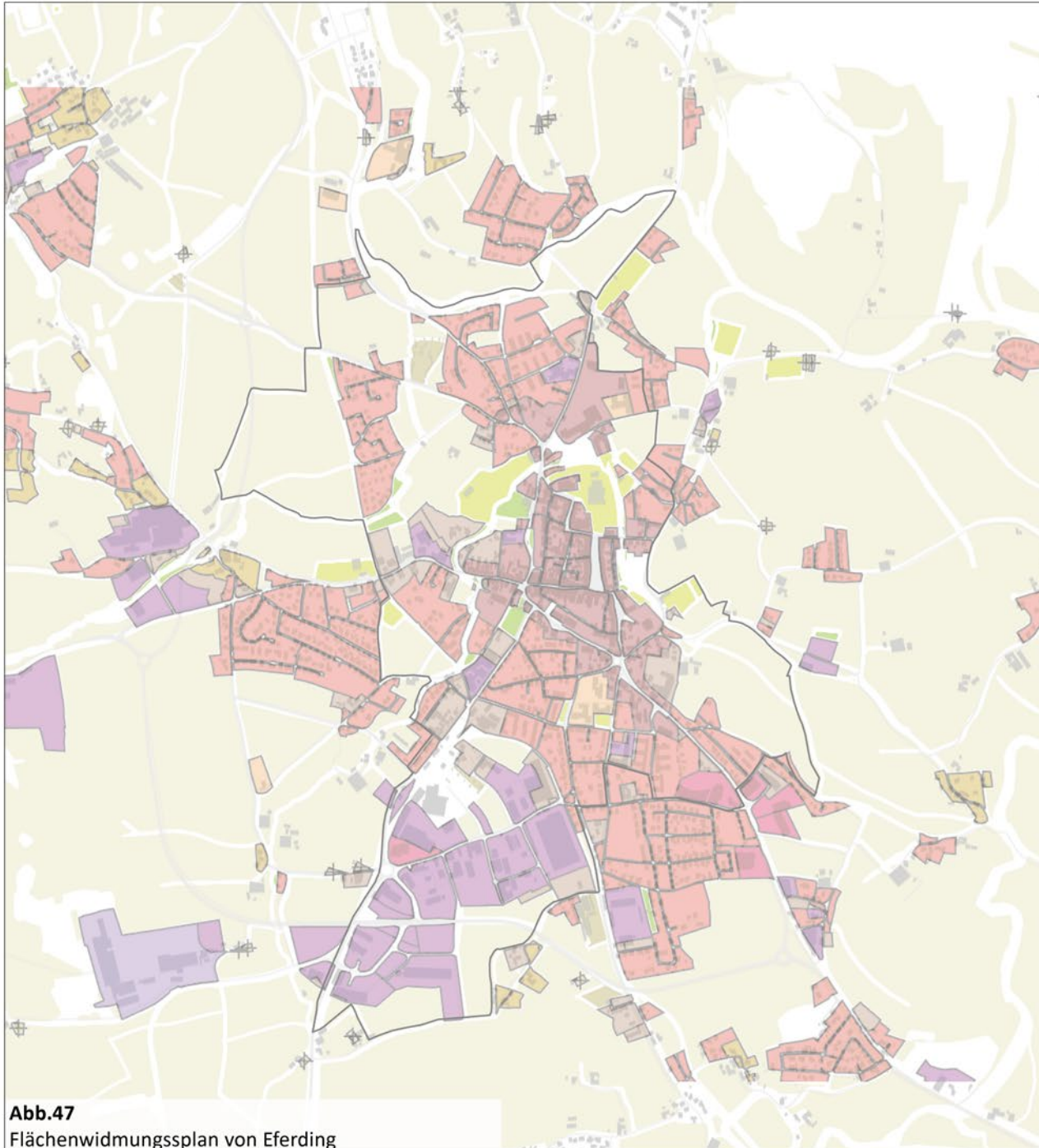


Abb.47
Flächenwidmungssplan von Eferding

3.2. Flächenwidmung und Bebauung

Im Raumordnungsprogramm des Gerichtsbezirks Eferding, das als formelles Instrument Teil der überörtlichen Raumplanung in Oberösterreich ist, werden mehrere Ziele und Maßnahmen für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Bebauungsstruktur vorgegeben. Für die Region von besonderer Bedeutung sind die folgenden Aspekte: Gebiete mit erhöhtem Rohstoffpotenzial von Sand- und Kiesvorkommen; Sicherung der Grundwasserressourcen; die regionale Kulturlandschaft; landschaftsgliedernde Gewässerachsen wie die Flüsse Aschach und Innbach; die formidable landwirtschaftliche Gunstlage im Eferdinger Becken; erhaltenswerter Naturraum wie die hochwertigen Mischwaldbestände an den Uferabhängen der Donau und Aschach; regional relevante Siedlungsgrenzen; regionale Grünzonen: miteinander vernetzte Biotope und Landschaftsstrukturelemente, die eine besondere Bedeutung für das Landschaftsbild haben; siedlungsgliedernde Grünzüge, um in Hinblick auf weitere Bebauung infolge des Siedlungsdrucks den Erhalt von Freiraum zu gewährleisten.

Als wesentliche Ziele der Siedlungsentwicklung werden die Weiterentwicklung lokaler Zentren und die Orientierung am öffentlichen Nahverkehrssystem sowie die Vermeidung von bandartigen Siedlungsstrukturen entlang von Verkehrsinfrastrukturen und einer damit

einhergehenden Siedlungszergliederung genannt. Ziele speziell für das Grünland sind unter anderem der Erhalt und die Weiterentwicklung der Grünzonen, die Vernetzung des Landschaftsraumes und die nachhaltige und längerfristige Sicherung des Landschaftsbildes. Landwirtschaftliche Gunstlagen von regionaler Bedeutung sollen vorrangig erhalten und so entwickelt werden, dass eine Verbesserung der Agrarstruktur ermöglicht wird. Im Hinblick auf das Verkehrssystem soll bei Neuwidmungen von Bauland auf Erschließungsmöglichkeiten durch den öffentlichen Personennahverkehr und insbesondere auf möglichst kurze Zugangswege zu dessen Haltestellen geachtet werden. Maßnahmen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung sollen darauf abzielen, dass Neuwidmungen von Bauland nicht die Siedlungsgrenzen überschreiten, damit die Bebauungsstruktur verdichtet wird und Grünzüge nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Sollte eine Neuwidmung für die Errichtung von Infrastruktureinrichtungen erforderlich sein, deren Realisierung von öffentlichem Interesse ist und deren Errichtung aufgrund ihrer Standortgebundenheit nur in siedlungsgliedernden Grünzügen möglich ist, darf dies in Grünzonen realisiert werden.³⁹

In der örtlichen Raumplanung werden wesentliche Elemente des überörtlichen Raumordnungsprogrammes implementiert und in Flächenwidmungsplänen auf Gemeindeebene umgesetzt. Im *Digitalen Oberösterreichischen Raum-Informationssystem*, kurz *DORIS*,

werden von allen Gemeinden die aktuellen Flächenwidmungspläne online zur Verfügung gestellt.⁴⁰ Gut ein Viertel des Gemeindegebietes von Eferding ist agrarisch genutzt und hat somit den landwirtschaftlich-landschaftlichen Charakter der Gemüseregion; das sind 76,1 Hektar oder 27 Prozent von insgesamt 281 Hektar Gemeindefläche. Ein weiteres Viertel der Fläche Eferdings ist für Straßen und Verkehrsflächen, darunter auch Parkplätze, Gleiskörper und Bahngelände, vorbehalten: 25 Prozent oder 70,9 Hektar. Der Grünzuganteil an Parks, Sport- und Freizeitflächen sowie Kleingärten beträgt etwa 0,14 Quadratkilometer und nimmt fünf Prozent der Fläche ein. Mit 27,8 Hektar sind zehn Prozent des Gemeindelandes als Betriebsbaugebiet gewidmet, als Gemischtes Baugebiet fünf Prozent oder 14,6 Hektar. Für Wohnbau sind knapp 16 Prozent und für die Kern- beziehungsweise Altstadt zehn Prozent der Fläche gesondert ausgewiesen. Rund ein Prozent des Gemeindegebietes ist als Geschäftsgebiet gewidmet, ebenfalls ein Prozent als Sondergebiet des Baulandes für Schulen und Seniorenwohnheim.

³⁹ Vgl. Raumordnungsprogramm Eferding: LGBL Nr. 114, 2007, S. 323-326.

⁴⁰ Vgl. DORIS – Flächenwidmung: [http://doris.ooe.gv.at/viewer/\(S\(do5tme05tljpt44jmxqi0vb0\)\)/init.aspx?ks=alk&karte=flaewi&t=636300556768467755](http://doris.ooe.gv.at/viewer/(S(do5tme05tljpt44jmxqi0vb0))/init.aspx?ks=alk&karte=flaewi&t=636300556768467755), Zugriff am 10.05.2017.

Bezirk Eferding - Gemeinde Eferding

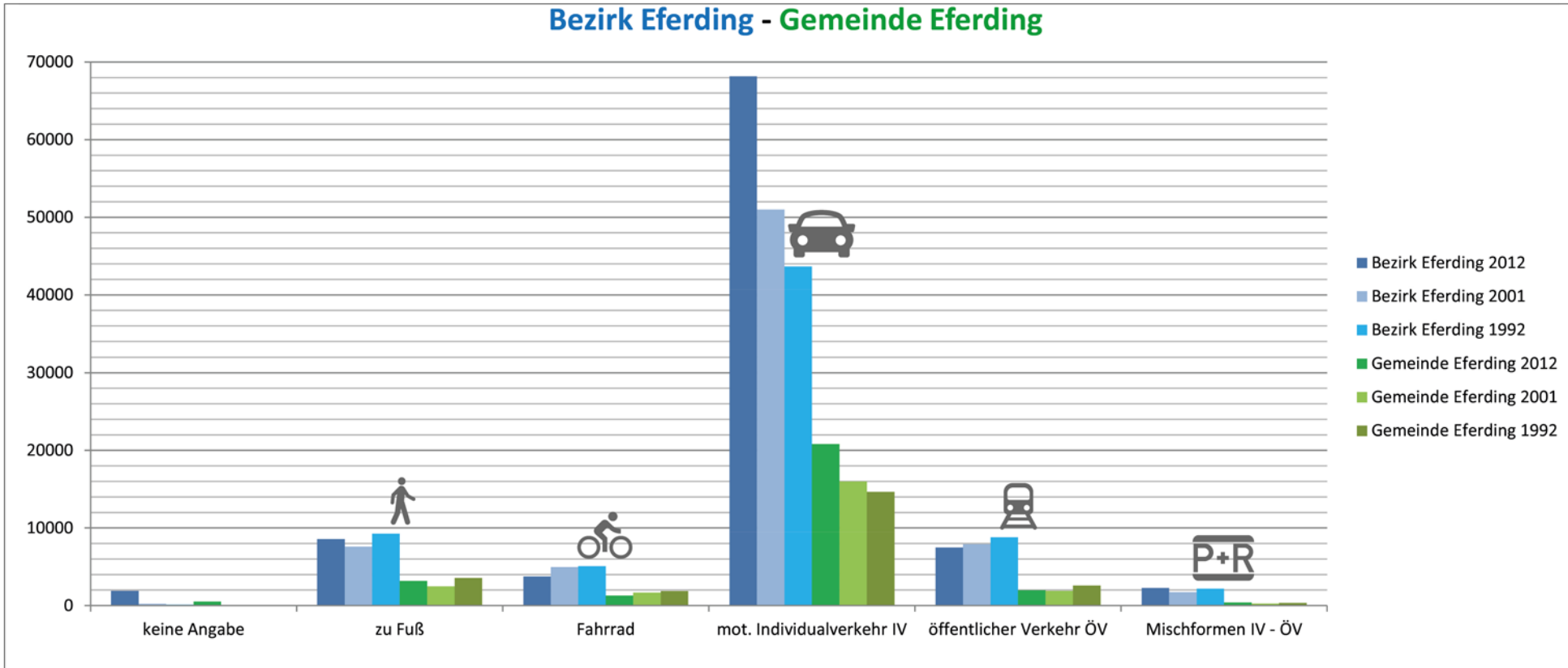


Abb.48
Gesamtverkehrsaufkommen (Anzahl der zurückgelegten Wege)

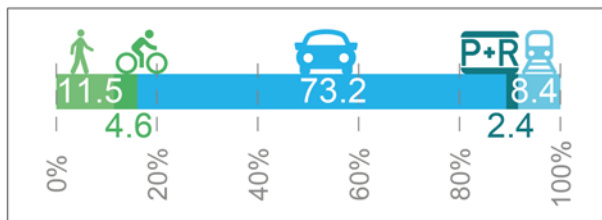


Abb.49
Modal Split: Wege der Bevölkerung des Bezirks Eferding 2012

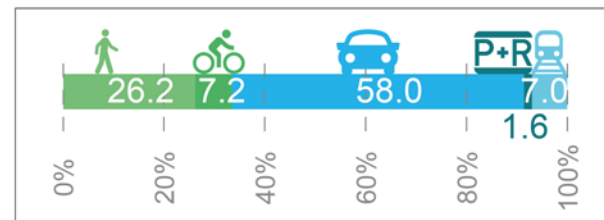


Abb.50
Modal Split: Wege der Bevölkerung der Gemeinde Eferding 2012

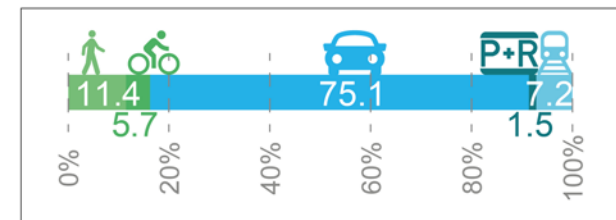


Abb.51
Modal Split: gesamtes Verkehrsaufkommen in der Gemeinde Eferding 2012

3.3. Verkehrsentwicklung und die aktuelle Verkehrssituation von Eferding

3.3.1. Wegeanalyse nach Verkehrsmittel

Im aktuellen Bericht zum Mobilitätsverhalten in Eferding von der Verkehrserhebung 2012 ist im Vergleich zur Erhebung 2001 eine Tendenz zu mehr motorisierter Mobilität festzustellen. So legte die Wohnbevölkerung des Bezirkes Eferding 2012 rund 81.400 Wege pro Werktag zurück. Dies bedeutet eine Zunahme der Wege um 27,2 Prozent seit 2001. Die mobile Bevölkerung hat absolut um 13 Prozent und anteilmäßig von etwa 79 Prozent auf rund 86 Prozent zugenommen.

Die Anzahl der Wege pro mobiler Person ist zwischen 2001 und 2012 von 2,9 auf 3,3 Wege pro Tag gestiegen (Wegehäufigkeit). 73,2 Prozent aller Wege im Bezirk Eferding (58.379) werden im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, das entspricht einer Zunahme um 38,7 Prozent seit 2001. Erhebliche Rückgänge sind hingegen bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) und bei der Fahrrad-Nutzung zu verzeichnen. Im öffentlichen Verkehr wurden 2012 nur noch 8,4 Prozent der Wege zurückgelegt, um 10,5 Prozent weniger als noch 2001. Die Fahrrad-Nutzung sank sogar um 21,8 Prozent, sodass 2012 nur noch 2,6 Prozent der Wege mit dem Fahrrad absolviert wurden. Zu Fuß

wurden hingegen im Bezirk um 16,8 Prozent mehr Wege (9.100 Wege) bewältigt als 2001. Im Vergleich mit dem Landesdurchschnitt überwiegt im Bezirk Eferding der motorisierte Individualverkehr bei der Verkehrsmittelwahl, das heißt, das Auto ist in der Regel das Fortbewegungsmittel der Wahl.

Schränkt man den Fokus vom Bezirk auf die Gemeinde Eferding ein, bietet sich ein großteils ähnliches Bild. In der Gemeinde wurden 2012 werktags insgesamt 10.745 Wege zurückgelegt, was einer Zunahme um 35,6 Prozent gegenüber 2001 entspricht. Auch davon wurden die meisten Wege, 58 Prozent (6.147), mit dem privaten Kraftfahrzeug bestritten, was einer Steigerung von 44,1 Prozent seit der Erhebung von 2001 entspricht. Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege nahm in Eferding zwischen 2001 und 2012 um 18,1 Prozent ab und entspricht nun mit 7,2 Prozent beinahe dem Anteil des öffentlichen Verkehrs, der mit sieben Prozent ähnlich niedrig liegt wie im gesamten Bezirk. Allerdings wurden im Vergleich zu 2001 schon um 62,6 Prozent mehr Wege mittels öffentlichen Verkehrs zurückgelegt, das sind immerhin 744 Wege mehr; in Kombination von Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln (MIV-ÖV-Mischform) ist zwischen 2001 und 2012 eine Steigerung um 82,5 Prozent auf insgesamt 127 Wege zu verzeichnen. Die Fußwege haben hingegen um 29,9 Prozent zugenommen und machen nun insgesamt 26,2 Prozent der Wege (2.778 Wege) in der Gemeinde aus.

Wie auf Bezirksebene hat also auch innerhalb der Gemeinde der Autoverkehr deutlich zugenommen, die Fahrrad-Nutzung ähnlich abgenommen; Fußwege sind wichtig, der öffentliche Verkehr wird zwar häufiger als früher, aber insgesamt immer noch sehr wenig genutzt.

3.3.2. Wegeanalyse nach Fahrzweck

Im Bezirk Eferding haben im Vergleich zu 2001 insbesondere die Freizeit-Erledigungswege und zwar um 78 Prozent (15.901 Wege) stark zugenommen, ebenfalls die Arbeitswege (um 14 Prozent auf gesamt 13.560 Wege) und die Einkaufswege (um 4 Prozent auf gesamt 8.989 Wege), während die Schul- und Ausbildungswege um 11 Prozent (5.701 Wege) abgenommen haben. Letzteres lässt sich insbesondere mit der demographischen Verschiebung der Altersstruktur im Bezirk erklären. Sowohl im Berufsverkehr, als auch bei den Wegen zu den Schulen und im Einkaufsverkehr hat jeweils der Anteil des öffentlichen Verkehrs leicht abgenommen, der motorisierte Individualverkehr hingegen zugenommen. Der stärkste Anstieg der Autonutzung ist im Freizeitverkehr zu verzeichnen: Hier hat sich der motorisierte Individualverkehr von 6.112 Wegen im Jahr 2001 auf 11.986 Wege im Jahr 2012 erhöht, was einer Steigerung um 50 Prozent entspricht.

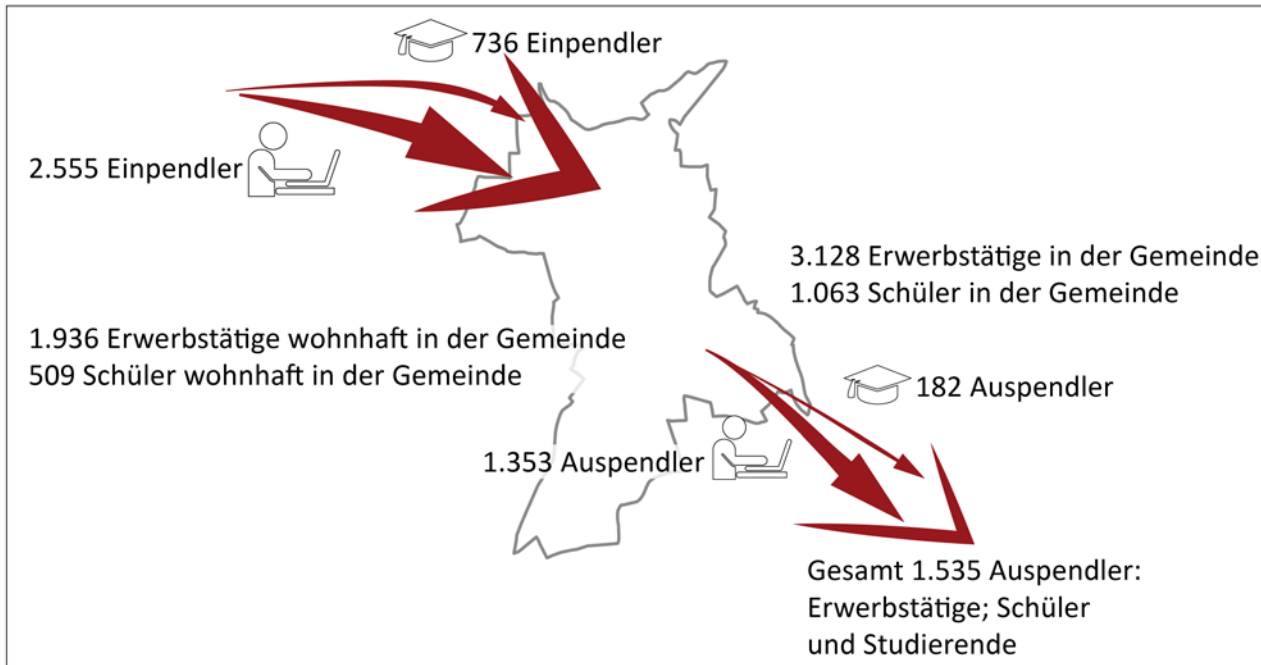


Abb.52
Diagramm Pendler: Schüler und Erwerbstätige, 2015

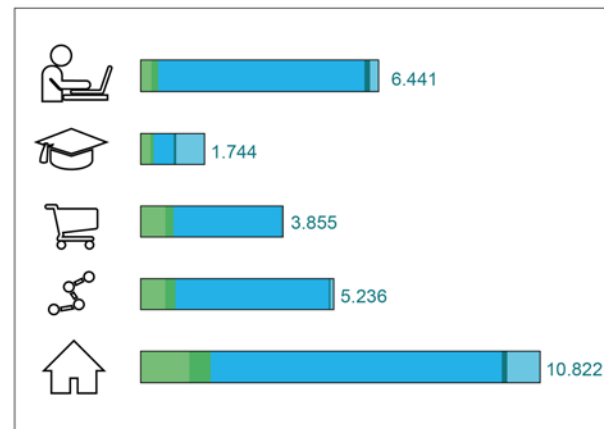


Abb.53
Wege absolut nach Verkehrszweck, Gemeinde Eferding, 2012 (Modal Split siehe rechts)

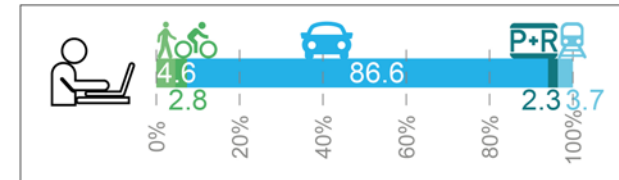


Abb.54
Modal Split für Verkehrszweck *Arbeit*

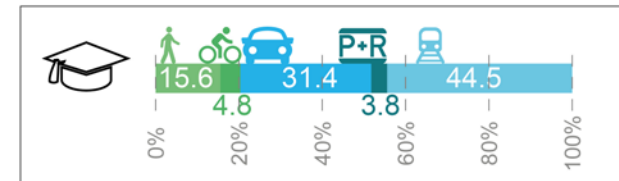


Abb.55
Modal Split für Verkehrszweck *Schule/Ausbildung*

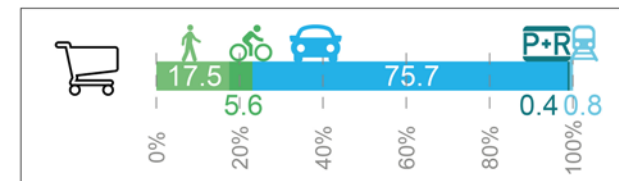


Abb.56
Modal Split für Verkehrszweck *Einkauf*

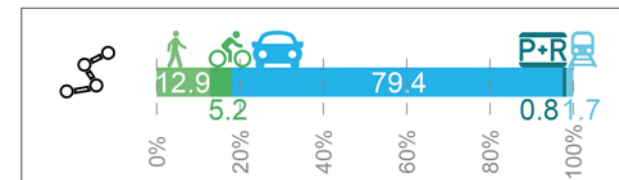


Abb.57
Modal Split für Verkehrszweck *Sonstige Wege*

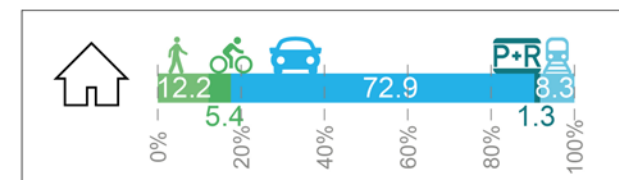


Abb.58
Modal Split für Verkehrszweck *Nach Hause*

3.3.3. Verkehrsbetrachtung für den Bezirk Eferding

92.200 Wege werden laut der Verkehrserhebung von 2012 im Bezirk Eferding an Werktagen zurückgelegt. Ungefähr die Hälfte davon (51,6 Prozent) sind Binnenwege innerhalb des Bezirks, je ein knappes Viertel entfällt auf Zielwege, die von außerhalb in den Bezirk hineinführen (24,0 Prozent), sowie auf Quellwege aus dem Bezirk hinaus (24,4 Prozent). Insgesamt entfallen rund 16.300 Wege (18 Prozent) auf nicht im Bezirk Eferding wohnhafte Personen.

67,9 Prozent der Binnenwege werden mittels privatem Verkehrsmittel im motorisiertem Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, 16,9 Prozent der Wege sind ausschließlich Fußwege, 6,4 Prozent der Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestritten, 1,3 Prozent in Kombination von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr, und 7,4 Prozent der Wege werden mit dem Fahrrad absolviert. Im Vergleich zu 2001 sind die gesamten Binnenwege innerhalb des Bezirkes um 16,9 Prozent gestiegen. Die Wegeanzahl im motorisierten Individualverkehr ist um 30,5 Prozent gestiegen, im öffentlichen Verkehr haben die Binnenwege um 24,4 Prozent abgenommen.

Im Vergleich zu 2001 ist festzustellen, dass die gesamten Zielwege in den Bezirk um 38,6 Prozent anstiegen sind. Die Zielwege im motorisierten Individualverkehr haben um 37,8 Prozent, die Wege im öffentlichen Verkehr um 13,8 Prozent zugenommen.⁴¹

Der öffentliche Verkehr liegt dabei mit einem Wegeanteil von 10,3 Prozent deutlich hinter dem Autoverkehr zurück: 83,6 Prozent aller Wege, die in den Bezirk hineinführen, entfallen auf den motorisierten Individualverkehr.

⁴¹ Berthold Pfeiffer: Ergebnis der Verkehrserhebung 2012. Das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und das Verkehrsaufkommen im Bezirk EFERDING, Linz, 2014, S. 2-6.



Abb.59
Trassierung der Umfahrung Eferding

3.4. Die Eferdinger Umfahrung

Die Entwicklung hin zu mehr motorisiertem Individualverkehr und die Tatsache, dass das Stadtgebiet am Schnittpunkt der Eferdinger Straße B129 (Linz–Schärding), der Nibelungen-Straße B130 (Eferding–Passau), der Wallerner Straße B134 (Eferding–Wels) und der Brandstätter Straße L1219 liegt und dadurch einer erhöhten Verkehrsbelastung ausgesetzt ist, hatte den Bau der Eferdinger Umfahrung zur Folge.⁴² Sie wurde als Leitprojekt zur Verlagerung des Durchzugsverkehrs und zur Entlastung der Innenstadt konzipiert. Durch die Errichtung von Unter- oder Überführungen anstelle von schienengleichen Bahnübergängen sollte darüber hinaus auch die Verkehrssicherheit bei den Bahnkreuzungen erhöht werden. Nach Fertigstellung sollte eine gewünschte Betriebsgeschwindigkeit von 60 bis 80 km/h eintreten sowie eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen erreicht werden. Mit der Verkehrsfreigabe am 20. Oktober 2016 wurde die neue Umfahrung, nach beinahe zweijähriger Bauzeit ab November 2012, dem Verkehr überlassen.⁴³

Ausschlaggebend für den Bau der Umfahrung waren Messungen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV)⁴⁴, denen zufolge die Verkehrsbelastung auf der Eferdinger Straße B129 östlich von Eferding 14.400 Fahrzeuge pro 24 Stunden betragen hatte. Die Wallerner Straße B134 wies südlich von Eferding ein Verkehrsaufkommen von 9.300 Fahrzeugen

pro 24 Stunden auf. Im Knotenbereich B129/B130/B134 belief sich die Verkehrsbelastung auf 20.400 Fahrzeuge pro 24 Stunden. Vor diesem Hintergrund wurde in der Argumentation für das Umfahrungsprojekt prognostiziert: „Je nach Abschnitt des Straßennetzes können bis zu 60 Prozent des derzeitigen Verkehrsaufkommens auf die Umfahrung verlagert werden.“⁴⁵

Insgesamt beläuft sich die Länge des Trassenbandes für die Umfahrung von Eferding auf etwa 6,9 Kilometer. Die Straße weist einen zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von acht Metern und einer Kronenbreite von 10,5 Metern auf. Da die Länge der Trasse unter zehn Kilometern liegt, bedurfte das Projekt keiner Umweltverträglichkeitsprüfung. Auch mit der geplanten Fortsetzung der Umfahrung von Puppung und Karling nach Aschach wird eine durchgehende Länge von zehn Kilometern voraussichtlich nicht überschritten werden.⁴⁶

⁴²Vgl. Alfred Buchmaier: B 129 Eferdinger Straße / B130 Nibelungen Straße – UMFÄHRUNG EFERDING. Planungsbericht, Linz, 2009, S. 2.

⁴³Vgl. <http://www.laumat.at/medienbericht,verkehrs-freigabe-auf-der-neuen-umfahrung-eferding,6796.html>, Zugriff am 20.05.2017.

⁴⁴Die Zahl des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) wird durch Zählung der Kraftfahrzeuge ermittelt, die innerhalb von 24 Stunden die jeweilige Messstelle passieren.

⁴⁵Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenplanung und Netzausbau: Projektinformation: B129 Eferdinger Straße – UMFÄHRUNG EFERDING, 2014, S. 2.

⁴⁶Buchmaier, 2009, S. 2.

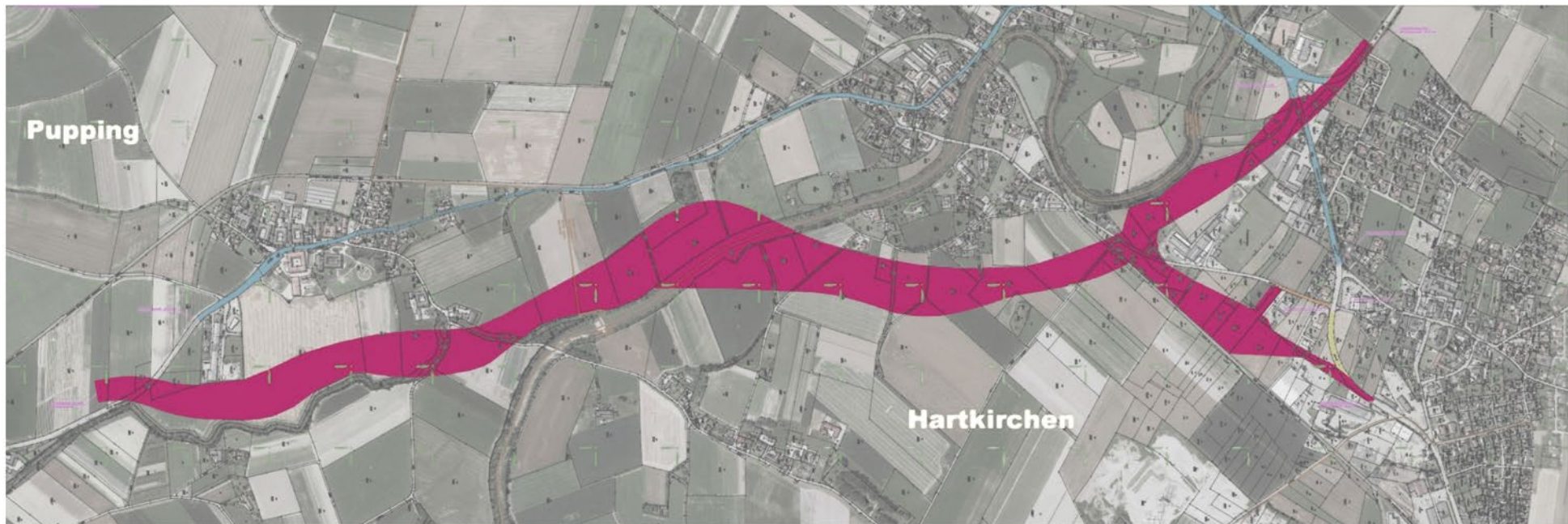


Abb.60
Möglicher Trassierungsverlauf der Umfahrung
Puppig/Hartkirchen

3.4.1. Umfahrung Puppung/Karling

Durch die ungefähr 4,3 Kilometer lange neue Verkehrswegführung der B130 und der B131 sollen die Ortschaften Puppung und Karling verkehrlich entlastet und die Lärmbelastung reduziert werden. Genauere Details zur Planung sowie zur Errichtung wurden noch nicht bekanntgegeben. Man rechnet aber für das Prognosejahr 2025 mit einer Verlagerung von rund 8.900 Kraftfahrzeugen pro Werktag auf die Umfahrung, das sind etwa 90 Prozent des Verkehrs. Auch soll es zur verkehrlichen Entlastung der Brandstätter Straße L1219 kommen, die ins Zentrum von Eferding führt. Die Verkehrsströme, alle Angaben stellen den prognostizierten jahresdurchschnittlichen Tagesverkehr werktags (JDTVw) dar, werden wie folgt angenommen:

Prognosedaten für das Jahr 2025 ohne Errichtung einer Umfahrung Puppung/Karling:

B130 zwischen Puppung und Karling:

ca. 9.900 Kfz/24h

B131 östlich des Knotens B130/B131:

ca. 6.800 Kfz/24h

B131 östlich des Knotens B131/Karlingerstraße:

ca. 8.300 Kfz/24h

Prognosedaten für das Jahr 2025 mit Errichtung einer Umfahrung Puppung/Karling:

B130 zwischen Puppung und Karling, künftig als Gemeindestraße:

ca. 1.000 Kfz/24h

B130 neu, als Teil der Umfahrung, im Bereich zwischen Puppung und Karling:

ca. 12.100 Kfz/24h

B131 östlich des Knotens B130/B131, künftig als Gemeindestraße:

ca. 3.400 Kfz/24h

B131 neu, als Teil der Umfahrung, östlich des Knotens B131/Karlingerstraße:

ca. 10.460 Kfz/24h⁴⁷

Bei mehreren selbstdurchgeführten Tests konnte für die Strecke von der B129 über die B130 nach Puppung auf der Umfahrung gegenüber der alten, um fast eineinhalb Kilometer kürzeren Straßenführung ein Zeitgewinn von 1,5 bis 2,3 Minuten festgestellt werden.

⁴⁷ Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenplanung und Netzausbau: Projektinformation: B130 Nibelungenstraße / B131 Aschacher Straße – UMFABRUNG PUPPING-KARLING, Linz, 2014, S. 2.

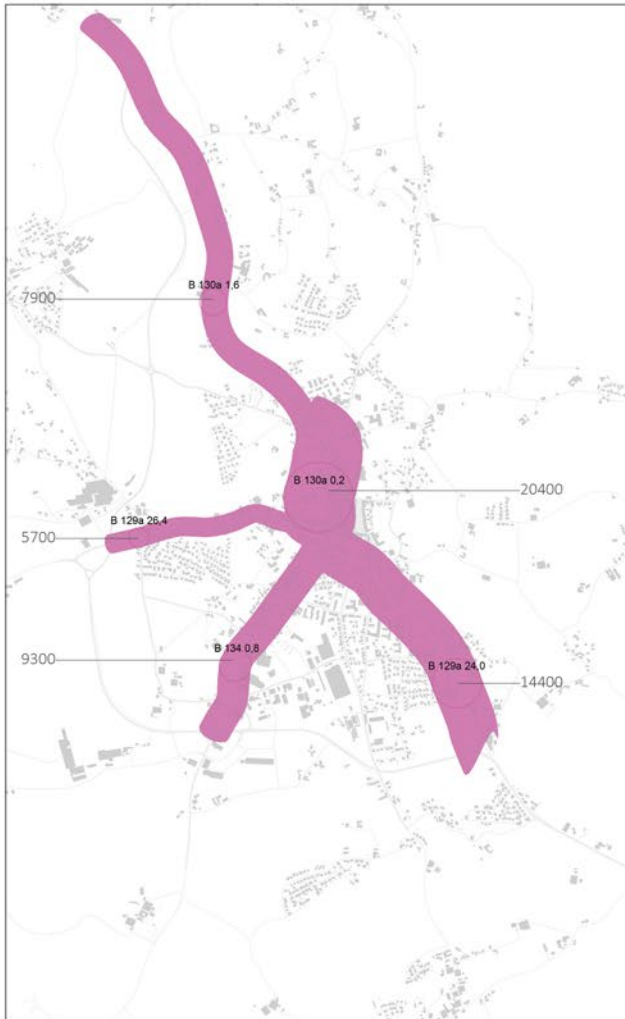


Abb.61
DTV-Messungen vor Errichtung der Umfahrung

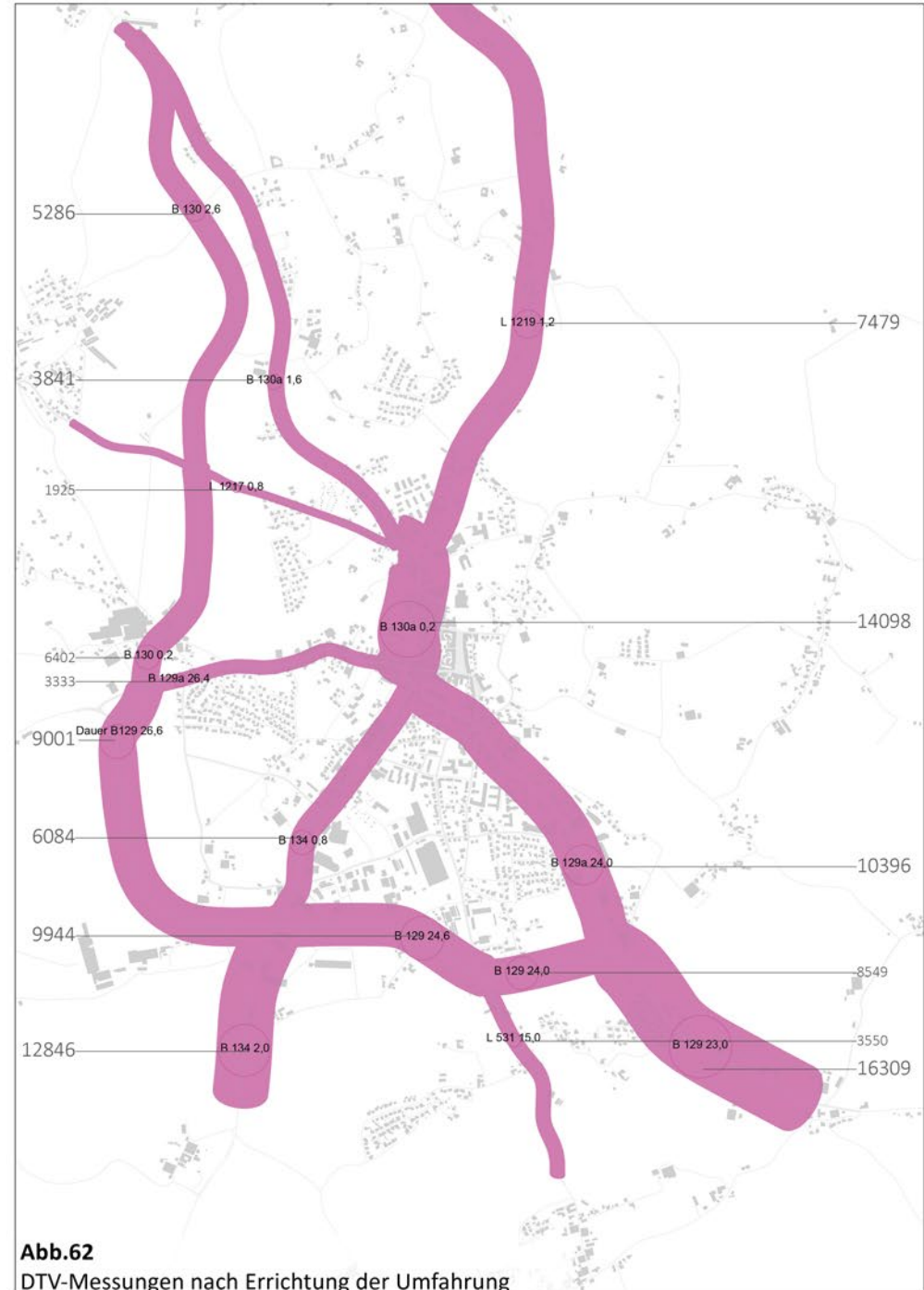


Abb.62
DTV-Messungen nach Errichtung der Umfahrung

3.5. Erhebung und Auswertung des Verkehrs in Eferding

Zur Analyse des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens in und um Eferding wurden die Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) aus den Zählungen im November und Dezember 2016 an den von der Grafik abzulesenden Messstellen ermittelt. Dabei wurde an keiner Messstelle die als Effekt der Umfahrung erwartete Verkehrsreduktion von 60 Prozent erreicht. Der durchschnittliche festgestellte Verkehrsrückgang liegt, mit Zuwachsbereinigung⁴⁸, bei etwa 40 Prozent (37,7 Prozent werktags, 43,8 Prozent gesamt mit Wochenende).⁴⁹ Lediglich bei den Ortseinfahrten über die B129a⁵⁰ von Prambachkirchen kommend (Messpunkt bei Kilometer 26,4) und im Norden über die B130a (Messpunkt bei Kilometer 1,6) konnte ein stärkerer Rückgang von 44,3 Prozent beziehungsweise 53,7 Prozent vermerkt werden. Fasst man jedoch die Werte der Verkehrsmessung auf der B130a und dem entsprechenden Teilabschnitt der Umfahrung auf der B130 (Messpunkt bei Kilometer 2,6) zusammen, lässt sich insgesamt eine zehnprozentige Steigerung der Anzahl an Kraftfahrzeugen im nördlichen Abschnitt der B130 zwischen Papping und Eferding ablesen. Im Knotenpunkt der drei Bundesstraßen B129, B130 und B134 ging der Verkehr um 34,5 Prozent zurück, in der Bahnhofstraße reduzierte er sich um 37,7 Prozent. Bei der Ortsausfahrt von Eferding in Richtung Linz wurden bei Kilometer 24 der B129a um 31,2 Prozent

weniger Kraftfahrzeuge gezählt. Überprüft man den durchschnittlichen täglichen Verkehr für den darauf folgenden Streckenabschnitt, beginnend beim Kreisverkehr Richtung Linz, zeigt sich, dass bereits im November 2016, also kurz nach der Freigabe der Umfahrung, um 7,9 Prozent mehr Verkehr auf der B129 nach Osten unterwegs war als vor deren Eröffnung.

Als Grund dafür, dass der innerstädtische Verkehr durch die Umfahrung nicht, wie prognostiziert, um 60 Prozent zurückgegangen ist, kann man einräumen, dass die Messung bereits kurz nach der Freigabe erfolgte und die Verkehrsteilnehmer somit noch nicht in vollem Ausmaß auf die neue Streckenführung umgestiegen sein könnten. Für manche Anwohner scheint jedoch auch drei Monate später trotz des versprochenen Rückgangs der Verkehr in der Stadt subjektiv nicht abgenommen zu haben.⁵¹ Es wird unumgänglich sein, weitere Maßnahmen zu setzen, um zu verhindern, dass in zwanzig bis dreißig Jahren wieder ähnliche Kfz-Zahlen im Stadtgebiet gemessen werden wie in der Zeit vor der Umfahrung. Nicht zuletzt ist erwiesen, dass Umfahrungen den motorisierten Verkehr nicht senken, sondern im Gegenteil begünstigen und insgesamt zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens beitragen. Es erhöht sich damit nicht nur die Lärm- und Luftbelastung, sondern auch der Grad der Zersiedelung bei entsprechender Schwächung der Ortskerne, das Ausmaß der Bodenversiegelung und der Zerstörung der Landschaft.⁵²

⁴⁸ Angenommener Zuwachs anhand des Kfz-Bestandes in Oberösterreich und im Bezirk Eferding. Zwischen 2012 und 2015 kam es in Oberösterreich zu einer Zunahme um 4,39%, im Bezirk Eferding um 5,41%. Als Durchschnittswert wurden 5% angenommen.

⁴⁹ Vgl. Kraftfahrzeug-Statistik: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/132645.htm>, Zugriff 22.05.2017.

⁵⁰ Die Kurzbezeichnung B129a oder B130a steht für die jeweilige alte Bundesstraße, die B129 oder B130 vor dem Bau der Umfahrung; die neue B129 / B130 wird über die Umfahrung geführt.

⁵¹ Vgl. <http://www.tips.at/news/eferding/land-leute/382125-umfahrung-eferding-verkehrszaehlung-bestaetigt-kaum-weniger-lkws-unterwegs>, 23.01.2017, Zugriff am 22.05.2017.

⁵² Vgl. Knoflacher: Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Wien, 2001, S. 38-41 und S. 97-100.

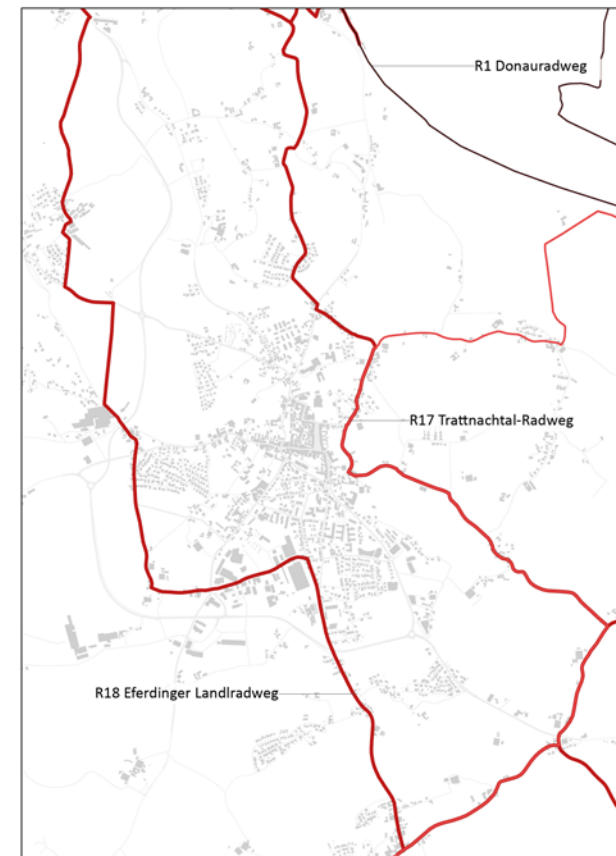
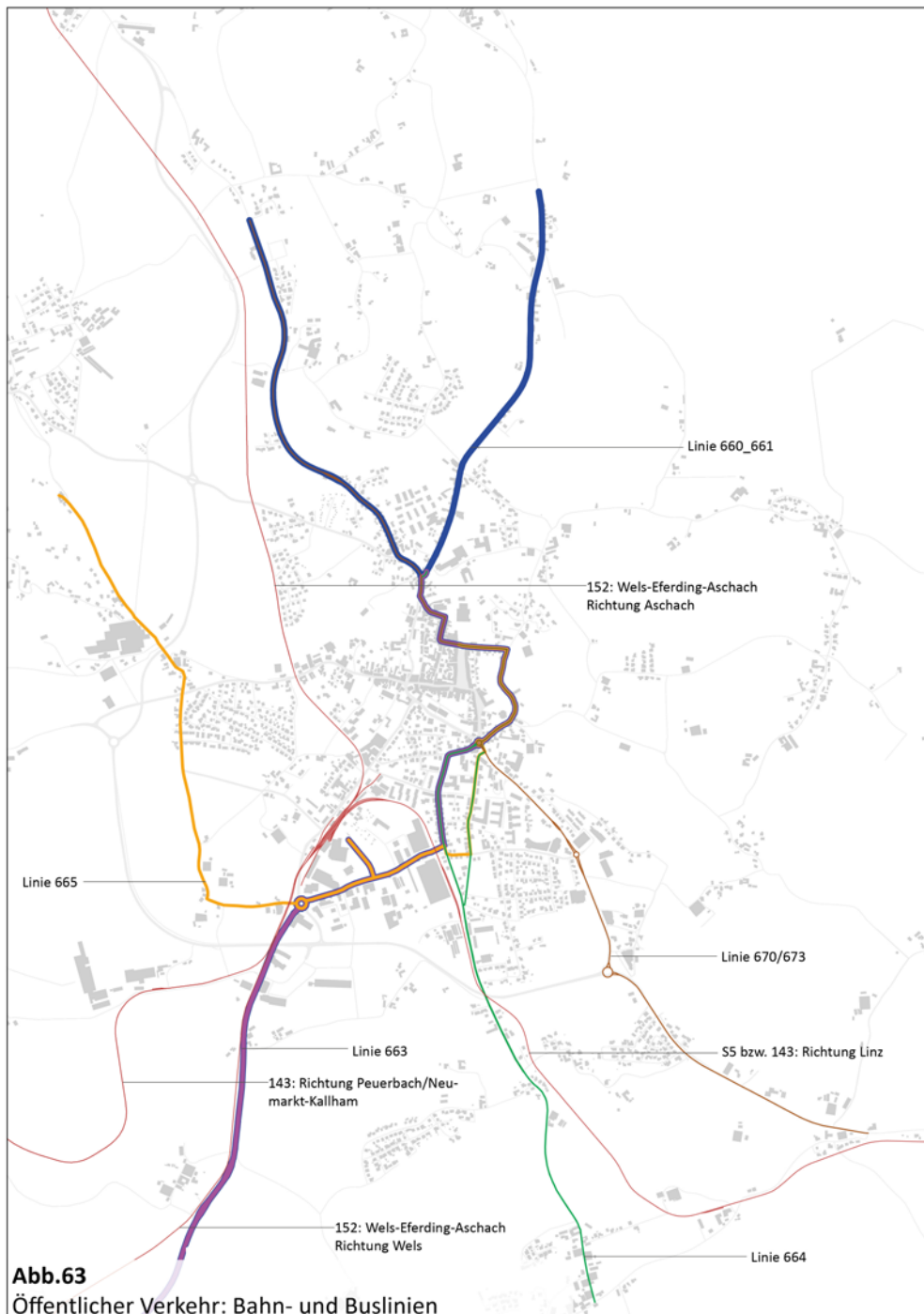


Abb.64
Überregionale Radwege

3.5.1. Stellplatzflächen innerhalb der Gemeinde

Etwa acht Hektar oder 3,01 Prozent der Gemeinde Eferding werden als öffentliche oder halböffentliche Stellplatzflächen für Kraftfahrzeuge genutzt. Die meisten Parkflächen liegen außerhalb des Stadtzentrums an den Gemeinderändern. Bemerkenswert ist die Konzentration am südwestlichen Rand bei den Einkaufszentren und im Geschäftsviertel an der Grenze zu Fraham und Puppig.

3.5.2. Radwege

Die Topographie von Eferding und seiner näheren Umgebung erleichtert die Fahrradnutzung aufgrund des ebenen Geländes. Touristisch als Radwege erschlossen sind der Trattnachtalweg (R17) und der Eferdinger Landradweg (R18), die beide größtenteils abseits von Bundes- und Landesstraßen durch das Gemeindegebiet führen und mit dem Donauradweg (R1) verbunden sind. Sie führen hauptsächlich über Gemeindestraßen und sind nicht vom Kfz-Verkehr getrennt. Auch auf den Bundesstraßen im Eferdinger Gemeindegebiet gibt es keine Trennung zwischen den Mobilitätsformen. Nur auf ausgewiesenen Strecken, wie entlang der Stefan-Nuspl-Allee, sind eigene Radwege beziehungsweise Radfahrstreifen angelegt.

3.5.3. Buslinien

Abbildung 65 zeigt die Haupt-Buslinien, die in und um Eferding verkehren. Schichtbusse der Voestalpine (S696, S697, S698, S699) sind dabei nicht berücksichtigt. Die meisten Buslinien, mit Ausnahme der Linie 670, die nach Linz beziehungsweise über Aschach nach Hartkirchen führt und ein deutliches höheres Kursangebot aufweist, haben in den Morgenspitzen ein höheres Angebot an Kursen und verkehren nachmittags bis abends stündlich.

3.5.4. Bahnlinien

In Eferding verkehren zwei Bahnlinien: zum einen die Linie Wels–Eferding–Aschach an der Donau (ÖBB-Kursbuchstrecke: 152), welche nur je einmal am Morgen und einmal am späten Nachmittag verkehrt, und zum anderen die Linie Linz–Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham (ÖBB-Kursbuchstrecke: 143). Diese bietet insbesondere seit der Einführung des S-Bahn-Konzepts im Dezember 2016 einen kundenfreundlichen Taktfahrplan und attraktive Abfahrzeiten. Am frühen Morgen und abends verkehren die Züge viertelstündlich, untertags halbstündlich.



Abb.65
Kfz-Stellplatzflächen in der Gemeinde Eferding

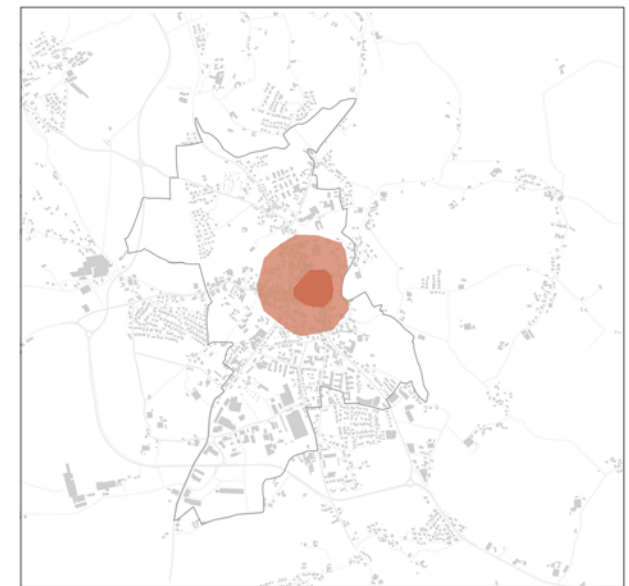


Abb.66
Flächenverbrauch von Gebäuden im Vergleich zu Kfz-Stellplätzen (in der Darstellung innen)

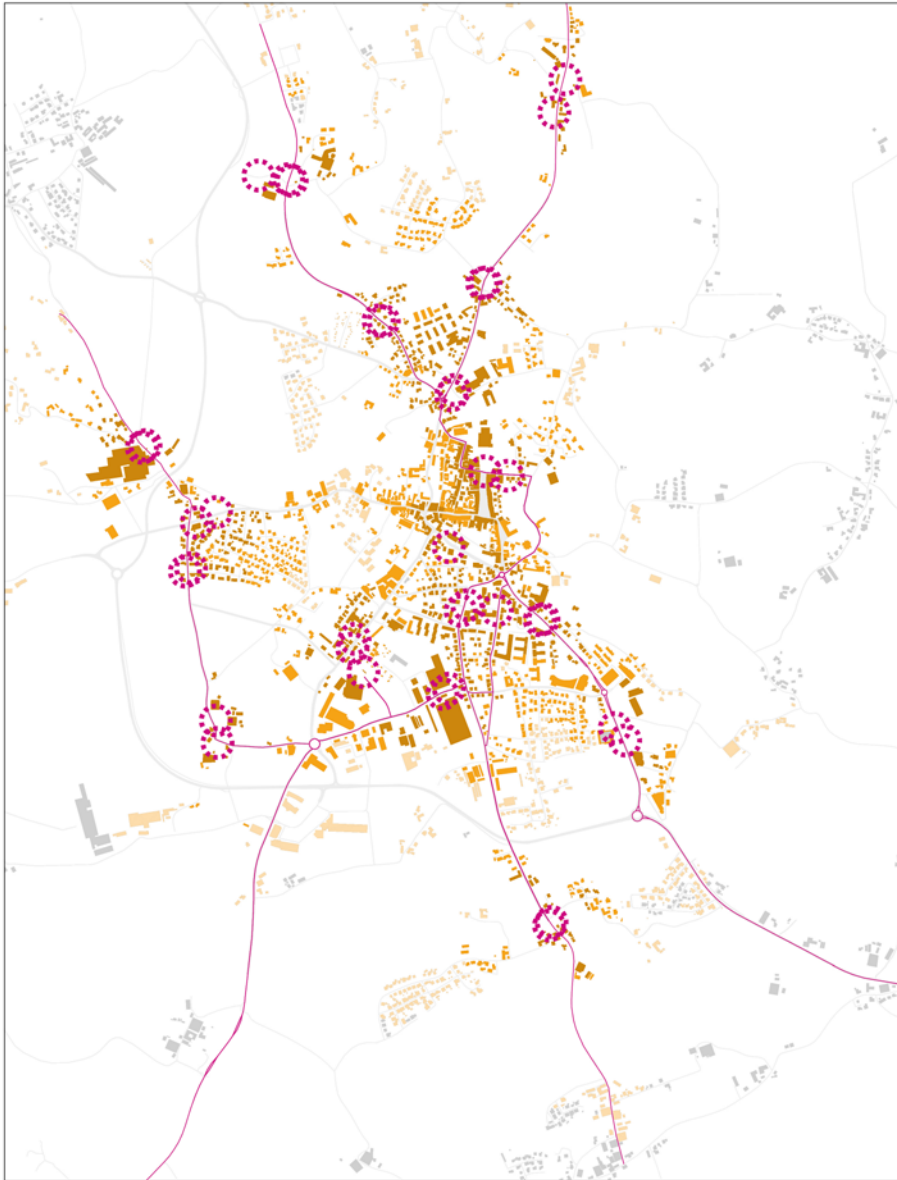


Abb.67
Einzugsbereich Bus-Haltestellen in 250-500-1000
Metern bzw. 4-8-16 Minuten Gehdistanz

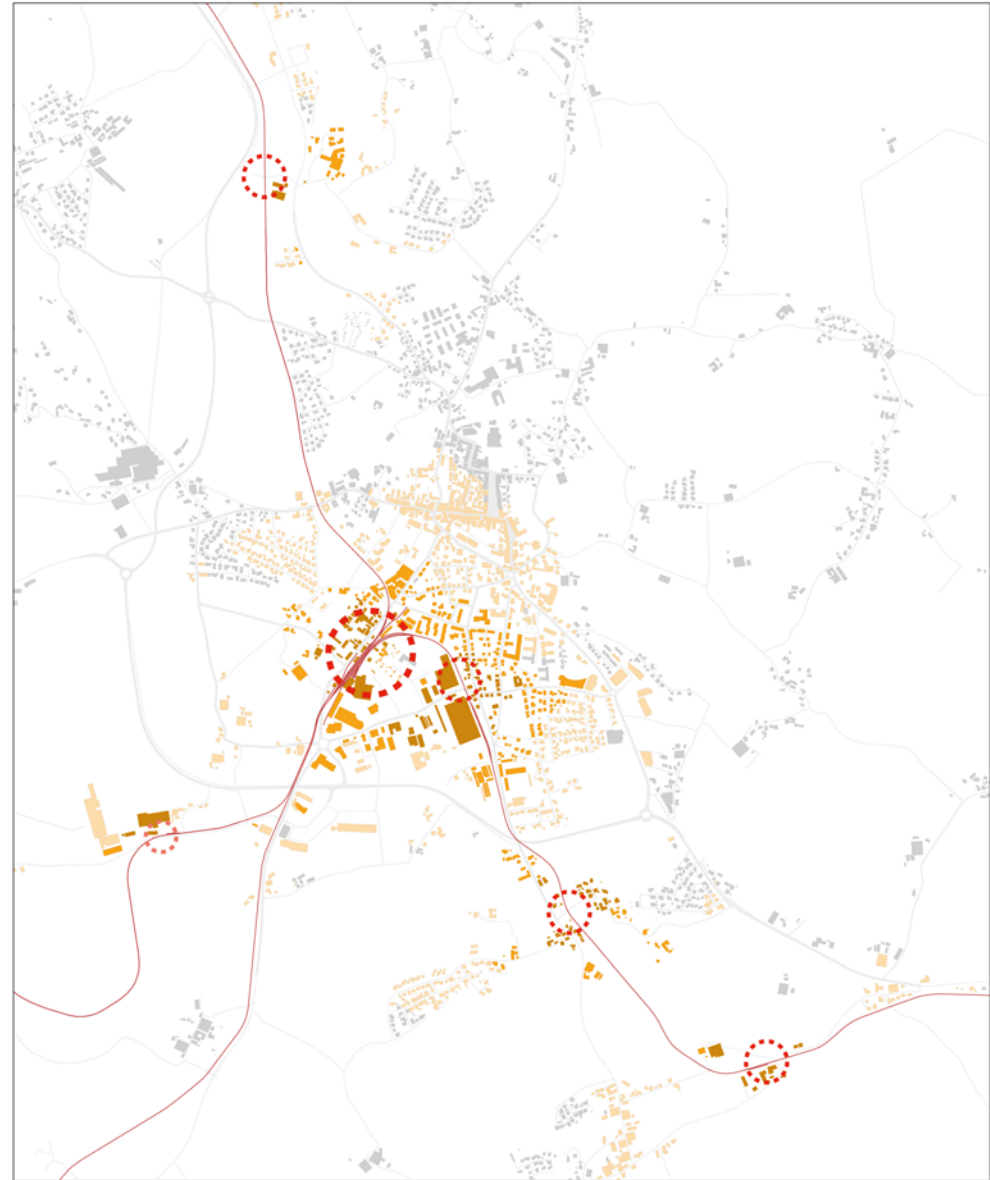


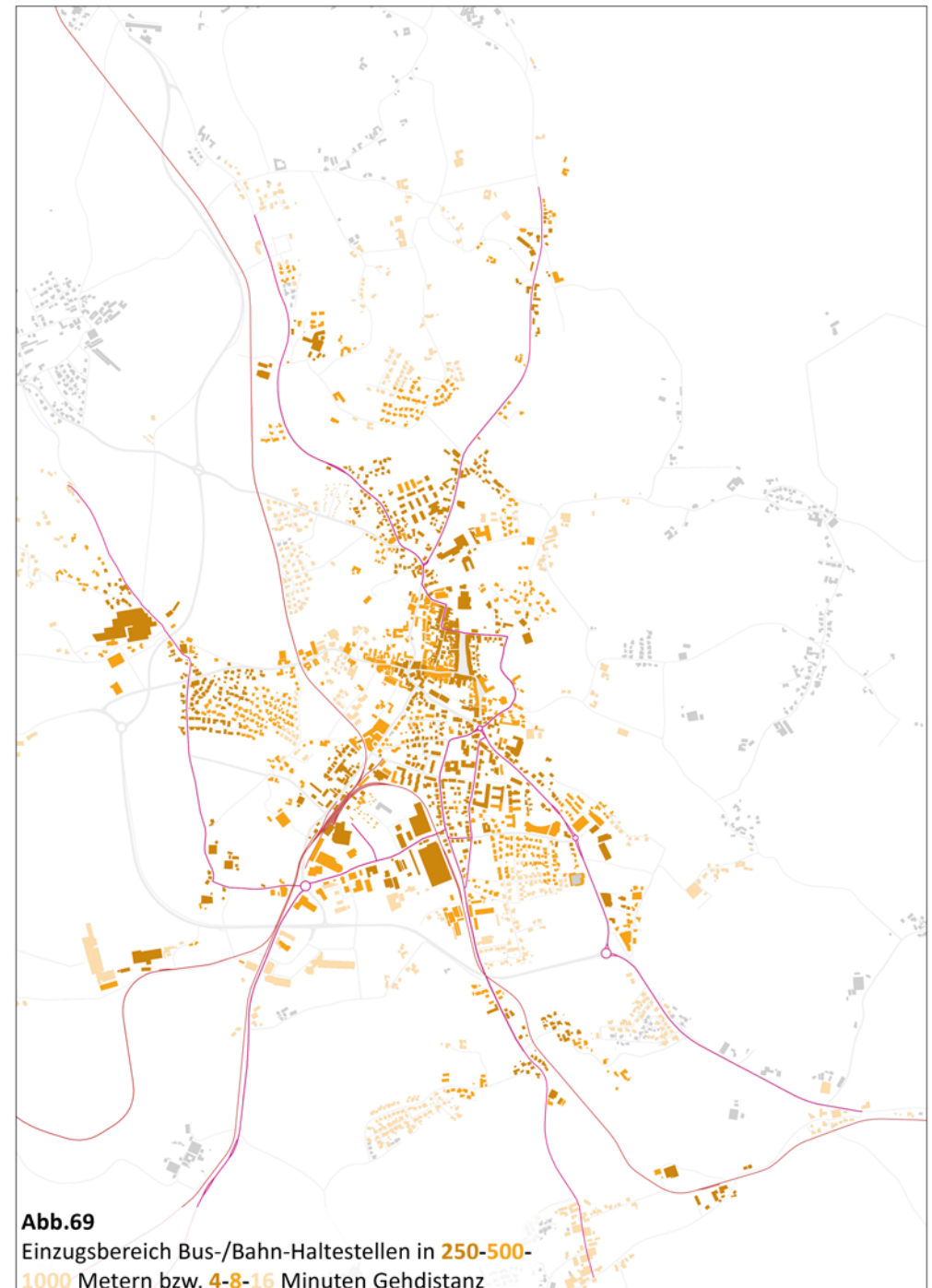
Abb.68
Einzugsbereich Bahn-Haltestellen in 250-500-1000
Metern bzw. 4-8-16 Minuten Gehdistanz

3.5.5. Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs in Eferding

Die fußläufige Erreichbarkeit der Bushaltestellen ist nach der Erhebung von 2012 im gesamten Bezirk Eferding mit 90 Prozent sehr hoch. Geringer fällt mit 58,8 Prozent der Anteil der Erreichbarkeit der Bahnhalttestellen aus.⁵³ Innerhalb der Gemeinde Eferding ist die Bilanz der Erreichbarkeit mit 96,4 Prozent bei Bussen und 92,8 Prozent bei der Bahn deutlich höher.⁵⁴

⁵³ Vgl. Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr: OÖ. VERKEHRSERHEBUNG 2012. Ergebnisse für den Bezirk 40500 Bez. Eferding, Linz, 2012, S. 2.

⁵⁴ Vgl. Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr: OÖ. VERKEHRSERHEBUNG 2012. Ergebnisse der Gemeinde 40503 Eferding, Linz, 2012, S. 2.



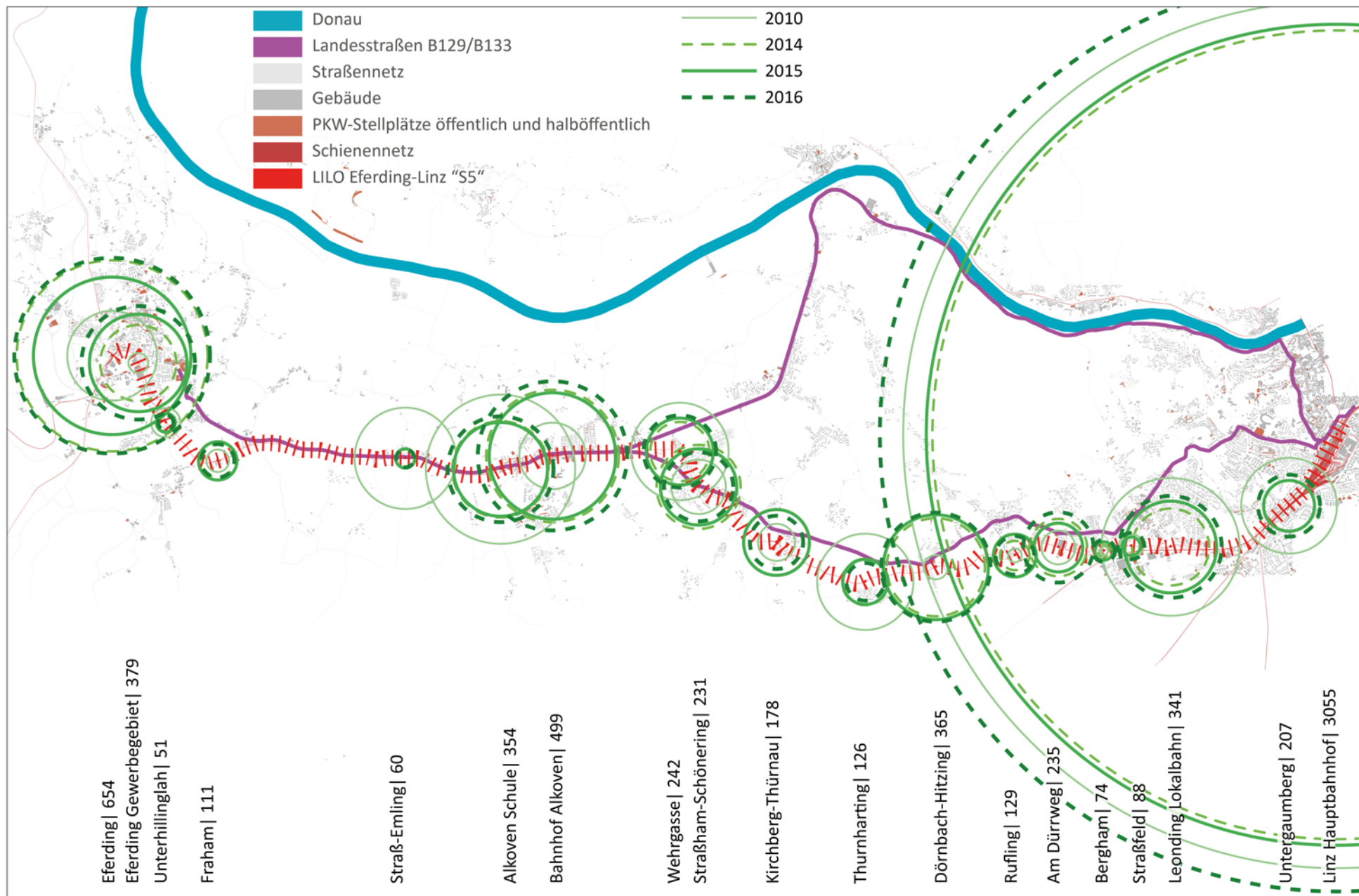


Abb.70
 Personenfrequenz 2010, 2014, 2015, 2016
 Letztaktuelle Zahl pro Station von 2016

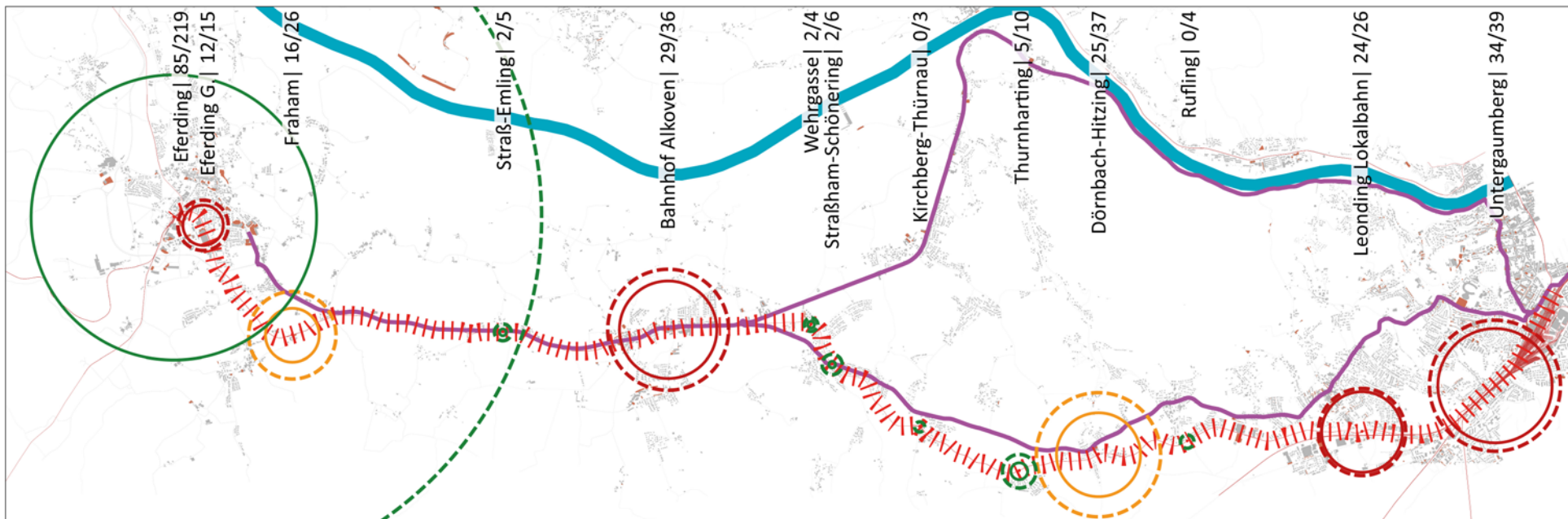


Abb.71

Verhältnis Kfz-Stellplätze zu vorgefundenen Kfz

Auslastung:

0-50% ■

51-75% ■

76-100% ■

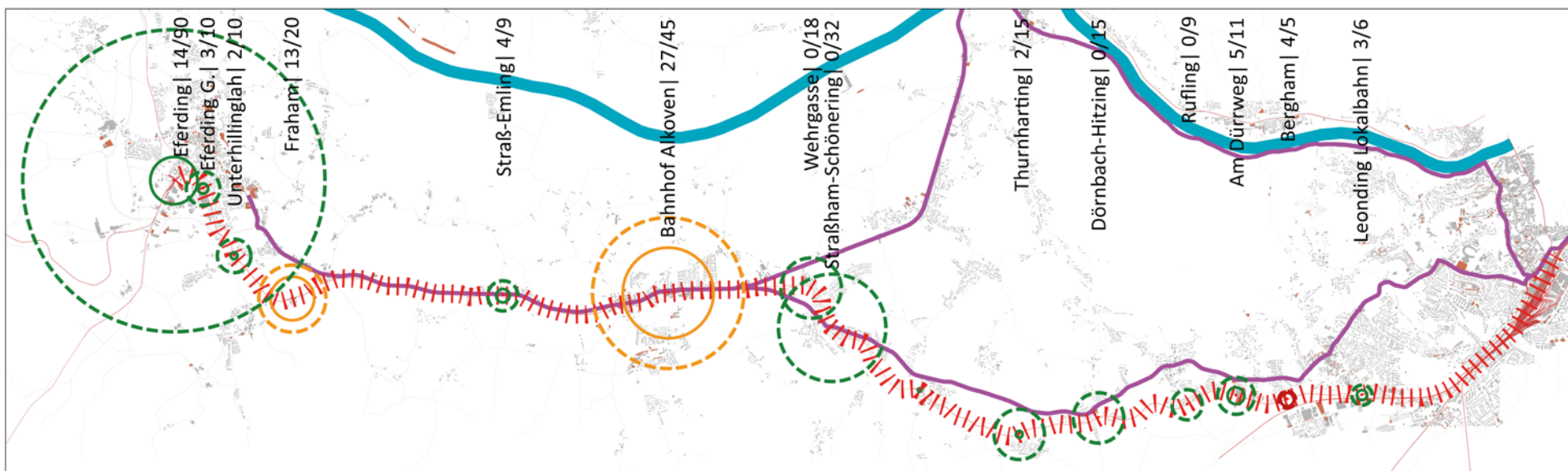


Abb.72

Verhältnis Fahrradstellplätze zu vorgefundenen Fahrrädern



Abb.73
Gewerbegebiet Eferding (Planungsgebiet)

4 | Planungsgebiet



Abb.74
Fotocollage Bahnhofstraße





Abb.75
Sichtbeziehungen der Fotocollage „Bahnhofstraße“



Abb.76
Bahnhofstraße um 1825



Abb.77
Bahnhofstraße um 1900



Abb.78
Bahnhofstraße um 1960



Abb.79
Bahnhofstraße um 2017

4.1. Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße ist Teil der Landesstraße B134, auch genannt Wallerner Straße. Sie führt von der zentrumsnahen T-Kreuzung der B129a (Josef-Mitter-Platz/Unterer Graben) über rund 1,6 Kilometer zur südwestlichen Grenze der Gemeinde, wo sie in die Welser Straße B134 übergeht; als Straße Richtung Wels stellt sie eine wichtige Verbindung dar. Ihr entlang zweigen weitere Wohnstraßen, Zubringer- und Verbindungsstraßen ab. Ein zentraler Knotenpunkt bei Kilometer 1,065 ist der Kreisverkehr am Beginn des Gewerbegebietes, über den man auf die Karl-Schachinger-Straße sowie auf das Verbindungsstück zur neuen B129, der Umfahrung, gelangt. Diese wird am Schnittpunkt zur Bahnhofstraße, bei Kilometer 1,294 der B134, untertunnelt. Die zweispurige Straße ist für den Kfz-Verkehr mit durchschnittlich sechs Metern Breite bemessen. Ein durchgehender Bürgersteig für Fußgeher befindet sich entlang der östlichen Kante der Bahnhofstraße, beginnt am Kreuzungspunkt zur B129a und endet auf Höhe des Lagerhausareals bei Kilometer 0,8 der B134.

Entlang der Bahnhofstraße findet sich eine gemischte Bebauung: Nicht nur freistehende Wohnhäuser, sondern auch Gewerbe, Industrie, Handel, Soziales und Gebäude mit Sondernutzungen sind dort angesiedelt. Dies ist eine funktionelle Vielfalt, wie sie in keiner anderen Straße in Eferding anzutreffen ist. Die älteste Bebauung entlang der Bahnhofstraße ist

der Kommunalfriedhof, welcher bereits in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts angelegt wurde. Er findet sich in Zentrumsnähe am Knotenpunkt von B129a und Bahnhofstraße. Die um den Friedhof gelegenen Gebäude, welche noch im Franziszeischen Kataster ersichtlich sind, wurden im 19. Jahrhundert abgerissen und neu errichtet.⁵⁵

Ab Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts kam es zu einem Bruch in der Stadtplanung, indem vermehrt vereinzelt situierte Vorstadt villen gebaut wurden – so auch in der Bahnhofstraße. Aufgrund der Nähe zum Lokalbahnhof wurden in dieser Epoche auch erste Gewerbegebäude entlang dieser Straße errichtet. Ebenso entstand in dieser Zeit vermutlich die Halballee entlang der Bahnhofstraße, die vom Friedhof bis zum Bahnhofsgelände einen grünen städtischen Verbindungsweg bildet. Der Charakter der ländlichen und lose situierten Baukörper in dieser Straße blieb noch bis in die 1950er Jahre erhalten.

In dieser Zeit wurde die Vorstadtbebauung im nördlichen Teil der Bahnhofstraße mit den von dieser abzweigenden Siedlungsstraßen Kopalstraße – welche bereits um 1900 als durchgängige Verbindung zur Welser Straße existierte – und Paracelsusstraße ergänzt. Die Projektierung des Katasters folgt den Parzellen der vorhandenen Flurresten. In der Projektierung vor der Mappenumbildung des Katasters von 1969 wurden die Johann-Nepomuk-David-Straße sowie die Dachsbergerbachstraße

eingetragen. Einige Zubringerstraßen, wie etwa jene nach Stiegelhöfen, waren bereits im Franziszeischen Kataster eingetragen, andere wurden in den 1960er Jahren geändert, so beispielsweise die Querung aus der Karl-Schachinger-Straße und die Verbindung zum Güterweg eines anliegenden Bauernhofes sowie die Oberfelder Straße von Hinzenbach zum Achleitner-Hof. Bis zur Fertigstellung der Umfahrungsstraße änderte sich die Trassierung der Straßen kaum; es kamen ein Kreisverkehr sowie einige Nebenstraßen dazu. Die Etablierung von Gewerbebetrieben entlang der Bahnhofstraße und insbesondere an der Karl-Schachinger-Straße erfolgte erst ab dem dritten Viertel des 20. Jahrhunderts, beginnend mit der Projektierung der Gebäude auf den Liegenschaften des Bezirkslagerhauses im Kataster von 1969. Bemerkenswert ist auch die Tatsache, dass zwar Anliegerstraßen an die Bahnhofstraße anschließen, dass es aber kaum eine querende Hauptstraße gibt, ausgenommen die Querung durch die Aschacher Bahn und die Karl-Schachinger-Straße im Kreisverkehr sowie die Unterführung der Umfahrung.

⁵⁵ Vgl. Forster, 2004, S. 521.

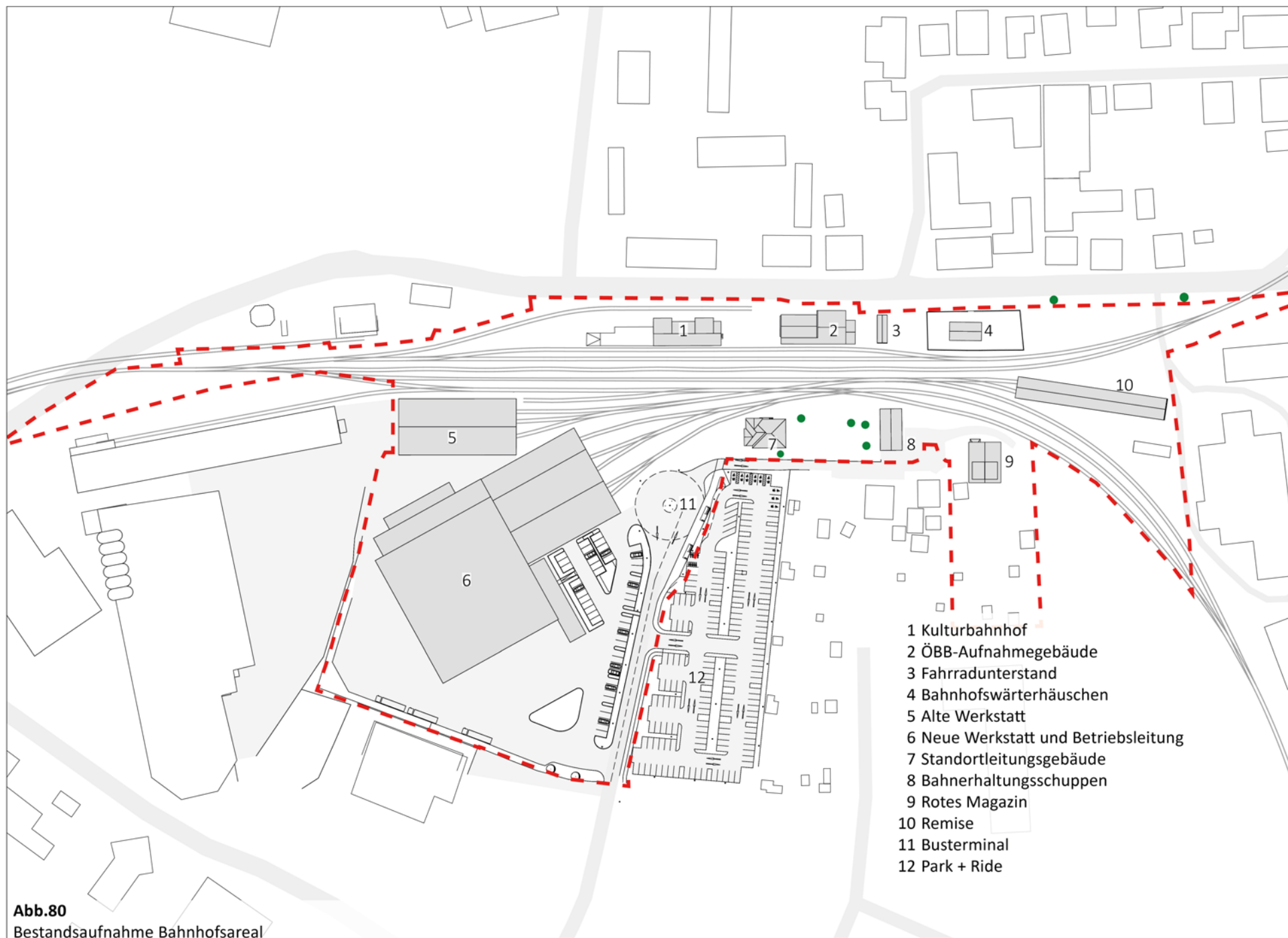
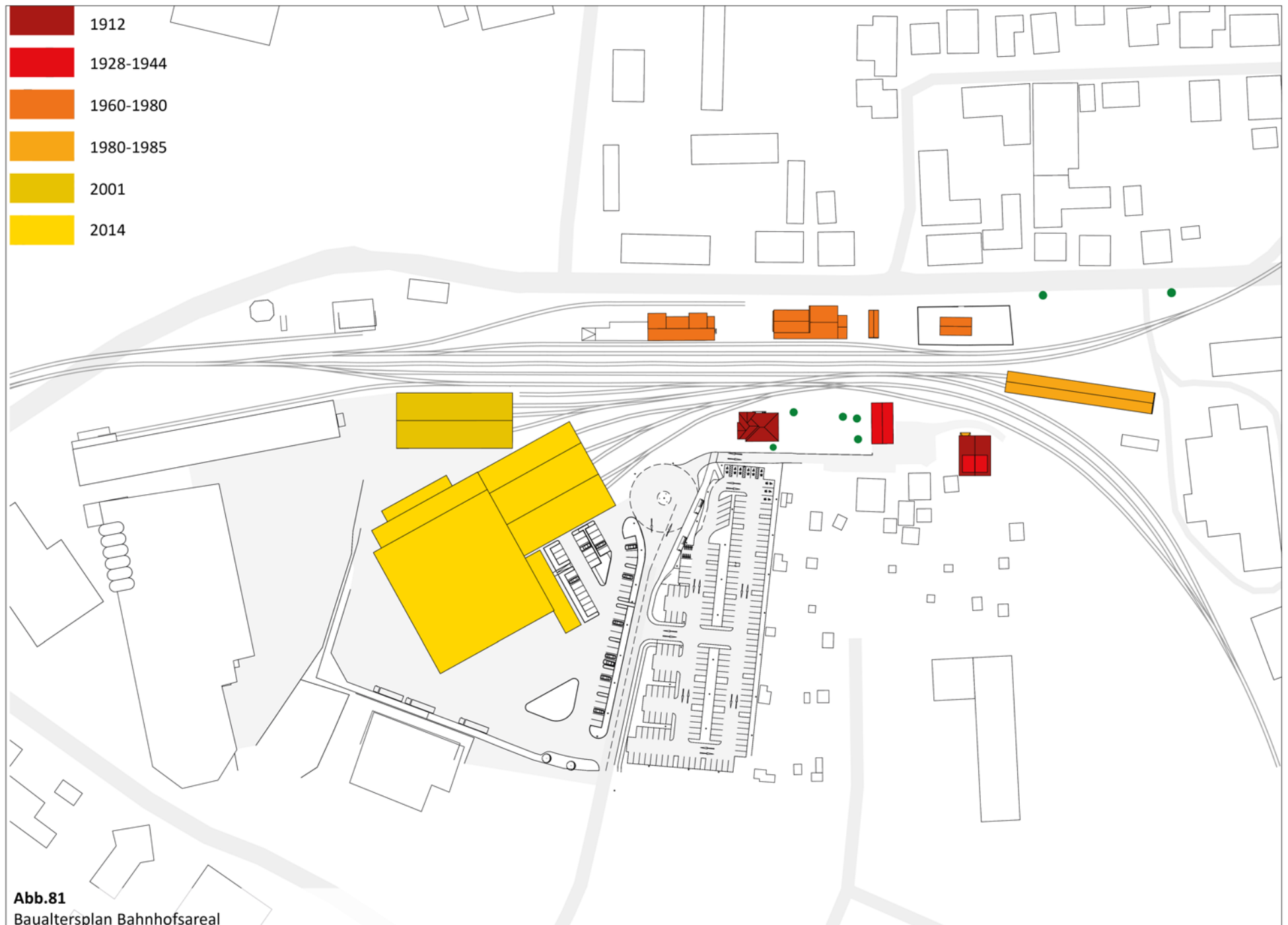


Abb.80
 Bestandsaufnahme Bahnhofsareal



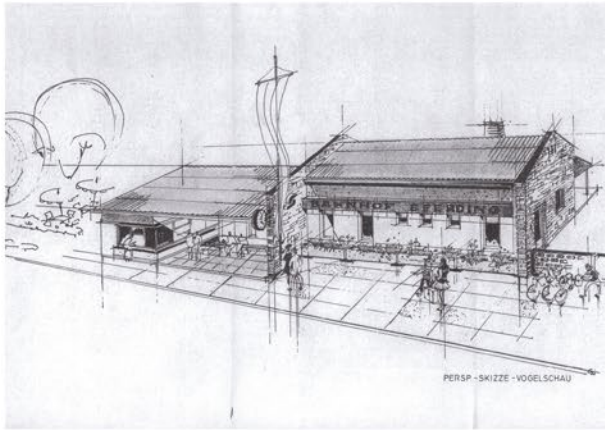


Abb.82
Entwurfsskizze des Aufnahmegebäudes



Abb.83
ÖBB-Aufnahmegebäude



Abb.84
Lageplan Aufnahmegebäude mit Grundgrenzen



Abb.85
Ehemaliges Gütermagazin mit Laderampe



Abb.86
Ehemaliges Gütermagazin von der Bahnhofstraße aus



Abb.87
Lageplan Gütermagazin

4.2. Bestandsaufnahme der LILO- und ÖBB-Liegenschaften

Der Bahnhof Eferding ist ein Gemeinschaftsbahnhof, genutzt von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Linzer Lokalbahn (LILO). Trotz mehrfacher Anfrage wurden von den ÖBB keine Unterlagen oder Informationen zu den Gebäuden und der Baugeschichte zur Verfügung gestellt. Eine Recherche im Eferdinger Bauarchiv konnte zumindest Pläne zum Aufnahmegebäude der ÖBB zu Tage fördern, jedoch ohne genauere Datierung. Fest steht, dass das erste Aufnahmegebäude sowie weitere Bauten, möglicherweise ein Vorgängerbau der Laderampe mit Gütermagazin, bereits am 11. August 1886 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurden.⁵⁶

Das neue Aufnahmegebäude entspricht bis auf wenige spätere Änderungen den Originalplänen aus den 1970er Jahren. Im Wesentlichen präsentiert sich der Bau geschlossen zur Straße und den Gleisen. Durch einen 3,3 Meter breiten Durchgang gelangt man von der Bahnhofsvorderseite an der Bahnhofstraße zum schützenden Dachvorsprung an den Gleisen. Aus der Dachdraufsicht präsentieren sich zwei ineinandergestellte Rechteckquader, die durch zwei markant hervortretende Wandscheiben aus Naturstein-Schichtmauerwerk begrenzt und ineinander verschnitten sind. Gegenüber dem Warteraum befindet sich ein Café. Im Aufnahmegebäude selbst sind die

Fahrdienstleitung, Büro-, Gepäck- und Technikräume sowie eine Toilettenanlage untergebracht.

In südwestlicher Richtung befindet sich das ehemalige Gütermagazin mit Laderampe. Das eingeschößige unterkellerte Gebäude wird als Kunst- und Kulturraum genutzt. In den etwa einen Meter über der Straßenebene gelegenen Räumlichkeiten des gemeinnützigen Vereins „KUBA“ (KulturBahnhof) finden regelmäßig Filmvorführungen, Konzerte und andere kulturelle Veranstaltungen statt. Die Bereiche vor dem Gebäude werden als Parkflächen genutzt, dahinter liegt ein Abstellgleis für Zuggarnituren.

Im Norden ist ein eingeschößiges Gebäude für den Bahnhofsvorstand als Personalunterkunft situiert. Es wird momentan nicht bewohnt.

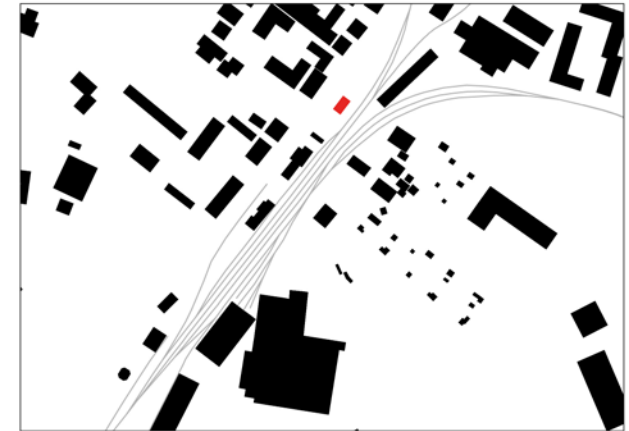


Abb.88

Lageplan Wohngebäude des Bahnpersonals



Abb.89

Ehemaliges Wohngebäude des Bahnpersonals

⁵⁶ Vgl. Der Bautechniker, 27. August 1886, S. 458.



Abb.90
Standortleitungsgebäude der LILo um 1912



Abb.91
Standortleitungsgebäude der LILo 2017



Abb.92
Lageplan Standortleitungsgebäude



Abb.93
Innenraum der Remise



Abb.94
Außenansicht Remise



Abb.95
Lageplan Remise

Der LILO stehen die östlichen Gleise, die Gleise 4 bis 12b, zur Verfügung. Alle Gebäude östlich der Gleise sind im Eigentum von Stern & Hafferl: Das Betriebsleitungsgebäude, das Bahnerhaltungsmagazin mit der Zimmerei sowie der Bahnerhaltungsschuppen wurden 1911 errichtet und sind bis heute beinahe unverändert erhalten geblieben. Die Remise 1 samt Betriebswerkstätte, die Schmiede, das Ölmagazin, das Eisenlager und das Unterwerks-/Umformergebäude wurden zugunsten der 2014 neu errichteten Werkstätte abgetragen. 1982 wurde die Remise 2 mit den beiden 64 Meter langen Hallengleisen errichtet. Sowohl das Bahnerhaltungsmagazin, aufgrund des Sichtziegelbaus „Rotes Magazin“ genannt, als auch das Standortgebäude der LILO beherbergt in den Dachgeschoßen Übernachtungsräume für das Fahrpersonal.⁵⁷

Das Standortleitungsgebäude war ursprünglich als Wohnhaus für die Betriebsleitung geplant, da ja das Aufnahmegebäude nicht im Besitz von Stern & Hafferl war und von der Aschacher Bahn mitgenutzt wurde. Es wurde mit typischen Architekturdetails der ortsüblichen Bauweisen des im Salzkammergut ansässigen Bauunternehmens Stern & Hafferl gestaltet. Insbesondere die Konsolen, die Einfassung der Fenster, die Fensterbänke, Gesimse und die flamboyanten Fachwerkitate in den Giebelfeldern zeigen diesen Salzkammergutbezug. Das auf dem Fundament bis zur Oberkante des Souterrains hochgezogene Bruchsteinmauerwerk, welches mit Zementmörtel verfugt ist, wurde

mit Ziegeln und Weißkalkmörtel aufgemauert. Grob- und Feinverputze waren ebenfalls aus Weißkalkmörtel, die Räume mit Kalkfarbe ausgemalt. Die Vorräume wurden mit einem Pflaster aus Zementplatten ausgestattet. Die Fußböden der restlichen Räume erhielten Ladenfußböden, die im Zuge der Renovierung 2008⁵⁸ durch Linoleumböden ersetzt wurden. Die Sattel- und Walmdächer der Gebäude sind mit einer naturfarbenen Falzziegeldeckung versehen.⁵⁹ Bereits vor der Renovierung des wurde in den 1970er Jahren das Holzfachwerk der Giebelfelder überputzt.⁶⁰ Heute sind im Standortleitungsgebäude Büroräume, die Zug- und Funksicherung sowie im oberen Stockwerk Schulungsräume mit einer Modelleisenbahn zu Übungszwecken untergebracht.

⁵⁷ Vgl. Karl Zwirchmayr: 75 Jahre Linzer Lokalbahn 1912-1987, in Friedrich Klug (Hg.): 100 Jahre LILO. Linzer Lokalbahn 1912-2012, Linz, 2012, S. 41.

⁵⁸ Vgl. Helmut Zwirchmayr: Infrastruktur, in Friedrich Klug (Hg.): 100 Jahre LILO. Linzer Lokalbahn 1912-2012, 2012, S. 167.

⁵⁹ Vgl. Peter Kuglstätter: Zur Baugeschichte der Linzer Lokalbahn, in Friedrich Klug (Hg.): 100 Jahre Linzer Lokalbahn 1912-2012, Linz, 2012, S. 244-245.

⁶⁰ Vgl. Karl Zwirchmayr, 2012, S. 40.

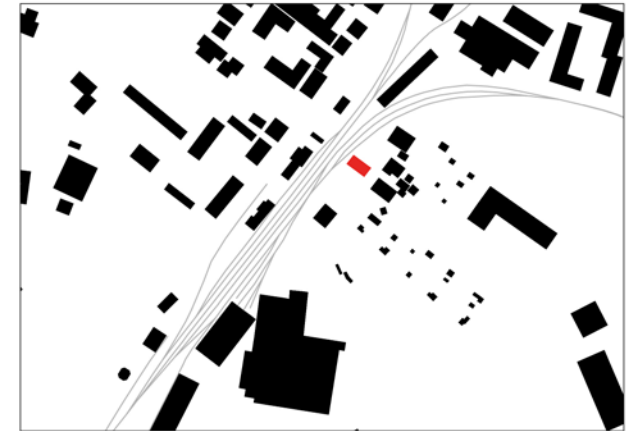


Abb.96
Lageplan Bahnerhaltungsschuppen



Abb.97
Bahnerhaltungsschuppen Außenansicht



Abb.98
Innenraum des älteren Werkstättengebäudes



Abb.99
Älteres Werkstättengebäude



Abb.100
Lageplan Älteres Werkstättengebäude



Abb.101

Werkstätten- und Bürogebäude

In dem neuen Werkstättengebäude können Wartungs- und Reparaturarbeiten auf dem neuesten Stand der Technik durchgeführt werden. Hohe, helle und lichtdurchfluteten Hallen bieten eine uneingeschränkte Arbeitsumgebung. An das Werkstättengebäude ist auch ein Bürogebäude angeschlossen, in das die Büros, die zuvor im Standortleitungsgebäude angesiedelt waren, umquartiert wurden. Die Zug- und Funksicherung wird hingegen auf absehbare Zeit im alten Standortleitungsgebäude erhalten bleiben.

Im Rahmen der Neukonzeption des Bahnhofs von Veränderungen betroffen sind: das Aufnahmegebäude, das ehemalige Gütermagazin, das ehemalige Wohngebäude des Bahnpersonals und das Rote Magazin. Unverändert erhalten bleiben bis auf Weiteres: das Standortleitungsgebäude, die Remise, der Bahnerhaltungsschuppen, die Werkstätten und das Bürogebäude.



Abb.102

Innenraum des Werkstättengebäudes



Abb.103

Lageplan Werkstätten- und Bürogebäude



Abb.104
Rotes Magazin um 1900, rückwärtige Ansicht



Abb.105
Rotes Magazin, Vorderansicht



Abb.106
 Lageplan *Rotes Magazin*

Das „Rote Magazin“ ist aufgrund der einzigartigen Sichtziegelarchitektur als Industriegebäude besonders hervorzuheben. Da sämtliche anderen Gebäude, wie bereits erwähnt, hauptsächlich aus Holzfachwerk bestehen oder verputzte Ziegelbauten sind, scheint diese Architektur aufgrund ihrer Einmaligkeit als Industrie- und Bahngebäude im Bezirk Eferding besonders erhaltenswert zu sein. Prägnant sind Elemente wie die Fensterstürze, welche als Segmentbogen beziehungsweise als Scheitrechter Sturz ausgeführt sind, sowie die Risalite, die die Fassade in Stufenform gliedern, wobei die Giebelseite durch das Vor- und Zurückspringen der Risalite dreiteilig ausgestaltet erscheint. Wie an den Giebeln zwischen den Risaliten ist auch an den Traufseiten oberhalb der Öffnungen ein dreigliedriges Ziegelband vorgeblendet. Spätere An- und Einbauten haben den Charakter des Gebäudes wesentlich verändert. So wurde an der Nordwestseite ein Erker angefügt und das dort durchlaufende Ziegelband entfernt. Durch Dachgauben aus Eternit und Wellblechaufbauten wurde der ursprüngliche geschlossene Gesamteindruck gebrochen. Momentan scheint noch unklar zu sein, in welcher Form dieses Gebäude von Stern & Hafferl weitergenutzt werden wird. Ein beträchtlicher Teil des Grundstücks der Parzelle wird für Kleingärten genutzt.

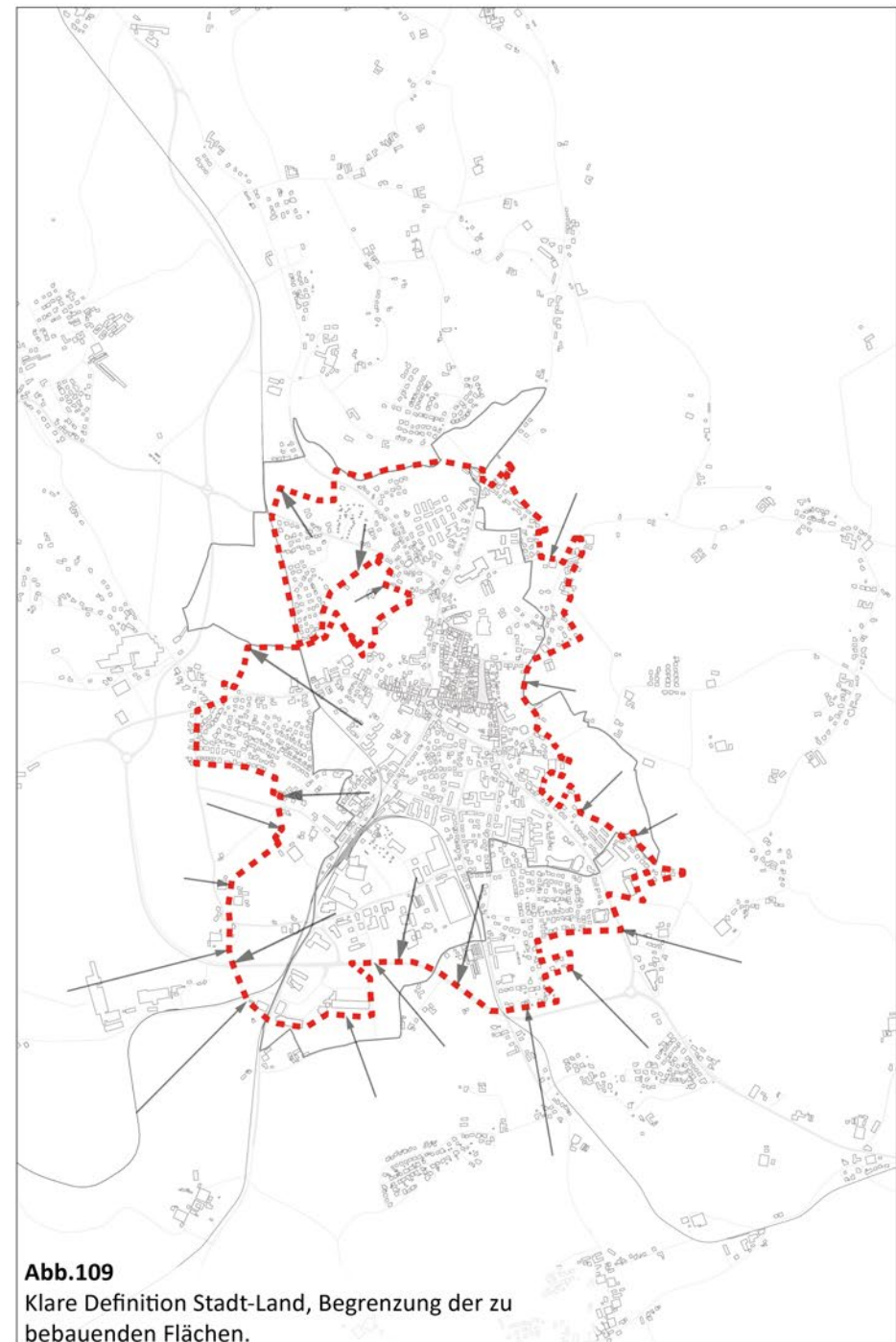
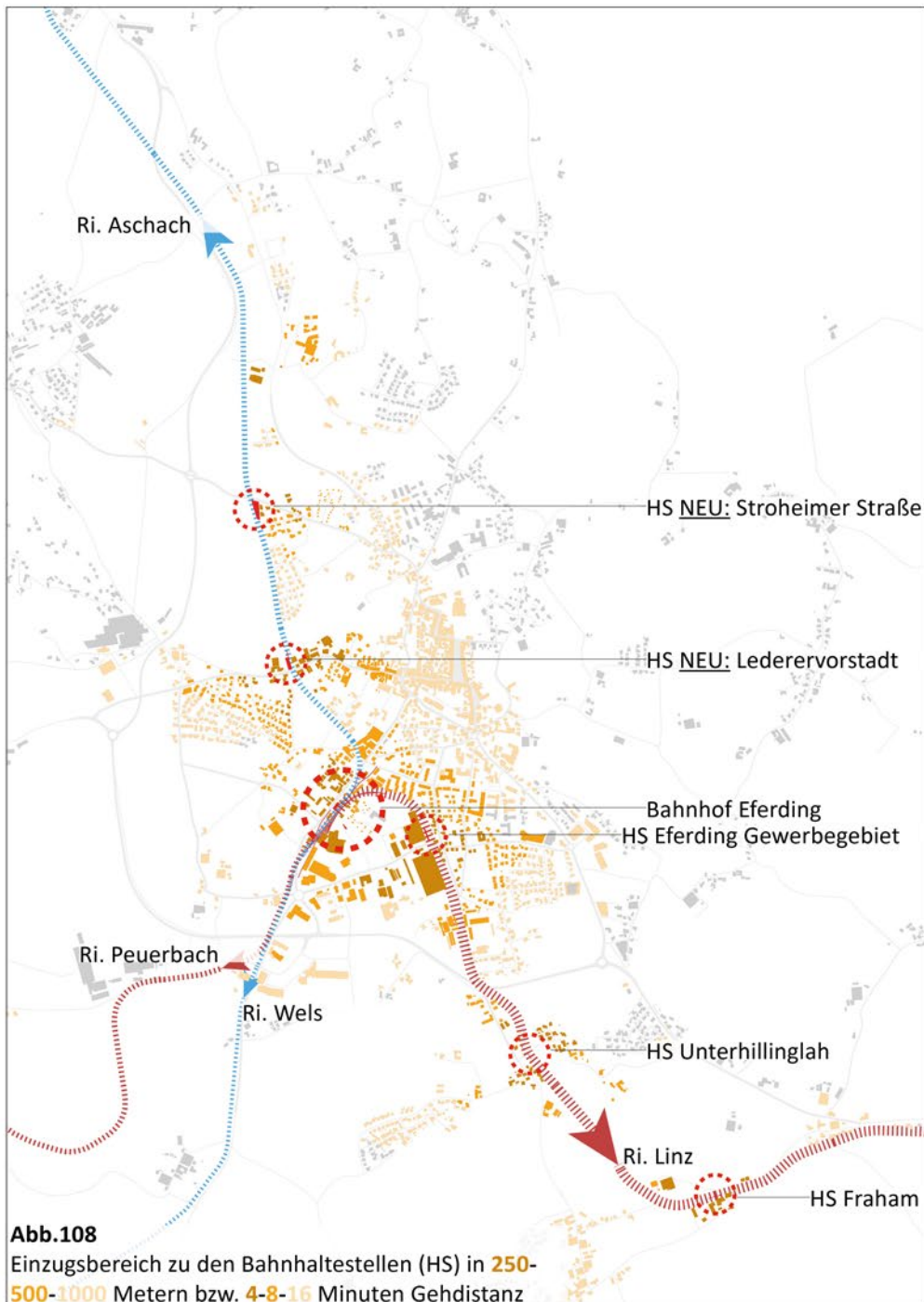
Für Pendler aus der Umgebung stehen Park-and-Ride-Parkplätze rund um den Bahnhof zur Verfügung. Am bestehenden Aufnahmegebäude der ÖBB befinden sich

überdachte Fahrradabstellplätze, beim Standortgebäude der LILO eine Möglichkeit zur sicheren Verwahrung der Fahrräder in Form einer „BikeBox“ sowie eine Station mit Leihfahrrädern. Am Park-and-Ride-Vorplatz wurden offene Wartehäuser errichtet; hier findet man Anschluss an die regional verkehrenden Buslinien.



Abb.107
Schaubild zur städtebaulichen Intervention rund um den Bahnhof

5 | Revitalisierung und Entwurf



Gemäß den Leitbegriffen dieser Arbeit, Bahnhof – Stadt – Verkehr, spannt sich der Bogen der folgenden Darstellungen von einem großräumigeren neuen Städtebau- und Verkehrskonzept für Eferding über eine genauere Betrachtung und Neukonzeption der Bahnhofstraße bis hin zum Brennpunkt der Entwurfsarbeit im Spannungsfeld von Stadt und Verkehr: dem neuen Bahnhof.

5.1. Neues Städtebau- und Verkehrskonzept

Maßgebliche Ideen, die das städtebauliche und verkehrsplanerische Konzept des Verfassers bestimmen, sind Verdichtung durch Mischbaugebiete, Verkehrsberuhigung und Schaffung von Orten mit Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum. Ziel ist eine Stadt der kurzen Wege, in der es sich gut leben lässt. Der neu konzipierte Stadtteil um den Bahnhof ist über diesen nicht nur unmittelbar an den öffentlichen Bahn- und Busverkehr angebunden, sondern auch so geplant, dass die wichtigsten Anlaufstellen des alltäglichen Lebens – wie Kindergärten, Nahversorger, Orte der sozialen Begegnung und der Erholung sowie das Rote Magazin am Bahnhof als kulturelles Zentrum⁶¹ – in der direkten Wohn- und Arbeitsumgebung fußläufig erreichbar sind. Darüber hinaus ist das Stadtzentrum nur einen Kilometer entfernt und innerhalb einer knappen Viertelstunde zu Fuß erreichbar, ebenso liegen sämtliche Schulen im Einzugsbereich des Planungsgebietes, innerhalb von einem Kilometer Entfernung.

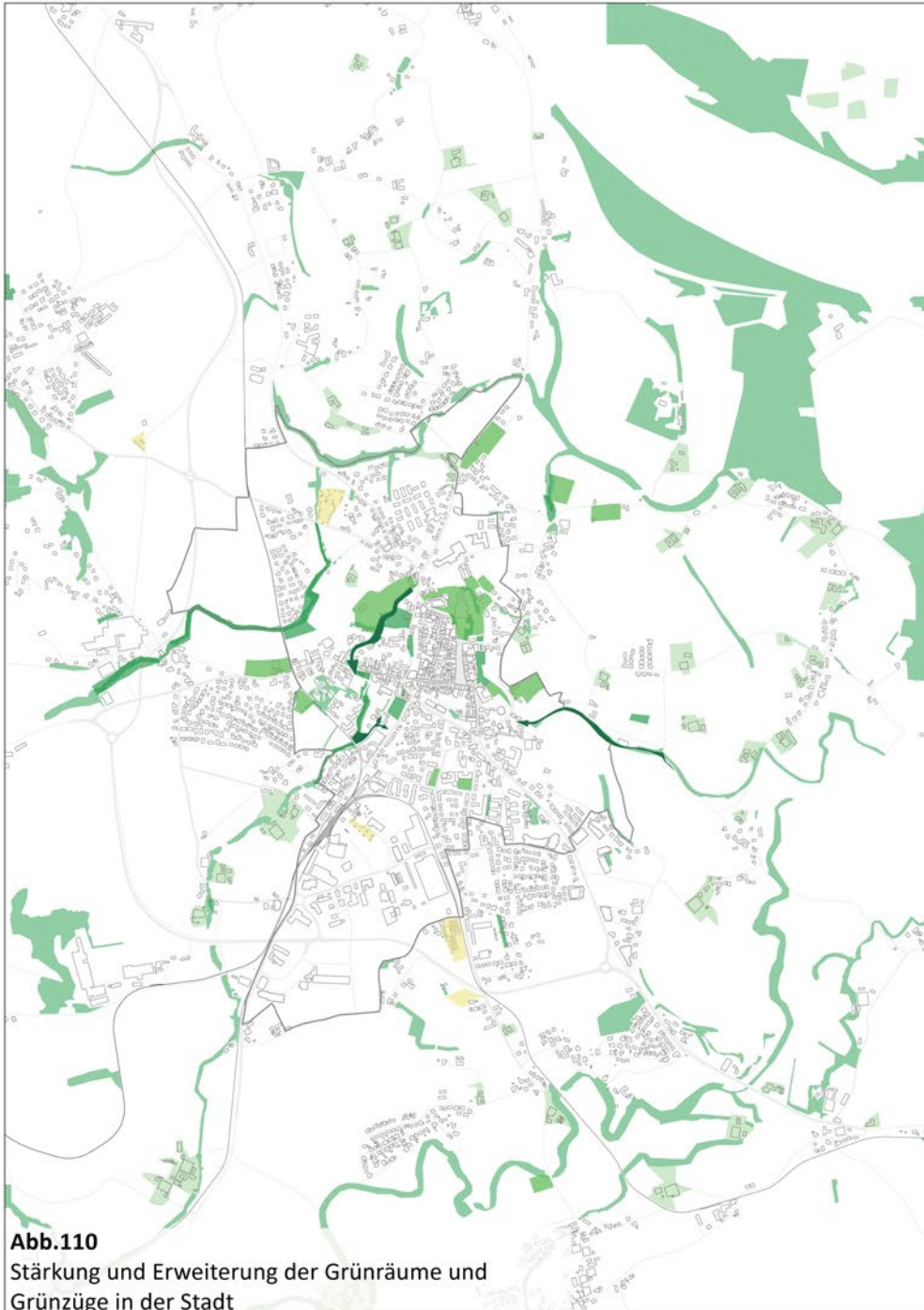
Ein übergeordnetes städtebauliches Ziel ist die Verkehrsberuhigung im Stadtkern – verbunden mit Temporeduzierung, der Stärkung des öffentlichen Verkehrs und dem Ausbau von Fuß- und Radwegen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang speziell eine gute Anbindung des Bahnhofs – und damit des umliegenden Planungsgebietes – an das Zentrum, wofür eine gezielte Neukonzeption der Bahnhofstraße erforderlich ist. Nicht zuletzt ist der Bahnhof über diese Straße mit dem Trattnachtal-Radweg und dem Eferdinger-Landl-Radweg verbunden, sodass eine Verkehrs- und Temporeduktion auf der Bahnhofstraße sowohl Radfahrern aus der Stadt als auch Fahrradtouristen zugutekommt. Die Attraktivität und Zugänglichkeit der Bus- und Bahnhaltestellen ist zu erhöhen, auch sollen zur noch besseren öffentlichen Erschließung des Stadtgebiets neue Haltestellen eingeführt werden, die von der zukünftig neuen Aschacher Bahn bedient werden können.

Insgesamt ist es wichtig, den ländlich-landwirtschaftlich vielfältigen Charakter des Bezirkes und der Gemeinde nach Möglichkeit zu bewahren und zusätzlich für die Bewohner neue Rückzugsmöglichkeiten in Form von öffentlichen Aufenthaltsmöglichkeiten, Gärten und Parkanlagen zu schaffen.

Bei genauerer Betrachtung der Lage ist das vorrangige Ziel die Verdichtung des Planungsgebietes, das um den Bahnhof herum angesiedelt ist, Teile des

sogenannten „Gewerbegebietes“ umfasst und angrenzende Flächen innerhalb des „Bahnboogens“ – die Schienen beschreiben vom Bahnhof ausgehend einen Bogen – einschließt. Dieses Areal ist im Entwurf als Mischbaugebiet mit nutzungsoffenen Blockrandbebauungsstrukturen konzipiert. Geplant ist eine dreigliedrige offene Blockrandbebauung, um die sich im Norden der Bahnbogen schließt, eine Zeilenbebauung nördlich des Park-and-Ride-Platzes sowie ein geschlossener Blockrandkomplex an der Karl-Schachinger-Straße mit einer weiteren L-förmigen Zeilenbebauung auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Zudem wird in der Bahnhofstraße, kurz nach der Stadteinfahrt, auf einer zwischen bestehenden Bebauungen gelegenen landwirtschaftlichen Fläche ein weiterer offener Blockrandbau errichtet.

⁶¹ Siehe dazu das Nachnutzungskonzept für das Rote Magazin am Bahnhof, S. 110.



Um die Diversität innerhalb der Bauflächen zu erhöhen, empfiehlt es sich, die hier definierten städtebaulichen Strukturen zu unterteilen und auf diesen Bauparzellen jeweils einzelne Bauwettbewerbe auszuschreiben. Dabei sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

Die Obergeschoße der geplanten Gebäude sind für Wohn- und auch Büroflächen flexibel zu gestalten (Raumhöhe von mindestens 2,8 Meter); insbesondere an der Lokalbahnstraße und der Karl-Schachinger-Straße gibt die Erdgeschoßzone mit einer Höhe ab vier Metern Büro- und Geschäftsflächen Raum, zudem besteht die Möglichkeit, die Konstruktion zum Hof hin auszubauen, um Betriebseinheiten nach hinten zu erweitern. In der offenen sowie der geschlossenen Blockrandstruktur ist jeweils ein Kindergarten einzurichten. Anstelle der derzeit noch bestehenden Kleingärten werden in einhüftiger Zeilenbebauung Wohneinheiten für betreutes Wohnen geschaffen. Durch die getroffenen Maßnahmen wird auf der gesamten Fläche des vordefinierten Baugebiets eine Geschoßflächenzahl (GFZ) von 1,30 erreicht.

Die Gebäude umschließen halböffentliche, begrünte Höfe als Erholungsflächen mit der zusätzlichen Möglichkeit für Gemeinschaftsgärten. Zwei trapezförmige Plätze schaffen Beziehungen zwischen den Gebäudekomplexen innerhalb des Bahnbogens, die keine bloßen Durchgangsflächen sind, sondern die – gesäumt von Bäumen, fugenlos gepflastert und ausgestattet mit

Sitzgelegenheiten, Trinkwasserbrunnen und Spielmöglichkeiten – Orte mit besonderen Aufenthaltsqualitäten bilden. Zwischen diesen Plätzen, im Zentrum des Planungsgebietes, soll eine größere Grünzone in Form eines Parks entstehen. Unterhalb der beiden Plätze befinden sich Tiefgaragen für die Anrainer; die Zufahrt erfolgt über die Lokalbahnstraße sowie über die Straße Im Bahnbogen, mehrere Zugänge zu den Garagen sind an den Rändern des jeweiligen Platzes angesiedelt. Dadurch, dass die Garage über den darüberliegenden Platz zugänglich ist, wird dieser zusätzlich belebt. Insgesamt soll diese Situierung dafür sorgen, dass das Straßenbild in diesem Stadtteil stärker durch Fußgänger als durch Autos geprägt ist.

Durch Begrünung der großen halböffentlichen Flächen, die als Garten- und Erholungsflächen genutzt werden können, ebenso wie durch den zentral gelegenen Park und durch zahlreiche Bäume, die die Plätze sowie die Straßen säumen, wie etwa die Halballee entlang der Lokalbahnstraße, werden bestehende Grünzüge aufgenommen, gestärkt und erweitert. Dies ist nicht nur ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der Natur beziehungsweise der Biodiversität im Raum der Stadt, sondern auch zur Förderung der Lebensqualität der Menschen, die diesen Raum nutzen, durchgehen und bewohnen.

Schließlich ist als eine grundlegend wichtige städtebauliche Maßnahme für Eferding zu betonen, dass eine klare Grenze zwischen

städtischem Siedlungsgebiet und weitgehend unverbautem Land gezogen werden muss, um weiterer Zersiedelung entlang der Straßenachsen vorzubeugen. Speziell mit der neuen Umfahrung droht eine ausgedehnte bandstadtartige Siedlungsentwicklung durch falsche Flächenwidmung, wie durch Widmung von straßenbegleitenden Flächen als ausufernde Gewerbegebiete, was letztlich zu einer weiteren Trennung von Wohn- und Arbeitsgebieten führt, weiteren Verkehr aufgrund größerer Distanzen erzeugt und das Abwandern von Betrieben aus dem verdichteten innerstädtischen Gebiet an Randlagen begünstigt. Eine solche negative Entwicklung gilt es durch gezielte Stadtplanung zu verhindern.

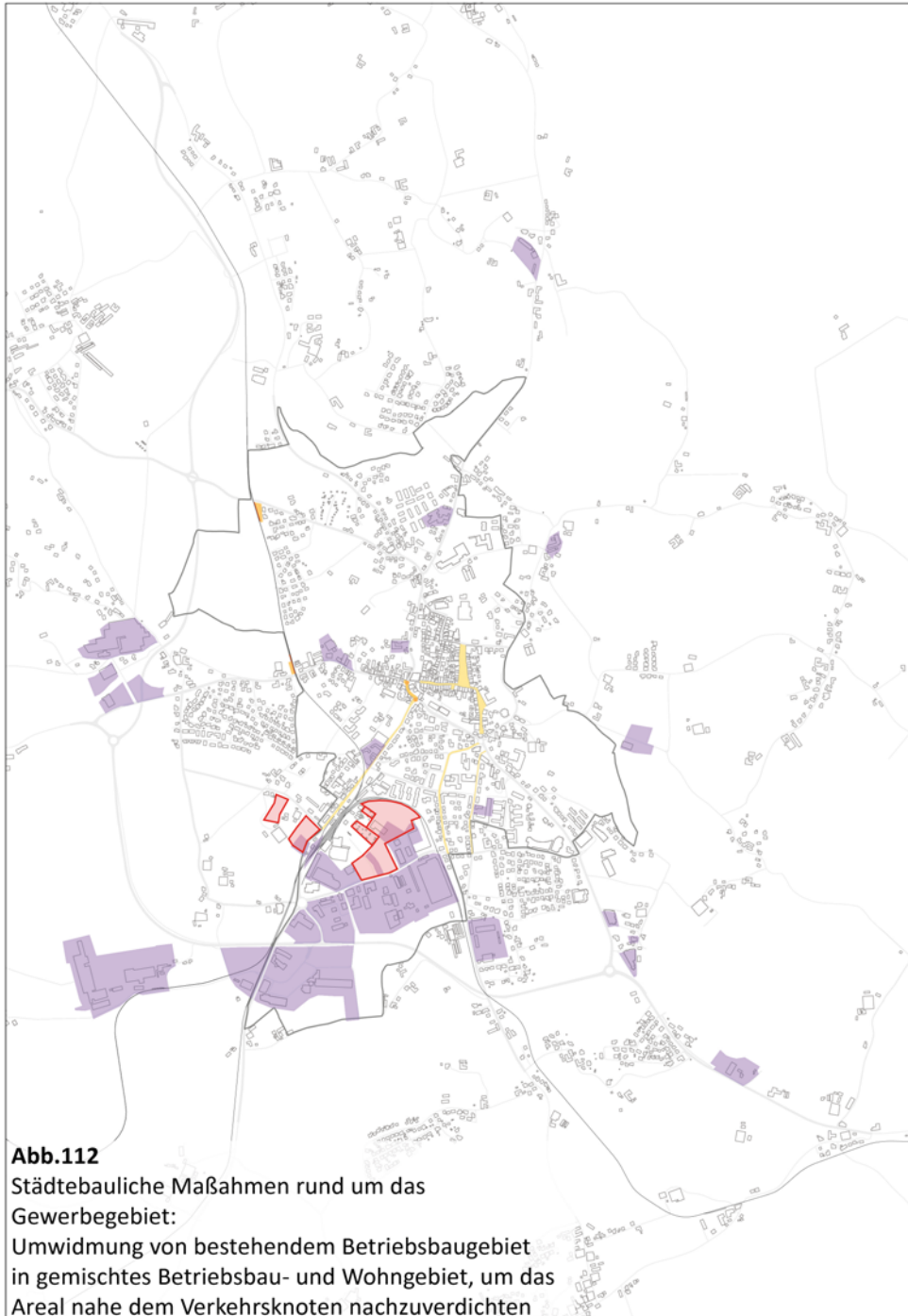


Abb.113
 Neu- und Umwidmung des Betriebsbaugebietes

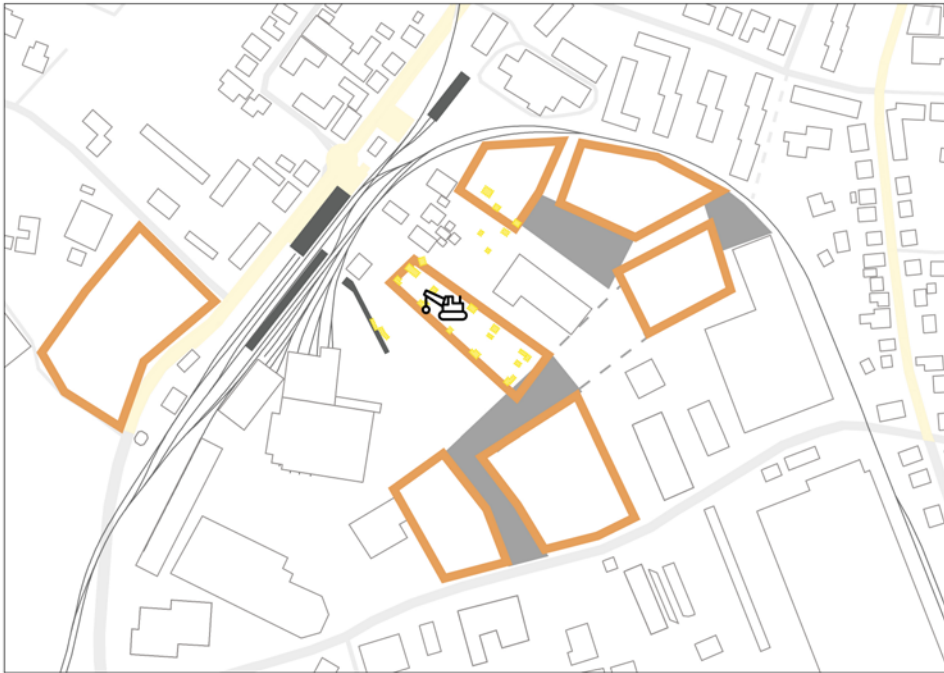
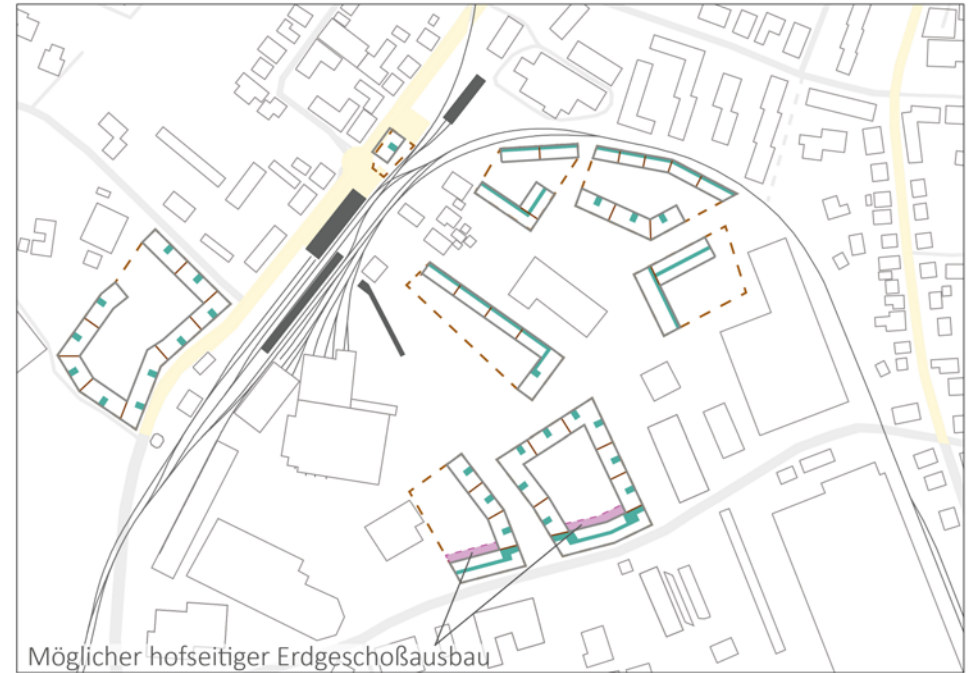


Abb.114 (oben links)
Schematische Konzeption von Bauflächen und Plätzen



Möglicher hofseitiger Erdgeschoßausbau

Abb.115 (oben rechts)
Bebauung der Ränder, Unterteilung in Parzellen und Skizze der Lauben-, Mittelgang und Spännererschließung



Abb.116 (rechts)
Platz- und Grünraumkonzept



Abb.117
Überblick: Städtebauliches Gesamtkonzept in Bezug zur Stadt

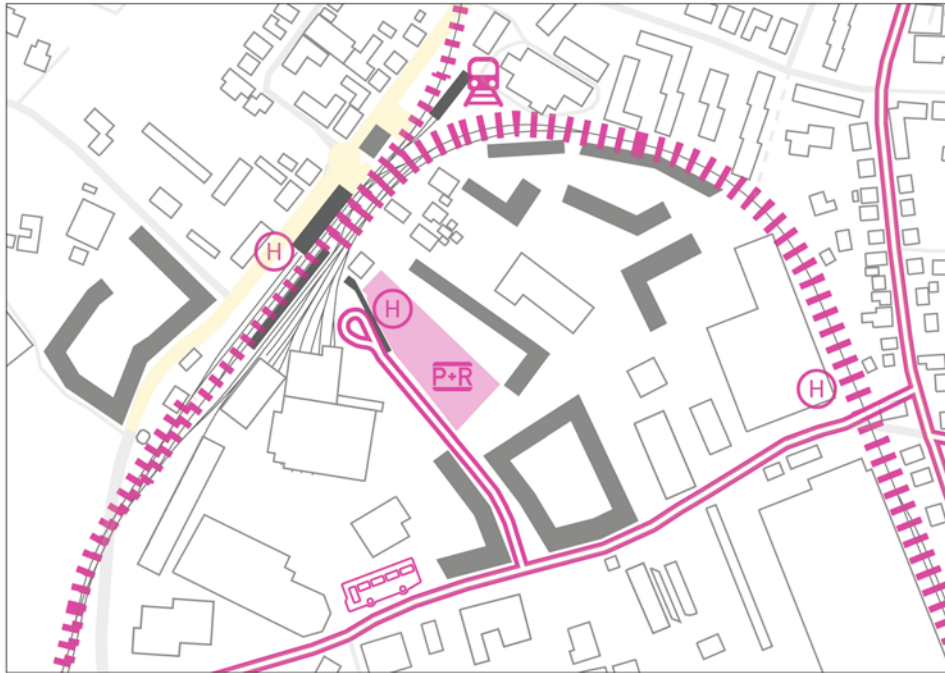


Abb.118 (oben links)
Linienführung des öffentlichen Verkehrs

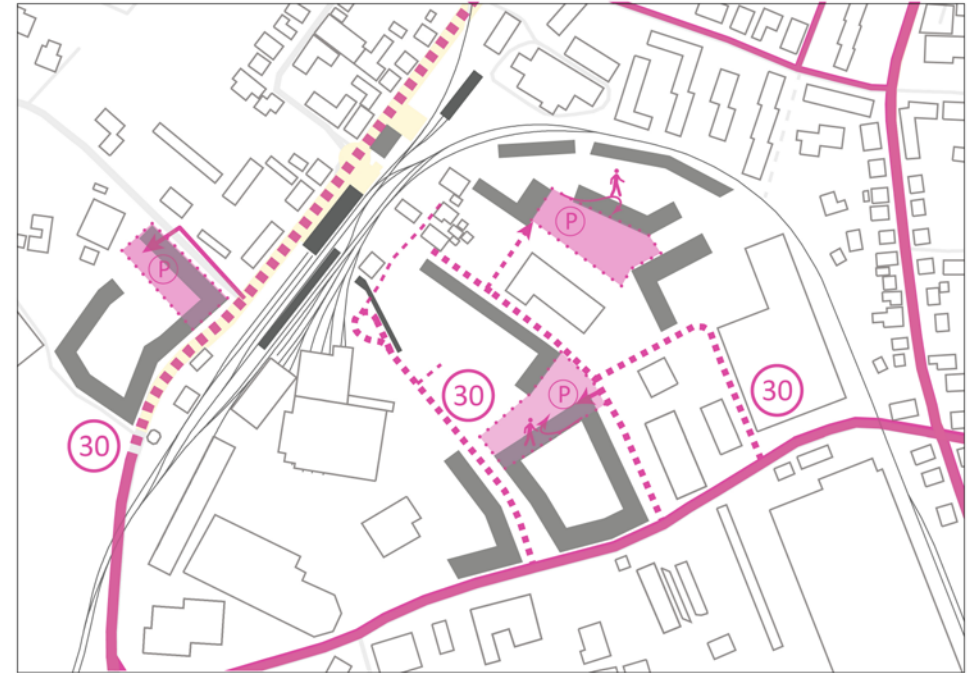


Abb.119 (oben rechts)
Wegführung des Kfz-Verkehrs und Stellplatzflächen

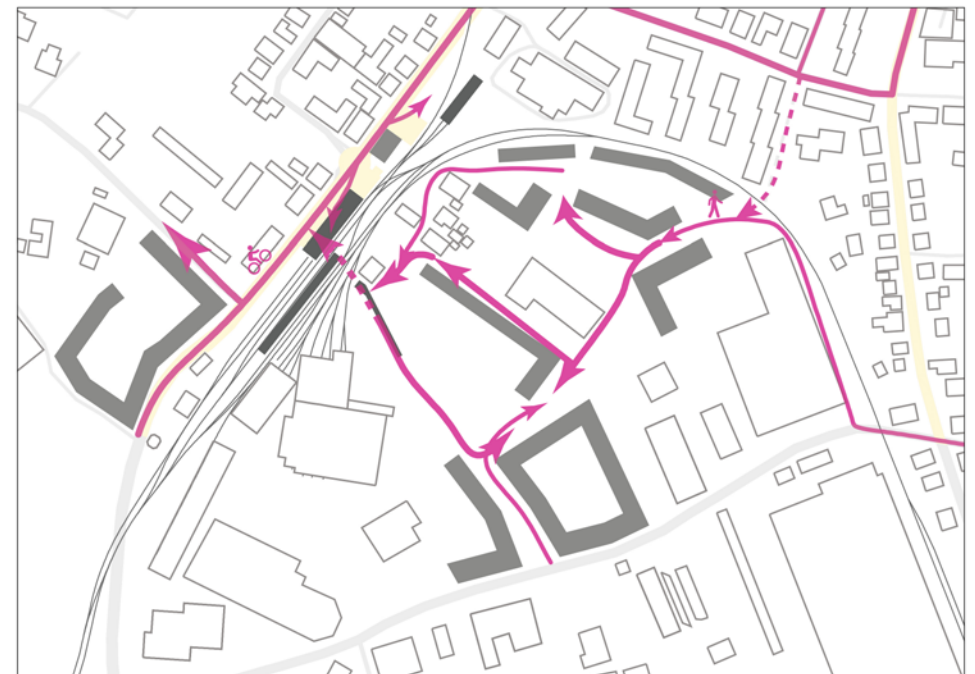


Abb.120 (rechts)
Fuß- und Radwege

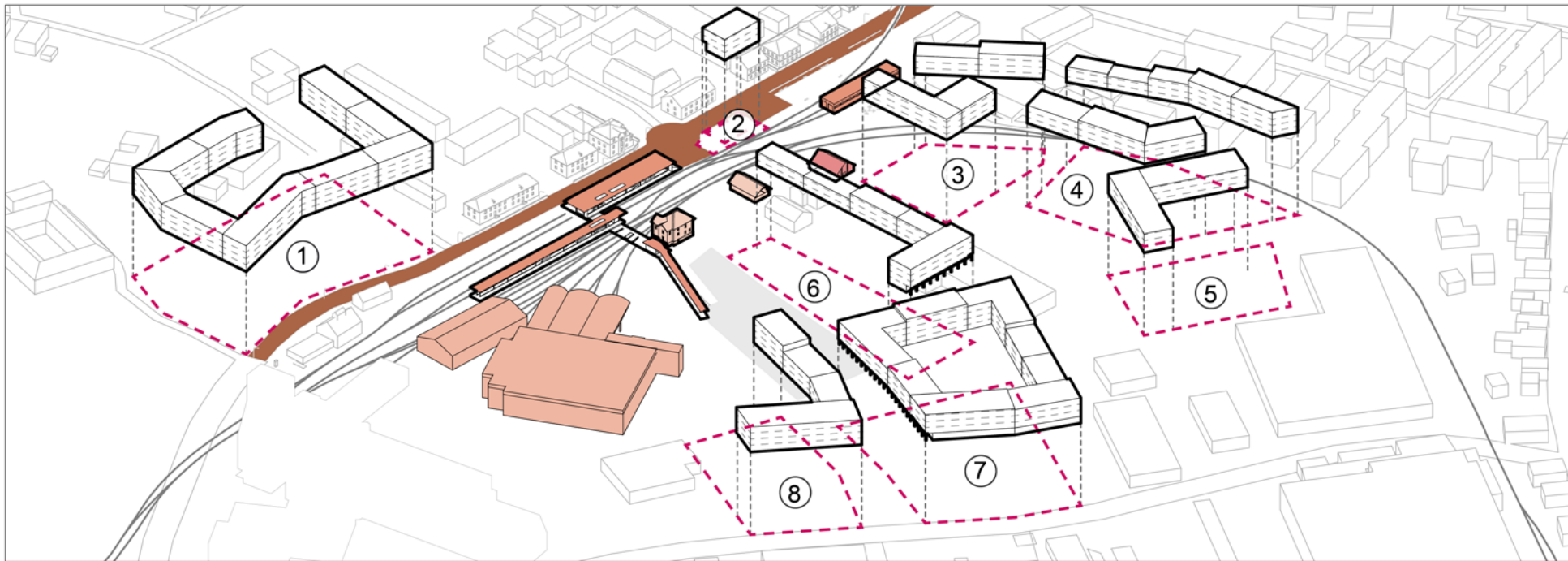


Abb.121

Explosionsdarstellung: Bebauung zur Baufläche

1| BF: 10.673 m²
BGF: 20.317 m²
GFZ: 1,90
GH: 15 m
WG: 160

3| BF: 3.493 m²
BGF: 5.187 m²
GFZ: 1,49
GH: 10-12 m
WG: 49

5| BF: 4.415 m²
BGF: 5.211 m²
GFZ: 1,18
GH: 10,5 m
WG: 54

7| BF: 8.743 m²
BGF: 17.071 m²
GFZ: 1,95
GH: 11-15 m
WG: 87

Σ| BF: 54.453 m²
BGF: 70.819 m²
GFZ: 1,30
WG: 511

2| BF: 642 m²
BGF: 1.078 m²
GFZ: 1,67
GH: 12 m

4| BF: 5.769 m²
BGF: 8.117 m²
GFZ: 1,41
GH: 8-14,5 m
WG: 70

6| BF: 4.790 m²
BGF: 5.578 m²
GFZ: 1,16
GH: 8-14,5 m
WG: 50

8| BF: 5.342 m²
BGF: 8.257 m²
GFZ: 1,55
GH: 11-14,5 m
WG: 41

Baufläche (BF), Bruttogeschossfläche (BGF), Geschossflächenzahl (GFZ), Gebäudehöhen (GH), Wohnungen (WG)

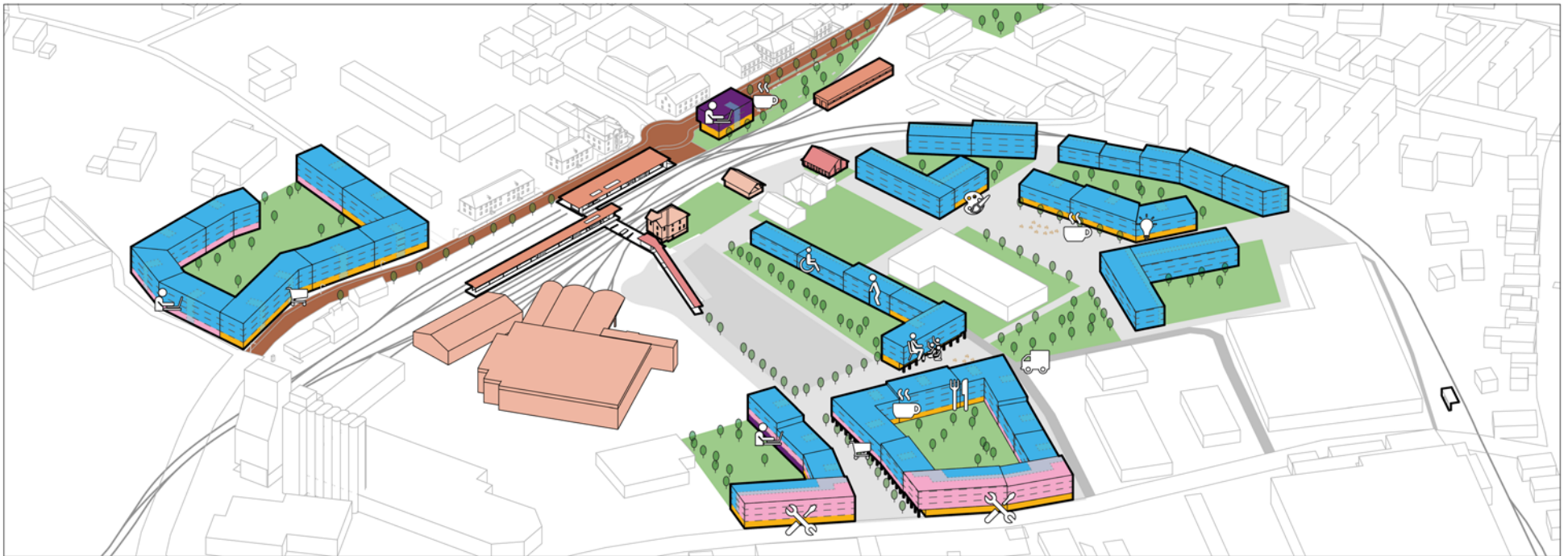


Abb.122
Konzeptdiagramm nach Nutzungen

- Nutzungsoffene Erdgeschoßzone
- Wohnen/Büro
- Büro
- Wohnen



Abb.123
Schaubild mit Blick Richtung Innenstadt

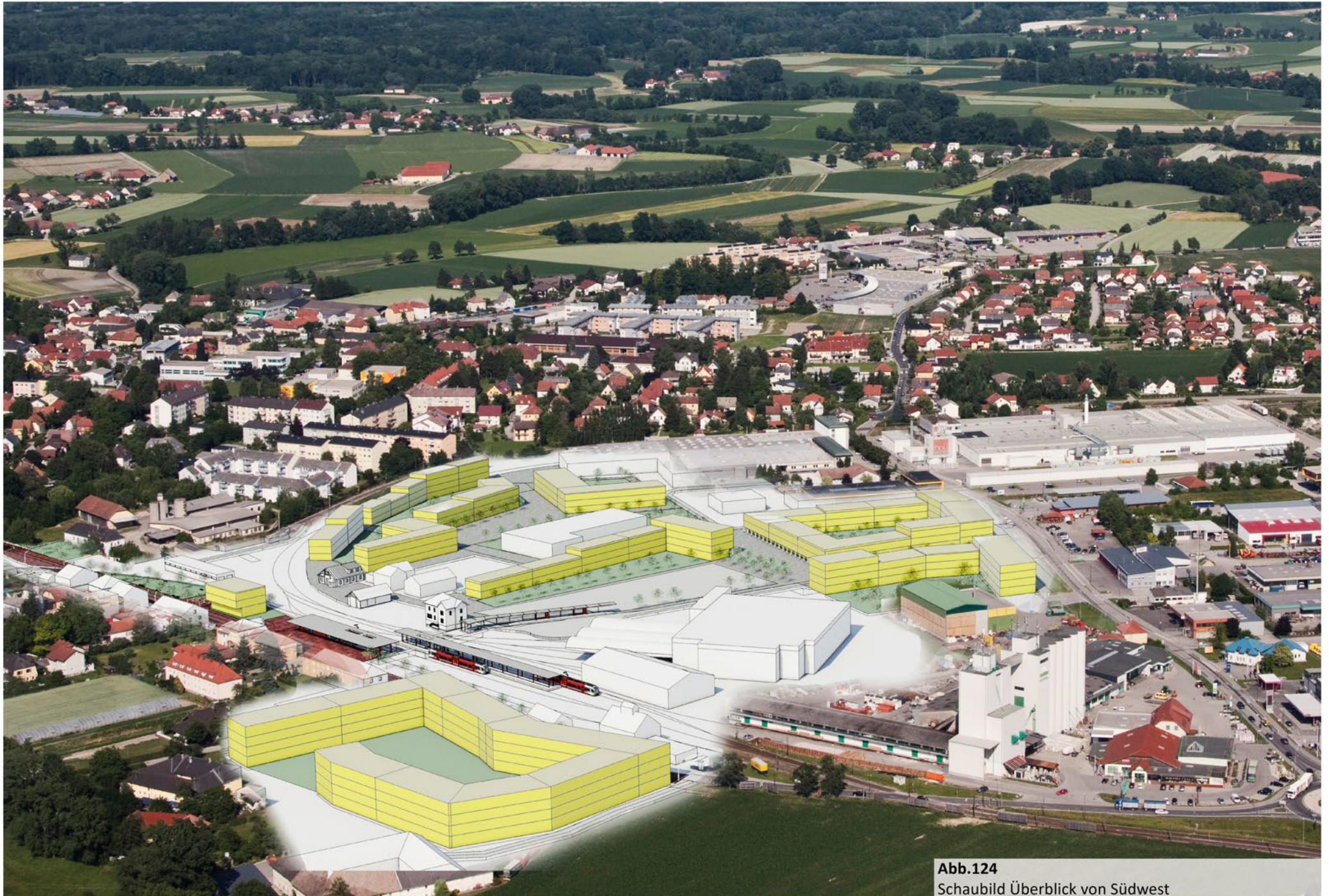


Abb.124
Schaubild Überblick von Südwest

5.2. Neukonzeption der Bahnhofstraße

Bei der Neubetrachtung der Bahnhofstraße liegt das Augenmerk des Verfassers auf der Beibehaltung beziehungsweise Reduzierung des aktuellen durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV). Als wesentliche Maßnahme, um die erhoffte Reduzierung des Verkehrs zu erreichen, ist ein Teil der Bahnhofstraße (B134) so umzugestalten, dass die Geschwindigkeit auf Tempo 30 verringert wird. Konkret soll die 725 Meter lange Strecke von der Einmündung am Josef-Mitter-Platz über den Bahnhofsvorplatz bis zur Abzweigung der Stieghöfen Straße (bei Kilometer 0,725 der B134) als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden.⁶² Als bauliche Maßnahme bietet sich im Knotenpunkt B129a/B134 ein Kreisverkehr an, um den Verkehr an diesem Punkt zu verlangsamen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ein weiterer Kreisverkehr ist am Ende des Josef-Mitter-Platzes an der Kreuzung Schmiedstraße/Ledererstraße angedacht.⁶³ Nicht zuletzt kann auf diese Weise der Durchzugsverkehr beschränkt beziehungsweise durch die erzwungene Geschwindigkeitsreduzierung vermehrt auf die Umfahrung gelenkt werden.

Damit Kfz-Lenker bestimmt die Umfahrung nutzen und nicht wieder durch die Stadt ausweichen, müssen die Hauptzugangsstraßen durch die Stadt dementsprechend neu gestaltet werden. Von höchster Priorität ist es somit, Widerstände für den Kfz-Verkehr zu erhöhen und den Rad- und Fußgänger-

verkehr zu fördern, um lebenswerte, kleinere, kompaktere Siedlungsstrukturen zu ermöglichen. Mit der Temporeduzierung in der Bahnhofstraße lässt sich die Geschwindigkeit aus dem System nehmen und ausufernden, großräumigen Strukturen wie Gewerbeparks oder Einkaufszentren vorbeugen (siehe Abb.125). Zudem erhöht sich durch geringere Geschwindigkeiten und weniger motorisierte Verkehrsteilnehmer die Sicherheit, die Unfallschwere verringert sich. Ein weiterer Vorteil der Geschwindigkeitssenkung ist die Reduktion schädlicher Emissionen – von Luftschadstoffen wie auch von Lärm (siehe Abb.126). Aufgrund der geringeren Fahrgeschwindigkeiten können schmalere Fahrstreifen für PKWs und LKWs errichtet und im Gegenzug die Gehwege und Fahrradstreifen ausgebaut werden. Der Entwurf sieht dementsprechend eine Verbreiterung der Geh- und Radwege auf Kosten der Straßenbreite im südlichen Teil der Bahnhofstraße, der vom Bahnhof in Richtung Zentrum führt, vor. Um eine unproblematische Querung zu gewährleisten und die Übergänge für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar zu machen, ist es notwendig, die Gehsteigkante an geeigneten Stellen im Wegverlauf abzuschrägen und den Gehsteig auf Straßenniveau abzusenken, so zum Beispiel für den Übergang zum Grünzug entlang des Gallsbaches.

Die schon lange bestehende, aber durch Verbauung weitgehend zum Verschwinden gebrachte Halballee entlang der Bahnhofstraße soll aufgeforstet beziehungsweise durch

Neupflanzungen ergänzt werden, sodass sie wieder als zusammenhängende und Zusammenhang stiftende Straßengestaltung hervortritt. Diese „Stadtallee“ sorgt für Witterungsschutz für die Menschen, die sich beschirmt von ihren Bäumen zwischen Zentrum und Bahnhof bewegen; sie verbessert das Mikroklima und trägt subjektiv auch zur Lärm- und Abgasminderung bei. Auf dem Weg vom Bahnhof zum Stadtplatz hin sollen die im Plan ausgewiesenen Plätze zum Verweilen einladen; einer davon schließt an den Spazierweg entlang des Gallsbaches an und stellt so die Verbindung zu diesem Grünzug her. Entlang der erneuerten Stadtallee dienen in regelmäßigen Abständen situierte Sitzgelegenheiten zur kurzfristigen Rekreation.

Der Bereich um den Bahnhofsvorplatz markiert, wenn man von außen kommt, den Eintritt in die Stadt oder die Tor-Öffnung zur Stadt hin. Gebäude sind dort so zu platzieren, dass sie eine Tor-Situation etablieren, sodass es städteräumlich zu einer Verengung gefolgt von einer Aufweitung in Form eines neuen Platzes kommt. Auch dies trägt zur Entschleunigung des Bahnhofstraßenverkehrs bei.

⁶² Dies würde eine um rund 33 Sekunden längere Fahrt mit einem PKW auf dieser Strecke bedeuten.

⁶³ Für beide Kreisverkehre ist laut den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 3.44 für Minikreisel ein Nachweis der Leistungsfähigkeit erforderlich, da der DTV 15.000 Kfz überschreitet. Vgl. Pfaffenbichler: http://www.ivv.tuwien.ac.at/file-admin/mediapool-verkehrsplanung/Bilder/Lehre/Blackboard/UE_231_869_Verkehrsplanung/vo_gdvp_knoten_innerorts.pdf, Zugriff 22.08.2017.

Wie im vorigen Abschnitt bereits beschrieben, ist in diesem Bereich eine Blockrandbebauung geplant; diese ist für eine zukünftige Entwicklung im bisherigen Stadtmosaik ein weiterer Musterbaustein für eine neue Form des multifunktionalen vorstädtischen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsgebäudes.

Der Bahnhofsvorplatz soll städtebaulich klar hervortreten und auf den Bahnhof hinweisen. Zu diesem Zweck ist der Eingangsbereich des Bahnhofs überdacht und öffnet sich auf den Vorplatz hin. Davor ist genügend Platz, dass man zum kurzen Ein- und Aussteigen halten kann; Parkplätze stehen hier jedoch keine zur Verfügung. Teil des Bahnhofsvorplatzes ist ein Kreisverkehr, welcher farblich und mittels Oberflächentextur akzentuiert, aber nicht eigens baulich abgetrennt ist. An diesen schließt eine Nebenstraße an, die zu Behindertenparkplätzen führt. Dadurch wird eine weitere Verkehrsberuhigung erzielt; die gesamte Platzsituation ist so konzipiert, dass sie die verschiedenen Verkehrsteilnehmer zur aufmerksamen Begegnung animiert und insbesondere auf der Durchfahrt befindliche Autofahrer dazu bringt, das Tempo zu reduzieren. Um den Vorplatzverkehrstechnisch wie auch städtebaulich bewusst hervorzuheben, ist auch ein Materialwechsel vorgesehen: eine fugenlose Pflasterung in rötlichem Farbton, an welche anknüpfend die Bahnhofstraße in rotem Asphalt in Richtung Zentrum geführt wird: als roter Teppich, der sich vom Bahnhof in die Stadt hinein ausrollt.

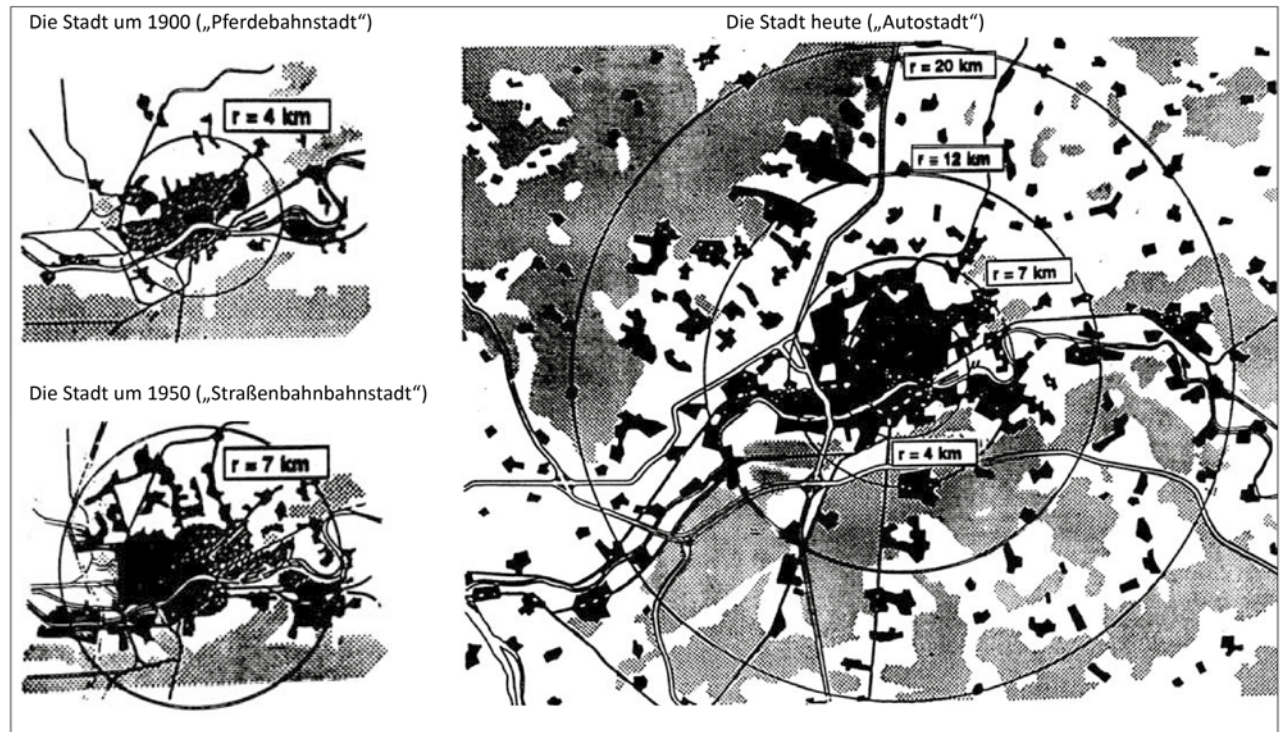


Abb.125
Siedlungsausdehnung im Wandel der Zeit

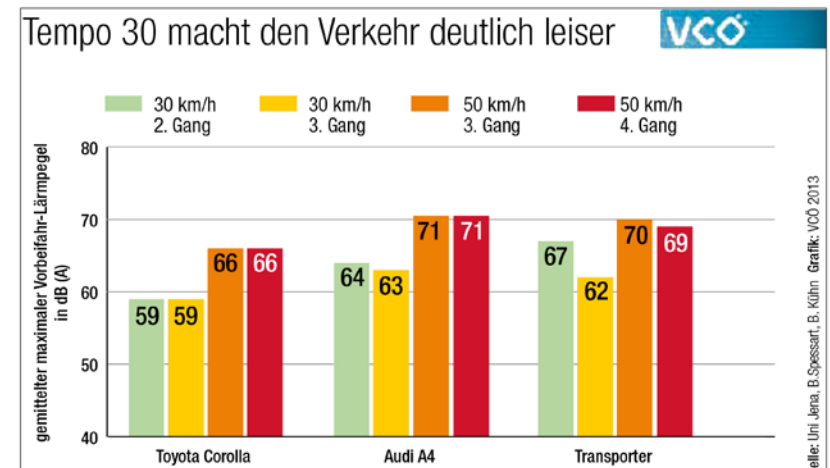


Abb.126
Schallemissionen verschiedener Kraftfahrzeuge bei 30 und 50 km/h

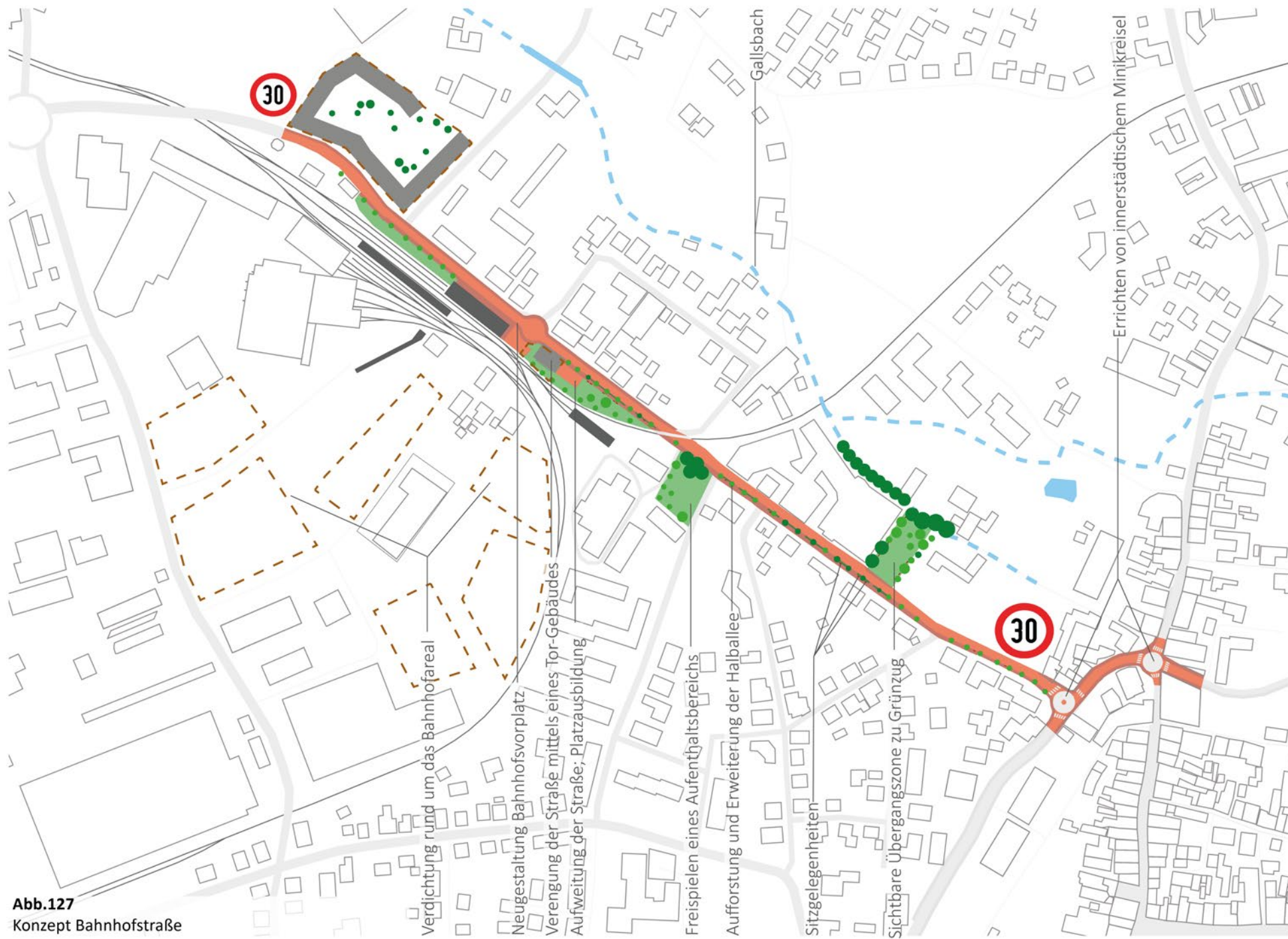


Abb.127
Konzept Bahnhofstraße



Abb.128
Schaubild Bahnhofstraße



Abb.129
Offene Teilung des Straßenraumes zur Aufnahme
unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer;
städtebauliche Verengung und Ausbildung einer Tor-
Situation



Abb.130
Verengung und Anhebung der Straße am Übergang
zum Grünzug; Verweilen und Rasten

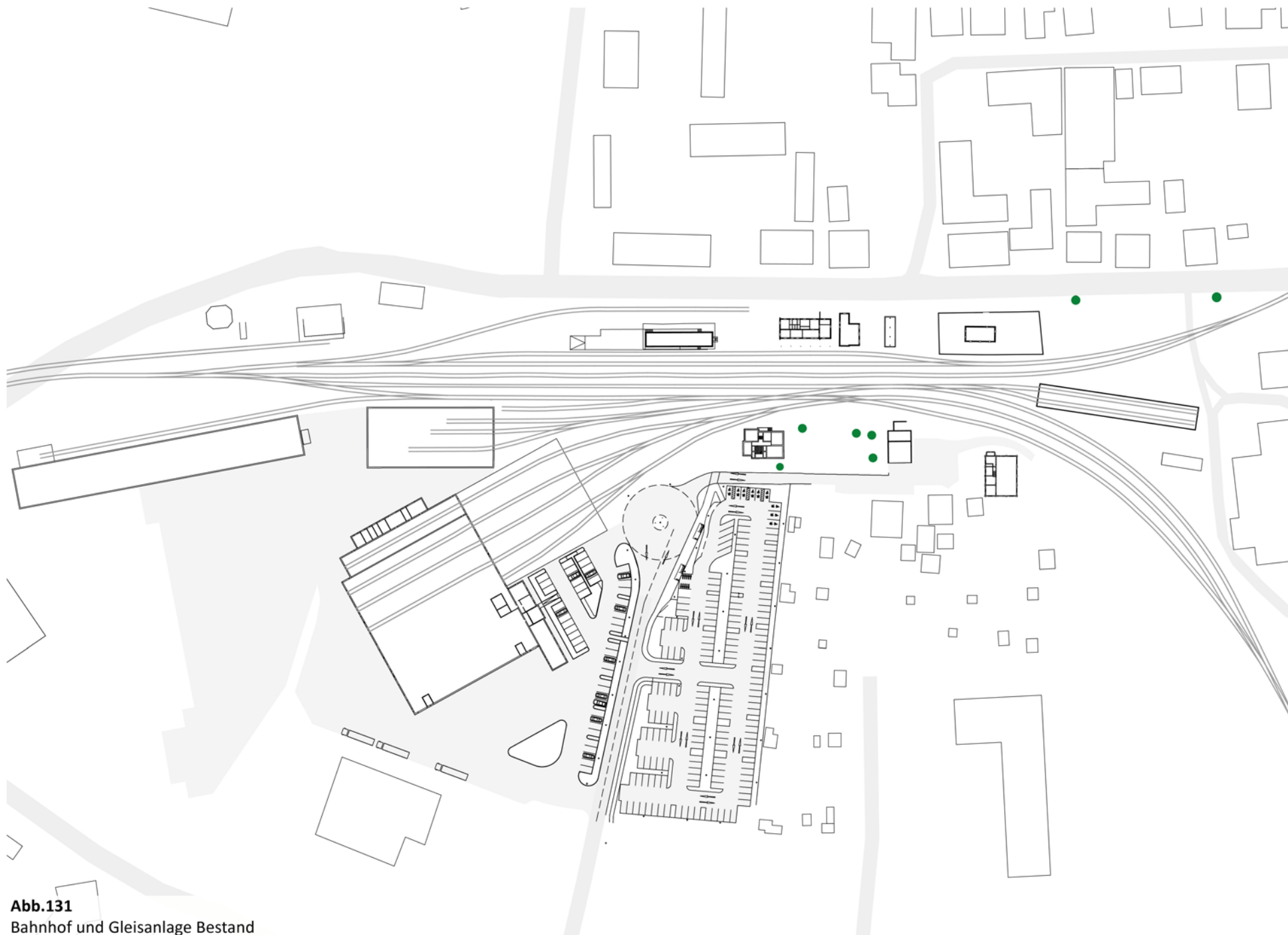


Abb.131
Bahnhof und Gleisanlage Bestand

5.3. Neuer Bahnhof Eferding

5.3.1. Grundlegende Gestaltungsmaßgaben

Steigende Fahrgastzahlen hängen von mehreren Faktoren ab. Dazu zählen bereits umgesetzte, aber auch geplante Investitionen in die Infrastruktur der Linzer Lokalbahn wie eine Verbesserung der Trassierung, moderne und barrierefreie Triebwagen, ebenso wie ein gut abgestimmter Takt-Fahrplan mit hoher Frequenz und passenden Anschlüssen an andere öffentliche Verkehrsmittel, worauf mit dem neuen S-Bahn-Konzept seit 2016 besonderer Wert gelegt wird. Grundvoraussetzung dafür, dass öffentliche Verkehrsmittel verstärkt genutzt werden und noch mehr Menschen mit dem Zug fahren, ist jedoch, dass am Beginn beziehungsweise am Ende einer Reise ein funktionierender Bahnhof steht.

Als solcher muss der neue Bahnhof Eferding ausreichend witterungsgeschützte Wartemöglichkeiten mit Sitzplätzen und Abfallbehältern beinhalten, er muss hell und gut beleuchtet sein, sodass einladende Räume mit guten Aufenthaltsqualitäten entstehen, er muss wichtige Informationen für die Fahrgäste klar kommunizieren, so etwa durch Beschilderung, Infotafeln, Uhren, Zugzielanzeigen, akustische Fahrgastinformation, und er muss Notrufeinrichtungen, ein Blindenleitsystem sowie Möglichkeiten zum Ticketkauf inkludieren. Besonders

bei Umsteigeknoten wie in Eferding ist es zudem auch relevant, eine optimale Wegführung zu schaffen. Die Fußwege sollen möglichst kurz sein, Einstiegsplattformen einen niveaugleichen Zutritt zum Zug ermöglichen. Neben der Anbindung an den Umweltverbund ist auf Kfz-Abstellplätze jeglicher Art sowie auf Fahrradabstellplätze zu achten. Der Bahnhof beherbergt Funktionen wie Toiletten, Wasserspender, Reklameflächen, Ladestationen für E-Mobilität, Fahrradverleihsysteme, sowie nach Möglichkeit ein kulinarisches Angebot in Form eines Cafés oder einer Bäckerei.

Der neue Bahnhofsvorplatz nimmt unterschiedliche Mobilitätsformen auf; er ist offen für Fußgänger, Fahrradfahrer, Kurzparker und den herkömmlichen Durchzugsstraßenverkehr. Daher gilt es, in diesem wichtigen Bereich den Platz so zu gestalten, dass die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer besonders erhöht und sensibilisiert wird. Für die bauliche Gestaltung der Bahnhofsgebäude sind Funktionalität, Offenheit und Transparenz, eine klare, einfache Formensprache sowie beständige, gegen Vandalismus resistente Materialien maßgeblich. Als Visitenkarte für Eferding stellt der neue Bahnhof einen Bezug zur Stadt und Region her, durch Informationstafeln mit nützlichen Ausflugstipps rund um Eferding ebenso wie durch den geplanten „roten Teppich“ der Bahnhofstraße, der zum Zentrum führt und dazu einlädt, die Stadt zu erkunden.

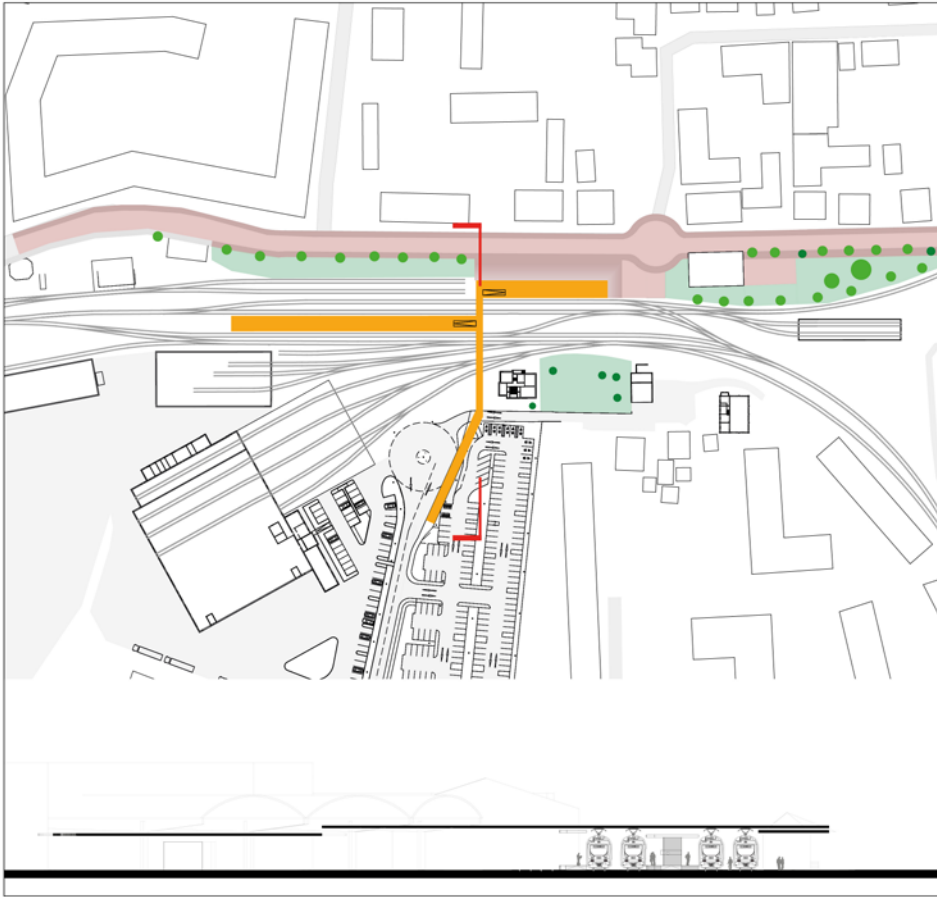


Abb.132
Konzeptskizze und Schnitt: Variante mit
schienengleichem Übergang

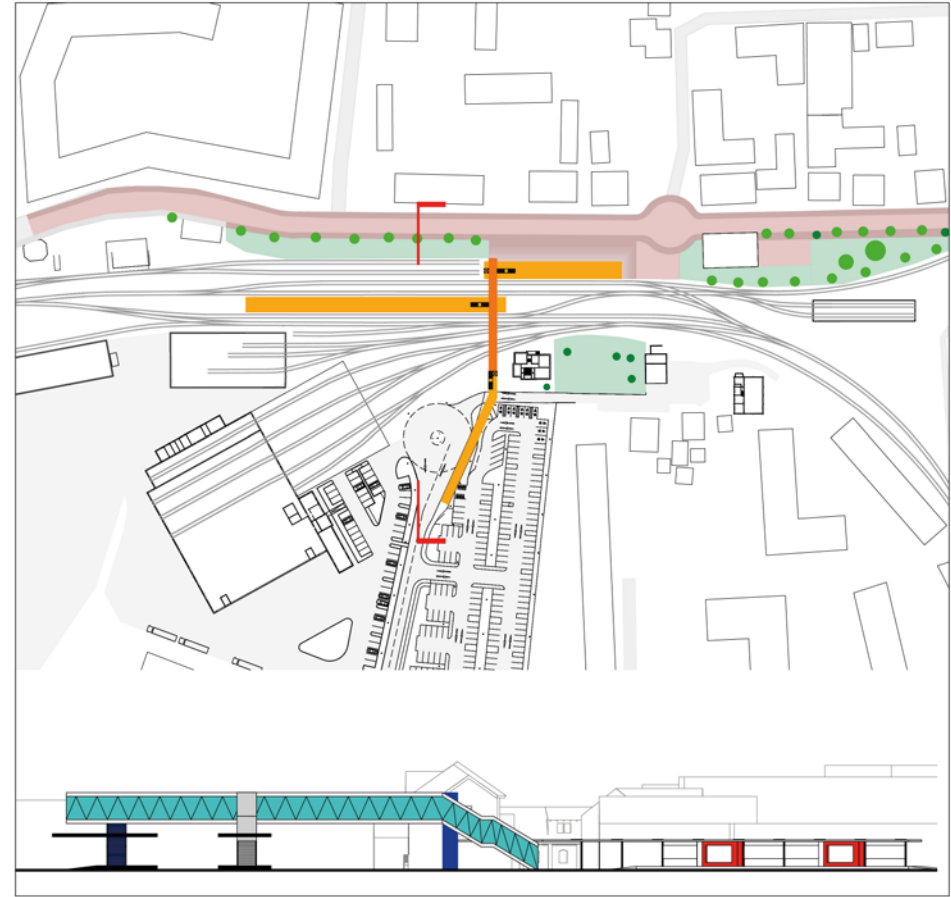


Abb.133
Konzeptskizze und Schnitt: Variante mit Überführung

5.3.2. Vorstudien

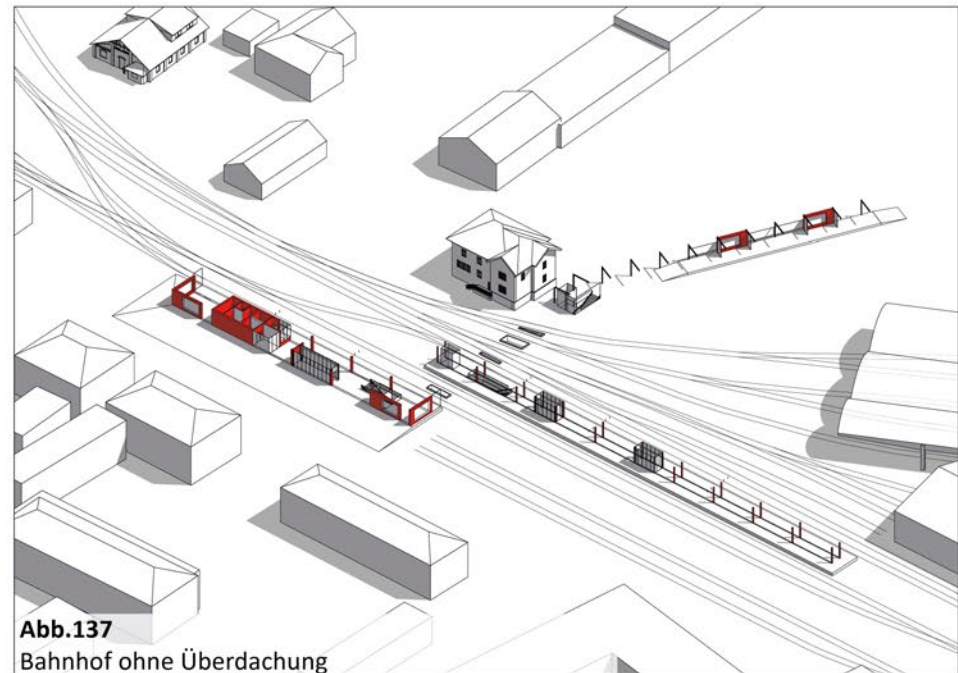
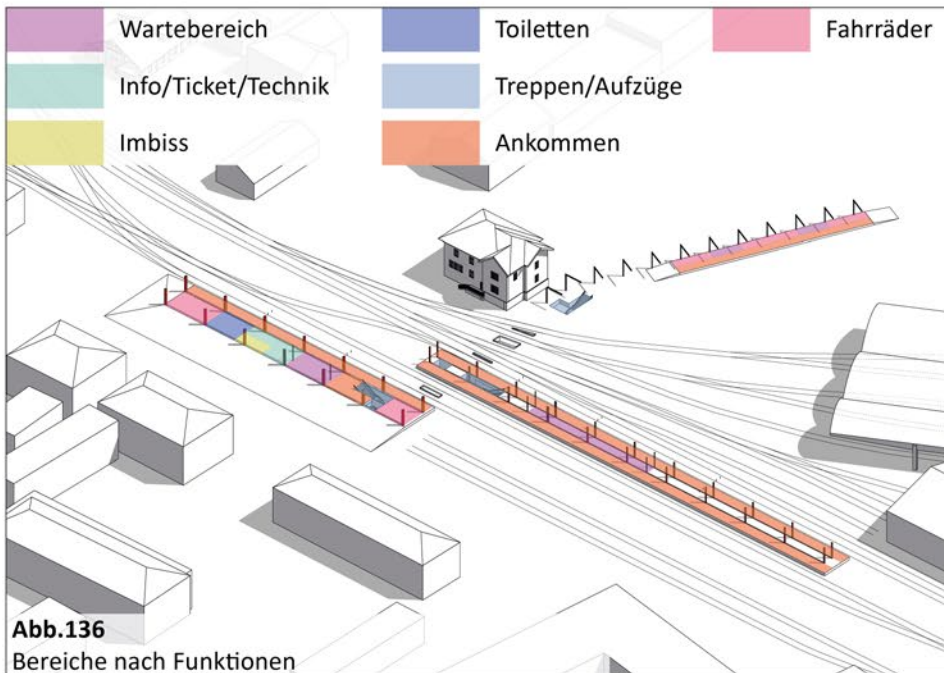
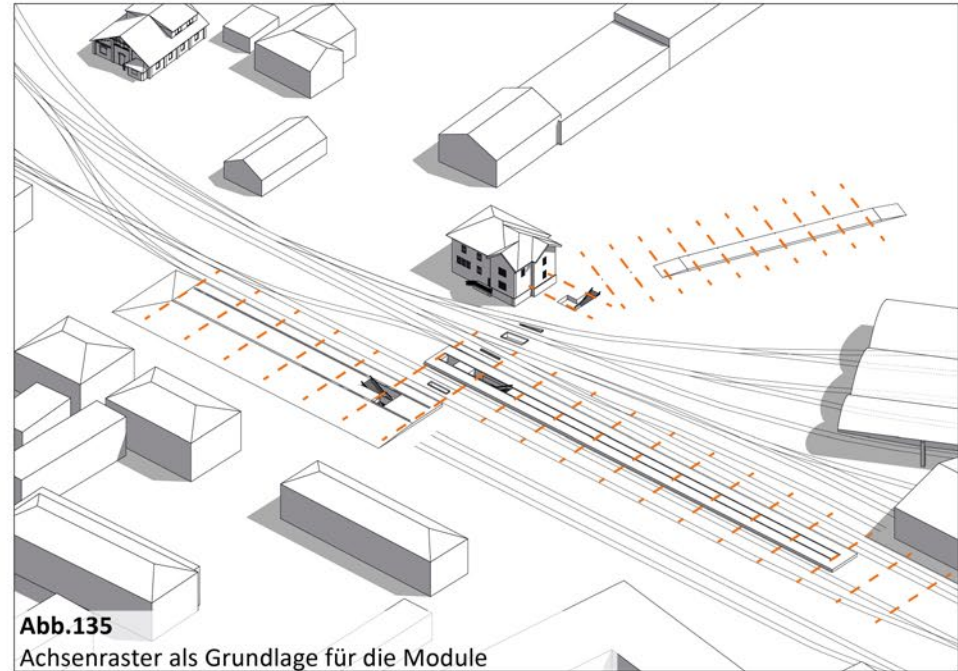
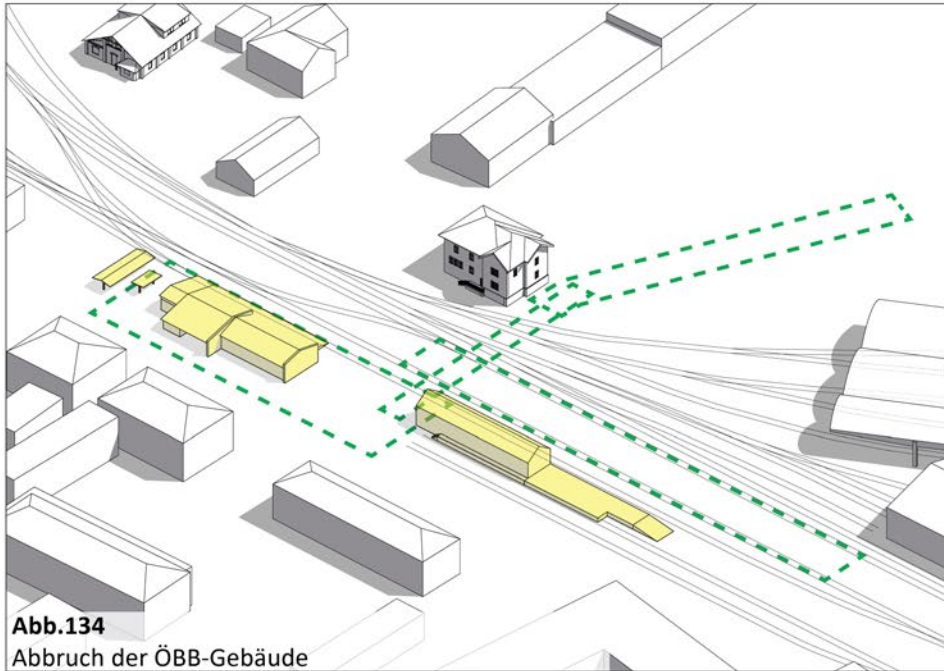
Der neue Bahnhof ist am bestehenden Standort mit möglichst kurzem Fußweg zum Park-and-Ride-Platz situiert und beinhaltet einen überdachten Zugang zur bestehenden Bushaltestelle, um einen witterungsgeschützten Umstieg zu gewährleisten. Entsprechend den Vorgaben des Betreibers beruht der Entwurf auf dem Abbruch der ÖBB-Gebäude: Das alte Empfangsgebäude wird durch ein neues Bahnhofsgebäude ersetzt, anstelle des Gütermagazins sind Abstellgleise vorgesehen. Ebenso ist gemäß den Anforderungen des Betreibers ein Mittelbahnsteig eingeplant.

Als Vorstudien zum eigentlichen Entwurf wurden auf dieser Basis verschiedene Möglichkeiten der Bahnhofskonzeption ausgelotet und als Entwurfsalternativen ausgearbeitet, die gegeneinander abgewogen wurden. Sie unterscheiden sich im Wesentlichen in der Art der Gleisüberbrückung, also darin, wie die Bahnsteige miteinander verbunden sind.

In einer ersten Variante ist ein schienengleicher Zugang umgesetzt. Man erreicht die einzelnen Bahnsteige, indem man die Schienen auf einer BODAN-Eindeckung im Gleiskörperbereich überquert. Vom Übergang führen Rampen auf das Normbahnsteigniveau in der Höhe von 550 Millimetern. Da dabei jedoch mehr als ein Hauptgleis überquert werden müsste, ist diese Variante rechtlich nicht zulässig.⁶⁴

In einer zweiten Variante werden die Schienen mittels Überführung überquert, wozu deutlich mehr Platz vonnöten ist. Aus mehreren Gründen wurde dieses Konzept durch den eigentlichen Hauptentwurf ersetzt, der eine Unterführung vorsieht: aus besagten Platzgründen ebenso wie aus städtebaulichen Erwägungen im Hinblick auf die problematisch erscheinende Ästhetik eines solchen überragenden Baus im Kontext des Planungsareals, aufgrund der deutlich längeren Gehwege im Vergleich zu einer Unterführung, und wegen der Erschwerung der Überquerung für Radfahrer/Radfahrgruppen.

⁶⁴ Fendrich, Lothar (Hrsg.): Handbuch Eisenbahninfrastruktur, Berlin Heidelberg, 2. Auflage 2013, S. 332.



5.3.3. Entwurf

Der Entwurf des neuen Eferdinger Bahnhofs umfasst ein Empfangsgebäude, einen überdachten Mittelbahnsteig sowie einen ebenfalls überdachten Zugang zur Bushaltestelle und zum Park-and-Ride-Platz, wobei diese Elemente durch eine Unterführung miteinander verbunden sind. Im Spiel mit der charakteristischen Farb- und Formensprache der LILLO-Haltestellen ist der Bahnhof schlicht, doch prägnant gestaltet und setzt deren Hauptmerkmale fort: eine kompakte, geradlinige Formgebung, die Hauptfarbe Rot gepaart mit Weiß und Offenheit durch transparente Sichtfenster.

Die Struktur des Empfangsgebäudes ist auf einem Achsraster aufgebaut und beinhaltet unterschiedliche Module, darunter geschützte Fahrradabstellbereiche, ein witterungsgeschützter, geschlossener, verglaster Wartebereich mit Sitzgelegenheiten, Räumlichkeiten für Gastronomie, Bahnaufsicht und Bahninformation, Toiletten sowie ein großzügiger, zur Straße und zu den Bahnsteigen hin geöffneter Empfangsbereich mit gutem, klar ersichtlichem Zugang zur Unterführung über Treppen und Lift. Sämtliche Wege des Bahnhofs sind mit einem taktilen Leitsystem versehen.

Statisch ruht die Überdachung auf roten Stützen und Unterzügen, die in der schrägen Dachkonstruktion verborgen liegen; darunter könnten die Module flexibel angeordnet

werden. Entlang des Bahnsteigs ist das Empfangsgebäude geöffnet, straßenseitig etwas geschlossener, gleichwohl mit mehreren Zugängen und transparenten Verglasungen gestaltet, die in der jetzigen Ausführung bis zur aluminiumverkleideten Dachhaut hinaufgeführt sind. Im Dach sind über dem Treppenzugang und über dem offenen Wartebereich, der dem transparenten Warteraum bahnsteigseitig vorgelagert ist, Oberlichten eingelassen.

Den Mittelbahnsteig kennzeichnet eine ähnliche Konstruktion. Die Struktur ist ebenfalls auf einem Achsraster aufgebaut, weist rote Stützen und eine Aluminiumdachhaut auf. Es gibt geschützte, verglaste Wartehäuschen mit Sitzbänken, die wie der Wartebereich im Empfangsgebäude über eine transparente Glastür zugänglich sind. Auch außerhalb von ihnen sind auf dem Bahnsteig Sitzgelegenheiten flexibel angeordnet. Der Zugang zur Unterführung befindet sich stirnseitig, wobei der Lift gegenüber der Treppe situiert ist. Im Dach darüber befindet sich eine weitere Oberlichte.

Von der Unterführung kommend verläuft der Weg zum Park-and-Ride und zur Bushaltestelle in einem leichten Knick; er ist überdacht, die Stützen mit Kragarm, die die Dachkonstruktion tragen, folgen wiederum einem Achsraster bis zur Einmündung der Unterführung. Die Rasterzwischenflächen sind auch hier modular ausgeführt. Eine Rampe führt zum Wartebereich der Bushaltestelle, der für einen

niveaugleichen Zustieg zu den Bussen leicht erhöht liegt. Die Rückseite des Wartebereichs ist zum Park-und-Ride-Platz hin mit halbtransparenten Verglasungen geschlossen. Zwischen transparent ausgeführten Wartebuchten sind witterungsgeschützte Abstellflächen für Fahrräder möglich.

Die Hochbauten sind durch eine etwa 45 Meter lange Unterführung verbunden, die durch Treppen und Lifte erschlossen ist. Eine Radfahrrinne seitlich der Treppen erleichtert den Zugang für Radfahrer. Die Unterführung ist gut belichtet, sowohl durch Tageslicht über Oberlichten, als auch durch künstliche Leuchtmittel. Um die vergleichsweise geringe Höhe auszugleichen, ist sie breiter ausgeführt (maximal 4,5 Meter breit). Die Zugänge zu Treppen und Liften sind möglichst einsichtig geplant, mit abgeschrägten Kanten zu den Aufgängen. Durch diese Maßnahmen wird eine helle, übersichtliche Raumsituation geschaffen und einer Wahrnehmung der Unterführung als Angstraum entgegenwirkt. Die abgeschrägten Kanten zu den Zugängen nehmen das Rot der Bahnhofsgebäude wieder auf, der Rest der Wände ist in Sichtbeton ausgeführt, der Boden mit Steinfliesen gestaltet.

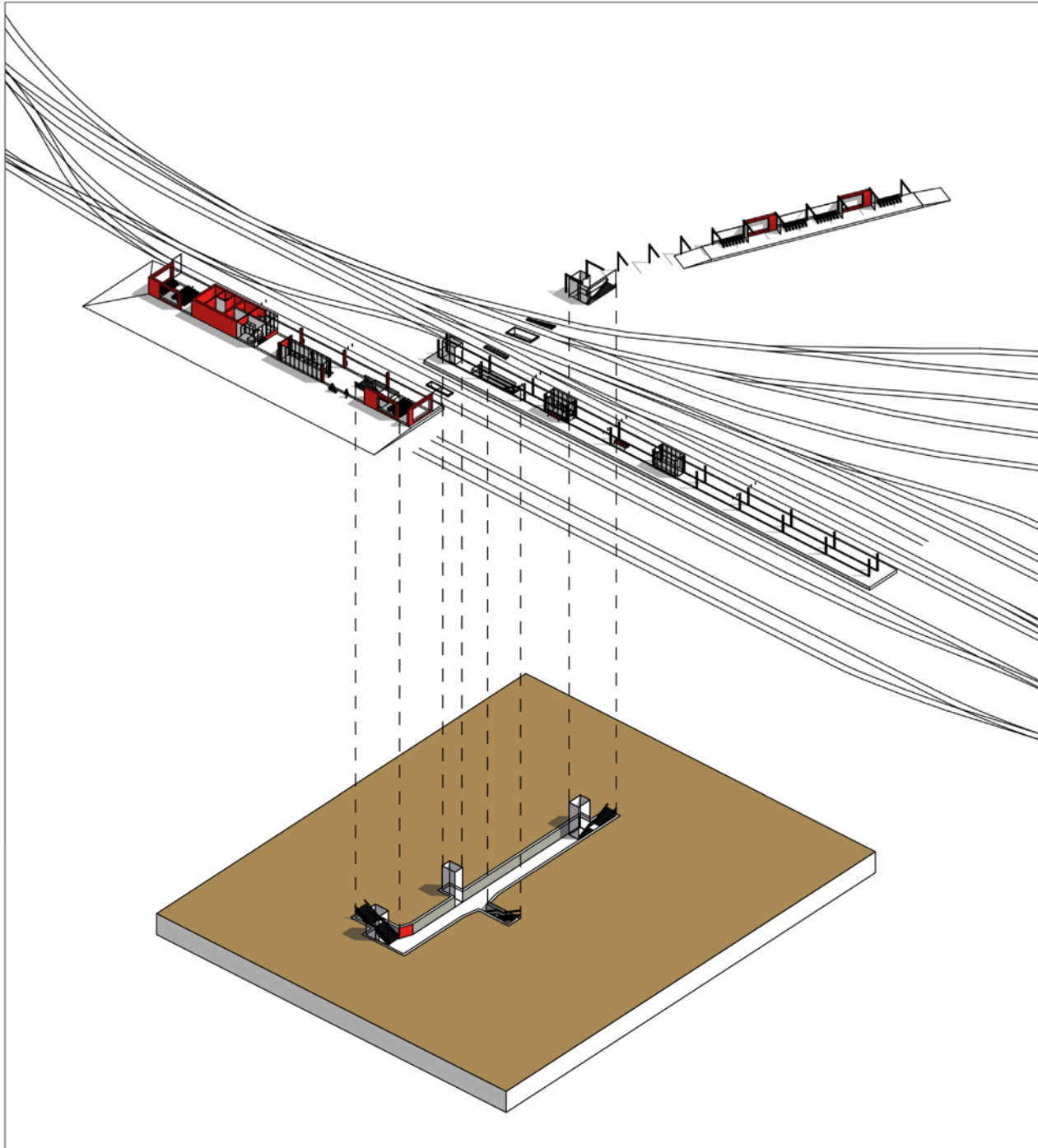


Abb.138 (links)
Explosionsdiagramm Erdgeschoß und Unterführung

Abb.139 (rechts oben)
Schaubild Bushaltestelle

Abb.140 (rechts unten)
Schaubild Bahnhofstraße Richtung Eferding



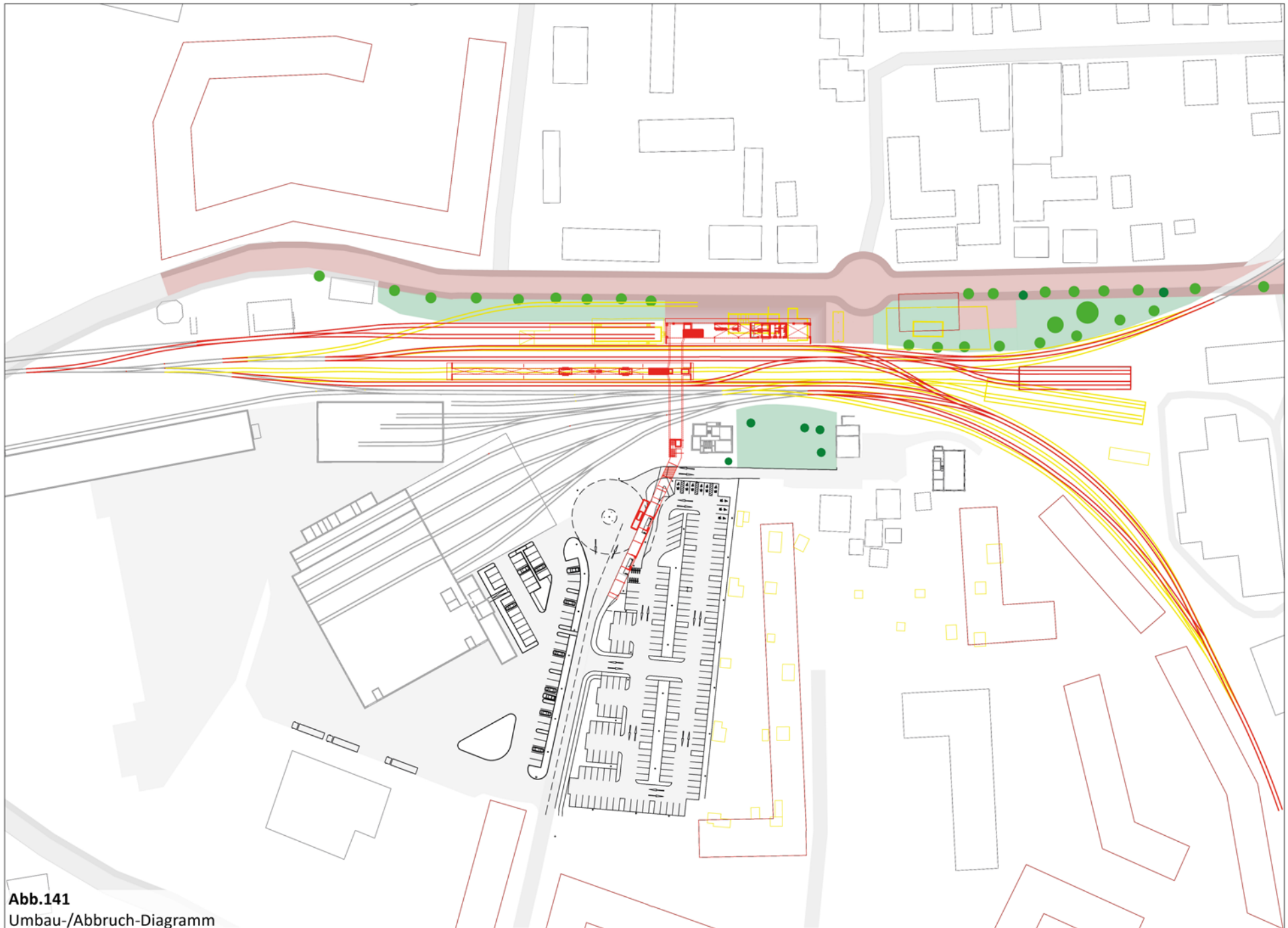


Abb.141
Umbau-/Abbruch-Diagramm

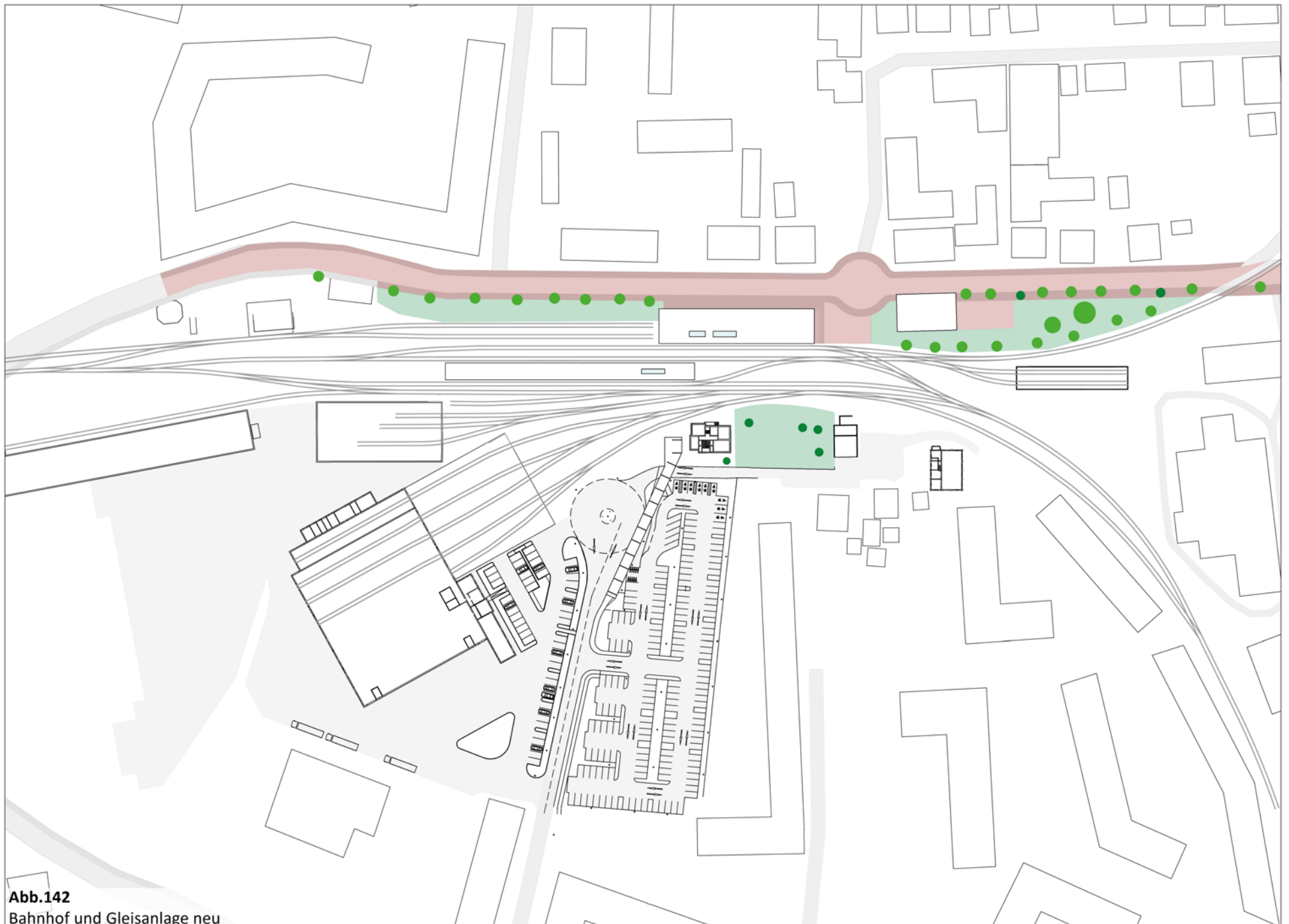


Abb.142
Bahnhof und Gleisanlage neu



Abb.143
Schaubild Aufenthaltsbereich



Abb.144
Schaubild Unterführung



Abb.145
Schaubild von der Werkstätte aus



Abb.146
Schaubild Lichtkonzept

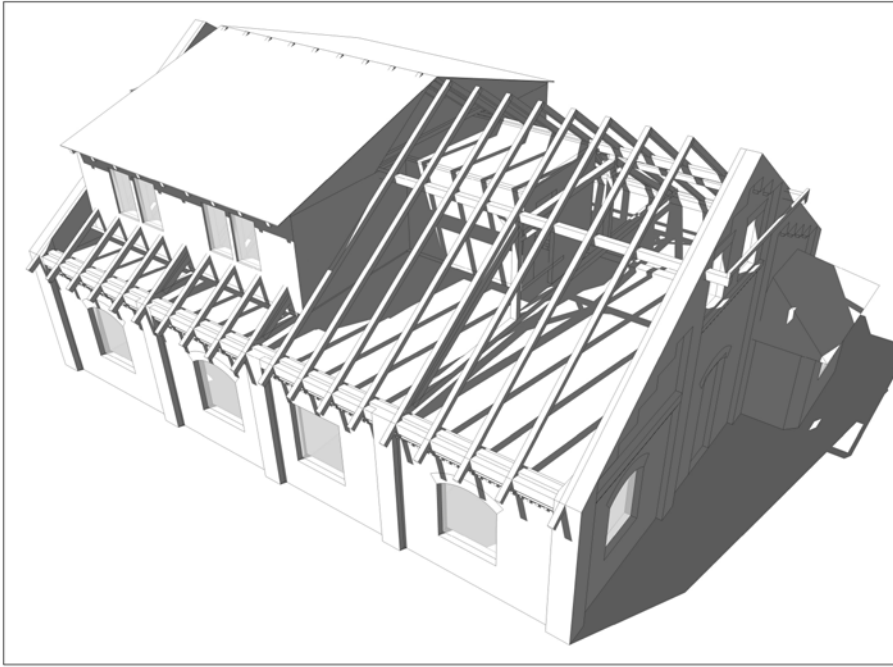


Abb.147 (oben links)
Momentaner Zustand des Gebäudes

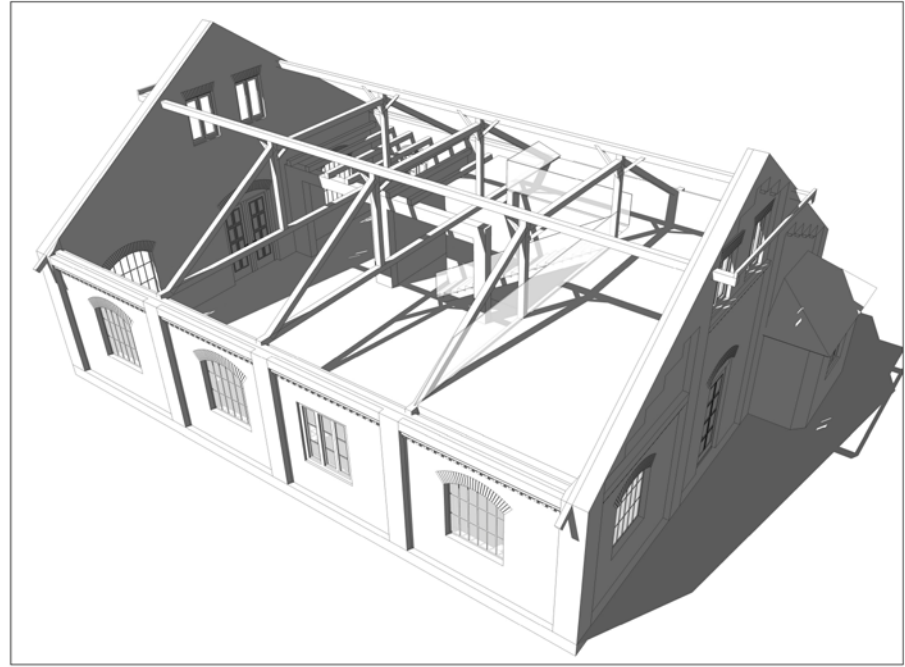
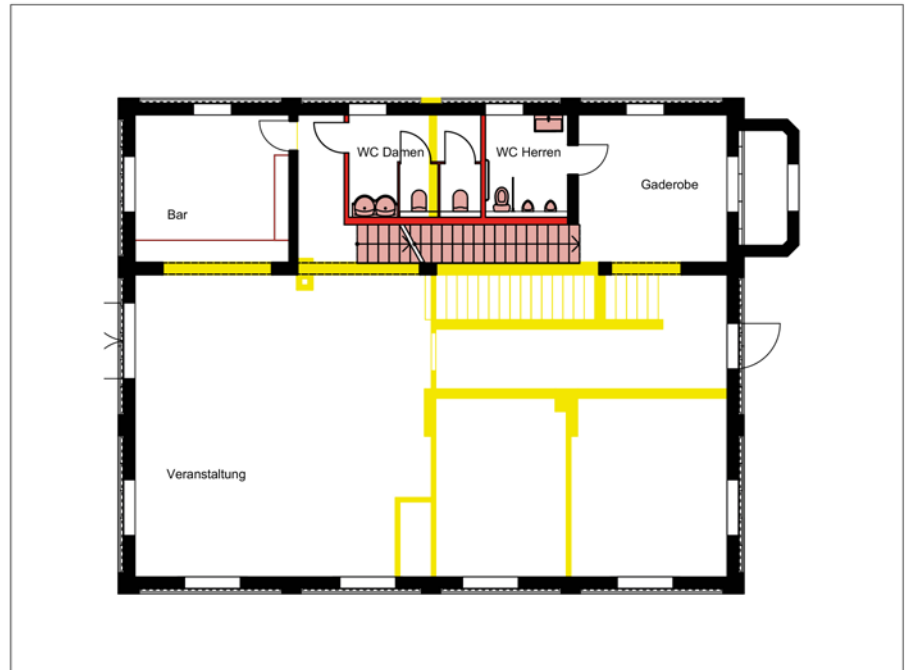


Abb.148 (oben rechts)
Nachnutzung als öffentlicher Kulturraum mit Galerie

Abb.149 (rechts)
Umbau-/Abbruch-Diagramm Erdgeschoß



5.3.4. Rotes Magazin – Nachnutzungskonzept

Das *Rote Magazin* ist eines der ältesten Gebäude auf dem Areal. Es ist ein Industriebauwerk, das zwar nicht unter Denkmalschutz steht, jedoch durch seine markante Form und Ausführung als Sichtziegelbauwerk besondere Berücksichtigung verdient.

Für die Inhaber des Roten Magazins besteht momentan kein Interesse an einer Nachnutzung des leerstehenden Gebäudes. Eine umfassende Sanierung wäre notwendig, damit es wieder als Wohn- und Arbeitsgebäude genutzt werden könnte, woran aber laut Aussagen der Betreiber nicht gedacht ist. Da das bestehende Gütermagazin der ÖBB, das seit 2005 vom Kulturverein KUBA („Kultur-Bahnhof“) bespielt wird, in Zukunft abgerissen werden soll, um Platz für Abstellgleise für Güterwaggons zu schaffen, entstand die Überlegung, an seiner Stelle das Rote Magazin als Kulturwerkstatt und Veranstaltungsort am Bahnhof zu etablieren. Dieses Nachnutzungskonzept bildet die Ausgangsbasis für den vorliegenden Entwurf.

Die alte Bausubstanz des Roten Magazins wurde in den 1940er Jahren durch Aufstockung einer Wohnung in Form von beidseitig ausgebildeten Dachgauben verfremdet. Das charakteristische, geschlossene Erscheinungsbild des Ziegelbaus wird durch diesen mit Eternitverschalung und Wellblechdach ausgeführten Aufbau

gebrochen. Zwei andere, kleinere Anbauten, die im Laufe der Zeit an der Nordwest- und Südwestfassade entstanden sind, stören das Gesamtbild nicht. Sie übernehmen den Sichtziegelstil des Gebäudes und erscheinen als organische Weiterentwicklung des ursprünglichen Baus. Sie werden im Neuentwurf übernommen, während der Dachausbau abgetragen wird, um die ursprüngliche Dachkonstruktion wiederherzustellen.

Darüber hinaus sieht der Neuentwurf eine Entkernung des Gebäudes vor: Zwischenwände und Decken werden abgebrochen, es bleiben nur einige Mauern und Stützen im Erdgeschoß erhalten. Sie bilden den Rahmen für die zukünftige Ausgestaltung des Innenraums: ein großer Publikumsraum mit Platz für Bestuhlung und eine Bühne, seitlich davon halboffene Bereiche für Bar und Garderoben sowie ein geschlossener Toilettenbereich, an dessen Wand entlang eine gerade Stiege nach oben verläuft, die auf die Galerie im Obergeschoß führt. Geländer und Brüstung für Stiege und Galerie sind in Vollverglasung ausgeführt. Auch nach innen soll das Gebäude seine Wirkung als Sichtziegelbau entfalten; der Verputz ist zu diesem Zweck zu entfernen, um das Mauerwerk freizulegen. Durch die Öffnung des Innenraums bis zum Dachgebälk entsteht eine großzügige, atmosphärische Raumsituation für Kulturveranstaltungen.



Abb.150
Rotes Magazin: Innenansicht von der Galerie aus



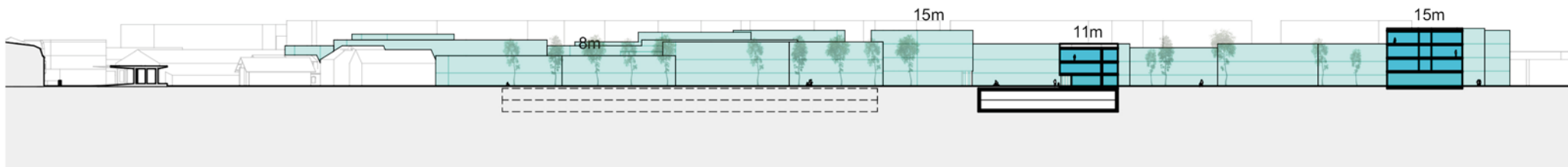
Abb.151
Rotes Magazin: Innenansicht mit Blick Richtung Galerie

6| Plandarstellungen

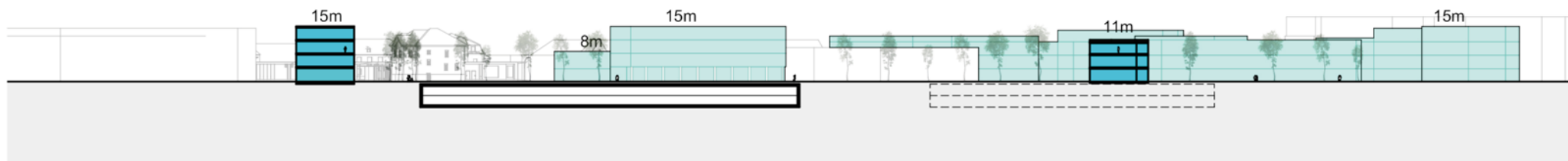


Lageplan M=1:3000

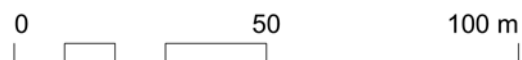


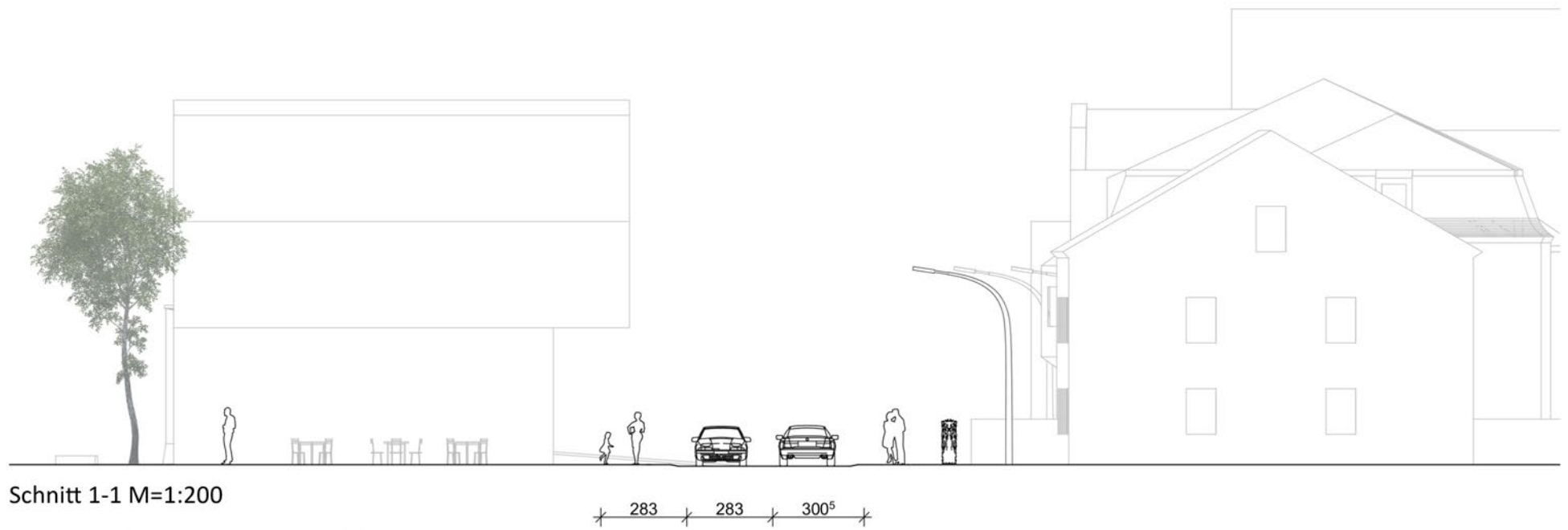


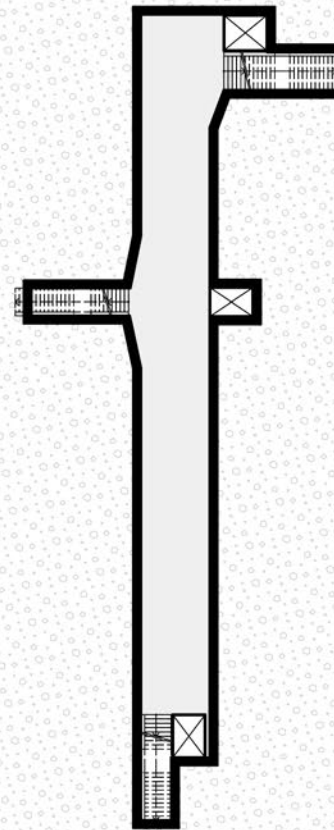
Schnitt A-A M=1:1500



Schnitt B-B M=1:1500

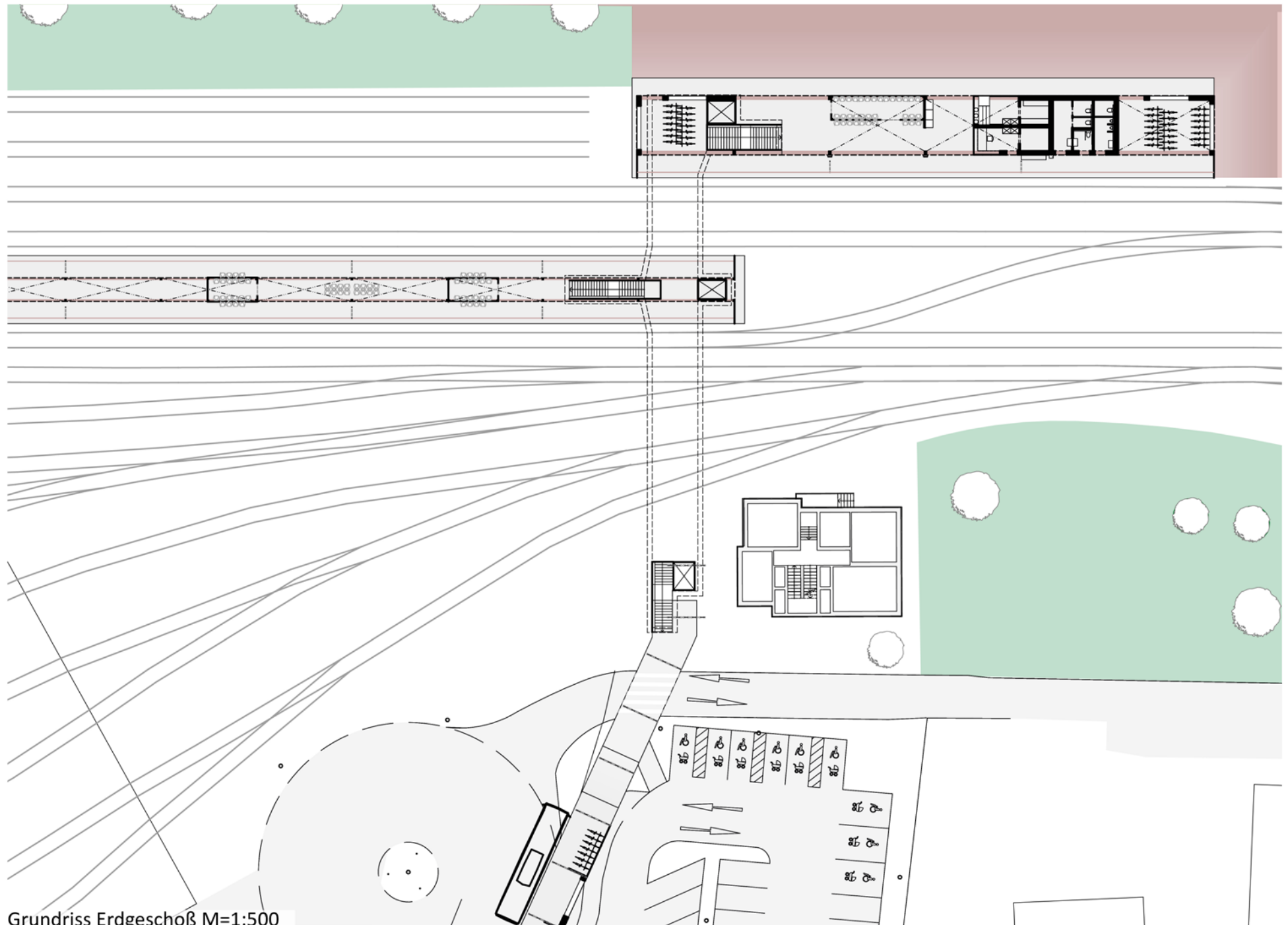


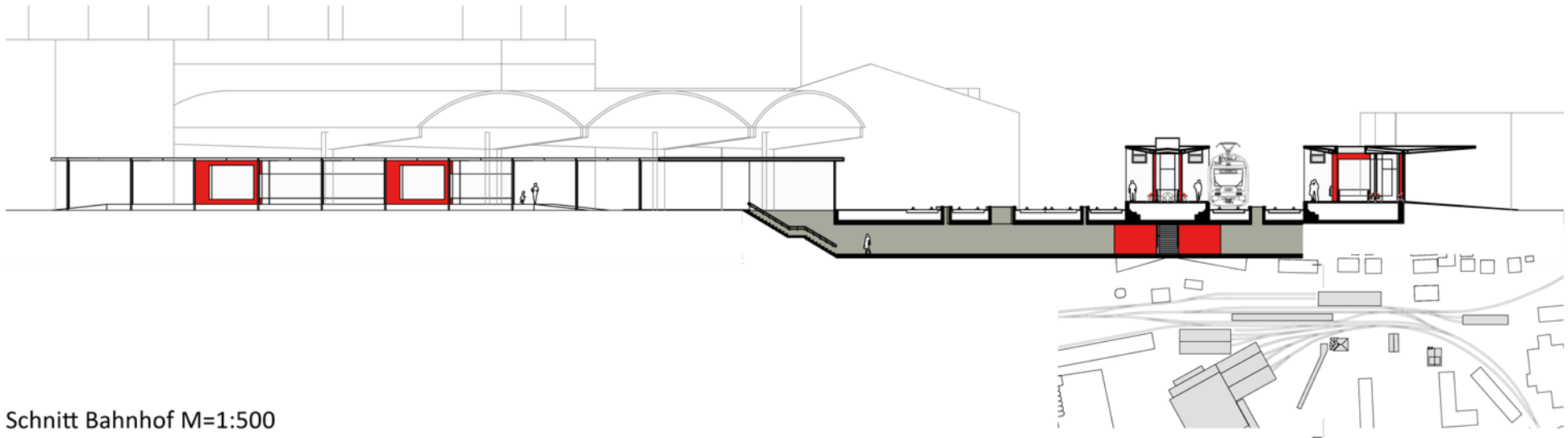


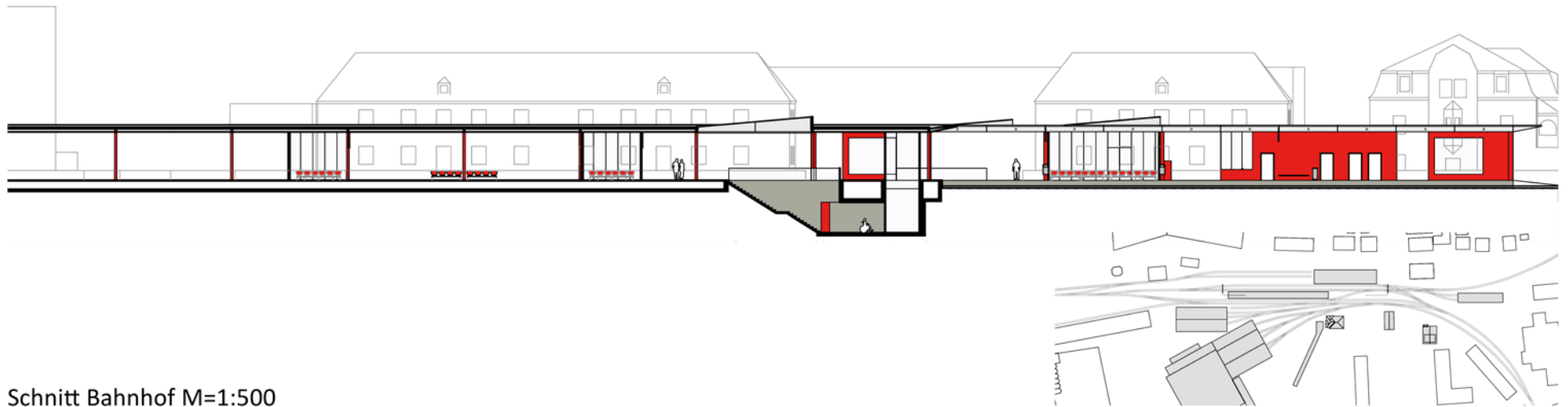


Grundriss Untergeschoß M=1:500





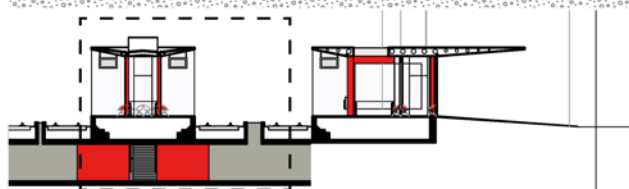
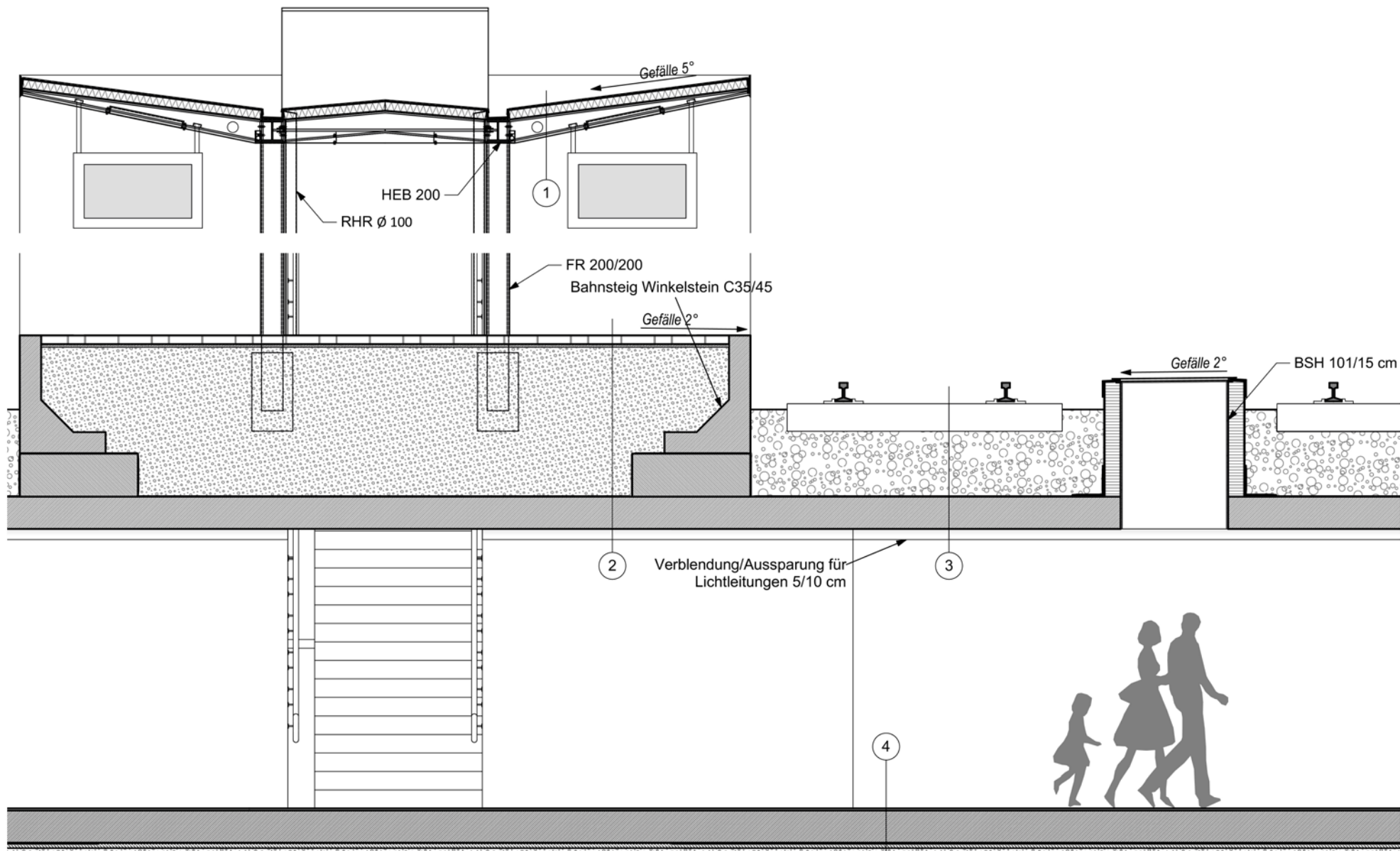




Schnitt Bahnhof M=1:500

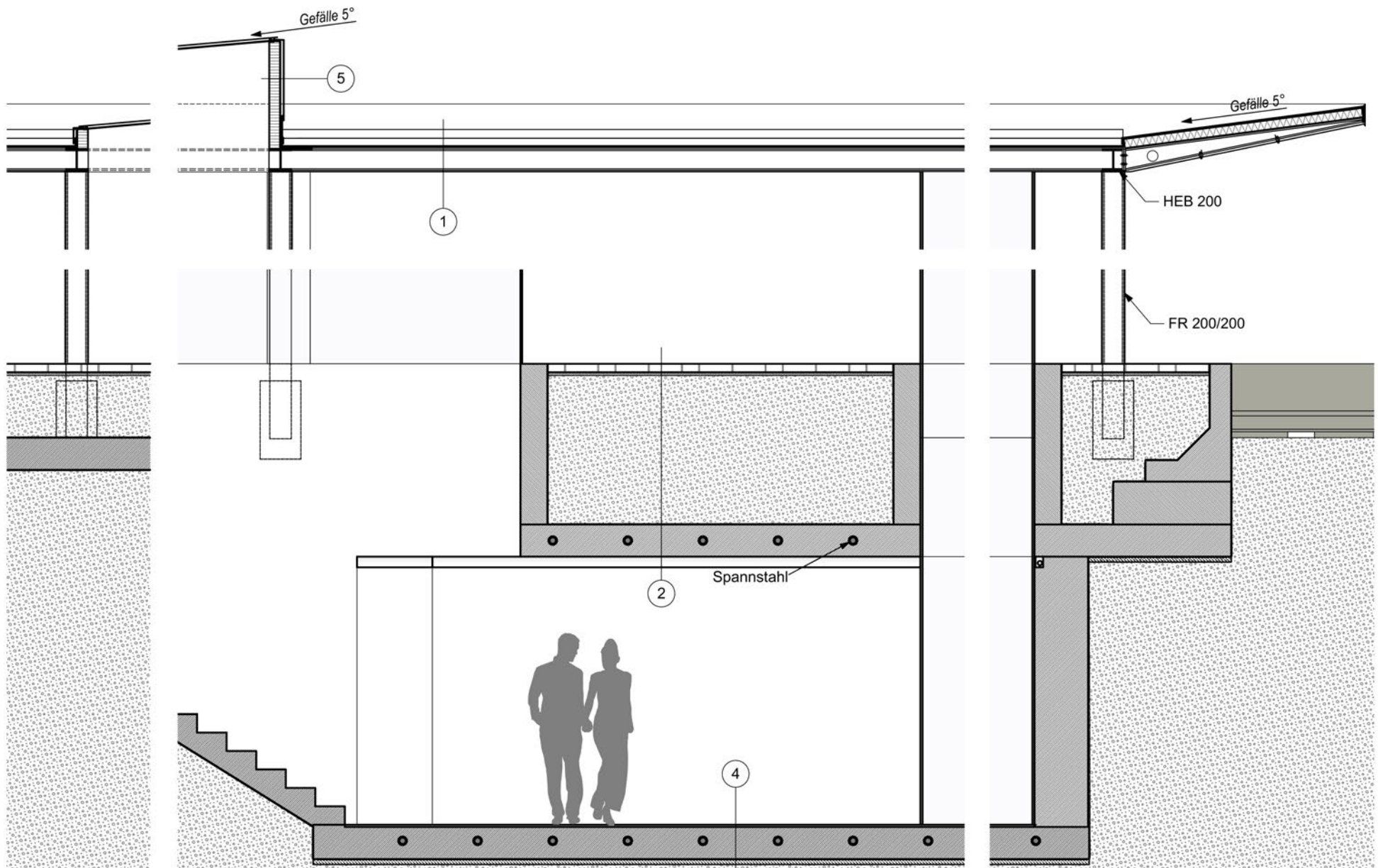


Ansicht Bahnhof M=1:500



Detail Unterführung Längs | M=1:50

1 Abdeckung	2 mm	2 Betonsteinpflaster	8 cm	3 Spannbetonschwelle	
EPDM-Folie	3 cm	Pflasterbett	3 cm	Gleisschotter	80 cm
Sandwichplatte	10 cm	Hinterfüllung		Filtervlies	
HEB 200	20 cm	Filtervlies		PE-Folie	
Abstandhalterung	3 cm	PE-Folie		Gefällebeton (Quer) 2,5%	7 cm
ALU-Paneel	1 cm	STB	30 cm	STB	30 cm

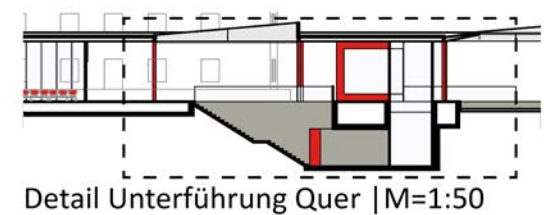


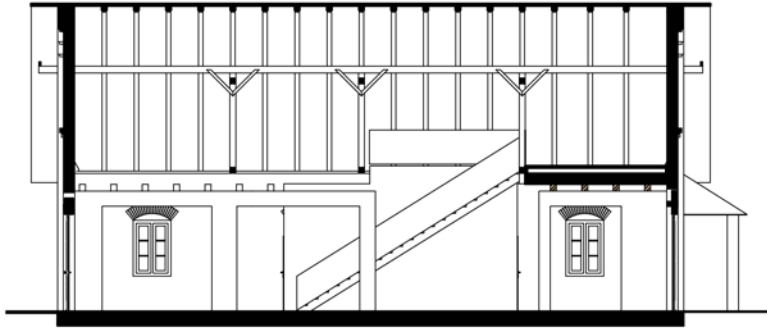
4 | Travertinstein
WU-Beton
PE-Folie
Sauberkeitsschicht
Erdreich

2 cm
30 cm
5 cm

5 | ALU-Paneel
BSH
EPDM-Folie
Abdeckung

1 cm
10 cm
2 mm

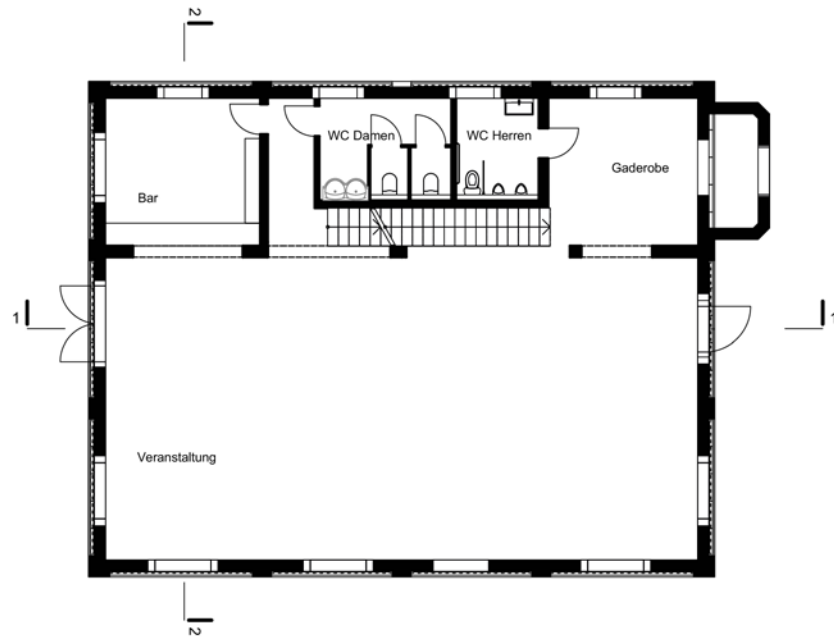




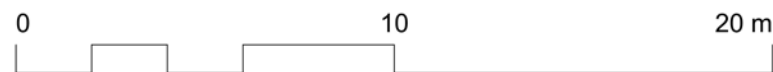
Schnitt 1-1 Rotes Magazin

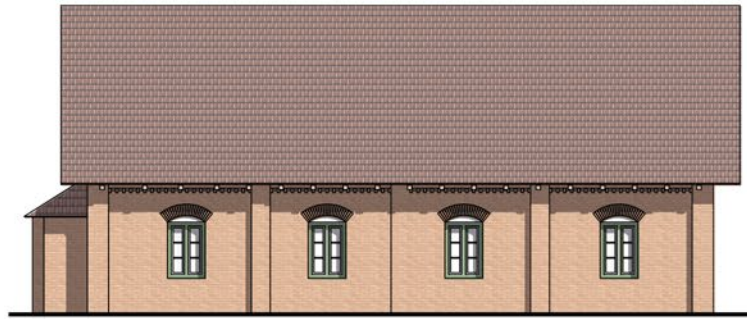


Schnitt 2-2 Rotes Magazin



Grundriss Erdgeschoß Rotes Magazin

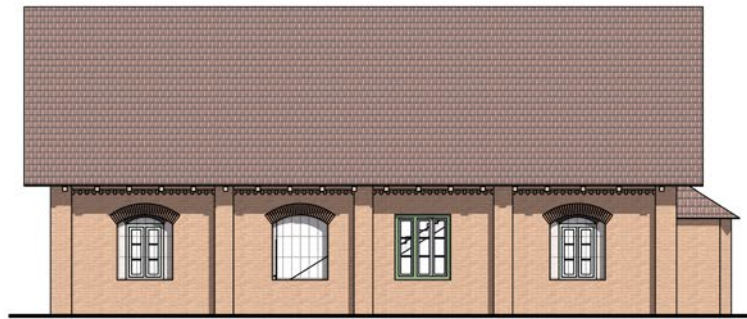




Ansicht Südwest Rotes Magazin



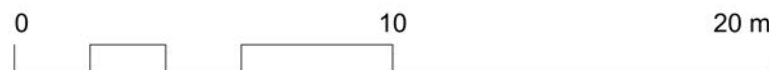
Ansicht Südost Rotes Magazin



Ansicht Nordost Rotes Magazin



Ansicht Nordwest Rotes Magazin



Literaturverzeichnis

Verordnungen und Gesetzesblätter

Reichsgesetzblatt (RGBl.) Nr. 241, 1907.

Reichsgesetzblatt (RGBl.) Nr. 13, 1911.

Landesgesetzblatt für Oberösterreich (LGBL) Nr. 114, 2007.

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 3.44, vom 03.05.2014.

Katasterpläne

BEV (Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen Linz): Katastermappe Eferding aus 1877, überarbeitet 1907.

BEV: Katastermappe Eferding aus 1951, überarbeitet 1967.

Zeitungen und Zeitschriften (historisch)

Der Bautechniker, 27. August 1886, Seite 458.

Linzer Tages-Post, 15. Februar 1884, Seite 2,3,4 und 6.

Linzer Tages-Post, 18. Oktober 1884, Seite 3,4,5.

Linzer Tages-Post, 21. August 1886, Seite 2,3,4 und 6.

Linzer Tages-Post, 26. Januar 1884, Seite 2 und 3.

Linzer Volksblatt, 1. Februar 1883, Seite 3.

Linzer Volksblatt, 12. September 1884, Seite 3.

Literatur

ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSPANUNG UND ÖFFENTLICHER VERKEHR: ÖÖ. VERKEHRSERHEBUNG 2012. Ergebnisse für den Bezirk 40500 Bez. Eferding, Linz, 2012.

ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSPANUNG UND ÖFFENTLICHER VERKEHR: ÖÖ. VERKEHRSERHEBUNG 2012. Ergebnisse für den Bezirk 40503 Bez. Eferding, Linz, 2012.

AMT DER ÖÖ. LANDESREGIERUNG, Direktion für Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenplanung und Netzausbau: Projektinformation: B129 Eferdinger Straße – UMFÄHRUNG EFERDING, 2014.

BUCHMAIER, Alfred: B 129 Eferdinger Straße / B130 Nibelungen Straße – UMFÄHRUNG EFERDING. Planungsbericht, Linz, 2009.

FORSTER, Roland: Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Bürgerhaus in Oberösterreich. Eine bautypologische und bauhistorische Untersuchung am Beispiel der Stadt Eferding, Technische Universität Wien, Dissertation, 2004.

GALLMETZER, Lorenz: 175 Jahre Eisenbahn für Österreich: Vom Pferd zum Dampfross, Wien, 2012.

KLUG, Friedrich (Hrsg): 100 Jahre LILO. Linzer Lokalbahn 1912-2012, Linz, 2012.

KLUG, Friedrich (Hrsg): LILO ZUKUNFT 20.20. Verknüpfung mit der Aschacher Bahn. Investitionen im Rahmen des S-Bahn Konzeptes, Linz, 2017.

KNOFLACHER, Hermann: Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Wien, 2001.
LOTHAR, Fendrich (Hrsg.): Handbuch Eisenbahninfrastruktur, Berlin Heidelberg, 2. Auflage 2013.

MACOUN, Thomas: Bewertungen und Bewertungsmethoden in komplexer Umwelt mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsplanung, Wien, 2000.

ÖBB-Holding AG (Hrsg.): 175 Jahre Eisenbahn für Österreich, Wien, 2012.
OBREGGER, Elmar: Grundlinien der Eisenbahngeschichte Oberösterreichs: 1827-2008, Sattledt, 2008.

PFEIFFER, Berthold: Ergebnis der Verkehrserhebung 2012. Das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und das Verkehrsaufkommen im Bezirk EFERDING, Linz, 2014.

SIEFERLE, Rolf Peter: Rückblick auf die Natur. Eine Geschichte des Menschen und seiner Umwelt, München, 1997.

Internetquellen

Aschacher Bahn: <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/aschacher.htm>, Zugriff am 10.05.2017.

Aschacher Bahn: https://de.wikipedia.org/wiki/Aschacher_Bahn, Zugriff am 09.05.2017.
DORIS – Flächenwidmung: [http://doris.ooe.gv.at/viewer/\(S\(do5tme05tljpt44jmx-qj0vb0\)\)/init.aspx?ks=alk&karte=flae-wi&t=636300556768467755](http://doris.ooe.gv.at/viewer/(S(do5tme05tljpt44jmx-qj0vb0))/init.aspx?ks=alk&karte=flae-wi&t=636300556768467755), Zugriff am 10.05.2017.

HEILINGSETZER, Georg: Eferding. Kommentar zur Siedlungsgeschichte, http://mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/eferding/#OV_9_1, Zugriff am 15.05.2017.
Kraftfahrzeug-Statistik: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/132645.htm>, Zugriff am 22.05.2017.

PFAFFENBICHLER, Georg: Minikreisel: http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Bilder/Lehre/Blackboard/UE_231_869_Verkehrsplanung/vo_gdvp_knoten_innerorts.pdf, Zugriff 22.08.2017.

Statistik Austria: Registerzählungen vom 31.10.2011, <http://www.statistik.at/blick-gem/gemDetail.do?gemnr=40503>, Zugriff am 15.05.2017.

TIPS EFERDING, Bahnhof Eferding: Attraktivierung bis zur Landesausstellung 2022, <http://www.tips.at/news/eferding/wirtschaft-politik/319977-bahnhof-eferding-attraktivierung-bis-zur-landesausstellung-2022>, Zugriff am 15.05.2017.

TIPS EFERDING, Umfahrung Eferding: <http://www.tips.at/news/eferding/land-leute/382125-umfahrung-eferding-verkehrszaehlung-bestaetigt-kaum-weniger-lkws-unterwegs>, 23.01.2017, Zugriff am 22.05.2017.

Umfahrung Freigabe: <http://www.laumat.at/medienbericht/verkehrs freigabe-auf-der-neuen-umfahrung-eferding,6796.html>, Zugriff am 20.05.2017.

Abbildungsverzeichnis

Abb.1: Franziszeische Landesaufnahme von Nieder- und Oberösterreich 1809–1819, 1:28.800, B IX a 196–6, Kolonne XI, XII, Sektion 42 und 43, 1812. Originale im Österreichischen Staatsarchiv-Kriegsarchiv, Wien.

Abb.2: Ländergrenzen Österreich eigene Darstellung auf Basis von: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Austria_location_map.svg, Zugriff am: 30.07.2017.

Abb.3: Oberösterreich Zentralraum eigene Darstellung auf Basis von: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Gemeinden_Ober%C3%B6sterreich.svg, Zugriff am: 30.07.2017.

Abb.4: Strecke der Linzer Lokalbahn eigene Darstellung auf Basis von: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Gemeinden_Ober%C3%B6sterreich.svg, Zugriff am: 30.07.2017.

Abb.6: Franziszeischer Kataster 1825 Ausschnitt auf Basis von: <https://www.doris.at/themen/basiskarten/urmappe.aspx>, Zugriff am: 30.07.2017.

Abb.7: Postkarte um 1900, Stadtplatz Eferding aus: Schöffmann Franz: Die Bezirke Wels, Grieskirchen und Eferding in alten Ansichten, Linz, 1996, S. 29.

Abb.8: Stadtplatz Eferding, Blick Richtung Schloss Luftaufnahme von Grundner Stefan, 2018.

Abb.9: Wachstumsphasen von Eferding Ausschnitt auf Basis von: Heilingsetzer Georg: Wachstumsphasenkarte von Eferding 1:5.000, http://mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/eferding/#OV_9_1, Zugriff am: 20.03.2016.

Abb.10-13: Bevölkerungsstatistiken eigene Darstellung auf Basis von: http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/geminfo/geminfo_40503.pdf, Zugriff am: 14.05.2017.

Abb.14: Schienennetz Oberösterreich eigene Darstellung auf Basis von: https://www.oebb.at/file_source/reiseportal/strecken-fahrplaninfos/Fahrplanbilder/Bahnnetz.pdf, Zugriff am: 04.09.2017.

Abb.15: Eferding von Westen aus gesehen aus: Stadtarchiv, Gemeinde Eferding.

Abb.16: Welser „Nord-Süd-Bahn“-Plan von: Oberegger Elmar, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/aschacher.htm>, Zugriff am: 04.09.2017.

Abb.17: Darstellung der Eisenbahnkreuzung in der Bahnhofstraße, um 1890 aus: Stadtarchiv, Gemeinde Eferding.

Abb.18: „Die Obsteinladung im Oktober 1891 im Bahnhof zu Eferding“ aus: Stadtarchiv, Gemeinde Eferding.

Abb.19: Bahnhof Eferding: Betriebsleitungsgebäude/ Standortgebäude der Linzer Lokalbahn, 1912 aus: Archiv, Stern & Hafferl.

Abb.20: Bahnhof Eferding: Aufnahmegebäude der Aschacher Bahn, um 1900 aus: Stadtarchiv, Gemeinde Eferding.

Abb.21: Betriebsleitungsgebäude/ Standortgebäude der Linzer Lokalbahn, 1912 aus: Archiv, Stern & Hafferl.

- Abb.24:** Plandarstellung des LILO-Triebwagens GTW 2/6
aus: Zwirchmayr Karl: Fahrzeugtechnik, in Klug Friedrich (Hg.): 100 Jahre LILO. Linzer Lokalbahn 1912-2012: Linz, 2012, S. 187.
- Abb.36:** Geplante Investitionen der LILO
aus: Klug Friedrich: LILLO ZUKUNFT 20.20. Verknüpfung mit der Aschacher Bahn. Investitionen im Rahmen des S-Bahn Konzeptes, Linz, 2017, S. 8 und 10.
- Abb.39, 40:** Schwarzpläne und Verkehrsnetz
Pläne vom Autor erstellt auf Basis von: Katastermappe Eferding aus 1877, überarbeitet 1907, Fraham 1892, Puppung 1907, Hinzenbach 1908, Oberschaden (undatiert, um 1900), Hörstorf (undatiert, um 1900), sowie Katastermappe Eferding aus 1951, überarbeitet 1967, Fraham 1967, Puppung 1967, Hinzenbach 1967, Oberschaden 1969, Hörstorf 1969, aus dem Archiv des BEV (Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen) Linz.
- Abb.42, 43:** Schwarzpläne und Verkehrsnetz
siehe Abb. 39 und 40.
- Abb.47:** Flächenwidmungsplan von Eferding
Ausschnitt auf Basis von: <https://www.doris.at/themen/bauenwohnen/flaewi.aspx>, Zugriff am: 04.09.2017.
- Abb.48:** Gesamtverkehrsaufkommen von 2012, 2001, 1992
eigene Darstellung auf Basis von: http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012_405.pdf, und http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012_40503.pdf, Zugriff am: 02.08.2017.
- Abb.49:** Modal Split des Bezirks Eferding 2012
eigene Darstellung auf Basis von: http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012_405.pdf, Zugriff am: 02.08.2017.
- Abb.50:** Modal Split der Gemeinde Eferding 2012
eigene Darstellung auf Basis von: http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012_40503.pdf, Zugriff am: 02.08.2017.
- Abb.51:** Modal Split des gesamten Verkehrsaufkommens, Gemeinde Eferding 2012
eigene Darstellung auf Basis von: http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012_40503.pdf, Zugriff am: 02.08.2017.
- Abb.52:** Diagramm Pendler: Schüler und Erwerbstätige 2015
eigene Darstellung auf Basis von: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 -Erwerbs- und Schulpendler/-innennach Entfernungskategorie und Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 -Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel, Statistik Austria.
- Abb.53-58:** Diagramme nach Verkehrszweck
eigene Darstellung auf Basis von: http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012_40503.pdf, Zugriff am: 02.08.2017.
- Abb.60:** Möglicher Trassierungsverlauf der Umfahrung Puppung/Hartkirchen
geänderte Darstellung auf Basis von: Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenplanung und Netzausbau: Projektinformation: B130 Nibelungenstraße / B131 Aschacher Straße – UMFÄHRUNG PUPPING-KARLING, Linz, 2014, S. 1.
- Abb.61:** DTV-Messungen vor Errichtung der Umfahrung
eigene Darstellung auf Basis von: Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenplanung und Netzausbau: Projektinformation: B129 Eferdinger Straße – UMFÄHRUNG EFERDING, 2014, S. 2.

- Abb.62:** DTV-Messungen vor Errichtung der Umfahrung
eigene Darstellung auf Basis von: Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr: Messpunktabfrage von November/Dezember 206 auf Anfrage und Verkehrszählungsabfrage von Dezember 2016: <https://www.doris.at/themen/verkehr/vkz.aspx>, Zugriff am: 17.04.2017.
- Abb.63:** Öffentlicher Verkehr: Bahn- und Buslinien
eigene Darstellung auf Basis von: Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr: Erhebung der Linienführung auf Anfrage.
- Abb.64:** Überregionale Radwege
eigene Darstellung auf Basis von: <https://www.doris.at/themen/verkehr/radwege.aspx>, Zugriff am: 17.04.2017.
- Abb.67:** Einzugsbereich Bus-Haltestellen
eigene Darstellung auf Basis von: Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr: Erhebung der Haltestellen auf Anfrage.
- Abb.70:** Personenfrequenz 2010, 2014, 2015, 2016
eigene Darstellung auf Basis von: Erhebungen der Firma Stern & Hafferl.
- Abb.71-72:** Stellplatzflächen für Kfz und Fahrräder an den Haltestellen
Darstellung basierend auf eigener Erhebung vom 03.07.2017.
- Abb.73:** Gewerbegebiet Eferding
Luftaufnahme aus: Stadtarchiv, Gemeinde Eferding, 2011.
- Abb.74:** Fotocollage Bahnhofstraße
eigene Aufnahmen und historische Aufnahmen aus: Stadtarchiv, Gemeinde Eferding.
- Abb.76:** Franziszeischer Kataster 1825
Ausschnitt auf Basis von: <https://www.doris.at/themen/basiskarten/urmappe.aspx>, Zugriff am: 30.07.2017.
- Abb.77, 78:** Schwarzpläne und Verkehrsnetz
Pläne vom Autor erstellt auf Basis von: Katastermappe Eferding aus 1877, überarbeitet 1907, sowie Katastermappe Eferding aus 1951, überarbeitet 1967, aus dem Archiv des BEV Linz.
- Abb.81:** Baualtersplan Bahnhofsareal
eigene Darstellung auf Basis von: Plänen aus dem Planarchiv, Gemeinde Eferding.
- Abb.82:** Entwurfsskizze des Aufnahmegebäudes
eigene Darstellung auf Basis von: Plan des Aufnahmegebäudes der ÖBB aus dem Planarchiv, Gemeinde Eferding.
- Abb.90:** Standortleitungsgebäude der LILO um 1912
aus: Archiv, Stern & Hafferl.
- Abb.104:** Rotes Magazin um 1900, rückwärtige Ansicht
aus: Archiv, Stern & Hafferl.
- Abb.107:** Schaubild zur städtebaulichen Intervention rund um den Bahnhof
eigene Darstellung auf Basis von Luftaufnahme aus: Stadtarchiv, Gemeinde Eferding, 2011.
- Abb.110:** Stärkung und Erweiterung der Grünräume und Grünzüge in der Stadt
eigene Darstellung auf Basis von: <https://www.doris.at/themen/bauenwohnen/flaewi.aspx>, Zugriff am: 04.09.2017.
- Abb.112:** Städtebauliche Maßnahmen rund um das Gewerbegebiet
eigene Darstellung auf Basis von: <https://www.doris.at/themen/bauenwohnen/flaewi.aspx>, Zugriff am: 04.09.2017.
- Abb.113:** Neu- und Umwidmung des Betriebsbaugebietes
eigene Darstellung auf Basis von: <https://www.doris.at/themen/bauenwohnen/flaewi.aspx>, Zugriff am: 04.09.2017.

- Abb.123:** Schaubild mit Blick Richtung Innenstadt
eigene Darstellung auf Basis von
Luftaufnahme aus: Stadtarchiv,
Gemeinde Eferding, 2011.
- Abb.125:** Schaubild Überblick von Südwest
eigene Darstellung auf Basis von
Luftaufnahme aus: Stadtarchiv,
Gemeinde Eferding, 2011.
- Abb.125:** Siedlungsausdehnung im Wandel der Zeit
aus: Macoun Thomas: Bewertungen
und Bewertungsmethoden in komplexer
Umwelt mit besonderer Berücksichtigung
der Verkehrsplanung, Wien, 2000, S. 113.
- Abb.126:** Schallemissionen verschiedener
Kraftfahrzeuge
aus: <https://www.vcoe.at/news/details/lebensqualitaet-fuer-staedte-und-gemeinden-durch-tempo-30>, Zugriff am:
11.01.2018.

Sämtliche topographische Darstellungen wurden vom
Autor eigenhändig nachgezeichnet auf Grundlage
von: <https://www.doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff am: 20.02.2016.

Nicht aufgelisteten Darstellungen, Grafiken und Pläne
stammen vom Verfasser dieser Arbeit.

Danksagung

An erster Stelle möchte ich mich bei Herrn Prof. Gerhard Stadler für die gewissenhafte Betreuung dieser Diplomarbeit bedanken.

Auch danke ich Herrn Prof. Thomas Macoun für die Vorlesungen und Gespräche, in denen ich mein Wissen über Verkehrsplanung entscheidend erweitern konnte, sowie allen, die durch hilfsbereite Auskunft zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben; so Ing. Günter Neumann und Ing. Helmut Zwirchmayr und Herrn Heinrich Ebner von Stern & Hafferl.

Ein besonderer Dank gilt Roland Forster, der mich im Laufe meines Studiums sowie in gemeinsamen Architekturprojekten stets gefördert und mit fachlichem Rat begleitet hat. Weiters danke ich meinen Studienkollegen und Freunden die mich während meines Studiums begleitet und unterstützt haben, vor allem Stefan Melwisch und Florian Sterkl für wertvolle städtebauliche Anregungen und Diskussionen.

Für die großartige und großzügige, finanzielle aber auch tatkräftigen Förderung, möchte ich mich bei meinen Geschwistern, meinen Eltern und insbesondere bei meinem Opa und meiner Tante bedanken, die mir dieses Studium ermöglicht haben.

Danke Maria für deine liebevolle Unterstützung, den interessanten Gesprächen und deiner Engelsgeduld!