

Entstehung und Geschichte der Mariazellerbahn

Als die schönste Verbindung von Technik und Natur beschreibt die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) die Mariazellerbahn, wobei bereits frühere Betreiber sie einst als die schönste Spur durchs Alpenvorland bezeichneten. Es bilden sowohl das reizvolle Pielachtal, als auch der gebirgige Charakter des Ötscherlandes, eine äußerst abwechslungsreiche Landschaft, deren Bereisung heute durch modernste Fahrzeugtechnik eine neue Blüte erfährt.

Vom Hotel Winterbach hat man einen großartigen Blick in die Tiefe nach Laubenbachmühle. Einst konnte dabei auch der Streckenverlauf der Bahn sehr gut erkannt werden. Heute ist von der gleichen Stelle aus das neue Betriebszentrum in all seiner Größe zu erkennen. Foto: Sammlung Schindler

„Nur im Zusammenwirken und mit Unterstützung aller beteiligten und interessierter Faktoren können die Schwierigkeiten überwunden werden; nur durch die Opferwilligkeit aller Interessenten kann ein solches Werk gelingen, dessen Früchte einem großen Gemeinwesen zugute kommen.“

Dank diesem Gemeinsinn ist die „Niederösterreichisch-steirische Alpenbahn“ zustande gekommen, der sich nun ein breiter Strom frommer Pilger, eifriger Naturfreunde und Touristen, entzückten Auges und dankbaren Sinnes zuwendet.

Diese Lokalbahn ist die schönste und kunstreichste der Landesbahnen und ohne Widerspruch fürchten zu müssen, kann man sagen, sie ist auch eine der schönsten und großartigsten in unserem an Gebirgsbahnen reichem Vaterlande.“

So berichtet Hans Rögl in dem 1907 erschienenen Führer durch Mariazell und Umgebung über die Mariazellerbahn.

Die Mariazellerbahn ist die längste Schmalspurbahn Österreichs und verbindet heute die niederösterreichische Landeshauptstadt St. Pölten mit dem 85 km entfernten berühmten steirischen Wallfahrtsort Mariazell. Diese Strecke wurde in Etappen fertig gestellt und im Jahre 1906 erstmals durchgängig befahren. War man anfangs noch mit Dampflok unterwegs, erfolgte nur wenige Jahre später die Elektrifizierung der gesamten Strecke. Bereits im ersten Betriebsjahr war man aufgrund der hohen Fahrgastzahlen an die Kapazitätsgrenze gestoßen, weshalb man eine leistungsfähigere Traktionsform wählte. Von 1911 bis 2013 war fast ausschließlich die gleiche Lokomotivreihe im Einsatz, die



Millionen von Fahrgästen im Laufe der Jahre durch das Pielachtal und im Ötscherland beförderte. Lediglich nach etwa 50-jährigem Einsatz wurde der Fahrzeugkasten der Lokomotiven getauscht, die heute unter der Reihe 1099 bekannt sind.

Doch zurück zur Entstehung der Mariazellerbahn, die ursprünglich Niederösterreichisch-Steirische Alpenbahn hieß. Erste Pläne führen zurück in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts, nachdem man durch die Errichtung von West- und Südbahn nun die Seitentäler erschließen und zum Teil miteinander durch Bahnstrecken verbinden wollte. So gab es konkrete Überlegungen, die Strecke von St. Pölten nach Kernhof mit der Lokalbahn nach Neuberg an der Mürz in der Steiermark zu verbinden, einschließlich einer Zweigstrecke nach Mariazell, was letztlich an den hohen Errichtungskosten scheiterte.

All diese Vorhaben waren Normalspurprojekte - die Normalspurbreite beträgt 1.435 mm - und erst Anfang der Neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts gab es konkrete Pläne für Schmalspurbahnen, da erst damals die gesetzlichen Grundlagen für Bahnen niedriger Ordnung geschaffen wurden, die auch aus ökonomischer Sicht einen günstigeren

Bahnbau ermöglichten. Ing. Josef Fogowitz, damals stellvertretender Direktor der Niederösterreichischen Landeseisenbahn, erkannte, dass die Möglichkeiten einer Realisierung mit einer Schmalspurbahn deutlich chancenreicher waren als bei Normalspurvorhaben. Im Februar 1895 beschloss der Niederösterreichische Landtag den Bau der Pielachtalbahn von St. Pölten nach Kirchberg sowie den Bau der Zweiglinie von Ober Grafendorf nach Mank. Ing. Fogowitz hatte die Bauleitung über und gilt somit auch als Erbauer der Mariazellerbahn. Die Spurweite wurde mit 760 mm festgelegt, da dabei neben einer kostengünstigeren Errichtung auch militärische Überlegungen eine Rolle spielten. Nach Konzessionserteilung im Juli 1895 begann im November des gleichen Jahres der Bau der Strecke.

Am 4. Juli 1898 konnte die Strecke von St. Pölten nach Kirchberg an der Pielach eröffnet werden, die Zweiglinie folgte einige Wochen später am 27. Juli des gleichen Jahres. Bereits während der Bauarbeiten wurden Pläne und Projekte zusammengestellt, die einen Weiterbau der Strecke sowohl in Richtung nach Mariazell als auch bis ins Ennstal und nach Lunz am See vorsahen. Am 5. August 1905 konnten die jeweiligen Verlänge-

Das heutige Hotel Winterbach hieß einst Hotel Koller und ist damals wie heute ideal mit der Mariazellerbahn zu erreichen. Auf dem Bild fährt gerade ein Zug aus Mariazell kommend gleich in den Bahnhof Winterbach ein. Foto: Julius Mark, Sammlung Schindler



Entstehung und Geschichte der Mariazellerbahn

rungen bis Laubenbachmühle bzw. bis Ruprechtshofen eröffnet werden. Der Weiterbau der Strecke von Laubenbachmühle nach Mariazell ist durch den gebirgigen Charakter der Landschaft technisch anspruchsvoll und erforderte die Errichtung zahlreicher Kunstbauten mit Tunnel und Brücken. Den Höhepunkt stellt dabei der 2.369 m lange Gösingtunnel dar, der auch den Scheitelpunkt der Strecke bildet, wo eine Seehöhe von 892 m erreicht wird. Obwohl die finanziellen Ressourcen äußerst knapp waren, gelang ein zügiger Baufortschritt. Mit nur 1 PS starken Bohrmaschinen wurde von zwei Seiten in den Berg gegraben und bereits am 4. Dezember glückte der Durchstich.

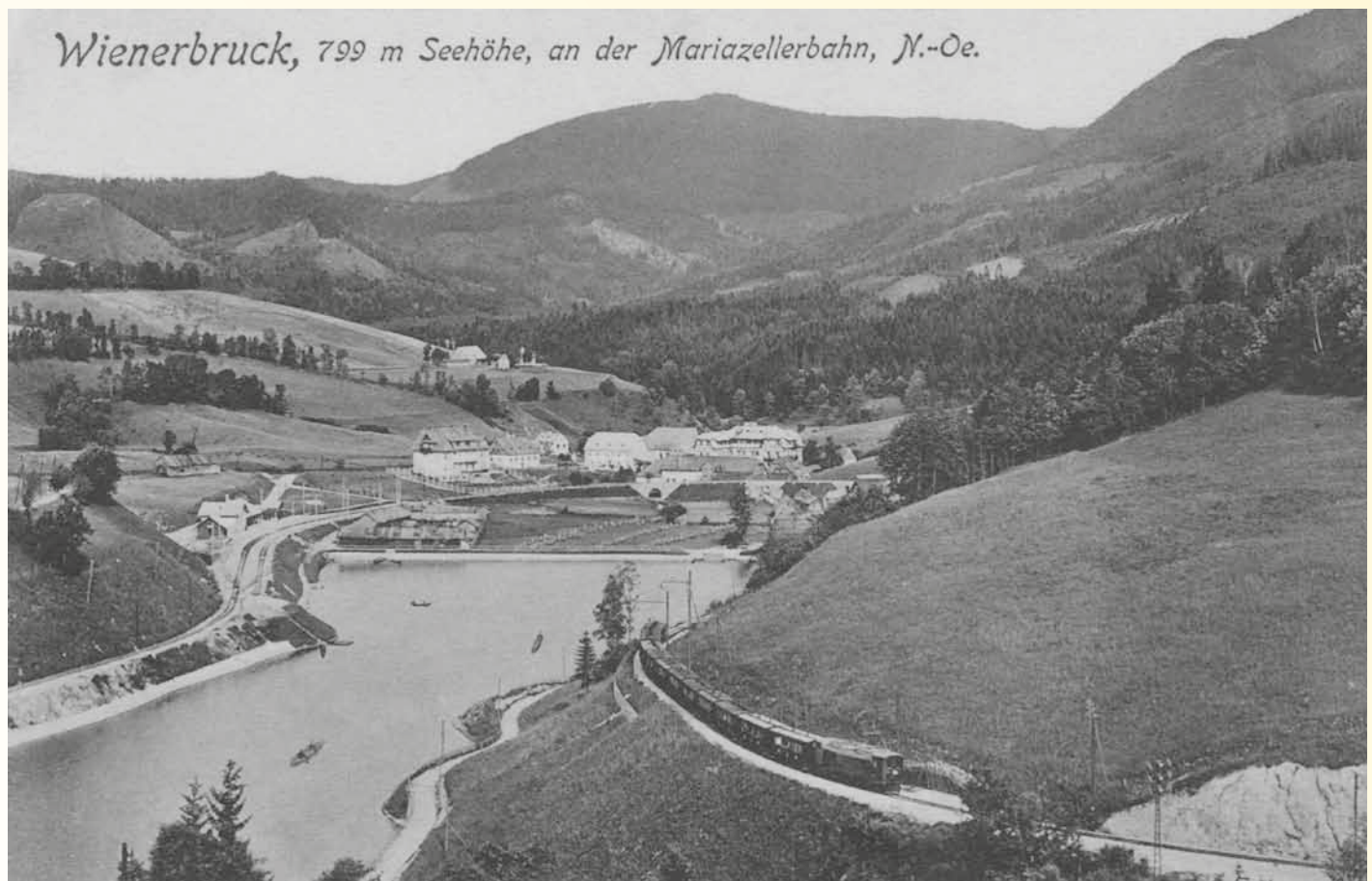
Zwei Jahre später, am 17. Dezember 1906, konnte der Güterverkehr bis nach Mariazell aufgenommen werden. Bereits der erste Zug musste mit Naturgewalten in Form von Schneemassen kämpfen und so ergab sich eine zweitägige Verspätung, ehe der Zug Mariazell erreichte. Im Jahr darauf, am 2. Mai 1907, folgte auch die Betriebsaufnahme des Personenverkehrs. Wenige Monate später, am 15. Juli des gleichen Jahres, wurde schließlich der Abschnitt bis nach Gusswerk eröffnet. Damit war für viele tausende Pilger die Möglichkeit geschaffen, anlässlich der 750-Jahr-Feiern von Mariazell im Jahre 1907

den Gnadenort nunmehr mit der Eisenbahn zu erreichen.

Die Mariazellerbahn hatte somit jenen Streckenumfang erreicht, den sie bis 1988 bewahren sollte. Pläne und Projekte zu einem zusammenhängenden Bahnnetz wurden aber schon in der Gründungsjahren vorangetrieben, so sollte auch eine Verbindung mit der seit 1893 in Betrieb befindlichen Lokalbahn von Kapfenberg nach Au-Seewiesen erfolgen, da damit eine durchgängige Verbindung zwischen West- und Südbahn hergestellt gewesen wäre. Ebenso gab es Pläne, durch den Weiterbau im Salztal eine Eisenbahnverbindung mit dem Ennstal herzustellen. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs fanden aber all diese Pläne und Vorhaben ein jähes Ende.

Eine Fertigstellung erreichten hingegen noch die Vorhaben beim Weiterbau der Zweiglinie von Ruprechtshofen über Wieselburg nach Gresten. Allerdings konnte die ursprünglich geplante Fertigstellung für 1916 infolge des Ersten Weltkrieges nicht gehalten werden, doch folgten in den Jahren danach weitere Anläufe zur Umsetzung, wonach am 29. Juni 1927 schließlich die Eröffnung der Strecke bis nach Gresten realisiert werden konnte.

Aus der Anfangszeit des elektrischen Betriebs stammt diese Ansichtskarte aus dem Verlag P. Ledermann, als ein Personenzug von der Station Wienerbruck kommend sich weiter auf den Weg nach Mariazell macht. Foto: Sammlung Schindler



Im Gegensatz zur Hauptstrecke der Mariazellerbahn blieb es bei diesem knapp 63 km langen Zweig von Ober Grafendorf nach Gresten stets bei Dampf- und später bei Dieselmotoren.

Die ersten Betriebsjahre auf der Mariazellerbahn zeigten ein deutlich über den Erwartungen gelegenes Frequenzaufkommen bei den Fahrgästen, das sogar in der Tatsache gipfelte, die Werbung für die Bahn zu unterlassen, um der starken Nachfrage Einhalt zu gebieten. Doch noch ehe die Strecke nach Mariazell fertiggestellt war, entstanden die ersten Pläne für eine Elektrifizierung der Strecke. Der gebirgige Charakter der Bergstrecke machte schon zur Eröffnungszeit leistungsstärkere Dampflokomotiven gegenüber den ursprünglich auf der Talstrecke eingesetzten notwendig, doch auch diese Maschinen der Reihe Mh kamen an ihre Leistungsgrenzen. Ein Exemplar dieser Fahrzeuge, die Mh6, ist ja heute noch während der Sommermonate mit Nostalgiezügen auf der Mariazellerbahn im Einsatz. Obwohl es kaum Vergleichsmöglichkeiten und Erfahrungswerte gab, entschied man sich dazu, die Elektrifizierung der Mariazellerbahn voranzutreiben. Unter der Leitung von Ing. Eduard Engelmann wurde dieses Vorhaben um-

gesetzt, das im Oktober 1907 vom Niederösterreichischen Landtag beschlossen wurde. Bei einer Fahrdrabtspannung von 6.500 V und einer Frequenz von 25 Hz wurde ein Einphasenwechselstromsystem gewählt, das zu dieser Zeit als wahre Pioniertat gelten konnte. Der Strom kam aus den eigens neu errichteten Wasserkraftwerken in Wienerbruck und Erlaufboden, wobei zum Teil sehr beschwerliche Transportwege zu deren Errichtung überwunden werden mussten, liegt doch das Kraftwerk eins, wie jenes in Erlaufboden anfangs hieß, in völlig unbewohntem Gebiet, fernab von guten Straßenverbindungen. In zwei Etappen wurde der Betrieb aufgenommen - zunächst im März 1911 der teilweise Betrieb und im Oktober des gleichen Jahres dann der vollständige elektrische Betrieb zwischen St. Pölten und Gusswerk, der von den anfangs schon beschriebenen 16 Stück sechsachsigen Elektrolokomotiven getragen wurde. Erst im Oktober 2013 haben sich diese Fahrzeuge aus dem Planbetrieb verabschiedet, doch während der Sommermonate sowie in der Adventzeit kann man sich von diesen „Rekordlokomotiven“ noch durch die schöne Landschaft ziehen lassen.

Die wirtschaftlich triste Situation während des Ersten Weltkriegs sowie in den Jahren

Knapp vor Inbetriebnahme des elektrischen Betriebs entstand diese Aufnahme, als ein Dampfzug gerade den Bahnhof Wienerbruck Richtung St. Pölten verlassen hat (1911). Die Strommaste für den elektrischen Betrieb sind aber bereits gesetzt. Foto: Sammlung Schindler



Das SGP-Projekt 1988

Nach der SGP-Projektbeschreibung von 1988, zusammengefasst von Otfried Knoll

In der Ära des Verkehrsministers Rudolf Streicher bzw. des ÖBB-Generaldirektors Heinrich Übleis wurden bereits vorliegende Lokomotivprojekte für die Mariazellerbahn (ELIN 1984, Siemens 1984 und SGP 1985) zwar nicht verwirklicht, beide Männer forcierten jedoch das Tempo im Zusammenhang mit Fragen zur Zukunft der Regionalbahnen und kamen dabei auch nicht an der Mariazellerbahn vorbei. Da sich vor allem durch die Überalterung des Güterwagenparks dringender Entscheidungsbedarf abzeichnete, entstanden für diese Strecke in der Folge mehrere Ideen für eine Attraktivierung des Personen- und Güterverkehrs.

Unter dem Arbeitstitel „Die neue Mariazellerbahn - Zugbildung und Antriebskonzept“ legte SGP Wien am 15. April 1988 das Ergebnis der Weiterentwicklung von Zielvorstellungen vor, die im „Fahrzeug- und Betriebskonzept für die Neue Mariazellerbahn“ erstmals am 21. Jänner 1988 bei Generaldirektor Übleis vorgestellt worden waren. Das Konzept war „... in ausführlichen und fruchtbaren Gesprächen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen, der Fa. ELIN AG als dem nominierten E-Partner und der Fa. Simmering-Graz-Pauker AG, ausgehend von einer Vielzahl bestehender Anforderungen, als ein konkretes Fahrzeugkonzept formuliert worden“¹. Im Mittelpunkt des mechanischen Teiles dieses Konzeptes standen mögliche Zugskonfiguration und Antriebsvarianten (Triebdrehgestelle). Die beigelegten Abbildungen waren als beispielhafte Designstudien gedacht und konnten, so wurde betont, den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen nach deren Endformulierung angepasst werden.

In einem Forderungskatalog (Vorstufe zu einem Pflichtenheft) waren sowohl betriebliche, als auch topografische und betriebswirtschaftliche Prämissen aufgestellt worden. Die betrieblichen Aufgaben wurden im Konzept als „durch die großen quantitativen und qualitativen Unterschiede der Verkehrstromarten charakterisiert“ bezeichnet. Weiter hieß es dort: „Der Nahpendlerverkehr

verursacht in der Früh- und Abendspitze ein starkes Verkehrsaufkommen, wogegen die Mittags- und späteren Abendstunden nur schwache Anteile dieser Verkehrsart aufweisen. Der Ausflugsverkehr erreicht seine Spitze an den Wochenendtagen, führt jedoch auch insbesondere im Frühjahr und Frühsommer zu hohen Auslastungen bestimmter Zugspaare. Darüber hinaus ist die jeweilige Wetterlage ein ganz besonders starker Einflussparameter für die Fahrgastzahlen auf dieser Eisenbahnstrecke zwischen St. Pölten und Mariazell. Der Güterverkehr soll für eine Bedarfsbedienung auf der ganzen Strecke durchführbar bleiben.“

Aus diesen Anforderungen wurde eine notwendige Sitzplatzkapazität von 100 bis 150 Plätzen pro Zugseinheit abgeleitet, wobei auf Unterscheidungen hinsichtlich der Zugslänge (2 - 4 teilig) und der Sitzplatzanordnung (2 + 2, 2 + 1) geachtet worden war.

Die Autoren sahen als betrieblich notwendige Traktionsanforderung die Installation einer Dauerantriebsleistung von 400 kW bzw. einer Stundenleistung von 500 kW je Triebwageneinheit vor. Damit sollte die Beförderung von beispielsweise 100 t Anhängelast in 6 ‰ Steigung mit 70 km/h oder von 50 t Anhängelast in 25 ‰ Steigung mit 40 km/h sichergestellt werden. Schwere Triebdrehgestelle an den Zugspitzen sollten zu einem gesicherten Winterbetrieb beitragen.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht wurde die Notwendigkeit erkannt, den gesamten Betrieb der Mariazellerbahn mit nur einer Fahrzeugfamilie abzuwickeln. Ein wirtschaftlicher Personaleinsatz sollte unter anderem auch durch geeignete Fahrzeugmerkmale wie Mittelpufferkupplung, Türsteuerung und Türüberwachung, sowie durch ein gewisses Ausmaß an „Automation“ (z.B. Fahrscheinverkauf, Bedarfshaltanzeige) sichergestellt werden.

Zugskonfiguration

Als kleinste Zugeinheit wurde ein Doppeltriebwagen mit je einem Spitzenführerstand und Übergang am anderen Ende vorgeschlagen. Ergänzend sollte durch die Einreihung von Mittelwagen die notwendige Anpassung an die Reisendenzahl erreicht werden. Die Führung von Mehrfachgarnituren, auch das planmäßige Vereinigen und Trennen

¹ Originaltext des Projektverfassers Dr. Norbert Ostermann, damals Leiter der F&E Abteilung S/B 91 bei SGP Wien und operativ zuständiger Projektleiter für die Konzeption der neuen MzB-Fahrzeuge.

von Triebwageneinheiten, sollte ohne personellen Mehraufwand mit Hilfe einer automatischen Mittelpufferkupplung ermöglicht werden.

Abbildung 1:

Perspektivskizze des Triebzuges.
Zeichnung: SGP

Folgende Fahrzeugmerkmale wurden in dem Konzept hervorgehoben:

- Triebwagenhälften baugleich
- Trennbarkeit und Solofahrbereitschaft der Triebwagenhälften für Vershubbereiche
- Platzangebot: max. 50 Sitzplätze je TW - Hälfte je nach sonstiger Ausstattung
- Sitzteilung: mind. 1650 mm
- Traglasten- (Gepäck-)abteil mit Fahrradbefestigungen
- großzügige Einstiegsräume mit Fahrkartenautomaten
- Schwenkschiebetüren, Halbfenster, Panoramaverglasung im Dachbereich
- WC-Anlagen auf Wunsch in geschlossener Ausführung
- Sitzteilung: mind. 1650 mm
- Einstiegstüren: 2 oder 4 Doppeltüren je nach Bedarf
- Fußbodenabsenkung zwischen Drehgestellen auf Wunsch möglich
- Sondereinrichtungen: Behindertengerechte Einstiege, Abteile und WC-Anlage, Streckenvideo
- Mittelwagen in verschiedenen Komfortstufen möglich (Modulbauweise)
- Platzangebot Mittelwagen: max. 60 Sitzplätze je nach Bedarf

Abbildung 1

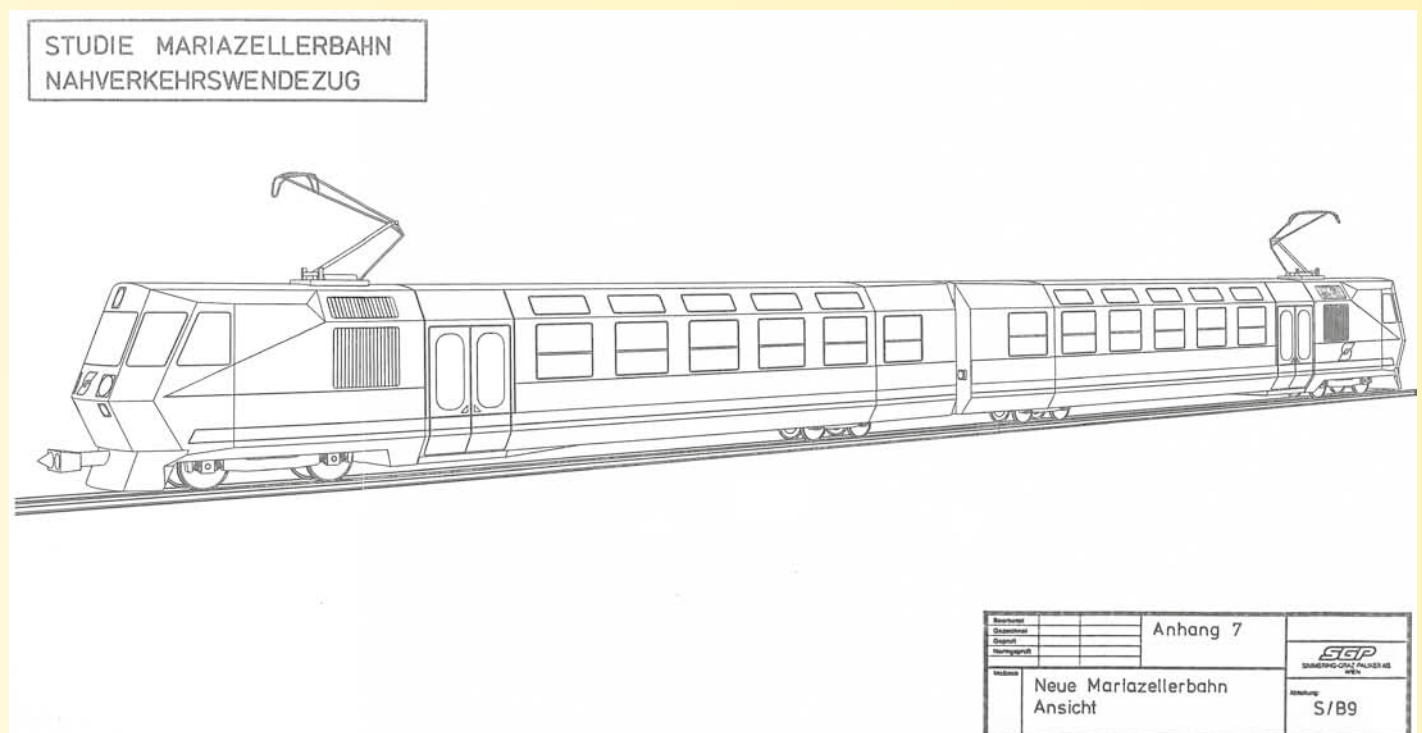


Abbildung 2a und b:

Zwei mögliche Varianten von Mittelwagen mit unterschiedlicher Türanordnung.
Zeichnungen: SGP

Beibehaltung der Antriebsart und der Drehgestellbauart, eine leistungsfähige Lokomotive (Stundenleistung 500 kW), Achsfolge Bo Bo zu entwickeln.

Für das Antriebskonzept wurden als prinzipielle und für den Anwendungsfall „Mariazellerbahn“ sinnvolle Antriebsvarianten ausgearbeitet:

Abbildung 2a und b

Darüber hinaus wurde die Möglichkeit gesehen, bei Anwendung des nachfolgend dargestellten Antriebskonzeptes, d. h. unter

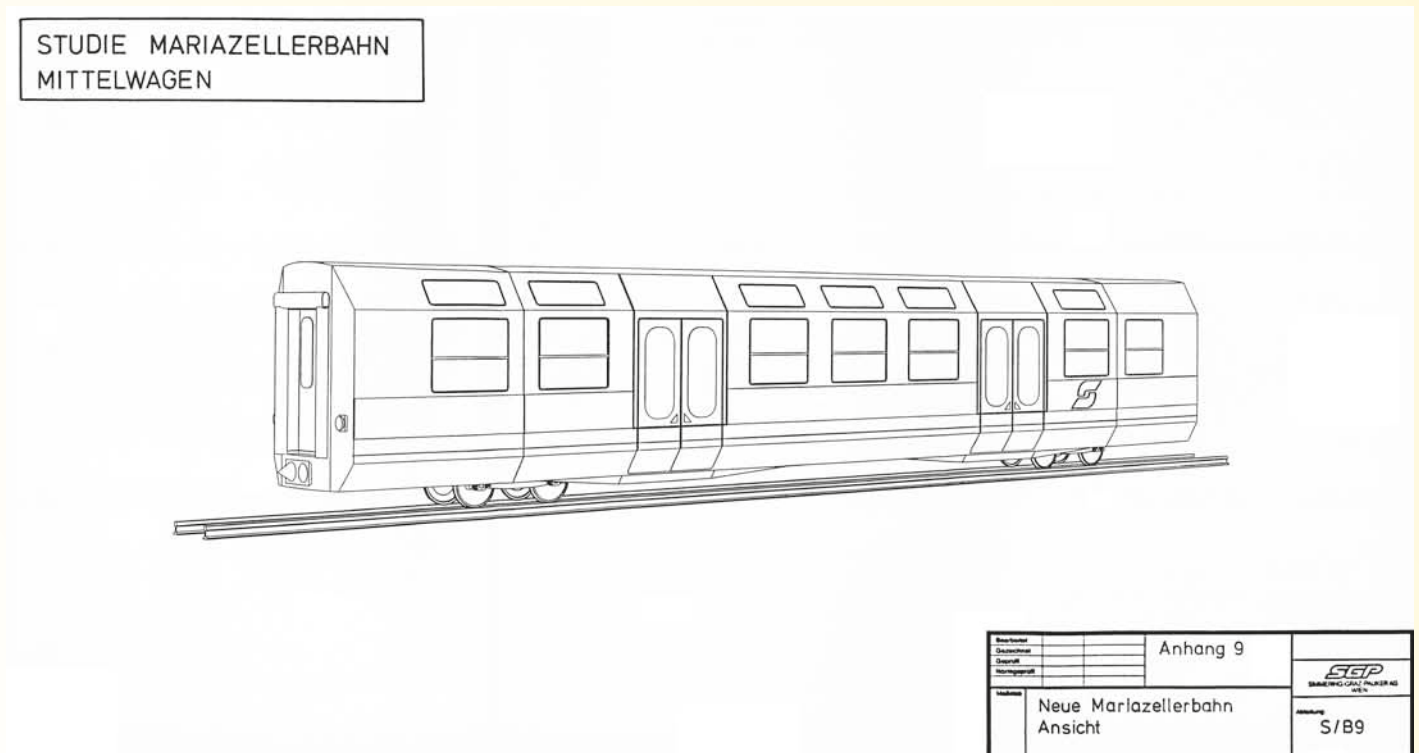
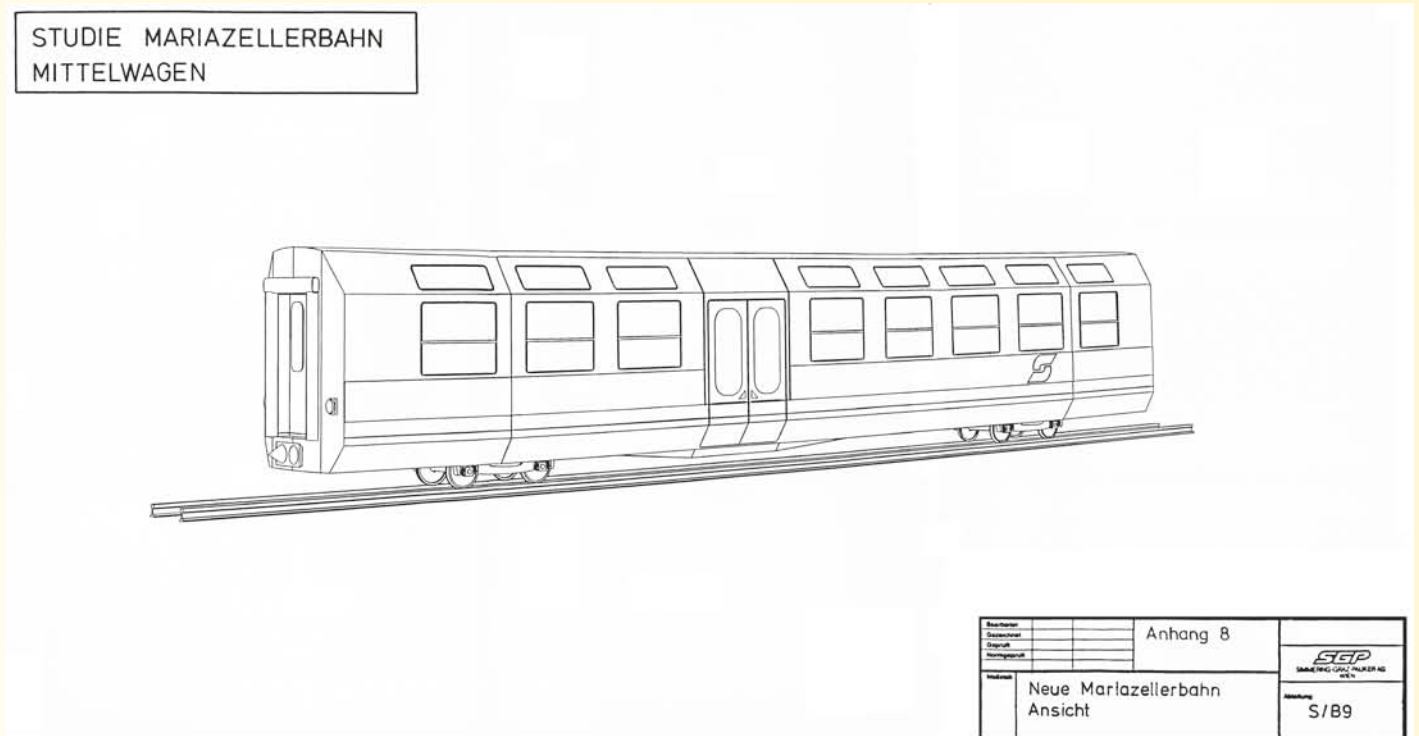


Abbildung 3:

Triebwagenvariante mit längsliegenden Einzelmotoren. Zeichnung: SGP

Längsliegende Einzelmotoren:

- 4 Triebdrehgestelle
- gleiche Achslasten im gesamten DTW
- hohes Gesamtgewicht (8x8 t = 64 t)
- teure Lösung (4 Triebdrehgestelle + Winkelgetriebe)
- aufwändige Versorgungsleitungen

- zweckorientierte Achslastverteilung (führende Drehgestelle mit höherer Achslast)
- geringes Gesamtgewicht (ca. 56 t)
- preisgünstige Lösung (2 Triebdrehgestelle)
- Erhaltungsarbeiten reduziert
- Versorgungsleitungen vereinfacht
- Basis für leistungsstarke E-Lok

Die Variante „querliegende Einzelmotoren“ hätte nach Ansicht der Autoren höhere Nutzeffekte wegen ihrer universellen Anwendungsmöglichkeiten erwarten lassen, da damit eine einheitliche Triebdrehgestellbauart auch für die Konstruktion einer Lokomotive vorliegen würde. Die etwa 200 kW Motordauerleistung je Drehgestell würde eine große Anzahl von Drehgestellkonstruktionen ermöglichen, von denen drei, nämlich eine Tatzlagervariante und zwei Gestellmotorvarianten, näher beschrieben wurden.

Abbildung 4:

Triebwagenvariante mit querliegenden Einzelmotoren. Zeichnung: SGP

Querliegende Einzelmotoren

- 2 Triebdrehgestelle
- 2 Bauarten
 - Tatzlagerantrieb
 - Einzelachsenantrieb (primär abgefedert)

Die Tatzlagervariante enthielt die wesentlichen Merkmale des im Normalspureinsatz bewährten Lenkschiebelagerantriebes der schweizerischen Firma SLM. Das Federsys-

Abbildung 3

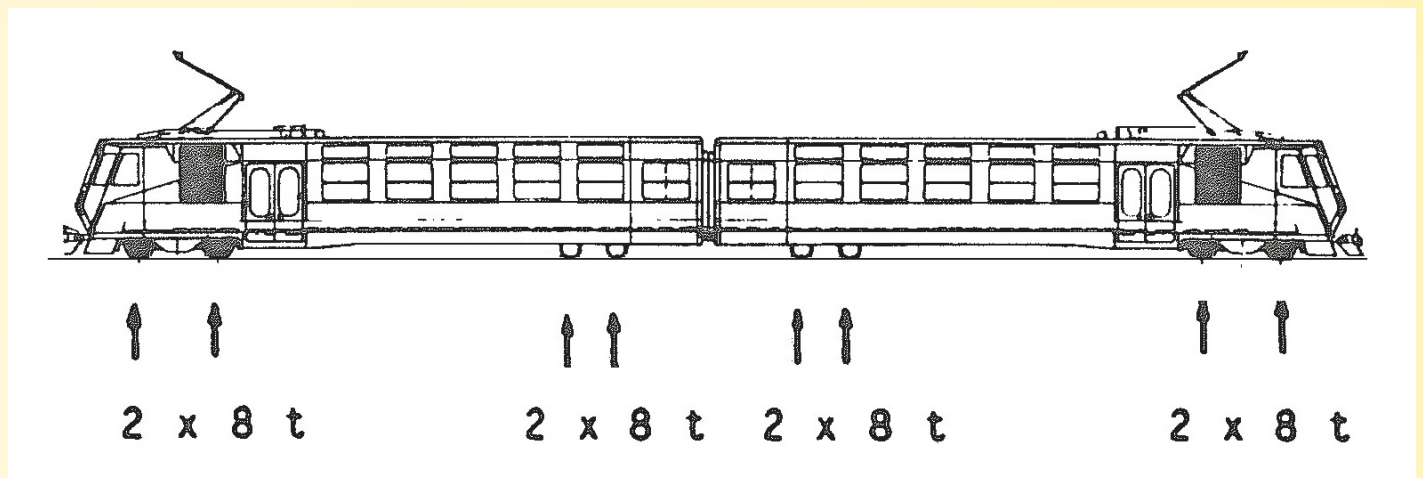
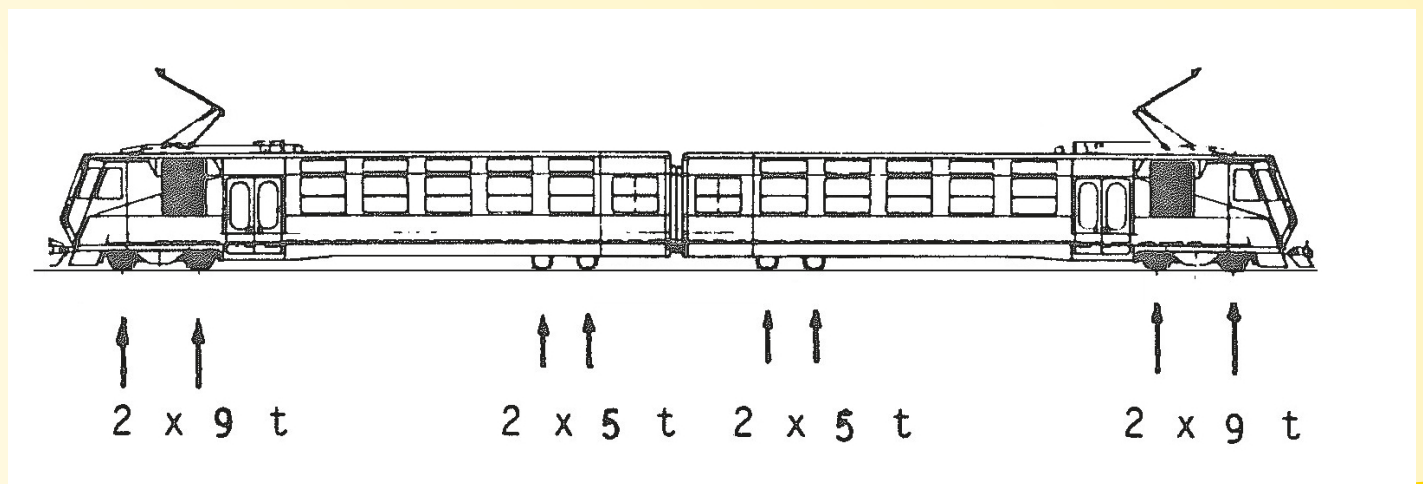


Abbildung 4



Betriebszentrum Laubenbachmühle

Die NÖVOG errichtete für die Schmalspurbahnlinie St. Pölten - Mariazell, besser bekannt als Mariazellerbahn, einen neuen Betriebsstandort. Dieser, bestehend aus einem Bahnhofsgebäude sowie einer Remisen- und Werkstättenhalle mit einem Verwaltungs- trakt ist großteils eingeschossig und mit einem geschwungenen Dachkörper ausgeführt. Dieses neue „Herz“ der Mariazellerbahn befindet sich im Talkessel, südwestlich des bestehenden Bahnhofgebäudes Laubenbachmühle. Der neue Betriebsstandort passt sich reliefartig an die Landschaft an. Die Werkstätten- und Remisen-Halle haben einen rechteckigen Grundriss von ca. jeweils 61×34 Metern. Die Zufahrt erfolgt durch zwei Gleisharfen. Der Zugang zum neuen Bahnhof, welcher zwei Bahnsteige und drei Durchfahrtsgleise besitzt, erfolgt entlang der Symmetrieachse des Bauwerkes durch ein „Portal“ bzw. einen „Einschnitt“ zwischen den beiden Hallen-Teilen.

Der bestehenden, sich unter Denkmalschutz befindlichen Remise gegenüber dem neuen Betriebszentrum wurden ein ca. 215 Meter langer Mittelbahnsteig mit einer Breite von rund fünf Metern und ein Randbahnsteig

zur neuen Bahnhofshalle angeordnet. Über Gleis 1 und 2 wurde eine Bahnhofshalle mit 55 Metern Länge und 25 Metern Breite errichtet. Gleis 3 ist nicht überdacht, da ein für den Dampfbetrieb geeignetes Gleis benötigt wurde. Es verläuft zwischen Mittelbahnsteig und der historischen Remise.

Zudem wurden ein Bistro, in welchem Speisen, warme und kalte Getränke sowie Fahrkarten verkauft werden, und sanitäre Anlagen für die Besucher errichtet. Entlang der Symmetrieachse erfolgt der Übergang von Gleis 1 zu Gleis 2 mittels Rampen- und Stufenanlagen. Weiters wurde ein Nebengebäude, welches als Tankstelle für Diesel-Lokomotiven genutzt wird, errichtet. Dieses dient auch als Ladestation für Elektro-Fahrzeuge, daneben befindet sich der Müllplatz.

Am 3. Dezember 2011 erfolgte der Spatenstich für das neue Betriebszentrum mit Bahnhof, Werkstätten-, und Remise-Halle. Baubeginn war der 23. Jänner 2012, die Gleichenerfeier konnte im September erfolgen. Die Fertigstellung des Rohbaus und der Dachkonstruktion war im November desselben Jahres abgeschlossen.

Die Planierarbeiten haben begonnen.

Foto: Wolfgang Krippel, 23.02.2012



Betriebszentrum Laubenbachmühle

Mit der Errichtung des Betriebszentrums war auch eine komplette Neulage der Gleise am Bahnhof notwendig. Zunächst wurden die alten Gleise entfernt.
Foto: Wolfgang Krippel, 08.03.2012



Die Bahnsteige wurden erhöht, um einen barrierefreien Zustieg in die neuen Garnituren zu gewährleisten. Neue Schienen sind bereits verlegt.
Foto: Wolfgang Krippel, 15.04.2012



Baumaschinen am Planum der künftigen Halle.
Foto: Wolfgang Krippel, 17.03.2012



Die Fertigteil-Betonstützen für die neue Halle sind bereits gesetzt.
Foto: Wolfgang Krippel, 30.04.2012



Am 16. Dezember 2012 wurde im Betriebszentrum der erste Triebwagen der „Himmelstreppe“ der Öffentlichkeit präsentiert. Im März 2013 erfolgte schließlich die Teilinbetriebnahme des Standortes entlang der Mariazellerbahn. Dieser hat verschiedenste Aufgaben. Neben dem Sitz der Dienststelle ist Laubenbachmühle auch der Dienstantrittsort für Schaffner und Lokführer, wodurch ca. 90 Arbeitsplätze am Standort Laubenbachmühle geschaffen wurden. Weiters werden in den Wagenhallen die neun Garnituren der „Himmelstreppe“ und vier Panoramawagen gewartet und instandgesetzt.

Die Architektur des neuen Betriebszentrums beschäftigt sich mit dem Thema Holz und Glas. Durch diese Baumaterialien spiegelt sich die Natur im Gebäude wieder. Die Projektkosten belaufen sich auf 23 Mio. Euro. Mit der Planung des Betriebszentrums wurde das Architekturbüro Hannes Zieser betraut. Die Ausführung geschah durch die FA Hörlesberger aus Amstetten. Die Hallen- und Dachkonstruktion wurde von der FA Glöckel Holzbau aus Obergrafendorf durchgeführt. Die Nutzfläche des gesamten Gebäudes beläuft sich auf 5700 m². Die Grundfläche der Bahnhofshalle beträgt 1.650 m², die des touristischen Portals (Vorplatz) 600 m², die der Werkstättenhalle (inklusive Nebenräumen) 2.099 m², die der Remise bzw. Waschhalle (inklusive Nebenräumen) 2.035 m², die des Gesamtgebäudes (bebaute Fläche) 5.700 m² und die Dachfläche 6.500 m².

Die bereits oben erwähnte FA Glöckel stellte 164 Leimbinder her, dies sind aufwändig verarbeitete Holzkonstruktionen, welche als Dachträger fungieren und so für das charakteristische Erscheinungsbild des neuen Betriebszentrums sorgen. 34 Stück dieser Hauptträger haben eine Länge von rund 36, die anderen 130 eine von rund 13 Metern. Neben den Leimbindern wurden auch 14 Stück Stahlbeton-Hammerkopfstützen mit einer Höhe von 7 Metern mit einer jeweiligen Masse von 7 Tonnen und 19 Torrahmen aus Stahlbetonstützen und Balken zu je 7,75 Metern verbaut.

Weiters wurden 2,5 km neue Schienen und Schwellen verlegt und 20 neue Weichen und 50 Oberleitungsmaste verbaut. Sämtliche Bauarbeiten bezüglich Schienenwege wurden von der Firma GLS Bau- und Montage GmbH durchgeführt. Weiters wurden 16 km Kabelleerrohre mit einem Durchmesser von 100 mm und 50 km Elektrokabel im Gebäude verlegt. Insgesamt wurden rund 30.000 Arbeitsstunden in das Projekt investiert, wobei ca. 12.000 auf Architekt und Sub-Planer und ca. 18.000 auf die Bauarbeiten entfallen.

Während der gesamten Bauarbeiten wurden mehr als 15.000 m³ Erdreich ausgehoben.

Welche Gedanken machte sich das Architekturbüro Zieser, als es den Entwurf für das Betriebszentrum Laubenbachmühle plante? Ganz allgemein ging es um die „Generierung eines erlebnisorientierten Mehrwertes durch Architektur“ und eine „Mystifizierung des Themas durch Zurücknahme des Erscheinungsbildes nach Außen“. Hiermit sei gemeint, dass Neugier geweckt werden sollte. Es sollte das Betreten einer Erlebniswelt, nach dem Vorbild der Swarovski Kristallwelten, entstehen. Die gesamthafte Betrachtung des Themas Eisenbahn durch räumliche Einbeziehung der Remise, Werkstatt und Halle soll den Besucher in das Zentrum stellen. Landschaftlich wollte man durch die Unterordnung und Einfügung des Gebäude-Volumens eine Nachempfindung des Geländeverlaufes, siehe anhand der Dachkonstruktion, erreichen. Durch Gestaltungselemente einer Parklandschaft (Wasser, Steine, Brücke, Bäume, Wege,...) im Vorfeld des Gebäudes soll ein erlebnishafter Außenraum in völliger Verschmelzung mit der umgebenden Landschaft entstehen. Die Verwendung von Holz als primäres Gestaltungselement soll durch weitere Materialien wie Stein, Glas und die



Die ersten Leimbinder sind bereits eingebaut.
Foto: Wolfgang Krippel,
28.06.2012



Zweiwege-Bagger vor dem historischen Aufnahmegebäude.
Foto: Wolfgang Krippel,
08.11.2012

Foto unten:
Der Hallenboden und die Seitenwände nehmen Formen an!
Foto: Wolfgang Krippel,
21.05.2012

