



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna | Austria

DIPLOMARBEIT

DIE STADT WEITERBAUEN

Neue urbane Räume für Salzburg

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines

Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Univ.Prof. Dipl.-Arch.

Christoph Luchsinger

E260

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Sebastian Sattlegger

00725621

Wien, am 1. Oktober 2018

KURZFASSUNG

Die vorliegende Diplomarbeit *Die Stadt weiterbauen – neue urbane Räume für Salzburg* beschäftigt sich mit der Thematik der innerstädtischen Verdichtung durch eine integrierte, strategische Stadtplanung.

Ausgangspunkt der Arbeit ist die Erkenntnis, dass viele zukunftsweisende Projekte der Stadt-, Raum- und Verkehrsplanung in Salzburg an ihrer Umsetzung scheitern. Als Grund dafür identifiziert die Arbeit unter anderem die komplizierte Aufteilung der Planungs- und Entscheidungskompetenzen im Salzburger Zentralraum und die fehlende Einbettung der Einzelprojekte in eine Gesamtstrategie.

Basierend auf einer Analyse des historischen Kontextes und des aktuellen Planungsdiskurses werden Szenarien für die mögliche Mobilitäts-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung bis ins Jahr 2040 aufgezeigt. Aktuelle Gesetze und Entwicklungspläne deuten die Entstehung linearer Siedlungsstrukturen entlang der Trassen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsträger an.

Diese Szenarien dienen als Grundlage einer städtebaulichen Strategie für den Teilraum Alpenstraße im Süden der Stadt Salzburg und für die Ausarbeitung vertiefender Pilotprojekte. Die Strategie zeigt eine sich an den Prinzipien des städtebaulichen Idealmodells der Bandstadt orientierende Transformation und Verdichtung der bestehenden Stadtstruktur.

Zuletzt soll diese Arbeit den Mehrwert zeigen, der durch eine auf die Entwicklung der Mobilitätsträger abgestimmte und mit der Aufwertung städtischer Landschaftsräume einhergehende, innerstädtische Verdichtung für alle StadtbewohnerInnen entstehen kann.

ABSTRACT

The following master's thesis *Die Stadt weiterbauen – neue urbane Räume für Salzburg* [Continuing to build the city - new urban spaces for the city of Salzburg] focuses on the topic of urban densification based on an integrated, strategic urban planning approach.

The thesis is based on the realization that many promising projects in the fields of urban, spatial and transport planning in the agglomeration of Salzburg are failing in their implementation. The reason for this failing is identified, among other things, in the complicated, divided state of planning and decision-making competencies in the region's central zone and the lack of an integrated, holistic development-strategy.

Based on an analysis of the historical context and the current planning discourse, the thesis shows scenarios for the further development of the networks of the different modes of transport, the development of the urban fabric and the future of the natural environment up to the year 2040.

Guided by the content of current laws and development plans, the scenarios depict a linear development of densified settlements along the major routes of the different modes of public transport.

These scenarios serve as a basis for an integrated urban strategy for the neighbourhoods around the *Alpenstraße*, a major radial road in the southern part of the city of Salzburg and for the design of ten strategic pilot projects. The strategy shows the transformation and consolidation of the existing urban structure, based on the principles of the ideal urban model of a linear city.

Finally, this work intends to show the added value that can arise for the population through a consolidation of the existing urban fabric, as long as it is coordinated with an enhancement of the public transport systems and an upgrading of the nearby natural environment.

INHALT

	Motivation	6
1	Grundlegendes	8
	1.1 Geografischer, demografischer und historischer Kontext	8
	1.2 Planungsgrundlagen	10
2	Zur Geschichte Salzburgs	14
	2.1 Topos	14
	2.2 Die Stadtgründung	16
	2.3 Salzburg wird zum unabhängigen Kirchenstaat	18
	2.4 Kulturelle Hochblüte im Barock	20
	2.5 Säkularisierung und wechselnde Herrschaft	22
	2.6 Von einer Festungsstadt zum Eisenbahnknoten	24
	2.7 Politische Radikalisierung führt zu autoritären Regimen	26
	2.8 Flächenwachstum in der Nachkriegszeit	28
	2.9 Bürgerinitiativen drängen zum Umdenken	30
	2.10 Aktuelle Entwicklungen	32
3	Zum aktuellen Planungsdiskurs	36
	3.1 Die Zersiedelung des Umlandes	36
	3.2 Die ROG-Novelle 2017	42
	3.3 Grundsätze der aktuellen Entwicklungsprogramme und -konzepte	44
	3.4 Der Masterplan Kernregion	45
	3.5 Die ERB-Studie	46
	3.6 Weitere Konzepte für den Ausbau des ÖV und NMIV	47
	3.7 Ein Plädoyer für Salzburg als Stadt	48
	3.8 Zukunftsrelevante Themen als Grundsätze für die Szenarienbildung	49
4	Szenarien – Salzburg 2040	52
	4.1 Szenario der Mobilitätsentwicklung	52
	4.2 Szenario der Landschafts- und Siedlungsentwicklung	68
	4.3 Historische Einordnung einer zukünftigen linearen Stadtentwicklung	70
	4.4 Utopische Annäherung	72
5	Strukturanalyse des Salzburger Südens	80
	5.1 Definition der Perimeter	80
	5.2 Analyse der Stadtentwicklung im Beobachtungsperimeter	82
	5.3 Analyse der Stadtstruktur im Interventionsperimeter	84
	5.4 Fotografische Dokumentation des Interventionsperimeters	86
	5.5 Gliederung des Stadtgewebes entlang der Alpenstraße	112

6	Städtebauliche Strategie – Bandstadt Alpenstraße	122
	6.1 Die Stadt als kontinuierlicher Bauvorgang	122
	6.2 Handlungsebenen und Maßnahmen der Strategie	124
	6.3 Die Bandstadt Alpenstraße	128
7	Pilotprojekte – Urbane Knoten	132
	7.1 Grünraumvernetzung im Nonntal	134
	7.2 Zentrum Josefiu	136
	7.3 Hernauer Stern	138
	7.4 Alte Stadteinfahrt	140
	7.5 Salzachstrand in der Morzger Au	140
	7.6 Sportzentrum Süd	142
	7.7 Kulturquartier Alpenstraße	142
	7.8 Urbane Landwirtschaft	144
	7.9 Mobilitätshub Süd	144
	7.10 Die neue Vorstadt	149
8	Bestandsorientierte Verdichtung	154
	8.1 Hernau: Neue Zeilen und offene Erdgeschoße	154
	8.2 Josefiu: Quartiersstraßen als Belebung des öffentlichen Raumes	156
	8.3 Alpensiedlung: Öffentliche Erdgeschoße und halb-öffentliche Höfe	156
9	Der Mehrwert einer dichten Stadt	158
	9.1 Gesteigertes Freizeit- und Kulturangebot	158
	9.2 Aufwertung des öffentlichen Raumes	159
	9.3 Aufwertung der Landschaftsräume	160
	9.4 Versorgung durch eine lokale urbane Landwirtschaft	161
	9.5 Stark verbessertes Mobilitätsangebot	162
	9.6 Verknüpfung von urbanem und ländlichem Leben	163
	Fazit	164
	Danksagung	166
	Abkürzungsverzeichnis	170
	Abbildungsverzeichnis	170
	Quellenverzeichnis	172
	Anhang	183

MOTIVATION

Im März 2017 wurde im Auftrag des damaligen Salzburger Bürgermeisters Heinz Schaden eine Studie erstellt, welche die Kosten einer seit Jahrzehnten diskutierten Verlängerung der Salzburger Lokalbahn durch das historische Zentrum und den Süden der Stadt bis Hallein kalkulieren sollte. Das Ergebnis legte nahe, dass aufgrund der zu erwartenden hohen Errichtungs- und Folgekosten und der dadurch erreichten Vermeidung von *nur* 5.000 täglichen PKW-Fahrten eine Realisierung wirtschaftlich nicht vertretbar wäre. KritikerInnen meinten, der Auftrag der Studie wäre bewusst so formuliert gewesen, dass diese nur zu einem negativen Ergebnis kommen konnte, um dem Bürgermeister ein Argument für die Einstellung der Planungen zu liefern.¹

Ob und inwiefern diese Absicht hinter dem Auftrag zur Studie steckte, will ich an dieser Stelle nicht beurteilen. Diese lokalpolitische Episode steht jedoch stellvertretend für die Diskussionen über die seit Jahrzehnten ungelöste Salzburger Verkehrsproblematik. Zwar fordern quasi alle ExpertInnen und VertreterInnen politischer Parteien den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV), etwa durch die Implementierung eines Netzwerkes von Regionalstadtbahn (RSB)-Linien, trotzdem blieben Großinvestitionen in den ÖV bisher aus und der PKW blieb das wichtigste Verkehrsmittel der SalzburgerInnen.

In den verschiedenen Studien, etwa zur Verlängerung der Lokalbahn und ihrer Integrierung in ein größtenteils neu zu errichtendes Netzwerk von RSB-Linien, wurden bisher immer nur einzelne Aspekte, wie die technische Umsetzbarkeit, das mögliche Fahrgastaufkommen oder eben die Errichtungs- und Erhaltungskosten beleuchtet. Grundsätzlich geht man also von der Beseitigung des Verkehrsproblems durch einen neu zu errichtenden Verkehrsträger aus, ohne Vorschläge zu weitreichenden Änderungen der Siedlungsstruktur zu diskutieren. Dabei gilt genau die fragmentierte Siedlungsstruktur des Salzburger Zentralraumes als Hauptverursacher der problematischen Verkehrssituation in und rund um die Stadt Salzburg. Ein Mobilitätskonzept kann daher nicht unabhängig von der zukünftigen Siedlungsentwicklung beurteilt werden.

Intention

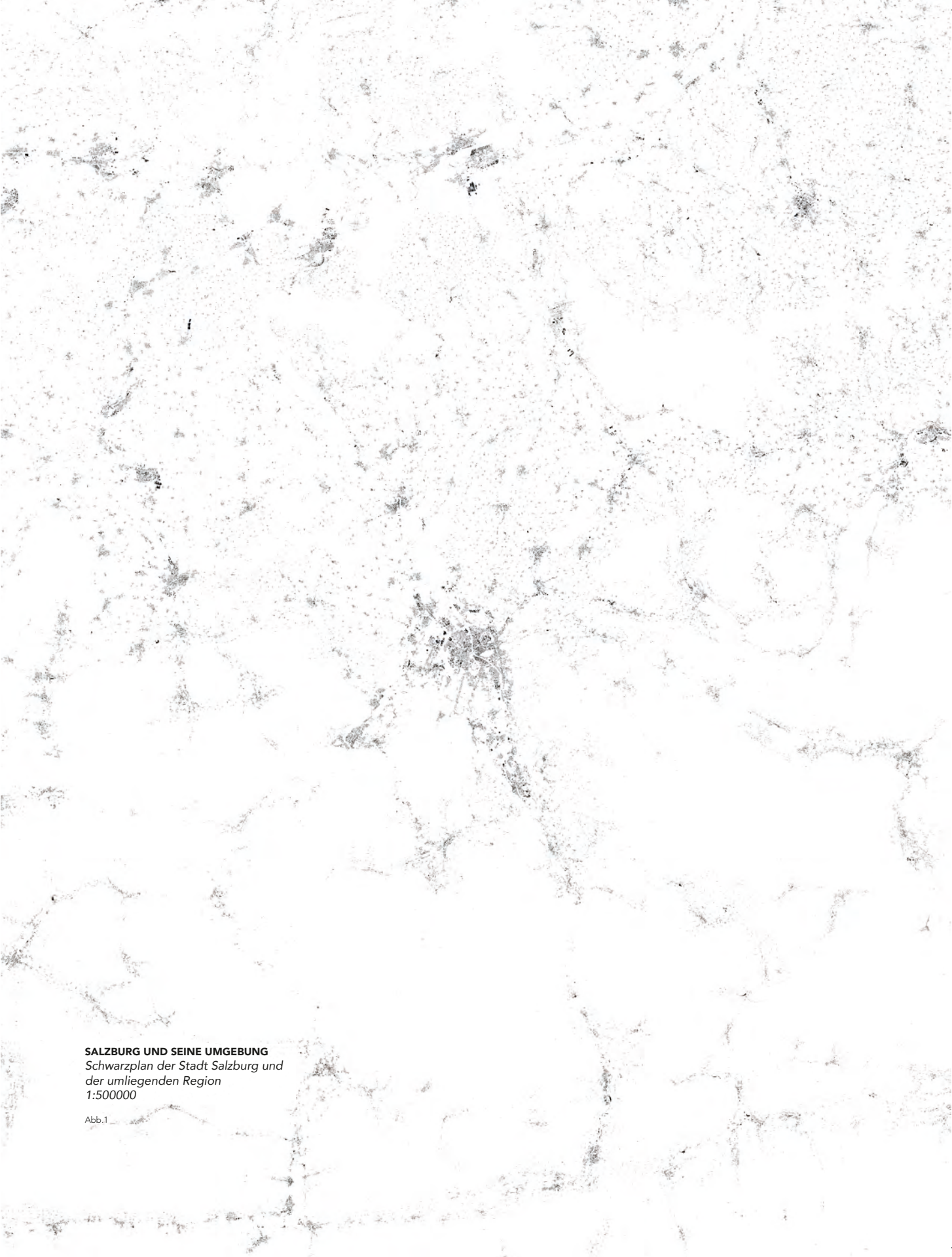
Die Auswirkungen, die der starke Ausbau öffentlicher Verkehrsträger auf die Stadt und ihr Umland haben könnten und vor allem welches gestalterische Potenzial der Bau einer leistungsfähigen Bahntrasse quer durch die Stadt Salzburg bieten würde, waren bisher kaum Gegenstand von Untersuchungen. Dieser Arbeit liegt meine Überzeugung zu Grunde, dass die Implementierung eines RSB-Systems die Voraussetzungen für die Salzburger Stadtentwicklung auf allen Ebenen grundsätzlich verändern würde, weil ein stark verbessertes Mobilitätsangebot direkte und indirekte Auswirkungen auf alle anderen Aspekte der Stadtentwicklung hat. Da der Rahmen einer Diplomarbeit es nicht zulässt all diese Aspekte zu untersuchen und auf allen Ebenen der Stadtentwicklung zu arbeiten, beschränke ich mich auf die Verknüpfung der Aspekte der Mobilität mit jenen der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung.

Aufbau der Arbeit

Ausgehend von einer Aufarbeitung der historischen Stadtentwicklung erarbeite ich durch die Analyse und Verzahnung der spezifischen, mit den Aspekten der Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung betrauten Konzepte, auf regionalem Maßstab Szenarien betreffend der Mobilitäts-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung. Eine städtebauliche Strategie zeigt danach die potenzielle weitere Entwicklung des Teilraumes Alpenstraße im Süden der Stadt Salzburg unter den geänderten, aus den Szenarien hervorgehenden Voraussetzungen. Dieser Teilraum wäre eines jener Gebiete der Stadt, das durch den Bau eines RSB-Netzwerkes stark profitieren würde. Daher erscheint es mir sinnvoll, am Beispiel dieses Gebietes die Annahmen der Szenarien und die Maßnahmen der Strategie an konkreten Beispielen auf städtebaulicher Ebene zu validieren.

Mit der Ausarbeitung von Pilotprojekten und dem beispielhaften Aufzeigen einer Quartiersentwicklung will ich gegen Ende der Arbeit demonstrieren, dass ein derart großer Eingriff in das bestehende Stadtgewebe, wie der Bau eines RSB-Systems, nicht nur eine Antwort auf aktuell auftretende Verkehrsprobleme sein kann, sondern vielmehr das Potenzial bietet, ein leistungsfähiges Instrument einer nachhaltigen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung zu sein.

¹ vgl. VEIGL 2017



SALZBURG UND SEINE UMGEBUNG
Schwarzplan der Stadt Salzburg und
der umliegenden Region
1:500000

Abb.1

KAPITEL 1

GRUNDLEGENDES

EINFÜHRUNG IN DEN GEOGRAFISCHEN UND HISTORISCHEN KONTEXT SOWIE ERLÄUTERUNG DER IN DIESER ARBEIT VERWENDETEN BEGRIFFE UND UNTERLAGEN

1.1 GEOGRAFISCHER, DEMOGRAFISCHER UND HISTORISCHER KONTEXT

Die Stadt Salzburg liegt im Salzburger Becken am Nordrand der Alpen. Sie wird von der Salzach, einem Nebenfluss des Inns durchflossen. Nördlich der Stadt erstreckt sich das flache bis hügelige Alpenvorland, südlich der Stadt erheben sich die schroffen Gipfel der Nördlichen Kalkalpen. Die Statutarstadt Salzburg bildet gemeinsam mit dem Bezirk Salzburg-Umgebung den Flachgau, der südlich davon gelegene Bezirk Hallein wird im Sprachgebrauch Tennengau genannt. Im Westen grenzt der bayerische Landkreis Berchtesgadener Land an diese zwei Gaue.

Die Stadt Salzburg ist das administrative und kulturelle Zentrum des gleichnamigen Bundeslandes und auch Hauptort einer grenzüberschreitenden Agglomeration, die sich von Oberösterreich bis Bayern erstreckt. Die Stadt ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Hier kreuzen sich wichtige Eisenbahntrassen und Autobahnen aus Westen, Osten und Süden.

Stadtentwicklung

Die Stadtgeschichte lässt sich bis zum römischen *Iuvavum* zurückverfolgen, das sich von seiner Gründung um 15 v. Chr. bis zum Jahr 488 an der Stelle der heutigen Altstadt befand. Von hier aus führten Römerstraßen nach Westen, Osten und in südlicher Richtung über die Alpen. Im Jahr 696 wurde die Stadt neu gegründet und ab 798 war sie Metropolitansitz der bayerischen Kirchenprovinz. Im 13. Jh. wurde Salzburg schließlich politisch eigenständig und der Abbau von Salz und Gold bescherte dem Land großen Reichtum. Der Ausbau der Festung, die auf einem Berg über der Stadt thront und der Umbau Salzburgs zu einer prunkvollen Residenzstadt durch die absolutistisch regierenden Erzbischöfe sind

Zeugen dieses Reichtums. Nachdem Salzburg 1803 säkularisiert und 1816 schließlich an Österreich angegliedert wurde, folgte eine Zeit der wirtschaftlichen Stagnation und des kulturellen Niedergangs. Erst der Eisenbahnbau ab dem späten 19. Jh. und der später einsetzende Bau der Autobahnen sorgten dafür, dass Salzburg wieder ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im transalpinen, sowie im Ost-West-Verkehr wurde.¹

Die Zeit nach den zwei Weltkriegen war von steigendem Wohlstand geprägt. Das Auto verdrängte bald lokale Eisenbahnlinien und infolgedessen begannen sich die Städte und die Ortschaften der Region flächenintensiv auszubreiten. In den späten 1970er-Jahren verhinderten Bürgerinitiativen in der Stadt Salzburg erstmals weitere großzügige Baulandausweisungen. Die Grünlanddeklaration sollte fortan das Auswuchern des Stadtkörpers in die Landschaft verhindern und der 1983 konstituierte Gestaltungsbeirat eine hohe architektonische Qualität von zukünftigen Neubauten sicherstellen.²

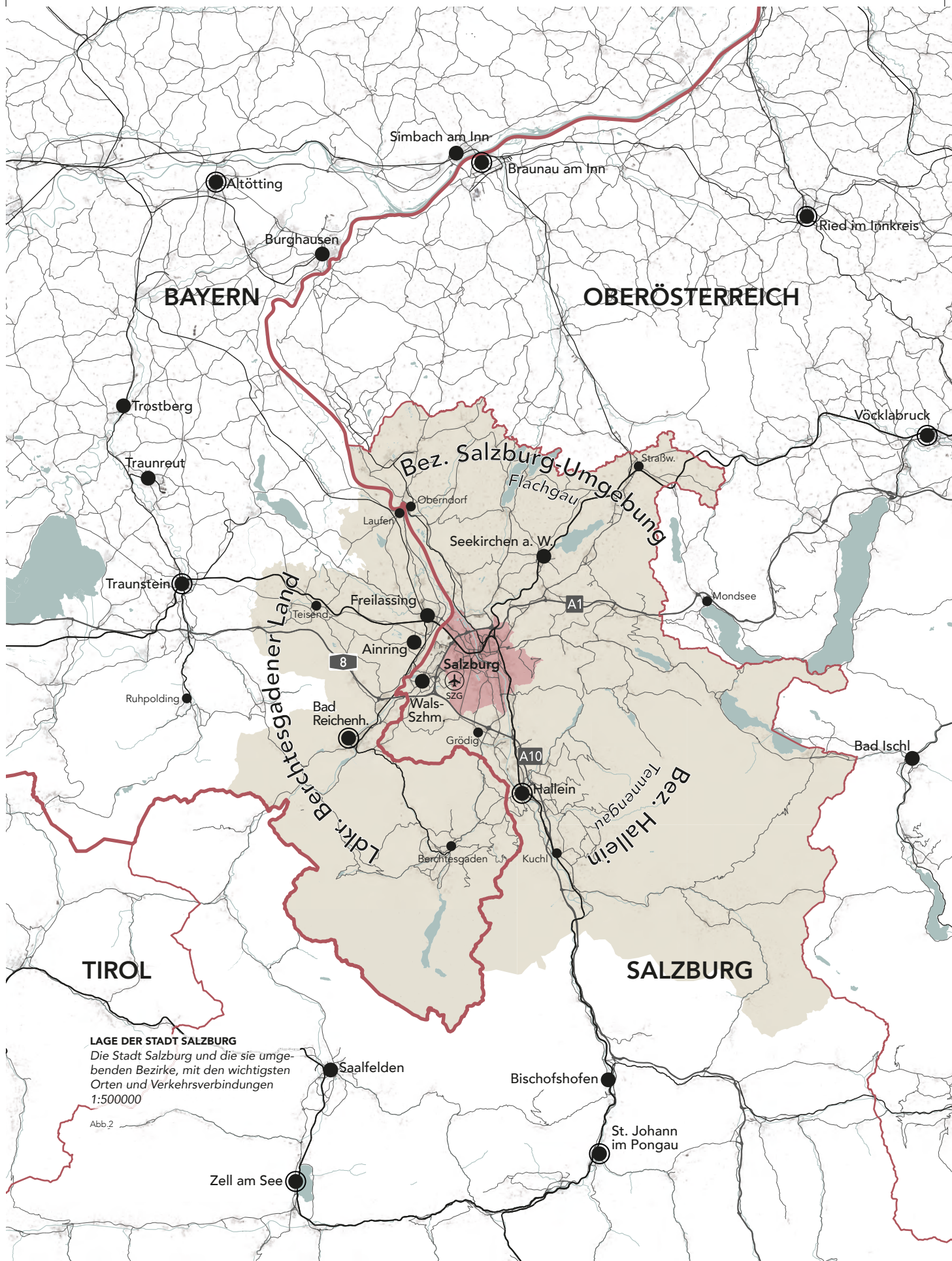
Der Fremdenverkehr wurde zu einem der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren der Region. Die Branche vermeldet jährlich wachsende Zahlen. Dieser Massentourismus wird jedoch immer mehr zur Belastung, insbesondere für die Altstadt, die im Jahr 1996 zum UNESCO-Weltkulturerbe erhoben wurde.

In den letzten Jahren wurden vermehrt Projekte der innerstädtischen Nachverdichtung forciert. Vor allem in den Gebieten nördlich der Altstadt entstanden, oft begleitet von AnrainerInnen-Protesten, neue, dicht bebaute Stadtquartiere. Trotz der regen Bautätigkeit in der Stadt hält der Zuzug in die Umlandgemeinden weiter an und die steigenden Wohnpreise im Salzburger Zentralraum verursachen einen zusätzlichen Effekt der Verdrängung vieler einkommensschwächerer Bevölkerungsgruppen in das immer weiter gefasste Umland.³

Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Salzburg und die an sie angrenzenden Bezirke Salzburg-Umgebung und Hallein sowie der bayerische Landkreis Berchtesgadener Land haben heute zusammen etwa 470.000 EinwohnerInnen, wovon 153.000 in der Stadt Salzburg leben. Während sich das Bevölkerungswachstum nach dem Zweiten Weltkrieg zuerst gleichmäßig auf die Stadt und ihr Umland verteilte, wuchsen die Umlandgemeinden, vor allem jene im Flachgau ab den 1960er-Jahren überproportional stark.

Dieses anhaltende Wachstum der Peripherie wird laut Bevölkerungsprognosen dazu führen, dass der Bezirk



LAGE DER STADT SALZBURG

Die Stadt Salzburg und die sie umgebenden Bezirke, mit den wichtigsten Orten und Verkehrsverbindungen
1:500000

Abb. 2

Salzburg-Umgebung bis ins Jahr 2030 mit einer prognostizierten Bevölkerungszahl von 160.000 mehr EinwohnerInnen als die Stadt Salzburg haben wird. Im Jahr 1950 hatte der Umlandbezirk mit insgesamt 64.000 EinwohnerInnen noch knapp 40.000 weniger als die Stadt.^{4,5}

Verkehr und Mobilität

Heute ist der PKW das wichtigste Verkehrsmittel im Land Salzburg. Knapp 60 Prozent der Wege werden mit ihm zurückgelegt.⁶ Dieser Umstand geht unter anderem auf Entscheidungen der 1940er- bis 1950er-Jahre zurück, öffentliche Verkehrsträger – vor allem schienengebundene – zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) einzustellen. Der durch die Zersiedelung generierte MIV belastet mittlerweile jedoch die ganze Region und die Stadt im Besonderen.⁷ Seit den 2000er-Jahren lässt sich zwar ein Ausbau des Angebotes im öffentlichen Verkehr (ÖV) beobachten, der MIV bleibt jedoch bis heute dominant. Die Debatte um den Ausbau des ÖV, vor allem die Verlängerung der bestehenden Lokalbahn durch das Stadtzentrum und die Einführung einer Regionalstadtbahn (RSB) durch den Bau weiterer Lokalbahn-Trassen sind seit einigen Jahren dominierende Themen der Lokalpolitik.

Aktuelle Entwicklungen

Neben der Verkehrsproblematik rückte die Raumplanung in den letzten Jahren generell in den Fokus der Öffentlichkeit. Es herrscht weitgehend Einigkeit darüber, dass die Entscheidungen der 1950er- bis 1990er-Jahre bis heute negative Auswirkungen haben. Die damaligen Instrumente der Raumplanung ließen Bauten in peripheren Gebieten, die kaum an den ÖV angebunden waren, zu. Die dadurch entstandene zersiedelte Landschaft behindert heute zudem den Neubau von Trassen öffentlicher Verkehrsträger. Die Wohnungspreise in der Stadt Salzburg und in den stadtnahen Gemeinden sind in den letzten Jahren stark gestiegen, etwa durch die Verwendung von Wohnraum und Bauland für touristische Zwecke, als Spekulationsobjekt oder als Zweitwohnsitz. Auch die hohe Leerstandsrate trägt zu dieser Entwicklung bei. Der Massentourismus belastet das historische Zentrum der Stadt Salzburg so stark, dass es mittlerweile kaum noch bewohnt ist. Die Anreise der vielen TouristInnen und Tagesgäste mit Bussen und PKW bringt den Verkehr in der Stadt regelmäßig zum Erliegen.

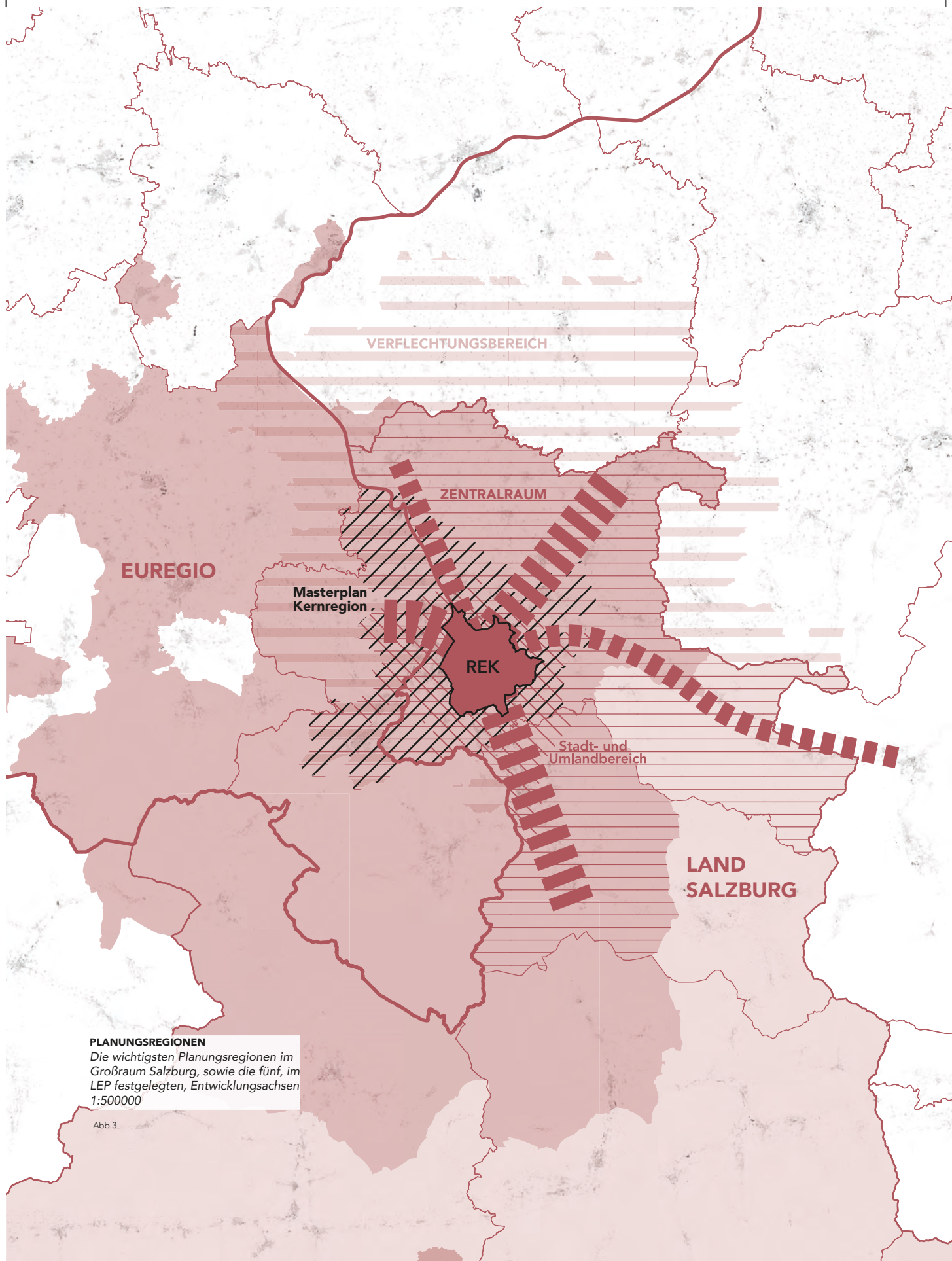
1.2 PLANUNGSGRUNDLAGEN

Um die Mechanismen, die in Salzburg wirken, besser zu verstehen, werden in den folgenden zwei Kapiteln neben der historischen Entwicklung der Region auch aktuelle Entwicklungsprogramme, Machbarkeitsstudien und Bestimmungen, welche die Raumplanung, die Verkehrsplanung und die Stadtentwicklung betreffen, analysiert.

Eine wichtige Grundlage für diese Arbeit stellt die Novelle des *Salzburger Raumordnungsgesetzes (ROG)* dar, die mit 1.1.2018 in Kraft trat. Gemäß dem ROG ist eine der wichtigsten Aufgaben der Landesplanung die Erstellung des *Landesentwicklungsprogrammes (LEP)*, in welchem die Grundsätze und Leitlinien der Landesentwicklung festzulegen sind. Dieses LEP strukturiert das Gebiet rund um die Stadt Salzburg, wie folgt: Die Stadt Salzburg gilt als einziger im Bundesland als „Zentraler Ort“ der wichtigsten „Stufe A“, der eingebettet in den „Stadt- und Umlandbereich Salzburg“ und den weiter gefassten „Salzburger Zentralraum“ liegt, wobei auch Gemeinden aus Bayern und Oberösterreich zum „funktionellen Verflechtungsbereich“ dieses Zentralraumes gehören.⁸

Hier offenbart sich ein wichtiger Aspekt für die Salzburger Raumplanung: die Staatsgrenze zwischen Österreich und Deutschland, die mitten durch die Region verläuft. Einerseits erschwert diese Grenze eine überörtliche Raumplanung, da auf beiden Seiten jeweils unterschiedliche Planungsregime vorherrschen, andererseits eröffnet diese Lage die Möglichkeit, sich im Rahmen der seit 1995 bestehenden Europaregion Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein (Euregio), also einer länderübergreifenden Zusammenarbeit, auf europäischer Ebene um Förderungen zu bemühen.

Neben den Instrumentarien der Raumplanung, wie dem LEP, dem *Salzburger Raumordnungsbericht 2011-2014 (ROB)* oder dem *Räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg 2007 (REK 2007)*, sind vor allem jene grenzüberschreitenden Konzepte interessant, die im Kontext der Euregio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein erstellt wurden. Für diese Arbeit sind das der *Masterplan – Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg (Masterplan Kernregion)* und die Studie *Euregio Bahnen Salzburg-Bayern-Oberösterreich (ERB-Studie)*.



PLANUNGSREGIONEN

Die wichtigsten Planungsregionen im Großraum Salzburg, sowie die fünf, im LEP festgelegten, Entwicklungsachsen 1:500000

Abb.3

-
- 1 vgl. KRETSCHMER 2016, S.7ff
 - 2 vgl. KRAMML et al. 2017, S.228
 - 3 vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG/REGIO BERCHTESGADENER LAND – TRAUNSTEIN E.V. 2013, S.13
 - 4 vgl. STATISTIK AUSTRIA
 - 5 vgl. BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK
 - 6 vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG/AIGNER 2015, S.183
 - 7 vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG/REGIO BERCHTESGADENER LAND – TRAUNSTEIN E.V. 2013, S.13
 - 8 vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG/MAIR 2003, S.16f

KAPITEL 2

ZUR GESCHICHTE SALZBURGS

DIE ENTWICKLUNG DER LANDSCHAFT, DER STADT, IHRES UMLANDES UND DER MOBILITÄTSNETZWERKE

Um die vorherrschenden Dynamiken in der Salzburger Stadtentwicklung zu verstehen und um Konzepte für eine alternative Entwicklung in der Zukunft zu erarbeiten, ist es wichtig, die Geschichte der Stadt und ihrer Umgebung zu verstehen. Zu diesem Zweck beschäftigt sich die Arbeit in diesem Kapitel mit der Entwicklung Salzburgs, mit besonderem Fokus auf die drei Aspekte der gebauten Struktur, der Mobilitätsnetzwerke und des Umganges mit der Natur und der Landschaft.



Die Ausdehnung des Salzach- und des Saalachgletschers zum Höhepunkt der Würm-Kaltzeit

2.1 TOPOS

Das Gebiet, auf dem sich heute die Stadt Salzburg erstreckt, liegt im Salzburger Becken, am Nordrand der Alpen. Dieses Becken ist durch die Bergmassive der Osterhorngruppe im Osten, des Untersbergs im Süden und des Staufens im Westen begrenzt. Zwischen der Osterhorngruppe und dem Untersberg erstreckt sich das Salzachtal von der Stadt Richtung Süden. Im Nordosten begrenzt die hügelige Landschaft des Salzburger Seengebietes das Becken.

Entstehung der heutigen Landschaft

Diese Landschaft wurde von den Gletschern der letzten Eiszeit, der Würm-Kaltzeit, geformt. Im Bereich des Salzburger Beckens trafen damals die vom Alpenhauptkamm nach Norden fließenden Salzach- und Saalachgletscher aufeinander und vereinten sich zu einem großen Vorlandgletscher. Durch die Klimaerwärmung, die vor etwa 20.000 Jahren einsetzte, begannen die Alpengletscher langsam abzuschmelzen. Auf ihrem Weg Richtung Norden transportierten die Gletscher riesige Massen an Geröll ins Alpenvorland und hinterließen mit diesen Ablagerungen bei ihrem Rückzug eine hügelige Moränenlandschaft. Die einsetzende

Gletscherschmelze führte zur Ausbildung zweier großer Schmelzwasserseen, dem Salzachsee und dem Urmattsee, in Seitenbecken auch zur Entstehung kleinerer Seen.

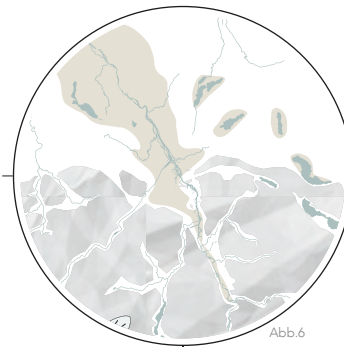
Während der Salzachsee, der sich heute über das Gebiet von der Stadt Salzburg bis über Laufen und Oberndorf Richtung Norden erstrecken würde, durch die großen Mengen an Sedimenten, welche die Salzach mit sich führte, relativ schnell verlandete und sich so das komplett flache Salzburger Becken formte, blieben die Seen in den Nebenbecken bis heute erhalten und prägen gemeinsam mit den hügeligen Moränenablagerungen die Landschaft im Alpenvorland.¹

Das Salzburger Becken wurde fortan von ausgedehnten Moorlandschaften und der Salzach, einem damals noch mächtigen, mäandrierenden Gebirgsfluss, der hier zusätzlich von seinen Nebenflüssen Saalach, Fischach, Almbach und Königseeache gespeist wird, dominiert. Die einzigen Erhebungen in dieser ansonsten ebenen Beckenlandschaft sind die Salzburger Stadtberge Rain-, Mönchs- und Kapuzinerberg, die bis zu 200 Meter aus der Landschaft herausragen, sowie der weiter südlich gelegene Hellbrunner Berg.²



Die Gletscher ziehen sich aufgrund der Klimaerwärmung zurück. Im Vorland bilden sich Gletscherseen

-10.000



Die mitgeführten Sedimente der Salzach führen zur Verlandung des Salzachsees und zur Entstehung des Salzburger Beckens

-1.000

Zwischen den schroffen Erhebungen von Mönchsberg und Kapuzinerberg mit ihren teils senkrecht abfallenden Felswänden bildet die Salzach eine natürliche Engstelle. Die hochwassersicheren Lagen dieser Inselberge, von denen sowohl die Salzach als Transportweg, als auch das gesamte Salzburger Becken überblickt und überwacht werden konnten, bildeten die Grundlage für die ab etwa 2000 v. Chr. entstehenden ersten steinzeitlichen Siedlungen und die später hier errichteten keltischen Höhensiedlungen.³

Klimatische Bedingungen

Das Klima des Salzburger Beckens ist durch ganzjährig hohe Niederschlagsmengen gekennzeichnet, wobei die Sommermonate die regenreichsten sind. Grund für diese großen Niederschlagsmengen ist die Lage in den Staulagen am Alpennordrand. Diese Lage begünstigt aber auch Föhnwetterlagen, wodurch die Mitteltemperatur in der Stadt vergleichsweise hoch liegt.

Die Lage am Rand eines Hochgebirges sowie die Nord-Süd-Ausrichtung des Salzachtals beeinflussen auch die Windorientierung. Während im weiter nördlich gelegenen flachen Alpenvorland Westwinde vorherrschen, werden die Winde im Bereich des

Salzburger Beckens in Nord-Süd-Richtung abgelenkt. Der gleichen Windrichtung folgen die Berg- und Talwinde an den Hängen des Salzachtals. Die Frischluftzufuhr des Salzburger Beckens erfolgt somit aus Süd bis Südost bzw. aus Nord bis Nordwest.⁴ Innerhalb des Stadtgebietes gelten die westlichen Teile als gut durchlüftet, die Gebiete an der Salzach nördlich und südlich der Stadtberge als mäßig durchlüftet und die Altstadt, die unmittelbar um die Stadtberge und an den Ausläufern des Gaisbergs liegenden Bereiche als schlecht durchlüftet. Unter tags dominieren Nord- und Nordwestwinde, nachts Süd- und Südostwinde.⁵

2.2 DIE STADTGRÜNDUNG

Um 400 v. Chr. wanderten keltische Stämme in das Gebiet des heutigen Salzburgs ein. Während die Landwirtschaft weitgehend der ansässigen Bevölkerung überlassen wurde, forcierten die eingewanderten Kelten den Salz- und Goldabbau sowie den Handel. Um 200 v. Chr. schlossen sich verschiedene keltische Stämme zum *Regnum Noricum* zusammen und formten so das erste Staatsgebilde auf österreichischem Boden.⁶

Wie auf der vorangegangenen Seite erwähnt, bot die Topographie des Salzburger Beckens ideale Bedingungen für die von den Kelten errichteten, befestigten Höhensiedlungen.⁷

Das römische Iuvavum

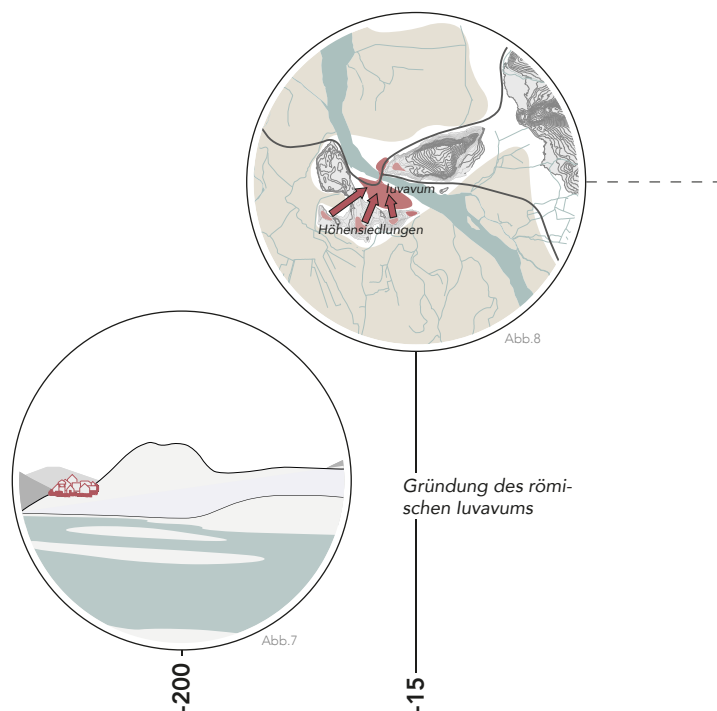
Bereits seit dem 2. Jh. v. Chr. gab es kulturelle und wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem *Regnum Noricum* und dem *Imperium Romanum*. Die Besetzung des Alpenraumes durch die römischen Truppen führte zur Romanisierung *Noricums* und dazu, dass die meisten keltischen Höhensiedlungen aufgegeben und große Teile der Bevölkerung in die Täler umgesiedelt wurden.

Um 15. v. Chr. wurde *Iuvavum*, das römische Salzburg gegründet. Der geschützte Bereich zwischen Mönchs- und Rainberg bot gute Voraussetzungen für eine römische Stadtgründung. So konnte hier einerseits an der Engstelle der Salzach eine Brücke errichtet werden und andererseits boten die Stadtberge einen natürlichen Schutzwall vor den feindlichen germanischen Stämmen. Um 45 n. Chr. wurde *Iuvavum* zum *municipium* erhoben und war fortan Mittelpunkt eines Verwaltungsbezirks, der das heutige Land Salzburg (mit Ausnahme des Lungaus), den Chiemgau, den Attergau sowie die westlichen Teile Tirols umfasste.⁸

Kreuzungspunkt von Fernstraßen

In *Iuvavum* kreuzten sich drei Römerstraßen. Eine verlief gen Westen nach *Augusta Vindelicum* (das heutige Augsburg), eine nach Osten über *Lauriacum* und *Vindobona* (das heutige Wien) nach *Carnuntum* und eine Richtung Süden über die Alpen nach *Aquileia*.⁹

In der Stadt lebten im 2. Jh. n. Chr. etwa 4.000 BewohnerInnen und sie verfügte über großzügige Plätze, über eine Tempelanlage im Bereich der heutigen Kaigasse und über gut ausgestattete Bürgerhäuser und Badeanlagen. Mehrere Funde aus dieser Zeit belegen den gehobenen Lebensstil und



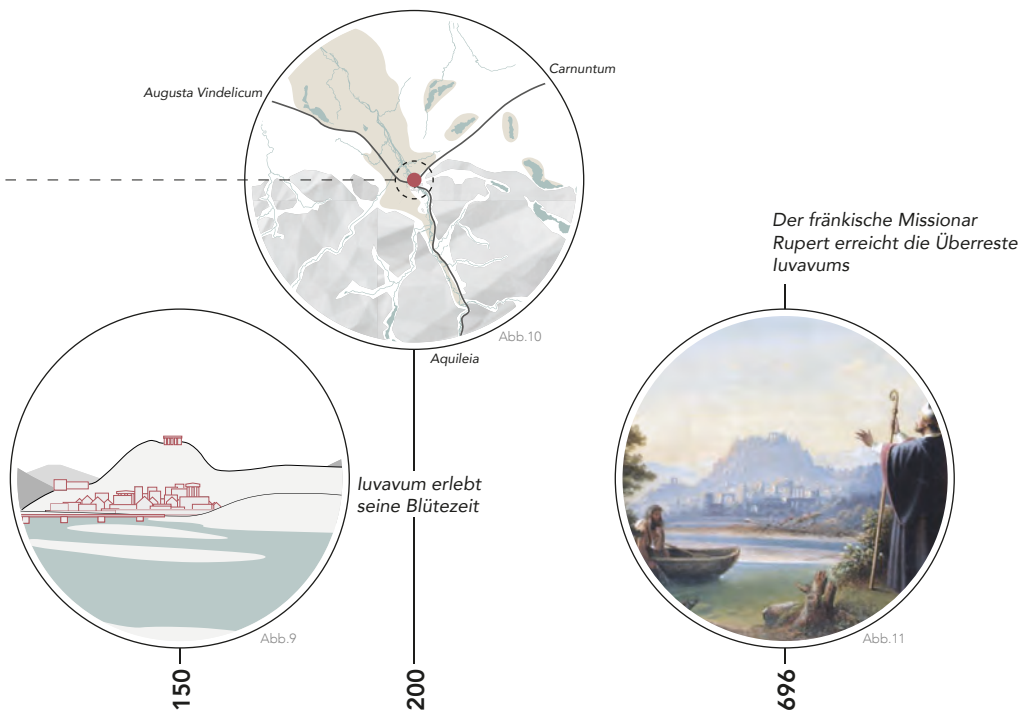
den Handel mit den südlich der Alpen gelegenen römischen Provinzen.¹⁰ Diese Blütezeit endete mit den Markomannenkriegen (171 n. Chr.) und mehreren Einfällen der Alemannen, Vandalen, Alanen und Hunnen (im 3. bis 5. Jh. n. Chr.). Ab dem 4. Jh. n. Chr. verbreitete sich das Christentum in *Iuvavum*. Um 470 n. Chr. berichtete der Hl. Severin bereits von der Existenz einer Kirche und eines Klosters.¹¹

Niedergang in der Spätantike

Mit dem Ende des Kaisertums im Weströmischen Reich begann der endgültige Niedergang *Iuvavums*. Nach dem von König Odoaker befohlenen Abzug der römischen Bevölkerung im Jahr 488 wurde die Stadt weitgehend aufgegeben und die verbliebene Bevölkerung zog sich vermutlich auf die schützenden Stadtberge zurück. Ab dem 6. Jh. wurde das Gebiet rund um das ehemalige *Iuvavum* zunehmend von Bajuwaren besiedelt.¹²

Neugründung und Aufstieg im Mittelalter

Im Jahr 696 erhielt der fränkische Missionar Rupert, Bischof von Worms, von Bajuwarenherzog Theodo die Reste der Römerstadt *Iuvavum* zum Geschenk. Er gründete die Klöster St. Peter und Nonnberg,



ließ den ersten Dom errichten und missionierte im Umland.

Ab dem 8. Jh. ist der Name Salzburg schriftlich belegt. Im Jahr 798 wurde Salzburg auf Wunsch Karls des Großen zum Erzbistum und zur Metropole der bayerischen Kirchenprovinz erhoben.¹³ In der Folgezeit konnte das Erzbistum durch Gründung von Eigenbistümern und Landerwerbungen seine Macht und seinen Einfluss im bayerischen Raum weiter ausbauen. Unter Erzbischof (EB) Virgil wurde es erstmals zu einem Zentrum der Kunst und Kultur im Ostalpenraum.¹⁴

Im Frühmittelalter wurde begonnen, das Kanalsystem des Almkansals anzulegen. Wurden anfänglich noch natürliche Bäche genutzt, um die Mühlen im Norden der Stadt zu betreiben, trieb man bereits ab dem 12. Jh. Stollen in die Stadtberge. Im 13. Jh. wurde durch den Bau eines fünf Kilometer langen Kanals die Wasserversorgung der Stadt erheblich verbessert. Im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit wurde dieses System weiter ausgebaut und somit zur Grundlage zahlreicher Betriebe, Mühlen und Industrien.¹⁵

Aufstieg zu einem geistlichen Zentrum

Das Bild Salzburgs vom 8. bis zum 10. Jh. war von den drei geistlichen Zentren am linken Salzachufer geprägt. Rund um den Dom lag die Bischofsstadt, die durch Mauern von den südlich und nördlich davon liegenden Klosterbezirken des Frauenklosters Stift Nonnberg bzw. des Stifts St. Peter abgetrennt war. Zwar wurde Salzburg damals schon als *civitas*, *urbs* bzw. *oppidum* bezeichnet, eine Stadt im mittelalterlichen Rechtssinn war sie jedoch noch nicht, da sie weder über das Marktrecht noch eine Befestigung oder über ein freies Bürgertum verfügte.¹⁶

2.3 SALZBURG WIRD ZUM UNABHÄNGIGEN KIRCHENSTAAT

Im Jahr 996 erhielt Salzburg unter EB Hartwig anlässlich der Kaiserkrönung Ottos III. in Rom das Markt-, Maut- und Münzrecht. Der Markt wurde von nun an regelmäßig in der Kaufmannssiedlung außerhalb der Bischofsstadt abgehalten, die sich im Bereich des heutigen Waagplatzes befand.¹⁷ Später wurde ein eigener zentraler Marktplatz, der heutige Alte Markt, angelegt.¹⁸

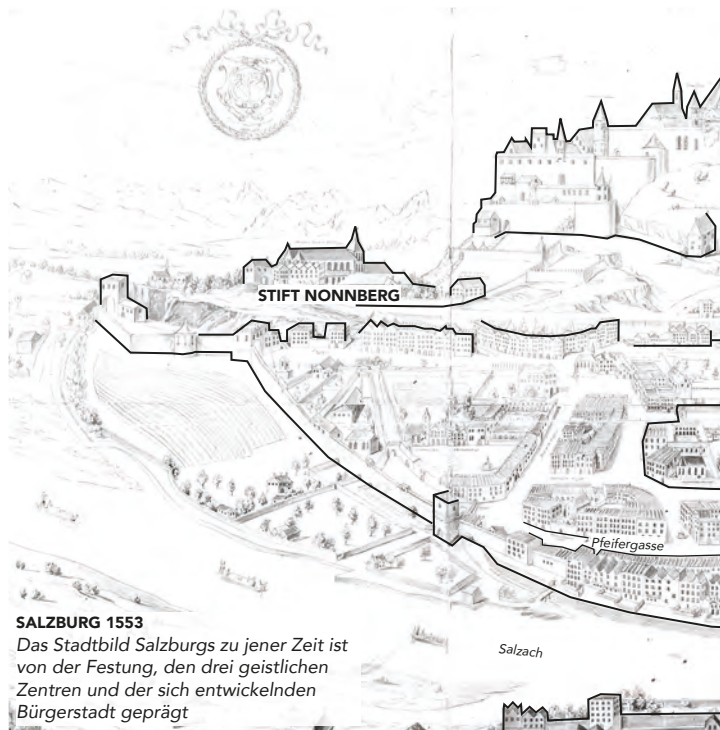
Von dort ausgehend entwickelte sich in den kommenden Dekaden die bürgerliche Stadt im Bereich der heutigen Juden- und Getreidegasse. Die Gründung der Salzburger Bürgerzeche um 1100, der Bau der Stadtbrücke 1111, die Befestigung der bürgerlichen Teile der Stadt und die Errichtung eines Rathauses mit Stadtturm als Symbol kommunaler Macht zeugten vom Aufstieg des Salzburger Bürgertums zu dieser Zeit. 1242 titulierte EB Eberhard II. Salzburg ausdrücklich als *Stadt*. Er verfolgte auch als erster Salzburger Erzbischof eine Städtepolitik, indem er die in seinem Einflussbereich liegenden Marktorde und Mautstellen planmäßig zu Städten ausbauen ließ.¹⁹

Die Bestimmungen eines von EB Rudolf erlassenen Sühnebriefs bekamen 1287 in allen Salzburger Städten Gültigkeit und können somit als ältestes schriftliches Stadtrecht Salzburgs angesehen werden. Diesem Sühnebrief folgten weitere Urkunden, welche die Rechte der Stadtbevölkerung regelten.²⁰

Eigenständigkeit als Fürsterzbistum

Im Jahr 1328 vollzog EB Friedrich von Leibnitz durch den Erlass einer ersten Salzburger Landesordnung die Loslösung von Bayern und machte Salzburg damit zu einem weitgehend eigenständigen Fürsterzbistum im Heiligen Römischen Reich.²¹ Die übermächtige Stellung des Fürsterzbischofes, der sowohl Landes- als auch Stadtherr, sowie geistlicher und weltlicher Herrscher war, hemmte die Entwicklung einer kommunalen Selbstverwaltung in der Stadt Salzburg.

Bereits 1185 wurde am Dürrnberg bei Hallein der Salzabbau wiederaufgenommen, der mit dem Ende der römischen Herrschaft weitgehend zum Erliegen gekommen war.²² Im frühen 14. Jahrhundert wurde der Bergbau in den Salzburger Gebirgsgauen in größerem Umfang wiederbelebt und fortan bergmännisch betrieben. Neben Salz wurden auch Arsen, Eisenerz, Kupfer, Silber und Gold gewonnen.²³ Vor allem das Tauerngold war neben dem Salz



SALZBURG 1553

Das Stadtbild Salzburgs zu jener Zeit ist von der Festung, den drei geistlichen Zentren und der sich entwickelnden Bürgerstadt geprägt

die wichtigste Grundlage für den Reichtum der Salzburger Erzbischöfe und den späteren Aufstieg Salzburgs zu einem bedeutenden religiösen und kulturellen Zentrum.²⁴

Stadtluft macht frei!

Kaiser Friedrich III. gewährte der Salzburger Bürgergemeinde ab 1481 mit dem sogenannten Ratsbrief besondere Freiheiten und durch die freie Wahl eines Stadtrats und Bürgermeisters bekam die Stadt eine nie zuvor dagewesene Autonomie. In den folgenden Jahrzehnten konnte die Stadtbevölkerung die erworbenen Rechte zunächst ausbauen und eine differenzierte Verwaltungs- und Behördenstruktur entwickeln. Die Macht der Erzbischöfe wurde durch die widersprüchliche Formulierung des Ratsbriefes jedoch nicht eingeschränkt.²⁵

Der absolutistische Kirchenstaat beginnt sich zu formen

Im Jahr 1495 kam Leonhard von Keutschach an die Macht, der als letzter Erzbischof nach feudal-ritterlichen Prinzipien regieren sollte.²⁶ Diese, mit einer freien, sich selbst verwaltenden Bürgergemeinde unvereinbare Herrschaftsweise führte dazu, dass der

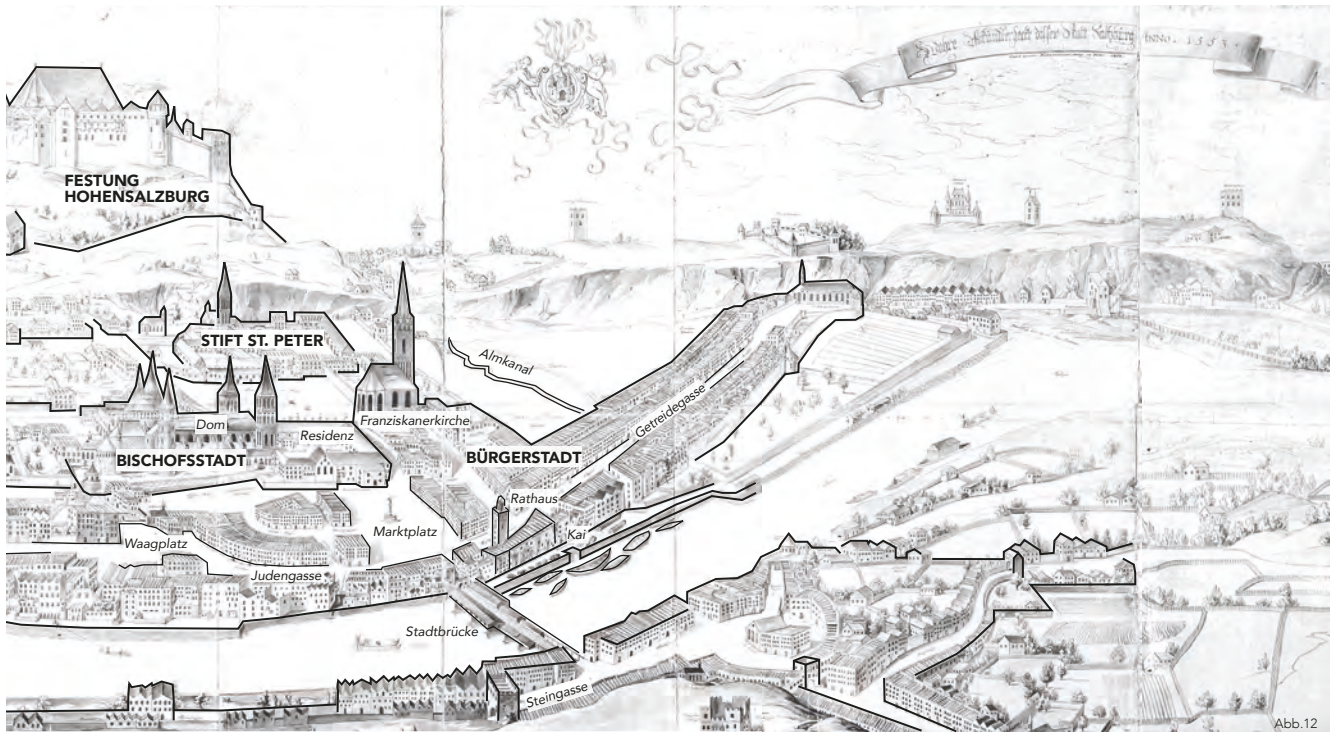


Abb. 12

kaiserliche Ratsbrief von 1481 vom Erzbischof im Jahr 1511 eingezogen und der Verzicht auf die freie Ratswahl und andere Rechte von ihm erzwungen wurde.²⁷ Unter EB Leonhard von Keutschachs Herrschaft wurde die Festung Hohensalzburg stark ausgebaut, was seinem Nachfolger EB Matthäus Lang im Großen Salzburger Bauernkrieg zu Gute kommen sollte. Denn ein Jahr nachdem EB Lang 1524 durch eine umfangreiche Stadt- und Polizeiordnung den Grundstein für den absolutistischen Beamtenstaat gelegt hatte, der Salzburg bis ins 18. Jh. prägen sollte und der Stadt die letzten Privilegien nahm, erhoben sich – beeinflusst durch die Lehren Luthers – die Bergknappen und Bauern der Gebirgsgaue gegen ihren Landesherren. Die entmündigte Stadtbevölkerung verbündete sich mit den Aufständischen und der Erzbischof musste auf die Festung fliehen, die 14 Monate lang belagert wurde, ehe der Erzbischof durch die Hilfe benachbarter Fürsten zurück an die Macht gelangen konnte.²⁸

Salzburg als Handelsstadt

Die günstige Verkehrslage machte Salzburg zu einem wichtigen Knotenpunkt im Handel zwischen den Ländern nördlich und südlich der Alpen. Im frühen

16. Jh. war Salzburg neben Nürnberg und Augsburg die dritt wichtigste Handelsstadt am *Fondaco dei Tedeschi*, dem Handelshaus der Deutschen in Venedig.²⁹ Der Salzabbau am Dürrnberg wurde zu dieser Zeit immer stärker forciert, was dem Fürsterzbischof zusätzliche Einnahmen bescherte.³⁰

2.4 KULTURELLE HOCHBLÜTE IM BAROCK

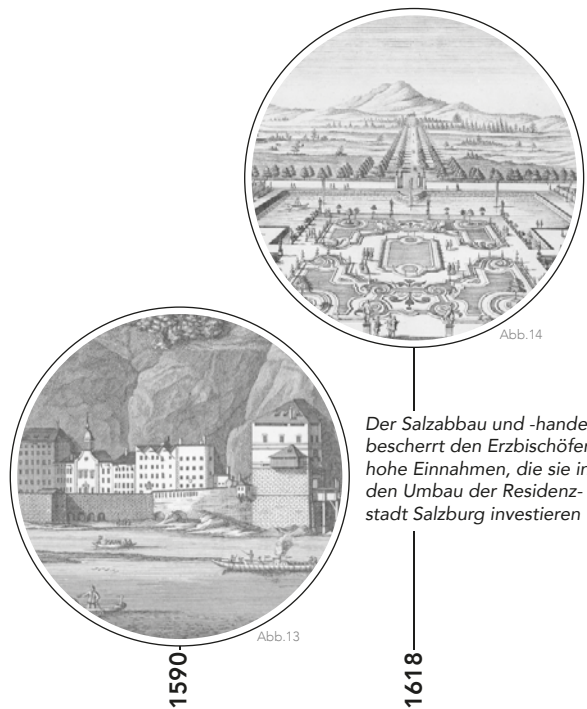
Im Jahr 1587 wurde der in Rom ausgebildete Wolf Dietrich von Raitenau zum Erzbischof von Salzburg gewählt. Er herrschte mit absolutistischem Verständnis, entmachtete die Landstände, reformierte die Verwaltung und wies 1589 die gesamte protestantische Bevölkerung der Stadt Salzburg aus.³¹

Manierismus und Barock – Italien als Vorbild

EB Wolf Dietrich begann die Residenzstadt Salzburg nach italienischem Vorbild umzugestalten. Zu diesem Zweck engagierten er und sein Nachfolger EB Markus Sittikus bedeutende Baumeister, Handwerker und Künstler wie Vincenzo Scamozzi, Santino Solari und Elia Castello, die Salzburg bis zum Ende des 17. Jh., neben Prag und München, zu einem der bedeutendsten Kunstzentren Mitteleuropas aufsteigen ließen. Einfluss auf Wolf Dietrichs städtebauliche und architektonische Vorstellungen dürfte die beinahe gleichzeitig stattfindende Bautätigkeit unter Papst Sixtus V. in Rom gehabt haben.³² EB Markus Sittikus ließ bedeutende Bauten errichten, wie den heutigen Salzburger Dom als erstes Barockbauwerk nördlich der Alpen und das manieristische Lustschloss Hellbrunn mit seinen Gärten und Wasserspielen. Unter Markus Sittikus, der als Förderer von Musik und Theater galt, fand im Steintheater des Hellbrunner Schlossparks mit *L'Orfeo* 1616/17 vermutlich die erste Opernaufführung nördlich der Alpen statt.^{33, 34, 35}

Ausbau der Befestigung während des Dreißigjährigen Krieges

Obwohl sich das Fürsterzbistum weitgehend aus Kriegshandlungen heraushalten konnte, bedeutete der 1618 einsetzende Dreißigjährige Krieg für Salzburg eine Zeit des wirtschaftlichen Niederganges. Der während dieser Zeit herrschende EB Paris Lodron ließ die Stadt Salzburg aufgrund der ständigen Kriegsgefahr zu einer „Festung nach französischem Vorbild“ ausbauen.³⁶ Dazu wurden die ohnehin schon als Schutz dienenden Stadtberge durch Mauern, Türme und Schanzen weiter befestigt und nördlich der rechtsseitigen Altstadt in einem Halbkreis ein Graben mit dahinterliegenden Bastionen und Mauern errichtet.³⁷ Unter EB Paris Lodrons Herrschaft wurde im Jahr 1622 auch die Salzburger Universität gegründet.³⁸

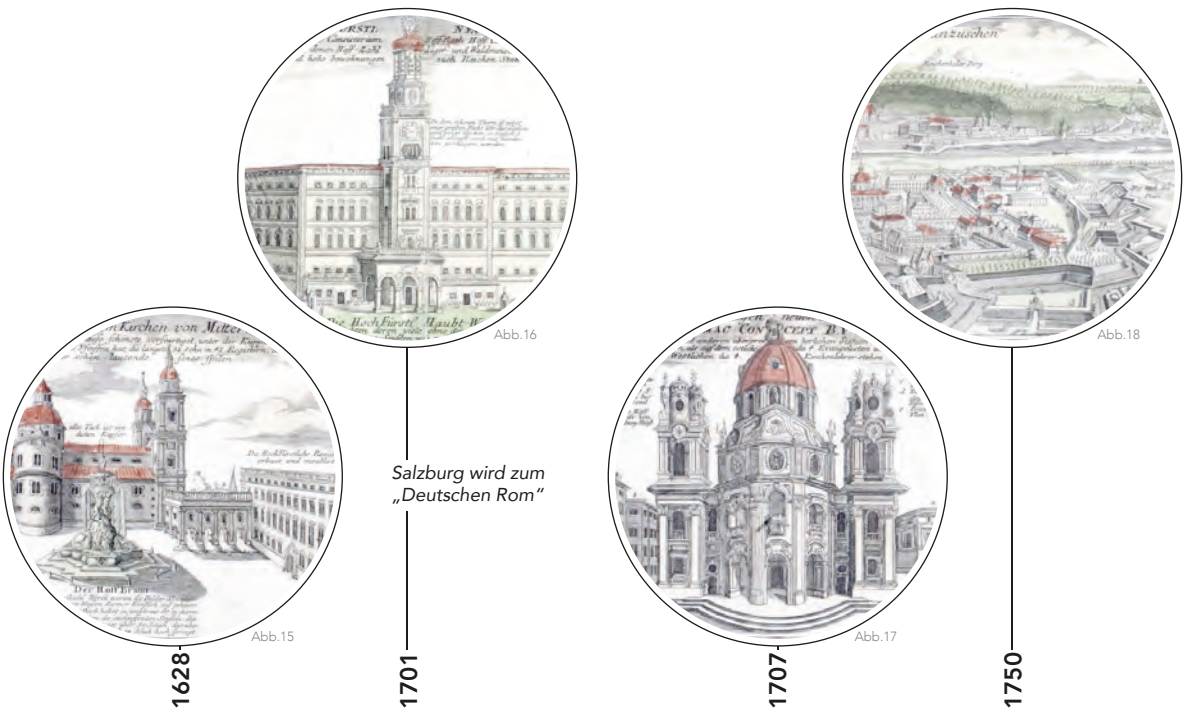


Salzburg wird zum „Deutschen Rom“

Unter EB Johann Ernst Graf Thun und EB Franz Anton Graf Harrach wurde das barocke Erscheinungsbild Salzburgs im 18. Jh. vollendet. Sie holten mit Johann Bernhard Fischer von Erlach und Johann Lucas von Hildebrandt zwei der bedeutendsten Baumeister des Barocks an ihren Hof.³⁹ Zwar brachen sie damit mit der Tradition der italienischen Baumeister, jedoch genossen sowohl Fischer von Erlach als auch Hildebrandt ihre Ausbildung bei Carlo Fontana in Rom und waren daher mit der zeitgenössischen römisch-barocken Architektur bestens vertraut.^{40, 41} Durch deren Bauten wurde Salzburg nun endgültig zum „Deutschen Rom“, eine Zuschreibung, die auf einen Brief des ebenfalls in Salzburg tätigen Baumeisters Giovanni Gaspare Zuccalli zurückgeht.⁴²

Das Ende der Allmacht der Erzbischöfe

Auf diese kulturelle und architektonische Hochblüte setzte ein sich verstärkender Niedergang der Macht der Salzburger Erzbischöfe ein. EB Leopold Anton Freiherr von Firmian war verantwortlich für die Vertreibung der verbliebenen 22.000 ProtestantInnen aus den Gebirgsgauen im Jahr 1731.⁴³



Das Fürsterzbistum wurde Mitte des 18. Jh. in den österreichischen Erbfolgekrieg verwickelt und in Folge gab Salzburg seine politische Neutralität zu Gunsten der Habsburger auf. Die Bevölkerung Salzburgs litt an den Folgen des Siebenjährigen Krieges zwischen Österreich und Preußen und zusätzlich unter einer hohen Steuerlast, der allzu aufwendigen Hofhaltung der Erzbischöfe sowie den strengen Sittengesetzen.⁴⁴

In dieser turbulenten Zeit wurde 1756 Wolfgang Amadeus Mozart geboren. Zwar wurde mit Hieronymus Graf Colloredo 1772 ein Vertreter der katholischen Aufklärung und ein Förderer von Literatur, Wissenschaft, Musik und Theater zum letzten regierenden Erzbischof gewählt, doch die vergleichsweise sparsamen Verhältnisse am Salzburger Hof veranlassten Mozart 1781, um seine Entlassung als Konzertmeister der Salzburger Hofkapelle anzusuchen, um nach Wien zu gehen.

Im Jahr 1800 musste auch EB Colloredo wegen der heranrückenden napoleonischen Truppen Salzburg verlassen um am 11. Februar 1803 schließlich die weltliche Herrschaft über Salzburg niederzulegen.⁴⁵

2.5 SÄKULARISIERUNG UND WECHSELNDE HERRSCHAFT

Die Jahre bis 1849, als das ehemalige Fürsterzbistum Salzburg schlussendlich zu einem österreichischen Kronland wurde, gehörten zu den wirtschaftlich schlechtesten seiner Geschichte. Nach der Besetzung durch die napoleonischen Truppen im Jahr 1800 regierte ab 1803 Großherzog Ferdinand von Toskana das nunmehr säkularisierte Kurfürstentum Salzburg, bevor das Land 1805 erneut von napoleonischen Truppen besetzt wurde. Von 1806 bis 1809 gehörte es kurz zu Österreich und danach bis 1816 zu Bayern. In dieser Zeit der Fremdverwaltung wurden nicht nur hohe Kontributionsforderungen der jeweiligen Herrschenden gestellt, sondern das ehemalige Fürsterzbistum wurde auch eines Großteils seiner Kunstschatze beraubt.⁴⁶

Das Ende der Selbstverwaltung

Nach zahlreichen Gebietsabtretungen wurde das heutige Land Salzburg ab 1816 zu einem der fünf Landkreise des Erzherzogtums Ob der Enns – dem heutigen Oberösterreich – ernannt und fortan von Linz aus regiert.⁴⁷

Der Verlust der Eigenstaatlichkeit, des Regierungssitzes und der Unterbehörden löste eine Abwanderung arbeitslos gewordener Beamter und deren Familien aus.⁴⁸

Diese Degradierung zur Provinzstadt hatte auch einen Ausfall in allen Bereichen der Kunst, Kultur und Architektur zur Folge. Daher blieb auch die Altstadt in ihrem Zustand von 1800 weitgehend ohne große städtebauliche Veränderungen bestehen.⁴⁹

Romantische Verklärung im Biedermeier

Das ursprüngliche, an eine manieristische Weltlandschaft erinnernde Szenario des alten, barocken Salzburgs, das eingebettet in eine idyllische Naturlandschaft vor dem Hintergrund der Alpen an den Ufern der ungebändigten Salzach liegt, begeisterte die frühen Reisenden, die Salzburg ab dem Biedermeier besuchten.⁵⁰

Das in dieser Zeit in zahlreichen europäischen Städten präsentierte Sattler-Panorama trug zur Begeisterung und zur Bildung des Mythos von Salzburg als „die schöne Stadt“ bei. Diese romantisierte Vorstellung entsprach jedoch nicht der Lebensrealität der SalzburgerInnen zu jener Zeit.⁵¹



DAS SATTLER-PANORAMA

Die Stadt und die umliegende Landschaft als Gesamtwerk:

Das Sattler-Panorama trägt zum Mythos Salzburgs als „die schöne Stadt“ bei

Armut und Unzufriedenheit

Die ersten Jahrzehnte der Zugehörigkeit zu Österreich waren von steigender Armut und wachsendem Unmut geprägt. Selbst die Schäden des großen Brandes von 1818, der die Stadtteile an der rechten Salzachseite schwer verwüstet hatte, wurden nur notdürftig repariert. Ab 1842 setzte zudem eine Preissteigerung ein, mit der die Löhne nicht mithalten konnten. Die sozialen Spannungen nahmen zu und die Bevölkerung stand den vorherrschenden Verhältnissen zunehmend ablehnend gegenüber. Die Meldungen über die Revolution von 1848 in Wien lösten daher in Salzburg Begeisterung aus.⁵² Die revolutionären Aufstände des Jahres 1848 führten auch in Salzburg zu einem Streben der BürgerInnen nach Mitbestimmung, wobei man sich im Unterschied zur Hauptstadt Wien im provinziellen Salzburg auf musikalische Unmutsäußerungen beschränkte. Auch die Absetzung Metternichs und der Übergang zu einem konstitutionellen Staatwesen wurden von der Bevölkerung wohlwollend zur Kenntnis genommen. Da es auf Landesebene keinerlei politische Vertretung gab, wurde die Stadt mit ihrem Magistrat zum Zentrum liberaler und demokratischer Strömungen.⁵³



Salzburg als eigenständiges Kronland

Nachdem Wien am 23. Oktober 1848 von konterrevolutionären Truppen eingenommen wurde, erlangte das Land Salzburg durch die *Oktroyierte Märzverfassung* von 1849 den Rang eines Kronlandes. Die Stadt Salzburg war fortan zwar Landeshauptstadt und Sitz der Landesregierung, jedoch unterband der einsetzende Neo-Absolutismus unter Kaiser Franz Joseph I. jegliche Art der bürgerlichen Mitbestimmung.⁵⁴

2.6 VON EINER FESTUNGSSTADT ZUM EISENBAHNKNOTEN

Die seit 1800 vorherrschende Stagnation wurde mit der Eröffnung des Salzburger Hauptbahnhofes und der Eisenbahnlinien nach Wien und München im Jahr 1860 beendet. Die Bevölkerung sah in dem modernen Verkehrsmittel einen Aufbruch in eine neue Zeit gekommen.⁵⁵

Die Eisenbahn als Symbol des Fortschrittes

Das Bahnnetz wurde in den folgenden Jahrzehnten sukzessive ausgebaut. Im Fernverkehr wurden mit den 1875 eröffneten Strecken der Salzburg-Tiroler-Bahn und der Ennstalbahn weite Teile des Salzburger Landes eisenbahntechnisch erschlossen.^{56, 57} 1905 folgte die Tauernbahn als wichtige Verbindung Richtung Süden.⁵⁸

Auch auf lokaler und innerstädtischer Ebene setzte sich die Eisenbahn als Verkehrsmittel durch. Im Jahr 1886 wurde der die Stadt durchquerende Süd-Ast der Salzburger Lokalbahn (umgangssprachlich: Rote Elektrische) vom Hauptbahnhof nach Berchtesgaden und zehn Jahre später der heute noch existierende Nord-Ast der Lokalbahn vom Hauptbahnhof nach Oberndorf eröffnet.⁵⁹ Im Jahr 1887 nahm die vom Bahnhof Parsch aus verkehrende Zahnradbahn auf den Gaisberg ihren Betrieb auf.⁶⁰ Mit der 1893 eröffneten Lokalbahnstrecke vom Hauptbahnhof nach Bad Ischl war Salzburg von nun an von allen nennenswerten Orten der Umgebung per Bahn erreichbar.⁶¹ Ab 1887 wurde mit der Salzburger Straßenbahn (umgangssprachlich: Gelbe Elektrische) ein innerstädtisches, schienengebundenes Verkehrsmittel geschaffen, das die Altstadt mit den damaligen Vororten verband und am Hauptbahnhof, an der Staatsbrücke, im Nonntal und in Parsch Umsteigemöglichkeiten zu den Lokalbahn-Strecken und zum Fernverkehr bot.⁶²

Die Stadt breitet sich aus

Neben der Etablierung des Eisenbahnnetzes trugen weitere Faktoren zur großräumigen Transformation Salzburgs von einer kompakten Festungsstadt zu einer Flächenstadt bei: die Aufhebung des Festungsstatus, die Schleifung der Befestigungsanlagen, die Regulierung der Salzach und die dadurch gewonnenen Siedlungsflächen.

Als Salzburg 1816 ein Teil Österreichs wurde, bildete die untere Salzach fortan die Staatsgrenze mit Bayern. Nun ging es darum – entgegen der Dynamik einer sich ständig verändernden Flusslandschaft



1789

– eine unverrückbare Grenze zu definieren. Der Staatsvertrag von 1820 über die Regulierung der unteren Salzach ging also den flussbaulichen Maßnahmen im Salzburger Stadtgebiet voraus.⁶³ Der Aufhebung des Festungsstatus der Stadt 1859 folgend, konstituierte sich 1861 ein Stadterweiterungskomitee mit dem Ziel, die bestehende Wohnungsnot zu beseitigen und die Ansiedelung von Gewerbebetrieben zu fördern. Im Auftrag des Komitees legte der Wiener Architekt Rudolf Bayer im November 1861 die erste *Plan-Skizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg* vor.⁶⁴

Der Historiker Thomas Weidenholzer beschreibt diese *Plan-Skizze* folgendermaßen: „Die Planung ist großzügig angelegt: lockere Verbauung mit Zinshäusern mit vergleichsweise großen Innenhöfen, eine durchreichende Zeile von mit [sic!] repräsentativen Landhäusern und urbanen Vorgärten entlang des rechten Salzachufer. Öffentliche Parkanlagen mit verschlungenen Wegen, reicher Bepflanzung, aufgelockert durch Teiche hätten dem hygienischen Slogan der Zeit ‚Luft und Licht‘ entsprechend vom ehemaligen Linzer Tor bis zum Salzachufer eine Schneise durch verbautes Gebiet geschlagen. Dieser Grünkeil war mit einem künstlich geschaffenen

Regulierung der Salzach und
Abbruch der Befestigungsanlagen



Abb.21

Plan-Skizze zur Erweiterung
der Stadt Salzburg

Aufhebung des
Festungsstatus

1859

Eröffnung des Salzburger
Hauptbahnhofes

1860

Kontinuierlicher Ausbau
der Bahnstrecken

1861

1891

Abb.22

Aussichtspunkt mit Blick auf die Altstadt und die Vorstadt Mülln abgeschlossen. Eine große Schwimm-, Bade- und Turnanstalt, eine eigene Festhalle, ein Zirkus sowie ein Exerzier- und Dultplatz hätten für urbanes Vergnügen gesorgt. Ein Theater und eigene Gebäude für Kunstverein und Mozarteum hätten Kunst- und Kulturgenuß und das Museum Carolino Augusteum mit zoologischem Garten bürgerliche Bildungsansprüche bedient. Der Entwurf Bayers vereinte Ländliches und Städtisches zum Leitbild einer ‚Saisonstadt‘, in der die Sommergäste gemeinsam mit den Einheimischen auf den schattigen Alleen entlang des Ufers promenieren und den Blick auf die schöne Stadt genießen.“⁶⁵

Die Umsetzung der Stadterweiterung drohte zunächst aufgrund fehlender finanzieller Mittel der Stadt zu scheitern. Sowohl die Regulierung der Salzach als auch die Abtragung der Befestigungsanlagen erwiesen sich als zu teuer. Der Bauunternehmer Carl Freiherr von Schwarz bot schlussendlich an, die Salzach-Regulierung auf eigene Kosten durchzuführen, wenn ihm im Gegenzug die alleinige Vermarktung der so entstandenen Baugründe zugesichert würde. Die Schenkung der Befestigungsanlagen von Kaiser Franz Joseph I. an die Stadtgemeinde 1866

ermöglichten schließlich, dass auch das Gebiet des heutigen Andräviertels nach und nach bebaut werden konnte.⁶⁶

Demokratisierungsprozess bis zum Ende der Monarchie

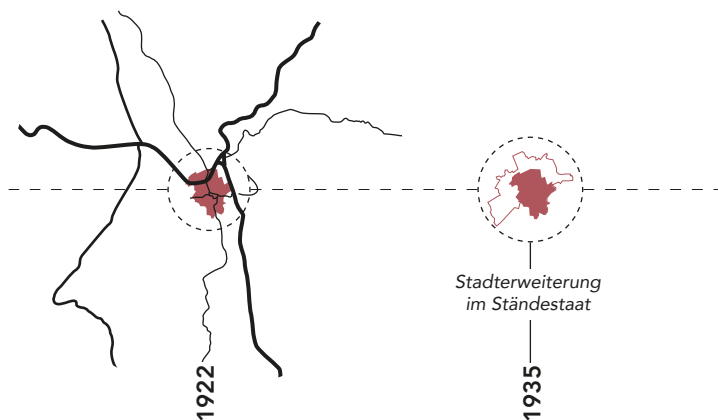
Das militärische Desaster bei der Schlacht von Solferino (1859) zwang das österreichische Herrschaftshaus Verfassungsreformen durchzuführen. Die Rückkehr zu konstitutionellen Verhältnissen ermöglichte eine Wiedereinführung der Gemeindeautonomie. So folgte auf die 1861 erstmals durchgeführten Gemeinderatswahlen 1869 das Gemeinde-Statut und 1896 mit der Entschärfung des Heimatrechts eine Lockerung jener Bestimmung, die definierte, wer als Mitglied der Gemeinde galt. Der Prozess hin zu freien Wahlen dauerte jedoch noch bis 1918, als mit der Einführung des allgemeinen und gleichen Wahlrechts auch Frauen die Teilnahme an Wahlen ermöglicht wurde.⁶⁷

2.7 POLITISCHE RADIKALISIERUNG FÜHRT ZU AUTORITÄREN REGIMEN

Nach den entbehrungsreichen Jahren des Ersten Weltkrieges und dem Untergang der Monarchie wurde im November 1918 die Republik Deutschösterreich ausgerufen. Die SalzburgerInnen konnten sich mit dem neuen Kleinstaat nicht identifizieren und der Wunsch nach einem Anschluss an Deutschland war bereits in den 1920er-Jahren quer durch die Parteienlandschaft vorherrschend. Die Kommunalpolitik war in dieser Zeit von der Dominanz der Christlichsozialen Partei (CSP) und dem starken Einfluss der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei (SDAP) geprägt. In den damals noch eigenständigen bevölkerungsreichen Vororten Maxglan und Gnigl-Itzling verfügte die SDAP über Mehrheiten. Dort und in den städtischen Neubaugebieten Elisabeth-Vorstadt und Lehen wurden bis 1930 trotz geringer finanzieller Mittel rund 700 kommunale Wohnungen errichtet. In den 1920er-Jahren verschlechterte sich die finanzielle Lage der Stadt so sehr, dass nur Anleihen die Errichtung wichtiger Bauten, wie etwa jene des Flughafens, des Naturkundemuseums und des Festspielhauses sichern konnten. Vor dem Hintergrund der sich verschlechternden Wirtschaftslage konnte die SDAP im Jahr 1928 erstmals die relative Mehrheit im Gemeinderat erringen. Bürgermeister wurde mit dem deutschnationalen Max Ott jedoch ein Kompromisskandidat aus der kleinsten Fraktion.⁶⁸

Aushebelung der Autonomie und der Demokratie

Trotz der ab den 1920er-Jahren einsetzenden Paramilitarisierung der Parteien arbeiteten die CSP und die SDAP im Salzburger Gemeinderat bis zum Ausbruch des österreichischen Bürgerkrieges im Februar 1934 und der damit einhergehenden Festnahme der Parteispitze der Salzburger SDAP weiter zusammen. Diese Zeit war von einer Radikalisierung der Diskussionen im Gemeinderat, einem steigenden Antisemitismus und einem Aufkommen antidemokratischer Haltungen geprägt. Die Machtübernahme von Engelbert Dollfuß hatte auch die Auflösung der sozialdemokratisch dominierten Gemeindevertretungen Maxglans und Gnigl-Itzlings zur Folge.⁶⁹ Die autoritäre Gemeindeverfassung des neu geformten austrofaschistischen Ständestaates ermöglichte 1935 schließlich die Eingemeindung von Maxglan und Gnigl-Itzling. Überlegungen zu diesem Schritt gab es zwar schon seit der Jahrhundertwende, als diese Gemeinden stark gewachsen waren und die infrastrukturellen Aufgaben – wie etwa



der Straßenbahnbau – und die sozialen Fragen in den damaligen Vororten kaum noch lösbar schienen. So benötigte Maxglan vor der Eingemeindung etwa 84% seines Haushaltes allein zur Deckung der Armenausgaben. Die Eingemeindungen belasteten die Stadtfinanzen derart stark, dass das kommunale Wohnbauprogramm gänzlich eingestellt werden musste.⁷⁰

Neugestaltungsstadt während der NS-Zeit

Mit dem Anschlussgesetz vom 13. März 1938 und der Einführung der deutschen Gemeindeordnung wurde die Gemeindeverwaltung autoritär gestaltet: der Bürgermeister der nunmehrigen Gauhauptstadt unterstand direkt dem Gauleiter.⁷¹

Durch den Wegfall demokratischer Entscheidungsprozesse wurde die Eingemeindung weiterer Gebiete der Vororte im Jahr 1939 möglich. Das *Aufbauprogramm für die Stadt Salzburg* sollte die Stadt als Kulturzentrum und Verkehrsknoten positionieren. Hitler selbst gab als bekennender Barock-Bewunderer die Richtlinien für die Neugestaltung der Stadt vor. Die Nähe zum Obersalzberg und der Mythos des „Deutschen Roms“ dürften bei Hitler eine besondere Verbundenheit zu Salzburg ausgelöst haben.⁷²

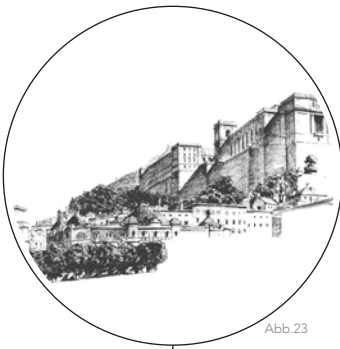


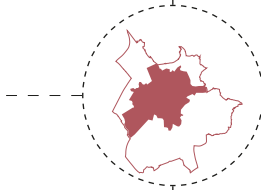
Abb. 23



Abb. 24



Abb. 25



Neuerliche Stadterweiterung und Erarbeitung der Pläne zur Umgestaltung der Stadt während der NS-Herrschaft

1939

Einstellung der Straßenbahn zu Gunsten des Obusses

1943



Beginnender Autobahnbau während der NS-Herrschaft

1944

1945

Abb. 26

Die Nationalsozialisten erhoben Salzburg daher schon relativ früh, im Jahr 1939, in den Rang einer Neugestaltungstadt.⁷³

Mit der Umsetzung und architektonischen Ausformulierung von Hitlers Vorgaben wurden die Architekten Otto Strohmayer, ein Schüler von Peter Behrens und Clemens Holzmeister, und Otto Reitter beauftragt.⁷⁴ Der Schwerpunkt der Umgestaltung Salzburgs lag auf staatlichen und militärischen Repräsentationsbauten, wofür in den Augen der nationalsozialistischen Planer die mächtigen Stadtberge eine geeignete Umgebung boten. Die planerischen Vorgaben sahen auf dem Kapuzinerberg (während der NS-Zeit: Imberg) den Bau eines Gauforums samt Sportstadion und Festspielhaus und auf dem gegenüberliegenden Mönchsberg die Errichtung eines Wehrkreiskommandos vor. Die gewählte Formensprache und Dimension der Entwürfe lassen die Absicht einer nachhaltigen Änderung des Stadtbildes erkennen, welche die Herrschaft der Nationalsozialisten baulich manifestiert hätte.⁷⁵

Laut Ingrid Holzschuhs Analyse der Entwürfe Strohmayers entwickelte er „[...] in seiner Planung Bauformen, die sich auf eine regional geprägte Herrschaftsarchitektur beziehen. Die Bauten des

Salzburger Domplatzes, dem historisch bedeutendsten Machtbezirk von Salzburg, wurden zu einer Schablone für das neue politische NS-Zentrum am Imberg“.⁷⁶

Zum Bau der Anlagen kam es nicht, da die Planungen mit Fortdauer des Krieges eingestellt wurden.⁷⁷ Das gebaute Erbe aus der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft beschränkt sich somit auf einige Wohn- und Kasernenbauten.⁷⁸ Ebenso wurden wichtige Straßenzüge angelegt, wie die ersten Teilabschnitte der heutigen West- und Tauernautobahn und die von Süden in die Stadt führende Alpenstraße.

Zerstörungen zum Kriegsende

Gegen Kriegsende wurde Salzburg Ziel von 15 Luftangriffen, die über 500 Menschen das Leben kosteten. Teile der Altstadt wurden von Bomben getroffen und schwer zerstört. Zu den 15.000 durch die Luftangriffe obdachlos gewordenen Bewohnerinnen Salzburgs kamen in den letzten Kriegstagen tausende Flüchtende aus dem Osten und Südosten Europas. Durch die Erklärung Salzburgs zur „offenen Stadt“ durch den letzten Kommandanten der Wehrmacht, konnte die Stadt von den amerikanischen Streitkräften widerstandslos eingenommen werden.⁷⁹

2.8 FLÄCHENWACHSTUM IN DER NACHKRIEGSZEIT

In den ersten Jahren nach dem Krieg war Salzburg von Wanderungsbewegungen geprägt. Zusätzlich zu den 80.000 EinwohnerInnen befanden sich über 60.000 Geflüchtete in der Stadt.⁸⁰ Die Unterbringung dieser ehemaligen ZwangsarbeiterInnen, *Displaced Persons* und Kriegsflüchtlinge erfolgte in Lagern und ehemaligen Kasernen vor allem im Süden der Stadt. Im Jahr 1953 lebten immer noch 10.000 Personen in Baracken, die erst in den 1960er-Jahren endgültig aus dem Stadtbild verschwanden.⁸¹

Wachstum in Zeiten des Wirtschaftswunders

In den Jahren 1945 bis 1970 veränderte sich das Stadtbild rasant. Der Zuzug von Geflüchteten und das Bevölkerungswachstum in den Jahrzehnten nach dem Krieg führten zu einem großen Wohnungsbedarf. Stärker noch als das Bevölkerungswachstum an sich führte der steigende Wohlstand und damit steigende Ansprüche an den Wohnraum zu einer Verdoppelung der bebauten Fläche der Stadt Salzburg. Diese Ansprüche und die wachsende Motorisierung waren mit dem alten Salzburg, dem historischen Zentrum, das beengt zwischen den Stadtbergen an den Ufern der Salzach lag, nicht mehr kompatibel und so entstanden am Stadtrand, wo günstiger Baugrund zur Verfügung stand, zunächst Einzelhäuser und Streusiedlungen und ab den späten 1950er-Jahren Großsiedlungen. Unter dem Druck, das Wohnelend der Nachkriegszeit möglichst rasch zu beseitigen, wurden diese Siedlungen oftmals durch Inkaufnahme städtebaulicher und bautechnischer Defizite errichtet.⁸²

Das größte Wohnbauprojekt jener Zeit war die auf einem 32 Hektar großen Areal an der Autobahn geplante Trabantenstadt Taxham für 10.000 bis 15.000 BewohnerInnen.⁸³ Dieser von der Arbeitsgruppe 4 erarbeitete Entwurf entsprach weitgehend den Prinzipien der Charta von Athen und wurde 1955 auch am CIAM-Vorkongress in La Sarras präsentiert.⁸⁴

Das Auto verdrängt die Eisenbahn

Der Autobahnbau und die Stilllegung der Salzburger Straßenbahn unter den Nationalsozialisten trugen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung bei.⁸⁵ Aufgrund der zunehmenden Motorisierung wurden große Teile der Bevölkerung in der Nachkriegszeit weitgehend unabhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Einstellung zahlreicher regionaler Zugstrecken war die Folge dieser



Abb. 27

Symbol des Wiederaufbaus:
Die Wohnhaussiedlung
General-Keyes-Straße

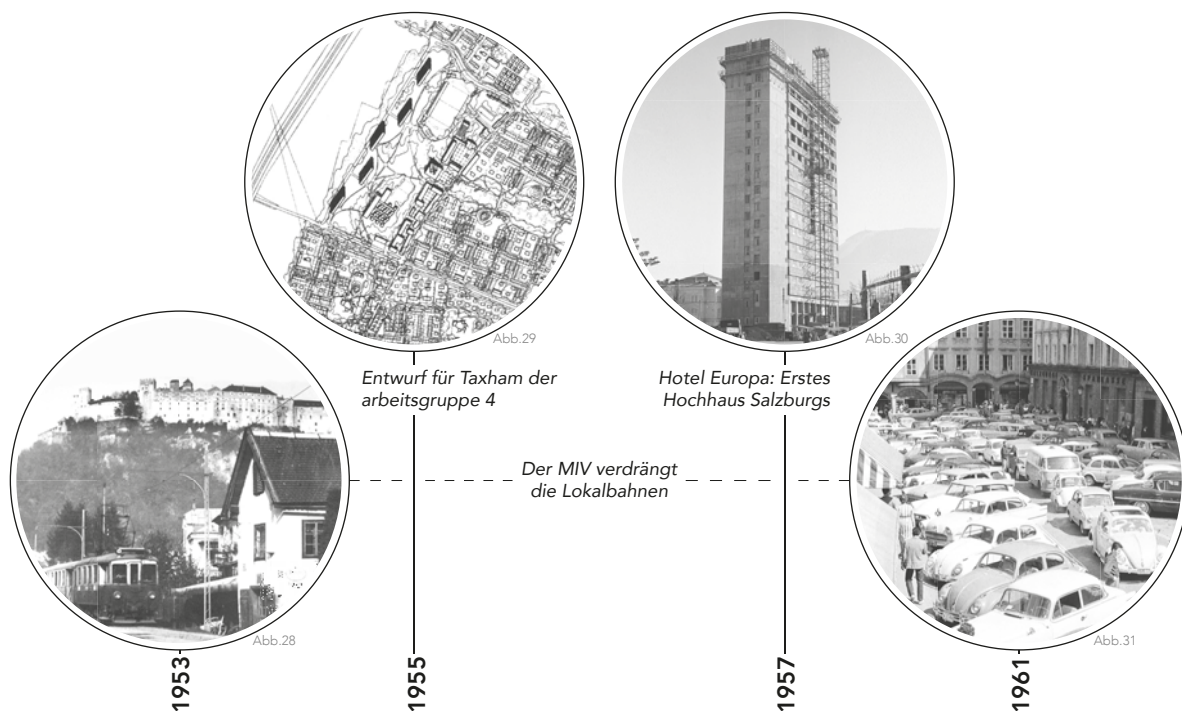
1950

Entwicklung und so wurde nach der Salzburger Straßenbahn 1953 der die Altstadt querende Süd-Ast der Lokalbahn und schließlich 1957 die im Sprachgebrauch Ischlerbahn genannte Salzkammergut-Lokalbahn vom Hauptbahnhof nach Bad Ischl eingestellt.^{86, 87, 88}

Gleichzeitig stieg der Motorisierungsgrad der Bevölkerung von einem Auto pro 48 EinwohnerInnen im Jahr 1951 auf ein Auto pro drei EinwohnerInnen im Jahr 1971. Auch in der Stadtplanung manifestierte sich das Auto als bestimmendes Verkehrsmittel und so war schon im *Generalregulierungsplan 1947* ein engmaschiges Radial- und Ringstraßennetz vorgesehen. Der *Generalverkehrsplan 1976* sah dann zwar eine Beschränkung des Individualverkehrs vor, die jedoch durch den gleichzeitigen Ausbau des Straßennetzes keine spürbaren Auswirkungen brachte.⁸⁹

„Das andere Salzburg“ entsteht

Während sich der städtebauliche Diskurs jener Zeit hauptsächlich mit der Altstadt, deren Zukunft und Schutz beschäftigte, wurden nördlich des historischen Stadtzentrums, meist ohne übergeordnete Gestaltungsvorgaben und den Logiken des Individualverkehrs folgend, in sich geschlossene Großsiedlungen errichtet.⁹⁰



Die Bildung eines zusammenhängenden städtischen Gefüges durch die Errichtung von Plätzen, die Schaffung von Subzentralitäten und abwechslungsreichen städtischen Situationen sowie die Ausgestaltung des öffentlichen Raumes blieb außerhalb des historischen Zentrums weitgehend aus.

Dieses Ungleichgewicht und die fehlende Verknüpfung der Altstadt mit den von ihm als „das andere Salzburg“ bezeichneten Stadtneubaugebieten beschrieb Wilhelm Holzbauer 1968 folgendermaßen: „Salzburg, eingebettet zwischen den beiden Stadtbergen, ein architektonisches Gesamtkunstwerk in der Aufeinanderfolge wunderbarer Plätze und Gassen, mit seinen Bauten aus Perioden, welche Jahrhunderte voneinander getrennt sind und auf fast mysteriöse Art sich komplementieren, das Bild einer Stadt, deren Entscheidung in ihrer Gesamtheit und Geschlossenheit, ihrer Kompaktheit, von nur wenigen Städten erreicht und von keiner anderen übertroffen wird. Das andere Salzburg. Eine häßliche [sic!] Agglomeration von ungegliederten Bauten, ohne jede Beziehung zueinander oder zur Stadt, große Aussatzflecken bildend, die das Land vereitern und den Zugang zur Stadt trostlos, häßlich [sic!] und enttäuschend machen. [...] Natürlich ist das Problem

der eine Stadt umschließenden und sie abwürgenden Vorstädte nicht auf Salzburg beschränkt, aber kaum in einer anderen Stadt steht die Geschlossenheit und relative Unversehrtheit des alten Stadtkörpers in derartigem Widerspruch zu den umgebenden chaotischen Baugebieten, nur ganz wenige Städte lassen auf Grund ihrer Topographie die an ihnen begangenen baulichen Verbrechen so deutlich werden, wie dies in Salzburg der Fall ist.“⁹¹

Die Suburbanisierung setzt ein

Während innerhalb der administrativen Stadtgrenzen der Großsiedlungsbau vorherrschte, wurde das Einfamilienhaus im Grünen immer mehr zum Idealbild der SalzburgerInnen. Durch die gestiegene Motorisierung wurden auch Lagen fernab von öffentlichen Verkehrsträgern und Ortskernen als Wohnort attraktiv und so setzte ab den 1960er-Jahren ein Suburbanisierungstrend ein. Das Umland erfuhr einen starken Zuzug und durch großflächige Baulandausweisungen verwandelten sich bäuerlich geprägte Dörfer zu Schlafstädten.⁹²

2.9 BÜRGERINITIATIVEN DRÄNGEN ZUM UMDENKEN

Während sich die Umlandgemeinden stark auszuweiten begannen, wurde in der Stadt Salzburg vom Gemeinderat das *Stadtentwicklungsmodell 1970* beschlossen, dem eine viel zu hoch angesetzte Bevölkerungsprognose von 220.000 EinwohnerInnen bis ins Jahr 1985 zugrunde lag. Daraus leitete man einen Baulandflächenbedarf von über 2.500 Hektar ab.⁹³

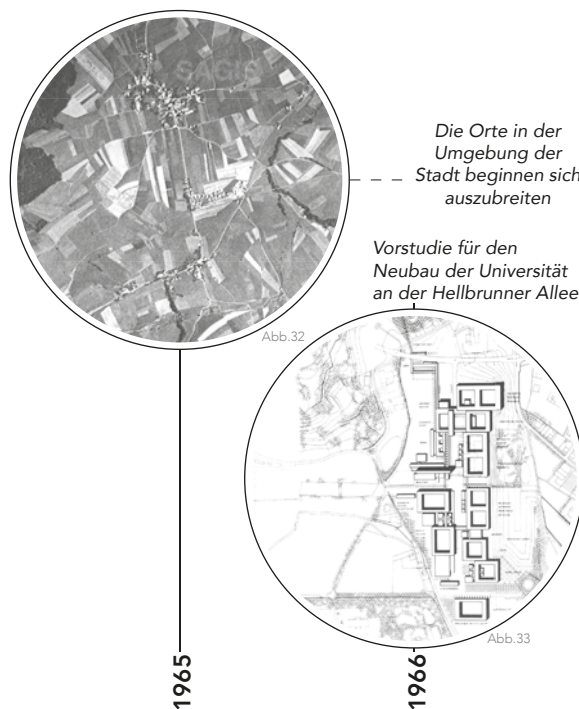
Das *Stadtentwicklungsmodell 1970* sah die Umsetzung eines radial-konzentrischen Stadtmodells durch den Ausbau des Straßennetzes vor und so rückten die zentrumsnahen Flächen südlich der Altstadt erstmals in den Fokus der Stadtplanung. Im Gegensatz zu den nördlichen Stadtvierteln war dieser Bereich bis auf wenige Ausnahmen entlang der Alpen- und Moosstraße und rund um die alten Dorfkern Morzg, Kleingmain, Aigen und Glas weitgehend unbebaut. Hier sollte auf einem etwa 100 Hektar großen Areal rund um die im 17. Jahrhundert angelegte herrschaftliche Hellbrunner Allee neues Bauland ausgewiesen werden.⁹⁴ Angedacht war, zunächst eine Großsiedlung für 37.000 BewohnerInnen zu errichten, später war die Ansiedelung der Universität Salzburg in einem flächenintensiven Gebäudekomplex geplant.⁹⁵

Die Bürgerliste formiert sich als Protestpartei

Gegen den Verbau der Flächen entlang der Hellbrunner Allee bildete sich eine politische Initiative, die im Zusammenschluss mit anderen Gruppierungen bei der Gemeinderatswahl 1977 unter dem Namen *Salzburger Bürgerliste* auf Anhieb zwei Mandate im Salzburger Gemeinderat erlangen konnte. Bei den Wahlen 1982 steigerte sich ihr Stimmenanteil auf über 17 Prozent und die *Bürgerliste* erhielt damit erstmals ein Stadtratsamt.⁹⁶

Das Salzburg-Projekt

Dieses Stadtratsamt der *Bürgerliste* übernahm Johannes Voggenhuber, der so als erster und bisher auch als letzter Stadtrat in der Salzburger Stadtgeschichte sowohl über die Agenden der Raumplanung als auch über jene der Baubehörde verfügte.⁹⁷ In dieser mächtigen Rolle initiierte er *Das Salzburg-Projekt*, das neben einer Grünlanddeklaration auch eine neue Verkehrspolitik, Impulse für die Altstadt und eine sogenannte Architekturreform umfasste. Um die architektonische Qualität zukünftiger Neubauten in der Stadt zu gewährleisten, wurde



im November 1983 der Beirat für Stadtgestaltung (umgangssprachlich: Gestaltungsbeirat) gegründet, der fortan für das Stadtbild bedeutende Bauvorhaben und Bebauungspläne außerhalb der Altstadt begutachten, die Aufgabenstellung bei Architekturwettbewerben prüfen und ein Mitglied in die Jury entsenden sollte.⁹⁸

Dieser Umbruch in der Salzburger Stadtplanung zeigte sich folgendermaßen: Der Schutz und Erhalt der Stadtlandschaften wurde fortan gleichbedeutend mit jenem der Altstadt gesehen. Der öffentliche Raum sollte nicht mehr als reiner Verkehrsraum, sondern als städtischer Lebensraum mit Aufenthaltsqualität wahrgenommen und nachhaltige Verkehrsträger stärker gefördert werden. Dieser neue Ansatz wurde im damaligen Fachdiskurs interessiert verfolgt und in der Presse wurden sogar Parallelen zur Bautätigkeit der Erzbischöfe gezogen. So schrieb Manfred Sack 1986 in *Die Zeit*: „Es zeigte sich bei all dem, daß [sic!] der Name Salzburgs immer noch neugierig macht, auch Ausländer. So kann die ‚Salzburger Architekturreform‘ getrost der Salzburger Architektur-Tradition folgen, die die Erzbischöfe Wolf Dietrich, Markus Sittikus und Paris Lodron begründet hatten, und wieder ihrem Faible für fremde Baumeister



nachgeben. Wen wundert es, daß [sic!] man in der Stadt, deren Architektur so viele italienische Züge hat, mindestens einen Italiener im Beirat zu finden hofft?"⁹⁹

Nach Voggenhubers Rücktritt 1987 wurde der Gestaltungsbeirat umbesetzt und konnte sich trotz mehrmaliger Versuche der Politik ihn zu desavouieren oder gar abzuschaffen als wichtiges Gremium behaupten. Er wurde zum vielbeachteten Vorbild für andere österreichische und europäische Gemeinden und Regionen.¹⁰⁰

In den 1980er-Jahren wurden zahlreiche dem Zeitgeist entsprechende und vom Gestaltungsbeirat goutierte Neubauten realisiert. Das bekannteste und meistpublizierte Projekt jener Zeit war die Neuerrichtung der Forellenwegsiedlung in der äußeren Peripherie der Stadt, an dessen Entwurf sich neben Oswald Mathias Ungers unter anderem auch Adolf Krischanitz, Aldo Rossi und Rob Krier maßgeblich beteiligten.¹⁰¹

Auf Stagnation folgt Wachstum durch Zuzug

Während sich die Bevölkerungszahl der Stadt Salzburg in den 1980er- und 1990er-Jahren kaum veränderte, ist seit der Jahrtausendwende wieder

ein Bevölkerungswachstum zu beobachten, das auf den Zuzug neuer BewohnerInnen zurückzuführen ist. So wurden seit den späten 1990er-Jahren etwa 15.000 neue Wohnungen errichtet, einerseits durch Umnutzung früherer innerstädtischer Kasernen- und Betriebsareale, andererseits durch Nachverdichtung im Bestand.¹⁰²

Die Grünlanddeklaration aus dem Jahr 1985, die 2001 und 2007 noch einmal adaptiert und durch die Integration in die Entwicklungspläne der Stadt gestärkt wurde, verhinderte ein weiteres Auswuchern des Stadtkörpers in das Grünland. Ein Instrument für Mindestdichten für gewidmetes Bauland wurde jedoch damals noch nicht gesetzlich verankert.¹⁰³ Ab den 1990er-Jahren setzte auch ein verstärkter Trend hin zum Einkaufen am Stadtrand ein.¹⁰⁴ In der Nähe des Flughafens und in Taxham wurden an der Westautobahn mit dem Airport-Center und dem Europark riesige Verkaufsflächen generiert, aber auch in vielen Umlandgemeinden setzte ein Trend zum Gewerbepark und Supermarkt außerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete ein.

2.10 AKTUELLE ENTWICKLUNGEN

Ab den frühen 2000er-Jahren änderten sich die Voraussetzungen für die Salzburger Stadtplanung. Der MIV wurde immer mehr zum Problem, die Förderung nach Investitionen in den ÖV wurden lauter und ein S-Bahn-System wurde auf den bestehenden Bahnstrecken implementiert. Die Stadt begann langsam wieder stärker zu wachsen, eine weitere großflächige Ausdehnung war jedoch aufgrund der Grünlanddeklaration nicht mehr möglich. Neue Konzepte der innerstädtischen Verdichtung mussten erprobt werden. Gleichzeitig wurde die Altstadt Salzburgs im Jahr 1996 zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt. Der Erhalt des 960 Objekte umfassenden Welterbes wurde daraufhin, ebenso wie der Erhalt der Stadtländschaften im Salzburger Stadtrecht verankert.¹⁰⁵

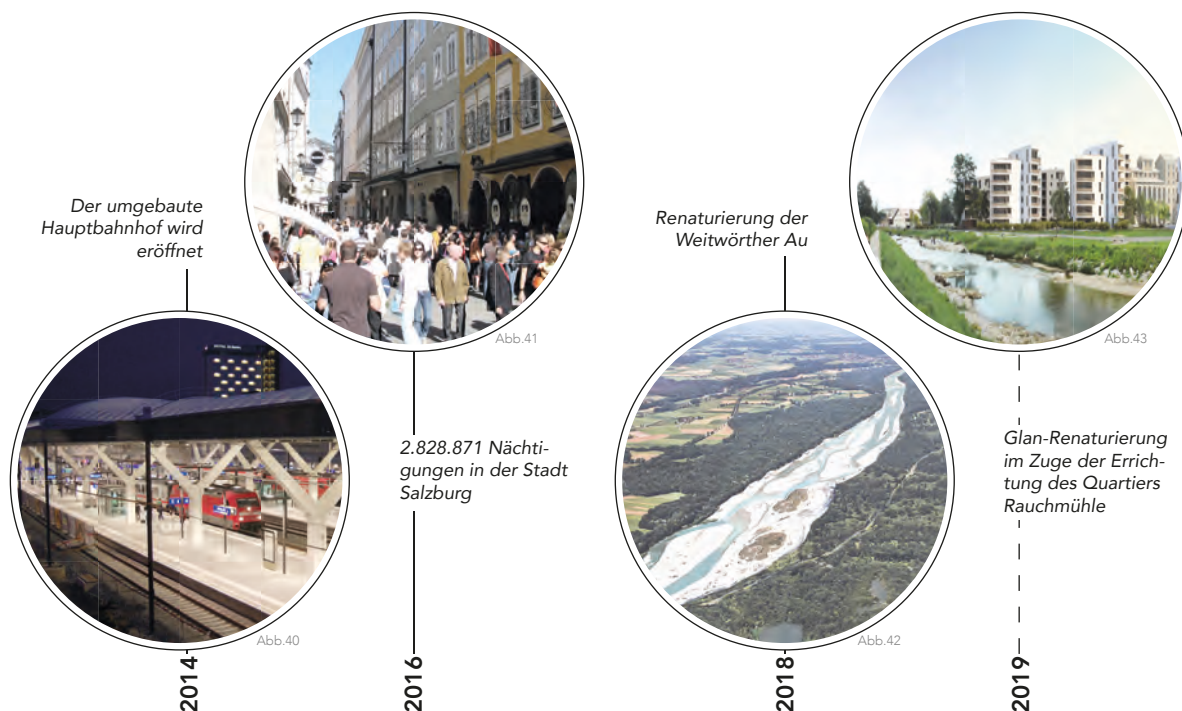
Das überlastete Zentrum

Das historische Zentrum Salzburgs bedient bis heute die meisten Aufgaben der Stadt. Es ist das Verwaltungszentrum für Stadt und Land, zieht jährlich Millionen von TouristInnen an, ist Schauplatz elitärer Kulturveranstaltungen und beherbergt die wichtigsten höheren Bildungseinrichtungen. Dabei wird diese Beanspruchung immer mehr zur Gefahr für die Altstadt. Im Jahr 2016 steuerten 50.000 Reisebusse eines der zwei innerstädtischen Busterminals an, um Tagesgäste ein- bzw. aussteigen zu lassen. Ein Jahr später feierte die Tourismusbranche erstmals über drei Millionen Nächtigungen in der Stadt. Die Konzentration der BesucherInnenströme im historischen Zentrum fördert die Umgestaltung der Altstadt in eine Art „potemkinsches Dorf“, einer auf die Bedürfnisse der TagesbesucherInnen und Festspielgäste zugeschnittenen Kulissenstadt. So leben im historischen Zentrum Salzburgs heute nur mehr etwas mehr als 10.000 Menschen. In den zentral gelegenen, von TouristInnen am stärksten frequentierten Teilen, dem Festspielbezirk und dem Domviertel sind es nur noch 150, was etwa einem Promille der Stadtbevölkerung entspricht.¹⁰⁶ Im Bereich der Altstadt wurden auch neue und neu konzipierte Museen eröffnet. Ein Museum für moderne Kunst wurde nach langer Diskussion auf dem Mönchsberg, anstatt wie von Hans Hollein vorgeschlagen, im Mönchsberg errichtet und mit der Neukonzeption des Salzburg Museums und des Domquartiers wurden im historischen Zentrum zwei neue Besucherattraktionen geschaffen.¹⁰⁷



Nachverdichtung und Quartiersbildung

Die Stadt erarbeitete in den 2000er-Jahren ein neues stadtteilorientiertes Sozialleitbild, das „Lebensqualität für alle“ verspricht. Unter diesem Paradigmenwechsel lässt sich auch der Fokus der Stadtplanung auf lange vernachlässigte, dicht besiedelte Stadtteile nördlich der Altstadt einordnen. So errichtete man in Itzling mit der Science City in Kooperation mit der Universität Salzburg ein Forschungszentrum und die neue Stadtbibliothek, wie auch der Fotohof und die Stadtgalerie wurden im Rahmen der Umnutzungs- und Nachverdichtungsprojekte Neue Mitte und Stadtwerkeareal in dem von Sozialwohnungsbau und MigrantInnen geprägten Stadtteil Lehen angesiedelt. Ebenfalls finden sich dort Bildungseinrichtungen wie die Medizinische Privatuniversität und die Zentrale der Volkshochschule.¹⁰⁸ An Projekten wie diesen lässt sich ablesen, dass die Planung von Stadtquartieren in den letzten Jahren den (Groß-)Siedlungsbau abzulösen beginnt und ein Trend zur Ansiedelung von Kultur- und Bildungseinrichtungen außerhalb des historischen Zentrums, in bisher in dieser Hinsicht vernachlässigten Stadtteilen einzusetzen scheint.



Die Mobilitätsfrage gewinnt an Bedeutung

Ein Thema, das über die letzten zwei Jahrzehnte zunehmend auch an politischer Relevanz gewann, ist jenes der Mobilität.

Seit der Jahrtausendwende gab es verstärkt Investitionen in den öffentlichen Verkehr, so wurde etwa ein grenzüberschreitendes S-Bahn-System implementiert, die Schieneninfrastruktur punktuell ausgebaut und der Salzburger Hauptbahnhof von einem Grenzbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof umgestaltet, der heute als moderner Umsteigeknoten im Nah- und Fernverkehr dient. Diese Maßnahmen führten zu einem verbesserten ÖV-Angebot und steigenden Fahrgastzahlen.¹⁰⁹ Die grundsätzlichen Probleme im Verkehr rund um die Stadt, die vor allem der MIV mit sich bringt, konnten dadurch jedoch noch nicht gelöst werden.¹¹⁰

Große Hoffnungen setzt die Salzburger Politik in das Konzept der Verlängerung der Lokalbahn zu einer die Innenstadt querenden Regionalstadtbahn. Diese seit Jahrzehnten diskutierte Variante scheiterte trotz eines politischen Konsenses jedoch bis jetzt an Fragen der Finanzierung und Trassierung. Zuletzt wurde jedoch die Gründung einer Planungs- und Errichtungsgesellschaft im Jahr 2018 und eine zeitnahe Verlängerung

der Bahn zumindest bis zum Mirabellplatz in Aussicht gestellt.¹¹¹

Renaturierung und integrierte Planung

Den seit dem späten 19. Jahrhundert stark regulierten Salzburger Fließgewässern kommt in den letzten Jahren vermehrt Aufmerksamkeit zu. Durch das *LIFE-Projekt Salzachauen* soll die nördlich der Stadt gelegene Weitwörther Au durch umfangreiche Renaturierungsmaßnahmen wieder in einen guten ökologischen Zustand gebracht werden. Zugleich soll das Gebiet als Naherholungsgebiet zugänglich gemacht werden.¹¹²

Im Stadtgebiet selbst wurde die Glan in zwei Bauabschnitten 2008 und 2011 auf Teilstrecken in einen naturnahen Zustand versetzt. Aktuell wird im Zuge des Umbaus der alten Rauchmühle in Lehen zum Quartier Rauchmühle ein weiterer Abschnitt des Flusses zu einem naturnahen Lebensraum und einem Naherholungsgebiet für die Bevölkerung Lehens umgestaltet und gilt somit als positives Beispiel für die kombinierte Planung eines dichten, innerstädtischen Quartiers mit naturnahen Freiräumen.¹¹³

1	vgl. SALZBURGWIKI, Salzachgletscher	47	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.145
2	vgl. WIKIPEDIA, Salzburger Becken	48	vgl. KRAMML et al. 2017, S.134
3	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.17	49	vgl. HUSTY 2017
4	vgl. WIKIPEDIA, Geographie und Klima der Stadt Salzburg	50	vgl. KRAMML et al. 2017, S.138
5	vgl. AMT FÜR STADTPLANUNG UND VERKEHR 2009a, Plannr.:2.08	51	vgl. ebd.
6	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.17	52	vgl. ebd.
7	vgl. SALZBURGWIKI, Kelten und Römer	53	vgl. ebd., S.144
8	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.21	54	vgl. ebd., S.144
9	vgl. SALZBURGWIKI, Römerstraße	55	vgl. ebd., S.148
10	vgl. SALZBURGWIKI, Iuvavum	56	vgl. WIKIPEDIA, Salzburg-Tiroler-Bahn
11	vgl. KRETSCHMER 2016, S.7	57	vgl. WIKIPEDIA, Ennstalbahn
12	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.29	58	vgl. WIKIPEDIA, Tauernbahn
13	vgl. ebd., S.37	59	vgl. WIKIPEDIA, SETG
14	vgl. ebd., S.37	60	vgl. WIKIPEDIA, Gaisbergbahn
15	vgl. WIKIPEDIA, Almkanal	61	vgl. WIKIPEDIA, Salzkammergut-Lokalbahn
16	vgl. KRAMML et al. 2017, S.20	62	vgl. WIKIPEDIA, Straßenbahn Salzburg
17	vgl. ebd., S.22	63	vgl. WIESBAUER/DOPSCH 2007, S.110
18	vgl. KRAMML et al. 2017, S.46	64	vgl. KRAMML et al. 2017, S.152
19	vgl. KRAMML et al. 2017, S.28	65	vgl. WEIDENHOLZER o. J.
20	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.63	66	vgl. ebd.
21	vgl. KRETSCHMER 2016, S.9	67	vgl. KRAMML et al. 2017, S.154
22	vgl. ebd., S.8f	68	vgl. ebd., S.182-194
23	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.75	69	vgl. ebd., S.194
24	vgl. SALZBURGWIKI, Tauerngold	70	vgl. ebd., S.194-196
25	vgl. KRAMML et al. 2017, S.44	71	vgl. ebd., S.198
26	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.89	72	vgl. HOLZSCHUH 2015, S.89-94
27	vgl. KRAMML et al. 2017, S.44	73	vgl. KRAMML et al. 2017, S.202
28	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.93	74	vgl. HOLZSCHUH 2015, S.89-94
29	vgl. KRETSCHMER 2016, S.9	75	vgl. KRAMML et al. 2017, S.202
30	vgl. WIESBAUER/DOPSCH 2007, S.43	76	HOLZSCHUH 2015, S.195
31	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.97	77	vgl. KRAMML et al. 2017, S.202
32	vgl. KRETSCHMER 2016, S.10f	78	vgl. KRAMML/BESL 1999, I.18
33	vgl. WIKIPEDIA, Schloss Hellbrunn	79	vgl. KRAMML et al. 2017, S.206
34	vgl. KRETSCHMER 2016, S.11	80	vgl. ebd., S.224
35	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.101	81	vgl. ebd., S.212
36	vgl. ebd., S.105	82	vgl. ebd., S.212
37	vgl. SALZBURGWIKI, Befestigung der Stadt Salzburg	83	vgl. KRAMML/BESL 1999, I.18
38	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.105	84	vgl. ARCHITEKTURZENTRUM WIEN et al. 2010, S.35
39	vgl. KRETSCHMER 2016, S.12f	85	vgl. WIKIPEDIA, Straßenbahn Salzburg
40	vgl. WIKIPEDIA, Lucas von Hildebrandt	86	vgl. WIKIPEDIA, Straßenbahn Salzburg
41	vgl. WIKIPEDIA, Carlo Fontana	87	vgl. WIKIPEDIA, Bahnstrecke Salzburg-Hangender Stein
42	vgl. KRETSCHMER 2016, S.12	88	vgl. WIKIPEDIA, Salzkammergut-Lokalbahn
43	vgl. BRETTENTHALER 1987, S.121	89	vgl. KRAMML et al. 2017, S.220
44	vgl. KRETSCHMER 2016, S.13	90	vgl. KRAMML/BESL 1999, I.18
45	vgl. ebd., S.13f	91	vgl. MARX/LAUB 2008, S.17
46	vgl. ebd., S.14	92	vgl. DOLLINGER 2014

- 93 vgl. KRAMML/BESL 1999, I.18
94 vgl. ebd.
95 vgl. SACK 1986
96 vgl. ebd.
97 vgl. MAIR 2017
98 vgl. STADT SALZBURG MAGISTRAT MA 5/03 2013, S.11ff
99 vgl. SACK 1986
100 vgl. STADT SALZBURG MAGISTRAT MA 5/03 2013, S.11ff
101 vgl. STEINER 1986, S.136ff
102 vgl. KRAMML et al. 2017, S.238
103 vgl. RESCH 2014
104 vgl. KRAMML et al. 2017, S.238
105 vgl. ebd., S.236ff
106 vgl. NEUHOLD 2018
107 vgl. KRAMML 2017, S.238
108 vgl. ebd., S.236ff
109 vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG 2016c, S.4
110 vgl. KRAMML 2017, S.238
111 vgl. NOLL 2017
112 vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, Abt. Natur und Umweltsch., Gew. 2015
113 vgl. STADTGEMEINDE SALZBURG, Renaturiertes Glan-Gelände bei der Rauchmühle

KAPITEL 3

ZUM AKTUELLEN PLANUNGSDISKURS

ANALYSE AKTUELLER ENTWICKLUNGSPLÄNE UND TENDENZEN IN DER PLANUNG SOWIE DEFINITION ZUKUNFTSRELEVANTER THEMEN

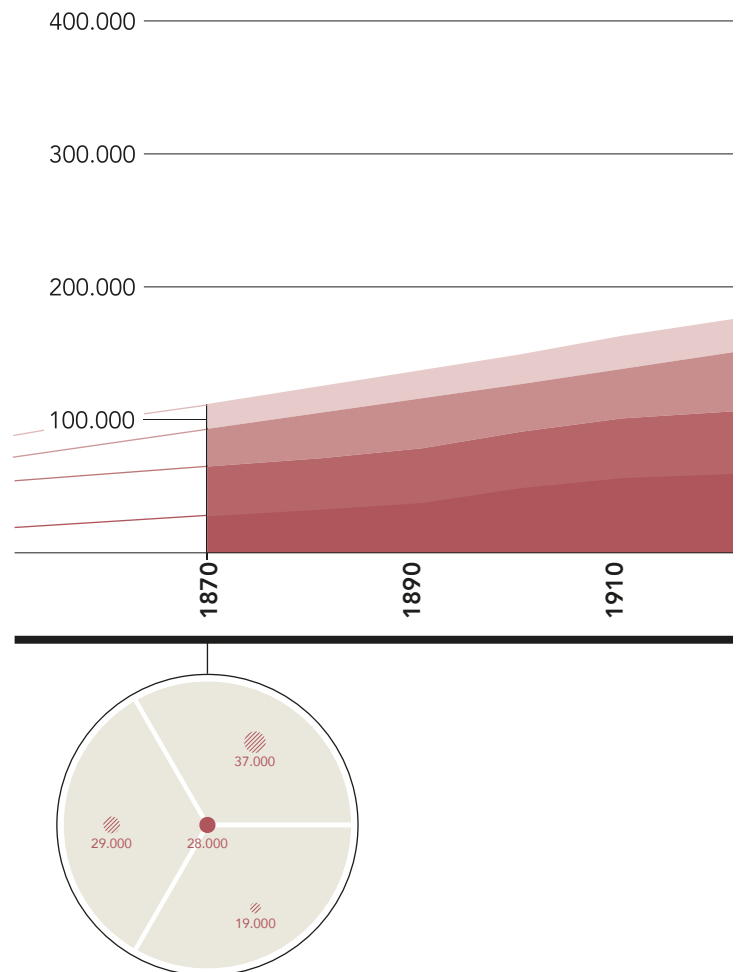
Der Planungsdiskurs in Salzburg wird derzeit von den steigenden Wohnkosten, der Zersiedelung des Umlandes und der daraus resultierenden Verkehrsproblematik samt Auswirkungen auf die Umwelt dominiert. In diesem Kapitel werden mehrere Konzepte für die zukünftige Entwicklung Salzburgs erörtert. Ausgehend von einer Analyse der Zersiedelung der Salzburger Umgebung wird unter anderem die Novelle des ROG, die Empfehlungen aus dem *Masterplan Kernregion* und die *ERB-Studie* zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs erörtert, bevor der Frage nachgegangen wird: wie soll eine zukünftige, den Trassen der Mobilitätsnetzwerke folgende Siedlungsstruktur im Salzburger Zentralraum aussehen? Dazu werden aus den Empfehlungen der in diesem Kapitel untersuchten Konzepte und der Aufarbeitung der Geschichte Salzburgs zukunftsrelevante Themen abgeleitet, welche die Grundlage für die Szenarien des nachfolgenden Kapitels darstellen.

3.1 DIE ZERSIEDELUNG DES UMLANDES

Die Bevölkerungsentwicklung von 1870 bis 1950

Um 1870 lebten in der Stadt Salzburg etwa 28.000 Personen, etwa gleich viele bewohnten den benachbarten bayerischen Landkreis Berchtesgadener Land, 37.000 den Bezirk Salzburg-Umgebung und 19.000 den Bezirk Hallein. Gesamt lebten im Großraum Salzburg somit knapp über 110.000 Personen.

Mit Hallein, Berchtesgaden und Bad Reichenhall existierten südlich der Stadt Salzburg weitere historisch gewachsene, jedoch wesentlich kleinere Städte. Das nördlich der Stadt Salzburg gelegene Alpenvorland war größtenteils von bäuerlichen Strukturen geprägt.



BEVÖLKERUNG

Historische Entwicklung,
Prognose und Verteilung der
Bevölkerung in der Region
(1870-2030)

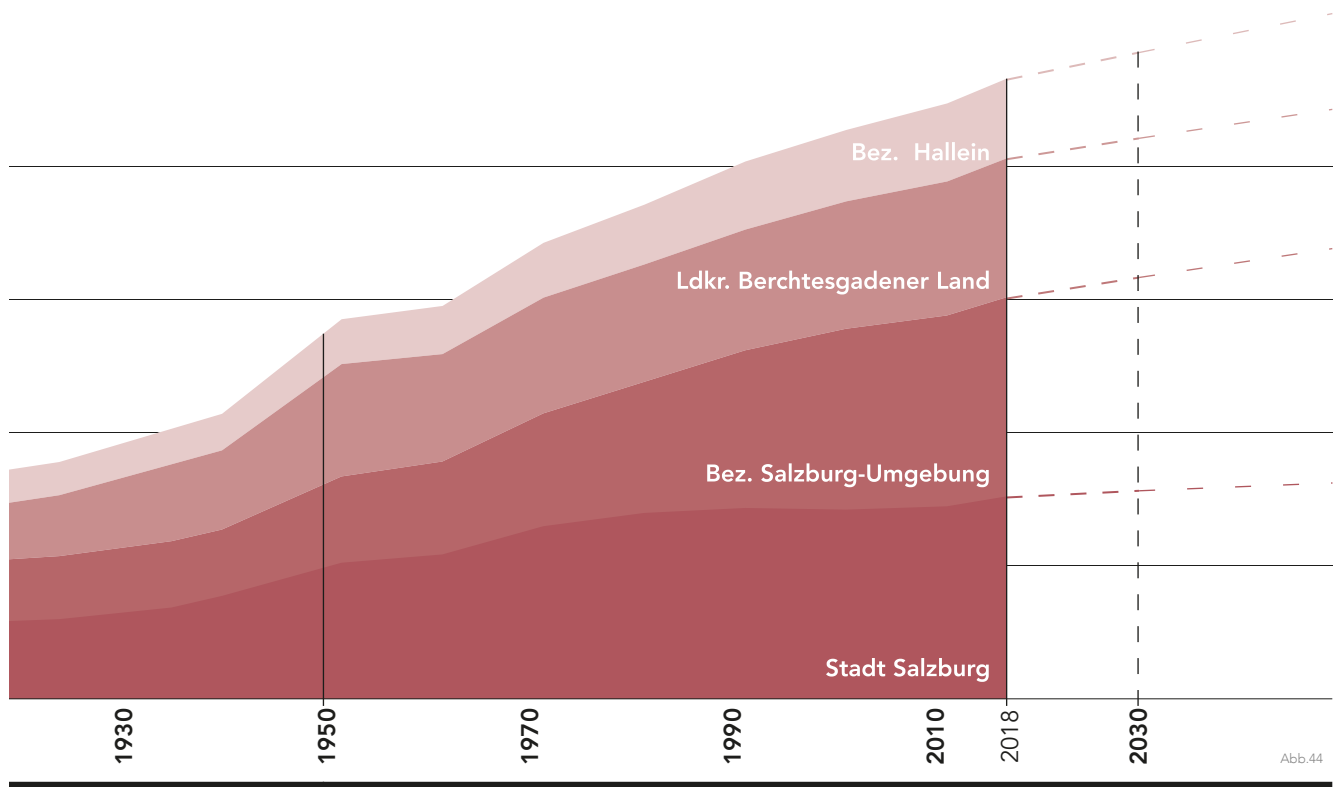
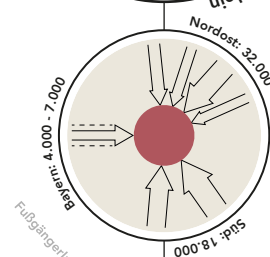
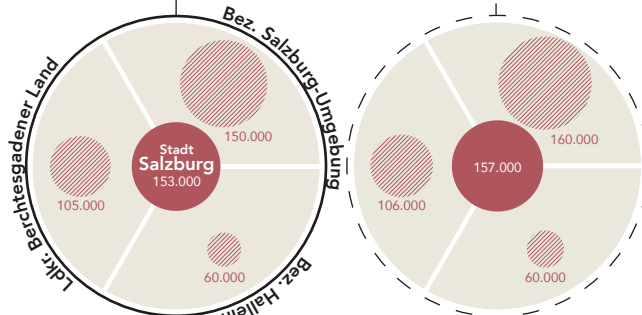
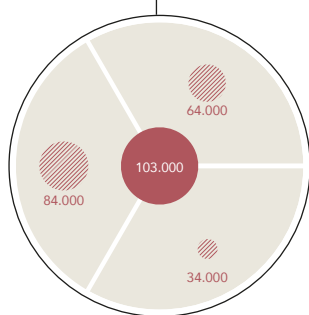
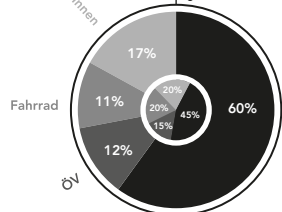


Abb.44



PENDELSTRÖME
Tägliche EinpendlerInnen in die Stadt Salzburg



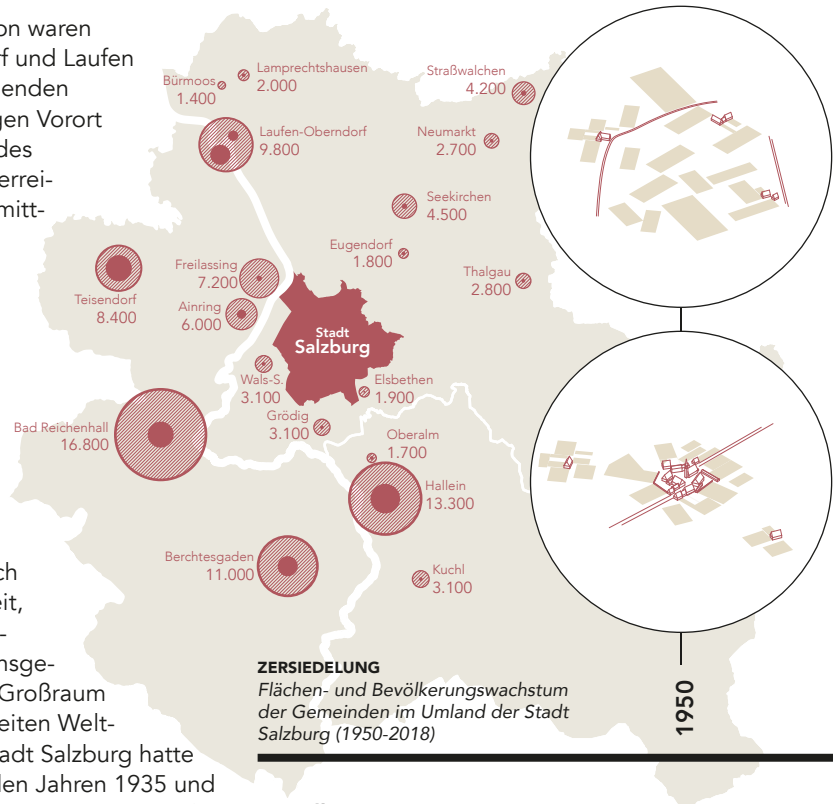
MODAL SPLIT
Modal Split in Stadt und Land Salzburg

Abb.45

Bedeutende Orte in dieser Region waren die bayerischen Städte Teisendorf und Laufen mit ihrem auf der gegenüberliegenden Salzachseite liegenden, vormaligen Vorort Oberndorf, der seit dem Zerfall des Fürsterzbistums Salzburg auf österreichischem Terrain liegt und dem mittlerweile ebenfalls das Stadtrecht verliehen wurde. Während in der Zeit der Industriellen Revolution die Bevölkerungszahlen in den Industrieregionen stark anstiegen, konnte in Salzburg und im angrenzenden Bayern, wohl aufgrund der fehlenden Großindustrien und der weitgehend unbedeutenden Rolle von Stadt und Land Salzburg nach dem Verlust der Eigenstaatlichkeit, nur ein moderates Bevölkerungswachstum beobachtet werden. Insgesamt wuchs die Bevölkerung im Großraum Salzburg bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges auf etwa 200.000. Die Stadt Salzburg hatte nach den Eingemeindungen in den Jahren 1935 und 1939 im Jahr 1940 etwa 77.000 EinwohnerInnen.^{1, 2}

Die Bevölkerungsentwicklung von 1950 bis 2018

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges begann die Bevölkerung in der Stadt und im Umland aufgrund des wirtschaftlichen Aufschwungs stark zu wachsen. Zunächst wuchsen urbane und rurale Gebiete etwa im gleichen Ausmaß, ab 1970 ließ sich jedoch der Trend beobachten, dass die ländlich geprägten Gebiete des Flach- und Tennengaus deutlich stärkere Zuwachsraten hatten als die Stadt Salzburg und das angrenzende Berchtesgadener Land. Eine Ausnahme bildete nur die bayerische Grenzstadt Freilassing, die ebenfalls stark zu wachsen begann. Während die Bevölkerung in der Stadt Salzburg in den letzten 70 Jahren um 47 Prozent zunahm, hatten einige stadtnahe Flachgauer Gemeinden wie Wals-Siezenheim oder Eugendorf Bevölkerungszuwächse von etwa 300 Prozent. Die Bevölkerungszahl des Bezirks Salzburg-Umgebung wuchs somit auf 150.000 und ist damit heute beinahe gleich hoch wie jene der Stadt Salzburg. Die Gesamtbevölkerung der Bezirke Salzburg, Salzburg-Umgebung und Hallein, sowie des Landkreises Berchtesgadener Land lag 2018 bei knapp unter 470.000 EinwohnerInnen.^{3, 4}

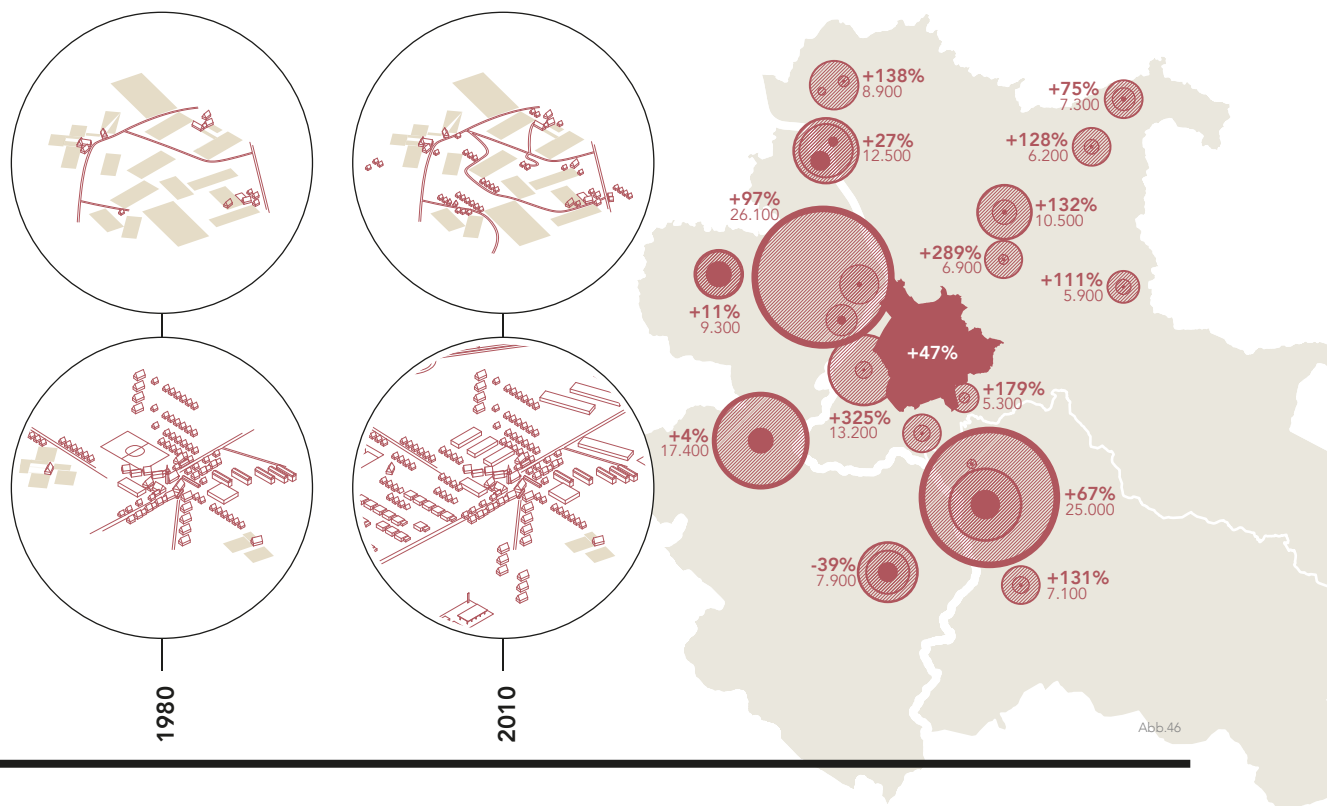


Bevölkerungsprognosen bis 2030

Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung lassen ein weiteres Wachstum des Bezirks Salzburg-Umgebung erwarten und ein etwas weniger starkes in der Stadt Salzburg. Die Bevölkerungszahlen im Berchtesgadener Land und im Tennengau werden hingegen nur leicht steigen. Für das Jahr 2030 wird für die Stadt, ihre zwei umliegenden Bezirke und den Landkreis Berchtesgadener Land eine Gesamtbevölkerung von 483.000 prognostiziert.^{5, 6}

Die Zersiedelung als Verkehrsverursacher

Ein Großteil der Arbeitsplätze, der höheren Bildungsinstitutionen, der Kultur-, Freizeit- und Verwaltungseinrichtungen befindet sich trotz des starken Bevölkerungswachstums der Peripherie weiterhin in der Stadt Salzburg – sie ist somit der zentrale Ort der Region und Ziel der meisten PendlerInnen.⁷ Das ab den 1950er-Jahren einsetzende Bevölkerungswachstum der ruralen Gebiete führte somit zu einer räumlichen Trennung von Wohnort, Arbeitsplatz, Bildungsstätten, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen, generiert somit große Pendelbewegungen und, da die Wege zwischen diesen Orten durch deren extreme Streuung heute oftmals



nur mehr mit dem Privat-PKW bewältigbar sind, zu einer extrem hohen Verkehrs- und Umweltbelastung. Gleichzeitig verhindern Fehler der örtlichen Raumplanung den Ausbau öffentlicher Verkehrsträger, da potenziellen Trassen oft Einfamilienhäuser außerhalb des geschlossenen Siedlungsraumes im Wege stehen.⁸

Die Probleme, welche die Zersiedelung mit sich bringt, lassen sich somit in Salzburg am augenscheinlichsten an der Verkehrssituation ablesen. Der Großteil der Wege im Bundesland Salzburg wird heute nämlich als MIV-LenkerIn oder als MIV-MitfahrerIn zurückgelegt. Im Jahr 2012 waren es laut dem *Salzburger Raumordnungsbericht 2011-2014 (ROB)* etwa 49 Prozent. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege lag bei 17 und der Radanteil bei elf Prozent. Nur zwölf Prozent der Wege wurden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.⁹

Zwischen dem Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung der Stadt und jenem der BewohnerInnen der umliegenden Bezirke ergaben sich teilweise erhebliche Unterschiede. So war der Anteil des MIV (inkl. Mitfahrender) in der Stadt Salzburg signifikant niedriger (44 %) als in den Bezirken Hallein (62 %) und Salzburg-Umgebung (65 %).

Auffallend hoch war der Anteil der Wege, die in der Stadt Salzburg mittels Fahrrad zurückgelegt wurden (20 %). Im Vergleich mit ähnlich großen Landeshauptstädten fällt in Salzburg neben diesem hohen Fahrrad-Anteil der geringe ÖV-Anteil von nur 15 Prozent auf. Beim ÖV ergaben die Analysen in Graz einen Anteil von 20, in Linz von 21 und in Innsbruck von 17 Prozent, während der Anteil der per Fahrrad zurückgelegten Wege in diesen Städten nur zwischen sieben und 15 Prozent lag.^{10, 11, 12, 13}

Verglichen mit den Zahlen von 2004 änderte sich der MIV-Anteil im nördlichen Landesteil Salzburgs kaum. Der Radanteil in der Stadt Salzburg konnte innerhalb von acht Jahren um vier Prozent gesteigert werden. Dieser Anstieg ging zu Lasten des FußgängerInnen-, ÖV- und MIV-MitfahrerInnen-Anteiles und trug somit kaum zur Verringerung des MIV-LenkerInnen-Anteiles bei. In den Stadtumlandbezirken konnte eine leichte Erhöhung des ÖV-Anteiles gemessen werden. Im Salzburger Verkehrsverbund stiegen die Fahrgastzahlen im Regionalverkehr zwischen 2007 und 2012 um 13 Prozent auf 16,6 Millionen PassagierInnen pro Jahr, im innerstädtischen Verkehr um 18 Prozent auf 25,2 Millionen Fahrgäste pro Jahr.¹⁴

Ein Blick auf die zurückgelegten Wegdistanzen des MIV zeigt das große Potenzial, das eine noch besser ausgebaute Infrastruktur für FußgängerInnen und RadfahrerInnen bietet, denn im Bundesland Salzburg endeten 2012 sieben Prozent der per MIV zurückgelegten Wege bereits nach einem Kilometer und insgesamt 19 Prozent nach zweieinhalb Kilometern. In Summe endeten 42 Prozent der MIV-Wege nach maximal fünf Kilometern und könnten daher auch relativ einfach zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per E-Bike zurückgelegt werden.¹⁵

Untersucht wurde im ROB auch die Wegezweckverteilung. Daraus geht hervor, dass 2012 etwa die Hälfte der zurückgelegten Wege beruflich bzw. ausbildungsbedingt war und die andere Hälfte der Wege privaten Zwecken diene. Hier stechen vor allem die Wege zur Erledigung von Einkäufen mit 18 Prozent hervor, was unter anderem auf die Situierung großer Supermärkte und Fachmarktzentren abseits der Ortszentren zurückzuführen ist.¹⁶

Ein Großteil der Pendelbewegungen kommt, wie eingangs erwähnt, durch die räumliche Trennung von Wohnort und Arbeitsstätte zustande. Im Großteil der Salzburger Gemeinden besteht derzeit ein Arbeitsplatzdefizit. Am stärksten trifft dies auf ländliche, zumeist auch peripher gelegene Kleingemeinden zu. Die Gemeinden des Flach- und Tennengaus sind generell von sehr hohen AuspendlerInnenanteilen geprägt.¹⁷

In einer Studie aus dem Jahr 2017 ergibt sich eine Zahl von 96.000 täglichen PendlerInnen in der Stadt Salzburg, wobei sich diese Zahl aus 47.000 EinpendlerInnen und 49.000 BinnenpendlerInnen zusammensetzt. Hier fehlen die Zahlen aus Bayern, von geschätzten 4.000 – 7.000 zusätzlichen PendlerInnen.¹⁸

Die starken Preissteigerungen für Wohnraum in der Stadt und den stadtnahen Gemeinden zwingt immer mehr Menschen, sich im angrenzenden Bayern und Oberösterreich um Wohnraum umzusehen. Im *Masterplan Kernregion* wird diese Wohnungsentwicklung in der Stadt und im näheren Umland kritisch gesehen, denn diese weitere Randwanderung führe zu unerwünschten Nebenwirkungen in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Landschaftsverbrauch. Die hervorragende Landschaft und Umweltqualität sei durch eine weitere Ausbreitung der Siedlungen und Verkehrswege in Teilen der Kernregion gefährdet.¹⁹

Einflussfaktoren auf die Zersiedelung

Für die Entwicklung von Strategien, um aus dem Teufelskreis der Verdrängung großer Teile der Bevölkerung in Randlagen und den dadurch entstehenden Belastungen auszubrechen, müssen die Einflussfaktoren auf die Zersiedelung genauer analysiert werden.

In seiner Abschlussarbeit im MAS-Programm in Raumplanung an der ETH Zürich zeigt Martin Lippuner systematisch jene Faktoren auf, die als der Zersiedelung zuträglich gelten und teilt sie in die Kategorien naturräumliche, ökonomische, politisch-ökonomische, politische und planerische Einflussfaktoren ein.²⁰

Für die Entwicklung des Salzburger Zentralraumes seit den 1950er-Jahren lässt sich auf Basis dieser Systematik Folgendes feststellen: aufgrund der topographischen Beschaffenheit erlauben vor allem das nördliche Umland der Stadt und das Salzachtal eine Zersiedelung. Eine Besonderheit bildet die Staatsgrenze zwischen Österreich und Bayern, die entlang der Salzach durch das flache und hügelige Alpenvorland verläuft. Durch die Staatsgrenze ergeben sich verschiedene raumplanerische Regulative und eine zweigleisige Planung, beispielsweise im Verkehrsnetz.²¹

Während die strengeren raumplanerischen Regeln in Bayern Bauten abseits der gewachsenen Ortschaften bisher weitgehend verhinderten und die gebirgige Landschaft eine Zersiedelung des Tennengaus, mit Ausnahme des Salzachtals erschwerte, konnte im Flachgau nach 1950 ein exorbitantes Bevölkerungs- und Flächenwachstum kleiner bis mittelgroßer Orte und die Errichtung einer Vielzahl von Neubauten abseits des geschlossenen Siedlungsraumes beobachtet werden. Diese Entwicklung wurden durch die kleinräumigen politisch-administrativen Grenzen im Salzburger Alpenvorland verstärkt, die zu einem starken Wettbewerb unter den Gemeinden um Zuzug von Betrieben und EinwohnerInnen führten.²²

Einen großen Beitrag zur Zersiedelung nach dem Zweiten Weltkrieg leistete die gesteigerte Motorisierung der Bevölkerung. Die fehlende Kostenwahrheit im MIV bewirkt, dass weite Pendelwege leistbar wurden und gilt daher als einer der stärksten Treiber der Zersiedelung.²³

Zu dieser fehlenden Kostenwahrheit im MIV gesellt sich auch eine fehlende Kostenwahrheit in der Siedlungspolitik, da neben den privaten Baukosten eines Grundeigentümers auch auf die Allgemeinheit externalisierte Kosten anfallen, etwa zur Erschließung

und Anbindung an das Kanal- und Stromnetz von neu ausgewiesenem, abseits von bestehenden Siedlungen liegendem Bauland.²⁴

Planerische Einflussfaktoren, die sich förderlich auf die Zersiedelung ausgewirkt haben, lassen sich vor allem in den Flächenwidmungsplänen der 1960er- bis 1990er-Jahre finden, die, auf zu hohen Bevölkerungsprognosen basierend, großflächige Baulandausweisungen vorsahen. Laut Franz Dollinger von der Raumplanungsabteilung des Amtes der Salzburger Landesregierung ermöglichte diese Generation von Flächenwidmungsplänen das Ausbreiten ehemaliger Dörfer zu sogenannten Schlafstädten und durch missbräuchlich verwendete Ausnahmegenehmigungen auch Wohnbauten im Grünland.²⁵

Einen weiteren Faktor der Zersiedelung bilde, laut Lippuner, die unterschiedliche Informationslage zwischen der Bevölkerung einerseits und den Behörden bzw. den politischen EntscheidungsträgerInnen andererseits. Dieses Modell wird in der Wirtschaftswissenschaft als Prinzipal-Agent-Problem bezeichnet. Der Informationsvorteil etwa des Gemeinderates (hier der Agent) gegenüber der Bevölkerung (hier der Prinzipal) berge die Gefahr, dass der Agent eigene Interessen vor jene der Allgemeinheit stellt, um Konflikte mit gut vernetzten Personengruppen, Unternehmen oder InvestorInnen zu vermeiden. Dieses Verfolgen von Partikularinteressen, das sogenannte *Rent-Seeking*, führe oftmals zu Entscheidungen zu Gunsten einflussreicher Gruppen bzw. Organisationen und gegen das Interesse der Allgemeinheit.²⁶

In Salzburg konnte diese Entwicklung beispielsweise beim Bau einer Fußballakademie mit einer Bruttogeschossfläche von 15.000 m² beobachtet werden. Ein global agierendes, in Salzburg ansässiges Unternehmen konnte im Jahr 2008 durch Zustimmung einer Mehrheit des Gemeinderates diesen Bau im geschützten Grünland der Saalachauen durchsetzen.²⁷

Dieser Logik des *Rent-Seeking* entspreche auch das Verhalten diverser Nachbarschaftsinitiativen gegen Maßnahmen der innerstädtischen Verdichtung, wie es in Salzburg zuletzt bei der Neubebauung des Areals der ehemaligen Riedenburg-Kaserne zu beobachten war. Diese als *NIMBY* (Akronym für: *not in my backyard*) bezeichnete Haltung zielt auf die Vermeidung von vermeintlich persönlichen Nachteilen ab, auch wenn die Allgemeinheit von einer verdichteten, innerstädtischen Bauweise und einer dadurch verminderten Zersiedelung profitieren würde.²⁸

3.2 DIE ROG-NOVELLE 2017

Um unter anderem den Faktoren der Zersiedelung entgegenzuwirken, wurde in der vergangenen Legislaturperiode unter der grünen Landeshauptmann-Stellvertreterin Astrid Rössler eine Novelle des *Salzburger Raumordnungsgesetzes (ROG)* erarbeitet, die mit 1.1.2018 in Kraft trat.

Der Arbeit an dieser Novelle war eine vorgezogene Landtagswahl im Mai 2013 vorausgegangen, die aufgrund des Salzburger Spekulationsskandals eine große Verschiebung der Machtverhältnisse im Salzburg Landtag mit sich brachte. Die von Landeshauptfrau Gabi Burgstaller angeführte SPÖ verlor dabei über 15 Prozent ihrer Stimmen und erreichte nur mehr knapp 24 Prozent. Die mitregierende ÖVP musste ein Minus von 7,5 Prozent hinnehmen, erhielt damit 29 Prozent der Stimmen, konnte aber erstmals seit 1999 wieder die stärkste Fraktion im Salzburger Landtag stellen. Während die FPÖ trotz der massiven Stimmenverluste der Regierungsparteien nur moderate Stimmenzuwächse verzeichnen konnte und 17 Prozent erreichte, gelang dem erstmalig antretenden Team Stronach mit über 8 Prozent auf Anhieb der Einzug in den Landtag. Die größten Zugewinne aller wahlwerbenden Parteien erzielten jedoch die Grünen, welche mit einem Plus von knapp 13 Prozent und einem Gesamtergebnis von über 20 Prozent der Stimmen zur drittstärksten Partei wurden und dabei in der Stadt Salzburg sogar zur stimmenstärksten Partei aufstiegen.²⁹

Burgstaller legte daraufhin alle politischen Ämter zurück und die SPÖ, auf die 2004 noch über 45 Prozent der Stimmen entfallen waren, fand sich, nachdem sich die ÖVP mit den Grünen und dem Team Stronach auf eine Koalition geeinigt hatte, erstmals seit 1945 nicht mehr in der Salzburger Landesregierung. Die grüne Spitzenkandidatin Astrid Rössler wurde Landeshauptmann-Stellvertreterin und übernahm in der Regierung die Agenden Naturschutz, Umweltschutz, Gewässerschutz, Gewerbeangelegenheiten, Raumordnung und Baurecht.³⁰ Unter Rössler wurde schließlich ein Prozess zur Novellierung des ROG unter Miteinbeziehung der Gemeinden initiiert.³¹

Die Übernahme des Raumplanungsressorts durch die grüne Landeshauptmann-Stellvertreterin wurde in der ÖVP-dominierten Kommunalpolitik anfangs skeptisch aufgenommen, wobei sich schlussendlich alle Beteiligten auf den Prozess einer Neugestaltung des Salzburger ROG einließen, wie Astrid Rössler in einem persönlichen Gespräch im August 2018 nach

ihrem Ausscheiden aus der Politik betonte.³²

Dass die Gesetzesnovelle in einem gemeinsamen konstruktiven Prozess erarbeitet werden konnte, mag auch an den Dialogforen liegen, die in allen Bezirken etwa mit VertreterInnen der Regionalverbände, den BauamtsleiterInnen und den BürgermeisterInnen zu Beginn und Ende des Prozesses veranstaltet wurden. Die Ergebnisse dieses partizipativen Verfahrens waren die Grundlage für die weiteren politischen Verhandlungen.³³

Schwerpunkte der Novelle

Aus dem ROG, das die Raumordnung im gesamten Land Salzburg regelt, erscheinen einige Punkte für den Salzburger Zentralraum besonders interessant. So soll generell der Flächenbedarf eingegrenzt und durch neue Instrumentarien die Spekulationen auf und Zweckentfremdung von Bauland möglichst unterbunden werden. Ins Auge stechen auch zentrumsstärkende Maßnahmen und die Abhängigkeit der Ausweisung von Flächen für den geförderten Wohnbau von zentralen Lagen und einer Anbindung an leistungsfähige öffentliche Verkehrsträger. Der Stärkung von Orts- und Stadtkernen und der Eindämmung baulicher Entwicklungen am Siedlungsrand wird im neuen ROG durch mehrere Maßnahmen Rechnung getragen. So sind Einzelhandelsnutzungen in ausgewiesenen Gewerbegebieten zukünftig nur noch sehr eingeschränkt möglich, während durch die Einführung von Siedlungsschwerpunkten und städtebaulichen Planungsgebieten, welche im jeweiligen örtlichen REK festzulegen sind, ein Trend weg von der Objekt- hin zur Quartiersplanung erkennbar ist. Vorbehaltsflächen für den förderbaren Miet- und Eigentumswohnungsbau sind nur in diesen ausgewiesenen Siedlungsschwerpunkten und in der Stadt Salzburg beispielsweise nur mit einer Mindest-GFZ von 0,7 möglich.

Der Paradigmenwechsel von der Vorrats- zur Bedarfswidmung manifestiert sich im neuen ROG durch eine zeitliche Befristung neuer Baulandausweisungen und einer Zweitwohnsitzbeschränkung. Durch diese Maßnahmen soll bisher nicht genutztes Bauland mobilisiert und generell eine preisdämpfende Wirkung erzielt werden.³⁴

Um den hohen Baulandpreisen entgegenzuwirken, wurde das Instrument der Vertragsraumordnung neu geregelt. Gemeinden können zur Sicherung der Entwicklungsziele nun mit GrundeigentümerInnen Vereinbarungen schließen, die etwa die Verwendung von Grundstücken, die Überlassung von

Grundstücken an Dritte und die Übernahme von Infrastrukturkosten betreffen. In Hinblick auf die Notwendigkeit des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs sind die nun möglichen überörtlichen Bausperren interessant, um etwa Trassen für Schienenprojekte freihalten zu können.³⁵

Gespräch mit Astrid Rössler

Astrid Rössler, bis Juni 2018 Salzburgs Landeshauptmann-Stellvertreterin, betonte in einem persönlichen Gespräch im August 2018 die Wichtigkeit des neuen Instruments der Siedlungsschwerpunkte für die weitere Entwicklung der Gemeinden. Generell, so Rössler, könne man beobachten, dass sich die Erkenntnis von verdichteter Bauweise immer weiter durchsetze und ein Trend weg von der Objekt- hin zu einer Quartiersplanung auch außerhalb der Stadt Salzburg erkennbar sei.

Sie räumt aber ein, dass dieser Trend auch verstärkt Diskussionen mit sich bringe, da eine hohe städtebauliche Dichte weiterhin oft negativ konnotiert werde. Zu den positiven Beispielen der Salzburger Stadtentwicklung der letzten Jahre zählen für sie die Panzerhalle, das gerade entstehende Quartier Rauchmühle und die Neubebauung am Ginzkeyplatz in der Alpenstraße. Auch das Stadtwerkeareal sei trotz bekannter Schwächen besser als sein Ruf. Diese Gebiete hätten, wie etwa auch die alten Vororte Maxglan oder Gnigl, das Potenzial sich zu städtischen Subzentren zu entwickeln.

Zum Thema der Entlastungszentren, also der Zielsetzung aus dem Jahr 1995, die Wohnungsentwicklung in Regionalzentren und regionale Nebenzentren zu lenken, hält Rössler fest, dass einzig die Stadt ihre Vorgaben erreicht habe, während die Umlandgemeinden sie teilweise weit verfehlt hätten. Die Unterstellung, die Stadt tue zu wenig auf dem Wohnbausektor, sei vor diesem Hintergrund also zurückzuweisen. Generell sei die Bauleistung auch in der Stadt trotz mäßiger Bevölkerungszuwächse seit den 1990er-Jahren konstant hoch. Dies könne, so Rössler, auf den gestiegenen Pro-Kopf-Wohnflächenbedarf, eine hohe Leerstandsrate in der Stadt, Zweitwohnsitze und der Nutzung von Immobilien als Anlageobjekte zurückgeführt werden, also einer Entkoppelung der Bauleistung vom tatsächlichen Wohnbedarf. Als wertvolles Instrument, das durch die Novelle des ROG nun neu definiert wurde, sieht Rössler die Vertragsraumordnung. Ohne dieses Instrument hätte etwa die Stadt Salzburg ihren Wohnbaubedarf der letzten Jahre kaum bewältigen können.

Beim Thema Mobilität sieht Rössler den Leidensdruck mittlerweile groß genug, um die seit Jahrzehnten diskutierte Stadtquerung der Lokalbahn tatsächlich zu realisieren. Es herrsche ein allgemeines Bewusstsein, dass sich in Sachen ÖV etwas ändern müsse. Die Diskussion um die Trassierung im Zentrum sieht sie momentan nicht vorrangig, wichtiger sei die zeitnahe Gründung einer Planungs- und Errichtungsgesellschaft. Eine oberirdische Variante würde sie persönlich jedoch für attraktiver halten.

Generell sei ein großer Umbruch im Mobilitätsverhalten nur durch *push-and-pull*-Maßnahmen möglich. So plädiert Rössler für eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Stadt, sieht den touristischen Bus- und Individualverkehr im Stadtzentrum kritisch und regt niedrigere Preise für die Tickets im öffentlichen Verkehr an. Generell sei das ÖV-Angebot aber schon recht gut, oft fehle auch die Bereitschaft vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Dieser Umstand äußere sich zum Beispiel in der Tatsache, dass knapp die Hälfte der mit dem Auto zurückgelegten Wege in der Stadt unter fünf Kilometer lang sei. Um diese Fahrten zu vermeiden, wäre eine weitere Aufwertung der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr nötig, etwa durch eine Verstärkung der logischen Hauptverbindungen für RadfahrerInnen und eine Bevorrangung des Radverkehrs gegenüber dem MIV, sowie auch durch die Bereitstellung ausreichend überdachter Abstellmöglichkeiten. Prinzipiell würden in Salzburg schon Viele das Fahrrad nutzen, mittlerweile auch im Winter, und dort wo das Angebot attraktiv sei, komme es mittlerweile sogar schon zu Engpässen, wie etwa bei der neuen Fahrradgarage am Hauptbahnhof. Die Implementierung eines Leihradsystems in der Stadt wäre längst überfällig, die Mitnahme von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln und der Umstieg von Zug und Bus auf das Fahrrad müsse weiter gefördert und vereinfacht werden.

Auch in der Bauordnung sieht sie großes Potenzial, Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zu nehmen, etwa durch die Schaffung genügend barrierefrei zugänglicher Fahrrad-Abstellplätze in den Wohnobjekten, die den Weg zum Fahrrad kürzer als jenen zum Auto machen würden.

Der Raumplanung misst Rössler im Hinblick auf den Stellenwert in Fragen der Klimaschutz- und Umweltpolitik einen sehr hohen Stellenwert bei. In der *Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050* sei die Raumordnung dementsprechend eine Schlüsselmaterie.

Neben Fragen des Energieverbrauchs ist auch die Einschränkung des Flächenverbrauchs und die damit verbundene Erhaltung wichtiger Landschaftsräume Teil dieser Materie. Im Norden der Stadt wird zurzeit an der Umsetzung des *LIFE-Projekts* zur Renaturierung der Weitwörther Au an der Salzach gearbeitet. Konfrontiert mit der Frage, ob in einem sehr langfristigen Szenario eine stark verdichtete Bebauung in den Zentralräumen das Potenzial bieten würde, ganze Gebiete oder ganze Flussläufe wieder in einen naturnahen Zustand versetzen zu können, meint Rössler, dass man vor dem Hintergrund der Verschiebung des Wachstums in die Zentralräume die Fragen nach dem Umgang mit der vorhandenen Bausubstanz und Infrastruktur auf jeden Fall diskutieren müsse. Generell sei die Bevölkerungszahl in einem Drittel der Salzburger Gemeinden stagnierend bis abnehmend. Der Tourismus würde hier jedoch einen großen Einfluss auf die Notwendigkeit und Rentabilität von Infrastrukturen haben. Allenfalls könne am Ende eines Diskussionsprozesses auch der Rückbau eine Lösung sein. Bevor man jedoch beginnt „Dörfer zu schließen“, solle man zuerst die Gründe für die Abwanderungstendenzen analysieren, denn oft seien es Probleme, die von den Gemeinden selbst behoben werden könnten, etwa ein Fehlen von Kinderbetreuungseinrichtungen oder ein mangelndes Angebot von Wohnraum für junge Familien. Da die Novelle in den Medien teilweise als Kompromiss bezeichnet wurde, kam die Frage auf, welche Punkte ihrer Meinung nach im ROG stärker formuliert hätten werden sollen. Rössler hätte sich eine Einführung von Gestaltungsbeiräten in den Gemeinden gewünscht und das Instrument der Mindestdichten gerne als gesetzlich verpflichtend verankert. Generell wäre ihrer Meinung nach eine stärkere Verbindlichkeit zu städtebaulichen Planungen nötig, eine höhere Anforderung an die Bebauungspläne und eine bessere Verteilung der Wohnbauförderung, um etwa auch gemeinschaftliches Bauen in ländlichen Gebieten zu begünstigen.³⁶

3.3 GRUNDSÄTZE DER AKTUELLEN ENTWICKLUNGSPROGRAMME UND -KONZEPTE

Die im ROG verankerten Instrumentarien geben die generelle Richtung der Salzburger Raumplanung vor. So lässt sich aus den Leitlinien der *Gesamtüberarbeitung des Salzburger Landesentwicklungsprogrammes 2003 (LEP)* generell die Forderung nach einem sparsamen Umgang mit den vorhandenen Bodenressourcen durch eine flächensparende Bebauungsstruktur ableiten. Das *LEP* gibt eine Entwicklung der Ortsstrukturen nach innen vor, die durch den Erhalt oder die Wiederherstellung der Funktionsvielfalt und -durchmischung erreicht werden soll.

Die Siedlungsentwicklung müsse sich grundsätzlich am Angebot des ÖV orientieren. Siedlungsschwerpunkte sollen nur noch entlang der Trassen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsträger definiert werden. Umgekehrt sei der ÖV in Gebieten, die momentan über ein ungenügendes Angebot verfügen, auszubauen. Das wesentliche Ziel sei die Verlagerung eines möglichst großen Anteiles des MIV auf den ÖV oder den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV). Neben einer Übersicht der Landesstruktur definiert das *LEP* auch landesweite Hauptverkehrsachsen und für den Salzburger Zentralraum auch sogenannte Entwicklungsachsen.

Die Definition dieser Entwicklungsachsen soll die in den Leitlinien formulierte Zielsetzung, Bautätigkeit zukünftig entlang der Trassen des ÖV zu konzentrieren, ermöglichen. Gleichzeitig solle das Angebot des ÖV entlang dieser Achsen verbessert werden. Die fünf im *LEP* definierten Entwicklungsachsen reichen sternförmig von der Stadt Salzburg aus Richtung Nordost, Nord, West, Süd und Ost in das Umland.

Auch das *Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum* sieht ein polyzentrisches Strukturmodell zur Stärkung ausgewählter Entwicklungsstandorte und -achsen in einer Region der kurzen Wege und eine Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der leistungsfähigen öffentlichen Verkehrskorridore vor.³⁷

Das *Räumliche Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg (REK 2007)* bezeichnet Salzburg als „Kernstadt der Europaregion Salzburg“ und plädiert für eine verstärkte Verknüpfung der Stadt mit der sie umgebenden Euregio.³⁸ Dazu müsse jedoch die Erreichbarkeit der Stadt verbessert und der MIV durch den Ausbau des ÖV gleichzeitig verringert werden. Um die städtischen Landschaftsräume in

ihrer Ausdehnung zu erhalten, müsse durch eine gezielte bauliche Innenentwicklung die bestehende Stadtstruktur weiterentwickelt werden. Diese Innenentwicklung würde auch dazu beitragen, dass städtische Infrastruktur, wie etwa öffentliche Verkehrsträger stärker genutzt werden und damit wirtschaftlicher zu betreiben seien.³⁹

3.4 DER MASTERPLAN KERNREGION

Da es sich bei der Kernregion Salzburg um eine grenzüberschreitende Stadtregion handelt, die gesetzlichen Instrumentarien der Raumplanung jedoch nur innerhalb der jeweiligen administrativen Grenzen Gültigkeit haben, wurde von Mitte 2008 bis Mitte 2011 ein umsetzungsorientiertes Entwicklungsleitbild ausgearbeitet, um auf die gestiegenen wechselseitigen Verflechtungen der Grenzregion von Salzburg und Bayern zu reagieren. Dieser *Masterplan - Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg (Masterplan Kernregion)* stellt eine „politisch abgestimmte, grenzübergreifende Rahmenvereinbarung für die weiteren Maßnahmen und Umsetzungsaktivitäten der für die Kernregion Salzburg relevanten Stellen“ dar.⁴⁰

Der *Masterplan Kernregion* gliedert sich in die Sachbereiche Wohnen, Wirtschaft, Verkehr und Freiraum und umfasst grenzüberschreitende Analysen, kurz- bis langfristige Maßnahmenvorschläge und Leitprojekte. Das Trendszenario des *Masterplans Kernregion* geht davon aus, dass die hohen Bodenpreise im zentralen Siedlungskern die Schaffung von leistbarem Wohnraum in zentralen Lagen zukünftig noch erschweren werden. Eine Folgewirkung sei die Verdrängung einkommensschwacher Gruppen, jüngerer Menschen und Familien in Gebiete außerhalb der Kernregion an Standorte, die aufgrund der ungünstigen Verkehrslage noch als leistbar gelten. Durch diese Ausbreitung des Siedlungsraumes leide die einzigartige Landschaft der Region ebenfalls unter dem ökonomischen Druck.⁴¹

Während in der Stadt seit dem Jahr 1985 durch die Grünlanddeklaration ein wirkungsvoller Schutz gegen die unkontrollierte Ausbreitung des Siedlungsraumes geschaffen wurde, fehlt dieses Instrument in den Umlandgemeinden, die zudem untereinander im Wettbewerb um Zuzug von BewohnerInnen und Betrieben stehen.

Daher würden, laut *Masterplan*, in den Randbereichen der Kernregion ökologisch wertvolle, jedoch kostengünstige Landschaftsflächen kleinteilig,

mit niedrigen Dichten verbaut. Diese Tendenz des Wohnens in Randlagen zwingt wiederum zur Nutzung des PKW und führe zu einer stärkeren Belastung des Zentralraumes durch den MIV, wobei hiervon im Besonderen die Einfahrtsrouten in die Stadt betroffen seien.⁴²

Der *Masterplan Kernregion* empfiehlt daher, dass ein größerer Anteil der erwarteten regionalen Zuwächse in der Stadt Salzburg lokalisiert werden solle, um somit für den öffentlichen Verkehr günstigere Voraussetzungen zu schaffen. Zur Umsetzung dieser Schwerpunktsetzung wurde eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen und Leitprojekten ausgearbeitet. Um dem negativen Trend in der Verkehrsentwicklung entgegenzuwirken, sei es notwendig den Anteil des ÖV und des NMIV am Gesamtverkehrsaufkommen zu vergrößern. Bisherige Maßnahmen hätten noch nicht die erwünschte Wirkung erzielt, jedoch sei zu beobachten, dass dort, wo es Qualitätssprünge im ÖV gebe, das Angebot auch angenommen werde.⁴³ Ob das ÖV-Angebot in den kommenden 15 Jahren stark verbessert werden könne oder ob es bei einem mit dem MIV nicht konkurrenzfähigen Mindestangebot bleibe, hänge auch in hohem Maße von der Verortung von Siedlungsschwerpunkten ab. Daher müsse sich die Siedlungs-, Büro- und Gewerbeentwicklung generell an den Trassen des ÖV orientieren.⁴⁴

Projekte, die einen großen Beitrag zur Steigerung des Anteiles des ÖV am *Modal Split* leisten könnten, seien die Verlängerung der Salzburger Lokalbahn, um das Zentrum und den Süden der Stadt Salzburg besser zu erschließen und die Implementierung eines Regionalstadtbahn-Netzwerkes, also ein Neubau mehrerer regionaler sowie innerstädtischer Bahnlinien.

Investitionen in den Bahnfernverkehr im Rahmen der *Magistrale für Europa* (TEN-Projekt 17) von München über Mühldorf und Salzburg nach Wien und die damit einhergehende Entflechtung des Nah- und Fernverkehrs hätten ebenso eine positive Wirkung auf den regionalen ÖV. Die aus dieser Entflechtung resultierenden Kapazitätserhöhungen würden generell die Erreichbarkeit Salzburgs verbessern und die Stadt könne so als Knoten und Verteiler von Schienen- und Busverbindung wesentlich an Bedeutung gewinnen. Des Weiteren bedarf es laut *Masterplan Kernregion* Investitionen in die Infrastrukturen des NMIV. Ein Ausbau des Radwegenetzes, die Errichtung von Radabstellmöglichkeiten, ein verbessertes Mobilitätsmanagement und

Bewusstseinsbildung sollen zu einer Stärkung des NMIV führen und so vor allem die häufigen Kurzstreckenfahrten mit dem PKW verringern.⁴⁵

Die Stadt Salzburg würde durch den geplanten Ausbau der Infrastruktur für den ÖV und NMIV, insbesondere durch die Verlängerung der Lokalbahn in den Süden zukünftig über hochrangige, gut angebundene Standorte in zentrumsnahen Lagen verfügen. Hier sollen, der zentralen städtischen Verkehrslage entsprechend, Siedlungsschwerpunkte mit einer hochwertigen Mischnutzung aus Wohnen und wirtschaftlichen Funktionen, in adäquater städtebaulicher Dichte geschaffen werden.⁴⁶

In Bezug auf den Zustand der Landschaftsräume sieht der *Masterplan Kernregion* momentan einen Trend der weiteren Verschlechterung der Situation. Um dem entgegenzuwirken, solle die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit der Landschaft im gesamtregionalen Kontext verbessert, eine weitere Zersplitterung landschaftsräumlicher Zusammenhänge verhindert und die vielfältigen Natur- und Kulturräume erhalten und weiterentwickelt werden. Es wird empfohlen, die Salzach als durchgängig erlebbaren Landschaftsraum zu gestalten. Dazu müssten die Uferbereiche zu urbanen und landschaftlichen Freiräumen umgestaltet, sowie großräumige Renaturierungsmaßnahmen vorgenommen werden.⁴⁷

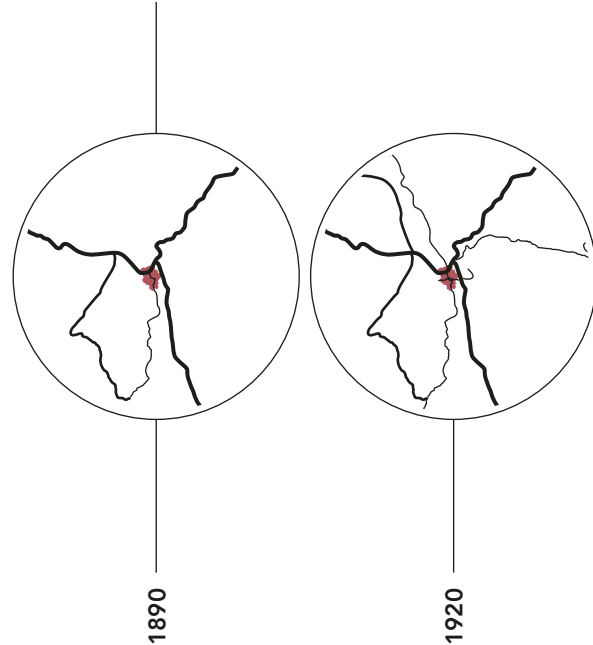
3.5 DIE ERB-STUDIE

Mit der Studie *Euregio-Bahnen Salzburg-Bayern-Oberösterreich (ERB-Studie)* wurde im Jahr 2015 eine umfangreiche, aus dem *Europäischen Fonds für regionale Entwicklung* geförderte Untersuchung zur Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit von Regionalbahnen in Salzburg, Bayern und Oberösterreich veröffentlicht, deren Erstellung bereits im *Masterplan Kernregion* empfohlen wurde.⁴⁸

Die Studie kommt zum Schluss, dass eine Mobilitätswende und damit eine Verbesserung der Verkehrssituation im Salzburger Zentralraum nur durch den Ausbau schienengebundener Verkehrsträger erreicht werden könne. Da der Straßenraum gesättigt sei und die in ihm verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel Obus und Bus somit an Attraktivität verlieren, könne nur noch der Bau einer sogenannten Regionalstadtbahn, also eines Verkehrsträgers, der sowohl innerstädtische als auch regionale Ziele bedient, die Verkehrssituation verbessern.⁴⁹

Die *ERB-Studie* empfiehlt dementsprechend die zeitnahe Realisierung der auch im *Masterplan Kernregion* angeregten Verlängerung der Lokalbahnstrecke

Historische Entwicklung der Eisenbahnstrecken im Großraum Salzburg



vom Salzburger Hauptbahnhof (Hbf) durch die Innenstadt, entlang der Alpenstraße Richtung Süden bis Hallein. Diese Strecke soll in ein durch den Bau weiterer regionaler Zugstrecken entstehendes Regionalstadtbahn-Netzwerk integriert werden.⁵⁰

Neben der Lokalbahn-Verlängerung wird der Bau folgender Trassen vorgeschlagen: Eine Strecke solle vom neu errichteten Lokalbahn-Süd-Ast in Anif abzweigen und über Grödig und Berchtesgaden bis zum Königsee verlaufen und damit grob der Trasse der alten, in den 1950er-Jahren eingestellten Lokalbahn folgen.

Der Idee der ebenfalls in den 1950er-Jahren eingestellten Ischlerbahn entsprechend solle auch das Salzkammergut wieder per Bahn an die Stadt Salzburg angebunden werden. Empfohlen wird der Neubau einer Strecke vom Salzburger Hbf über Eugendorf und Thalgau bis Mondsee und einer zweiten vom Salzburger Hbf über Fuschl, St. Gilgen und Strobl bis Bad Ischl.⁵¹

Auch eine Anbindung des nördlich der Landeshauptstadt gelegenen Gebietes um die Trumer Seen wird in der *ERB-Studie* empfohlen. Die Trasse dafür würde vom Salzburger Hbf über Elixhausen und Obertrum bis nach Mattsee verlaufen. Der wichtigste

Aktueller Ausbau der Eisenbahnstrecken im Großraum Salzburg und Entwicklungsachsen lt. LEP

Geplanter Ausbau der Eisenbahnstrecken im Großraum Salzburg lt. ERB-Studie und Trassenfreihaltungsbeschlüssen

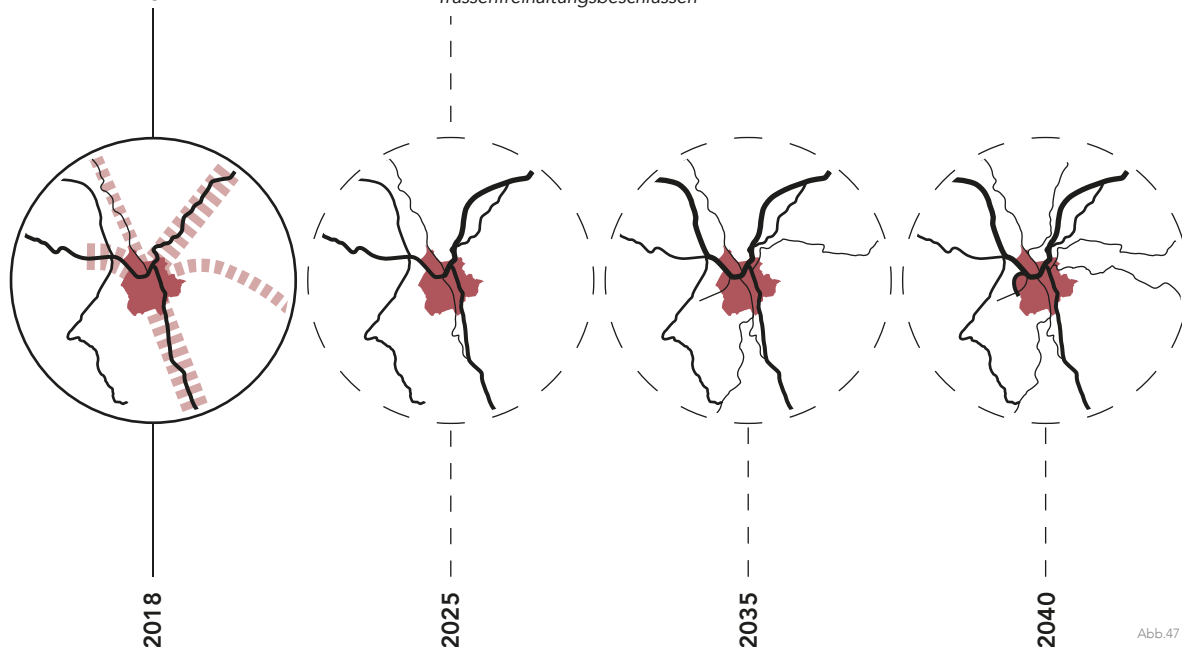


Abb. 47

Streckenabschnitt des vorgeschlagenen RSB-Systems wäre die Strecke zwischen Salzburg Hbf und Salzburg Süd. Auf diesem Abschnitt würden sich alle Trassen aus den Außenbereichen vereinen und somit eine dicht befahrene Stammstrecke formen.⁵²

Neben dem Bau eines RSB-Netzwerkes gibt es in der *ERB-Studie* auch Vorschläge für das bestehende S-Bahn-Netz. So solle der Takt auf den Strecken vom Salzburger Hbf nach Straßwalchen und nach Freilassing verdichtet, die S-Bahn von Freilassing bis Traunstein verlängert und ein weiterer S-Bahn-Ast auf der Bestandsstrecke von Freilassing nach Mühldorf eingerichtet werden. Generell solle die Errichtung weiterer Haltestellen im bestehenden Netz geprüft werden.⁵³

3.6 WEITERE KONZEPTE FÜR DEN AUSBAU DES ÖV UND NMIV

Neben der umfangreichen *ERB-Studie* zum Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur gibt es weitere Konzepte und Ideen für einen Ausbau der öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrsträger. Im Tages-Fernverkehr wurde das Zugangebot nach dem Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes und dem Ausbau weiter Teile der Westbahnstrecke zu einer viergleisigen Hochleistungsstrecke durch die

staatlichen Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die private Westbahn stark verbessert. Unter tags verkehren nun vier stündliche Züge zwischen Salzburg Hbf und Wien, die teilweise weiter nach Budapest oder zum Flughafen Wien geführt werden. Auch im Nachtzugverkehr wurde das Angebot nach der Übernahme des Nachtzugverkehrs der Deutschen Bahn durch die ÖBB stark ausgebaut und es zeigt sich ein Trend zu einem anhaltenden Wachstum dieses Segments.⁵⁴

Der Bahnhof Neumarkt-Köstendorf wird in naher Zukunft zu einem regionalen Umsteigeknoten umgebaut. Durch den Halt der ÖBB-Fernverkehrszüge *Railjet* Richtung Wien und Salzburg und die Umsteigemöglichkeiten zum regionalen ÖV wurde hier bereits ein stark verbessertes Angebot für die Fahrgäste aus dem nordöstlichen Flachgau erreicht.⁵⁵ Im innerstädtischen Verkehr könnte die Nutzung des Stiegleises die Erreichbarkeit des Westens der Stadt mit öffentlichen Nahverkehrsträgern enorm verbessern. Im Rahmen des *Sachprogrammes Freihaltung für Verkehrs-Infrastrukturprojekte* der Salzburger Landesregierung wurden mehrere Varianten zur Verlängerung dieser nicht elektrifizierten, eingleisigen Strecke, die im Bereich der Umsetz-Anlage Lehen

von der Bahnstrecke Salzburg-Freilassing abzweigt, bis zum Salzburger Flughafen geprüft.⁵⁶ Durch eine Einbindung der Strecke in das Salzburger S-Bahn-System würde der zweitgrößte österreichische Flughafen eine adäquate Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz bekommen.

In den letzten Jahren wurden auch Überlegungen laut, das derzeit nur in der Stadt bestehende Obus-Netz bis in die Vororte Freilassing, Eugendorf und Grödig zu verlängern. Diese Maßnahmen könnten eine kurzfristige und unkomplizierte Verbesserung der Anbindung dieser Orte an den ÖV bedeuten.⁵⁷ Durch die Maßnahmen der *Radstrategie 2025+* soll der RadfahrerInnen-Anteil in der Stadt Salzburg noch weiter ausgebaut werden. Neben der weiteren Optimierung des aus der Nord-Süd-Magistrale entlang der Salzach und wichtigen Radial- und Tangentialrouten innerhalb der Stadt bestehenden Radwegnetzes wird außerdem ein Ausbau der Radrouten ins Umland, die Implementierung eines stadtweiten Leihradsystems und die weitere Vereinfachung der kombinierten Benutzbarkeit von ÖV und Fahrrad angestrebt.

3.7 EIN PLÄDOYER FÜR SALZBURG ALS STADT

Florian Medicus teilt in seinem Essay *Ein Plädoyer für Salzburg als Stadt*, das 2014 mit dem 4. Salzburger Stiftungspreis ausgezeichnet wurde, den aus den vorangegangenen Analysen hervorgehenden Ansatz einer Bestandsverdichtung in zentralen, verkehrsgünstig gelegenen Bereichen.

In seinem Essay fordert er einen Ausbau der Infrastruktur für den ÖV und warnt gleichzeitig vor den Auswirkungen einer verfehlten Wohnungspolitik in Stadt und Land Salzburg. Denn, so Medicus, die im *REK 2007* und im *Masterplan Kernregion* formulierten Zielsetzungen und die Realität lägen weit auseinander. Viele Wohnungssuchende wären aufgrund des Mangels an leistbaren Wohnungen in der Stadt Salzburg weiterhin gezwungen, in das immer weiter gefasste städtische Umland auszuweichen. Diese anhaltende Tendenz berge die Gefahr, dass die Stadt mittelfristig zu schrumpfen und zu überaltern beginne. Bis 2030 sei in der Stadt ein Bevölkerungswachstum von vier, im Umland von 16 Prozent zu erwarten. Schon 2022 seien insgesamt 23.000 neue Wohnungen nötig. Die Stadt könne laut internen Prüfungen bis dahin 16.000 errichten, und zwar ohne Änderung der Grünlanddeklaration. Laut Medicus wäre eine von weitsichtiger und

strukturübergreifender Planung und Moderation geprägte Politik der Nachverdichtung, des Infrastrukturausbaus und der gesteigerten Bauleistung notwendig. Um die Wohnungsfrage zu lösen, bedürfe es einer Regulierung des „Irrwitz des Marktes“, denn ein zukünftiges Wachstum könne nur durch eine weitsichtige Politik unter ernsthafter Einbindung ökonomischer, ökologischer und sozialer (Planungs-) Aspekte erfolgen.⁵⁸

3.8 ZUKUNFTSRELEVANTE THEMEN ALS GRUNDSÄTZE FÜR DIE SZENARIENBILDUNG

Ausgehend von der historischen Entwicklung Salzburgs und der Analyse aktueller Entwicklungskonzepte lauten die Grundsätze, nach denen im nachfolgenden Kapitel aufeinander aufbauende Szenarien zur Mobilitäts-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung erarbeitet werden, wie folgt:

Leistbarer Wohnraum

Die Schaffung von ausreichend leistbarem Wohnraum in der Stadt Salzburg ist notwendig, um eine weitere Zersiedelung zu verhindern, um damit ökologisch wertvolle Flächen im Umland zu bewahren, den Anteil des MIV am Verkehrsaufkommen zu verringern und die soziale Durchmischung der Stadt sicherzustellen.

Ausbau des ÖV

Der Aus- und Neubau regionaler Bahnlinien, als vom Individualverkehr unabhängige Verkehrsträger, ist die Voraussetzung für eine weitere Verdichtung der Stadt. Gleichzeitig stellen dicht bebaute Stadtquartiere die ausreichende Nutzung und Rentabilität öffentlicher Verkehrsträger sicher. Eine kombinierte Strategie der Situierung von Siedlungsschwerpunkten und des Ausbaus des öffentlichen Verkehrsnetzes ist daher unumgänglich.

Quartiersbildung

Der in der Stadt zu schaffende leistbare Wohnraum muss sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren und in sozial und funktional durchmischte Quartiere eingebettet sein. Er soll möglichst in bestehendem Bauland und dem Konzept der *Stadt der kurzen Wege* folgend im Nahbereich von Trassen leistungsfähiger, öffentlicher Verkehrsträger in flächen- und ressourcenschonender Bauweise errichtet werden.

Lineare und polyzentrische Entwicklung

Die Abhängigkeit der Ausweisung von Siedlungsschwerpunkten von ihrer Lage im Nahbereich der Trassen öffentlicher Verkehrsträger legen im urbanen, dicht besiedelten Salzburger Zentralraum eine bandartige Weiterentwicklung der Bebauungsstruktur nahe. Diese städtebauliche Figur muss als Potenzial verstanden und in ihrer Logik durch eine durchdachte Sequenzierung und die Schaffung neuer Zentralitäten gestärkt werden.

Stadtlandschaften

Die zentrumsnahen Freiräume sollen in ihrer Ausdehnung zumindest erhalten, tendenziell jedoch vergrößert werden. Die Zugänglichkeit und fußläufige Erreichbarkeit dieser Flächen muss für die Bevölkerung gewährleistet sein. Die städtischen Natur- und Kulturlandschaften sind in ihrer Logik weiterzuentwickeln.

Integrierte Planung

Eine weitere Verdichtung der Stadt muss durch eine strukturübergreifende, integrierte Planung erfolgen. Die Verbesserung des Mobilitätsangebotes und der Aufwertung des öffentlichen Raumes für alle bereits ansässigen und zukünftigen BewohnerInnen ist die Voraussetzung für eine Verdichtung ganzer Stadtviertel.

1	STATISTIK AUSTRIA	47	vgl. ebd., S.39
2	BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK	48	vgl. SALZBURGER VERKEHRSVERBUND GMBH 2015
3	STATISTIK AUSTRIA	49	vgl. ebd.
4	BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK	50	vgl. ebd.
5	STATISTIK AUSTRIA	51	vgl. ebd.
6	BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK	52	vgl. ebd.
7	vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG et al. 2015, S.191	53	vgl. ebd.
8	vgl. ORF 2018	54	vgl. ZUGREISEBLOG 2017
9	vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG 2015, S.183	55	vgl. ORF SALZBURG 2018b
10	vgl. MAGISTRAT DER STADT GRAZ 2014, S.5	56	vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG 2016a, S.30ff
11	vgl. AMT DER OÖ. LANDESREGIERUNG 2014, S.3	57	vgl. WENGER 2016
12	vgl. KLIMA- UND ENERGIEFONDS 2011, S.2	58	vgl. MEDICUS 2014, S.3
13	vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG 2015, S.183ff		
14	vgl. ebd.		
15	vgl. ebd.		
16	vgl. ebd.		
17	vgl. ebd.		
18	vgl. HUBER 2017		
19	vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG et al. 2013, S.8		
20	vgl. LIPPUNER 2015, S.13		
21	vgl. ebd., S.18		
22	vgl. ebd.		
23	vgl. ebd., S.15		
24	vgl. ebd.		
25	vgl. DOLLINGER 2014		
26	vgl. LIPPUNER 2015, S.17		
27	vgl. NEUHOLD 2008		
28	vgl. LIPPUNER 2015, S.17		
29	vgl. WIKIPEDIA, Landtagswahl 2013		
30	vgl. ebd.		
31	vgl. BEZIRKSBLÄTTER 2017		
32	RÖSSLER 2018		
33	RÖSSLER 2018		
34	vgl. STENOGRAPHISCHES PROTOKOLL DES SALZBURGER LANDTAGES 2017		
35	vgl. DOLLINGER 2017		
36	RÖSSLER 2018		
37	vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG et al. 2009, S.12		
38	vgl. STADT SALZBURG, MAGISTRAT MA 5/03 2009b, S.25		
39	vgl. STADT SALZBURG, MAGISTRAT MA 5/03 2009b, S.19ff		
40	AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG et al. 2013, S.7		
41	vgl. AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG et al. 2013, S.13		
42	vgl. ebd., S.13ff		
43	vgl. ebd., S.31		
44	vgl. ebd., S.18		
45	vgl. ebd., S.32		
46	vgl. ebd., S.22		

SZENARIEN – SALZBURG 2040

MODELLE EINER MÖGLICHEN ENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSNETZWERKE IM SALZBURGER ZENTRALRAUM UND EINER DARAUF BERUHENDEN ENTWICKLUNG DER SIEDLUNGS- UND LANDSCHAFTSRÄUME

4.1 SZENARIO DER MOBILITÄTSENTWICKLUNG

Als dringlichste Frage für eine weitere Verdichtung der Stadt erscheint die Lösung der Verkehrsfrage. Daher wird der weiteren Entwicklung der Siedlungs- und Landschaftsräume das Szenario der Mobilitätsentwicklung zu Grunde gelegt. Das Szenario nimmt den aktuellen, historisch gewachsenen Zustand der Salzburger Verkehrsinfrastruktur als Ausgangspunkt, um mit Hilfe der Erkenntnisse des vorangegangenen Kapitels und aktueller Entwicklungen im europäischen Eisenbahn-, Fernbus- und Flugverkehr einen zukünftigen, der innerstädtischen Verdichtung dienlichen Zustand der Mobilitätsnetzwerke Salzburgs auf regionaler und städtischer Ebene zu erarbeiten, sowie Salzburg als Umsteigeknoten in einem globalen Mobilitätsnetzwerk zu positionieren. Das Szenario folgt den Grundsätzen der *New Urban Agenda* der UNO, die einen deutlichen Ausbau der frei zugänglichen, sicheren, effizienten, bezahlbaren und nachhaltigen Infrastruktur für den öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehr fordert, welchem der Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden müsse.¹

Wirkungen von Infrastrukturen auf die Verkehrsentwicklung

Der Verkehrsclub Österreich (VCO) betont in der Publikation *Rebound- und Seiten-Effekte im Verkehrssystem*, dass Verkehrsinfrastrukturen starke und langfristige Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

hätten und die Verlagerung auf klimaverträgliche Mobilitätsarten nur durch Schaffung entsprechender Infrastruktur gelinge. Das Vorhandensein einer gut ausgebauten Infrastruktur sei entscheidend für die Inanspruchnahme, da eine starke Wechselwirkung zwischen Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsverhalten bestehe.

So wäre das Wachstum städtischer Peripherien in Österreich in den letzten 70 Jahren nur durch den starken Ausbau der Straßeninfrastruktur möglich gewesen, der auch heute noch fortgesetzt werde. Denn während das Autobahn- und Schnellstraßen-Netz seit dem Jahr 2000 in Österreich um 16 Prozent wuchs, sei das Schienennetz, laut VCÖ, im gleichen Zeitraum um elf Prozent geschrumpft.² Nicht nur aus ökologischen Gründen wären Investitionen in diesem Bereich von Vorteil. Verkehrsinfrastrukturen für Gehen, Radfahren und den ÖV würden laut VCÖ auch die sozialen Kontakte in Siedlungsräumen stärken.

Vor diesem Hintergrund kann die Antwort auf die Salzburger Verkehrsproblematik also nur in einem verstärkten Ausbau der Infrastruktur für öffentliche und nicht-motorisierte Verkehrsträger liegen. Auf den folgenden Seiten wird eine etappenweise Entwicklung der Mobilitätsinfrastruktur für die nächsten 30 Jahre, gesondert nach den verschiedenen Verkehrsträgern beschrieben, bevor durch die Überlagerung der unterschiedlichen Systeme die Grundlage für das Szenario der Landschafts- und Siedlungsentwicklung erstellt wird.

Salzburg als Verkehrsknotenpunkt

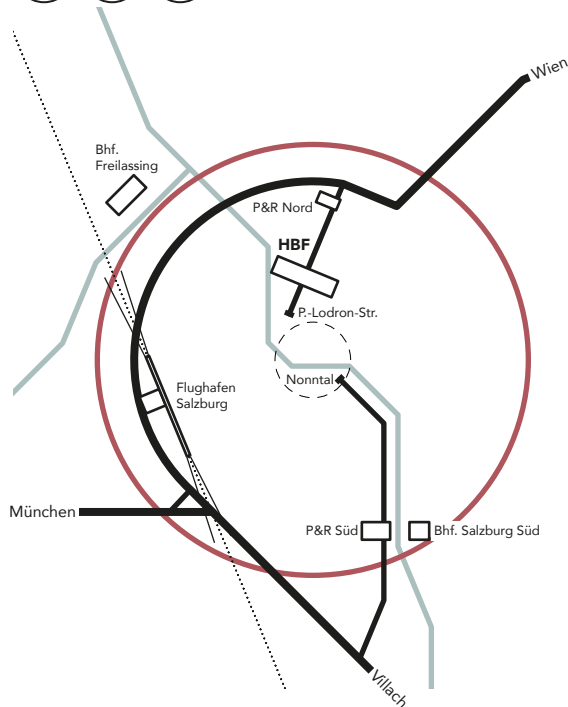
Salzburg gilt seit der Antike als Verkehrsknotenpunkt, vor allem im transalpinen Nord-Süd-Verkehr. Heute treffen hier wichtige Ost-West- und Nord-Süd-Verkehrsrouten aufeinander. Die Stadt hat von dieser Lage stets profitiert, mittlerweile ist das Thema Verkehr jedoch mehrheitlich negativ besetzt.

Durch einen Ausbau nachhaltiger Verkehrsträger, allen voran der Bahn soll ein völliges Neudenken des Themas Mobilität in Salzburg erfolgen.

Neben der Neuerrichtung von Infrastruktur liegt der Fokus des Szenarios auf der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger an multimodalen Mobilitäts-hubs, den hohen Synergieeffekten, die sich durch diverse NutzerInnengruppen (TouristInnen, PendlerInnen, Durchreisende, BewohnerInnen) ergeben, und der Bündelung verschiedener parallel verlaufender Verkehrsträger zu sogenannten Mobilitätskorridoren.



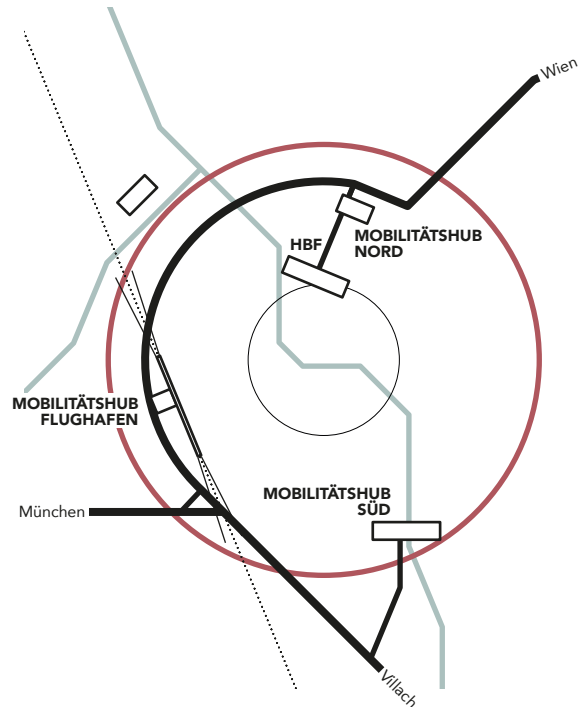
Die Entwicklung des motorisierten Individual- und Kollektivverkehrs



2018

Aktuell ist die wichtigste Trasse für den motorisierten Verkehr der Autobahn-Halbkreis um die Stadt. An diesem befinden sich im Norden und Süden Park-and-Ride-Parkplätze (P&R) und im Westen der Salzburger Flughafen. Der touristische Verkehr ist heute von den jährlich 50.000 Reisebussen dominiert, die an den zentral gelegenen Busterminals in der Paris-Lodron-Straße und im Nonntal ihre Fahrgäste aus- bzw. einsteigen lassen und in der Zwischenzeit am Stadtrand im Norden und Süden parken.

Für den Individualverkehr bestehen keinerlei Einschränkungen, mit Ausnahme der Fußgängerzonen in der Altstadt. Das Fehlen einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und eine Reihe zentral gelegener Parkgaragen fördern die Einfahrt mit dem PKW in die Innenstadt sowohl für BewohnerInnen als auch für PendlerInnen und TouristInnen.

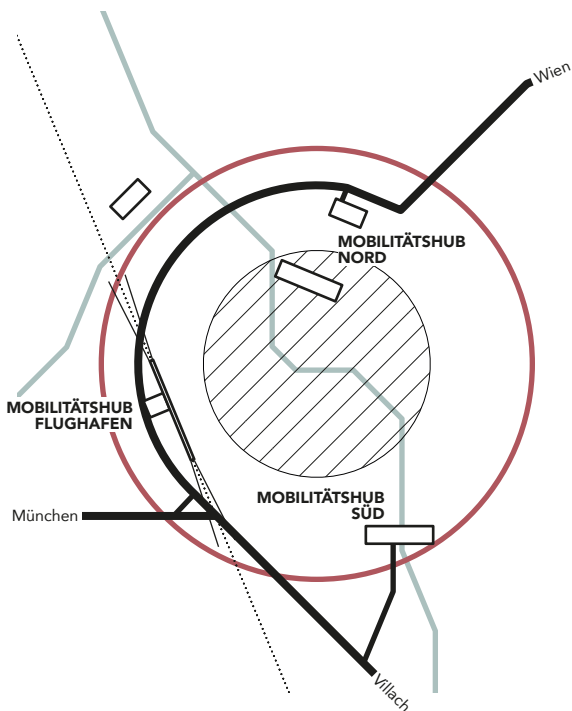


2025

Kurzfristig sieht das Szenario vor, die Innenstadt für den touristischen Busverkehr zu sperren und stattdessen Busterminals am Stadtrand an den P&R-Parkplätzen im Norden und Süden sowie am Flughafen einzurichten, um die TouristInnen von dort mit den öffentlichen Verkehrsträgern in die Innenstadt zu befördern. Auch der touristische Individualverkehr sollte möglichst am Stadtrand abgefangen werden.

Vom nördlichen Terminal könnte die S-Bahn durch eine Einrichtung einer Station in der Nähe des P&R-Parkplatzes diese Aufgabe übernehmen, vom Süden kurzfristig der Obus, auf längere Sicht die in der Alpenstraße geplante Regionalstadtbahn. Auch könnte die Salzachschifffahrt, die zwischen der Hellbrunner Brücke und dem Hanuschplatz verkehrt, davon profitieren.

Diese Maßnahme würde Einnahmen für den öffentlichen Nahverkehr generieren, macht aber auch den Ausbau ebendieses notwendig. Für das Zentrum würde es eine enorme Entlastung durch den Wegfall der Reisebusse bedeuten.



2030

Mittelfristig sollten laut diesem Szenario die oberirdischen Parkplätze in Salzburg verringert und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der BewohnerInnen, eingeführt werden. Diese Maßnahmen bewirken, dass für einen weiteren Ausbau des ÖV, der Fahrrad- sowie Fußwege genügend Platz zur Verfügung steht. Die momentan am Hauptbahnhof haltenden Fernbusse sollen in Zukunft ebenfalls am Mobilitätshub Süd halten, um die dicht besiedelten Gebiete um den Hauptbahnhof vom Busverkehr zu entlasten. Im Süden der Stadt soll ein dem wachsenden Fernbussegment gerecht werdender städtischer Busbahnhof entstehen. Salzburg verfügt heute über den zweitgrößten Flughafen Österreichs. Das Mobilitätsszenario sieht vor, ihn mittel- bis langfristig an den schienegebundenen Nah- sowie Fernverkehr anzubinden, um so Kurzstrecken-Flüge auf die Schiene verlagern zu können, die Erreichbarkeit zu verbessern und die vorhandene Infrastruktur auch für andere Verkehrsmodi zu nutzen.

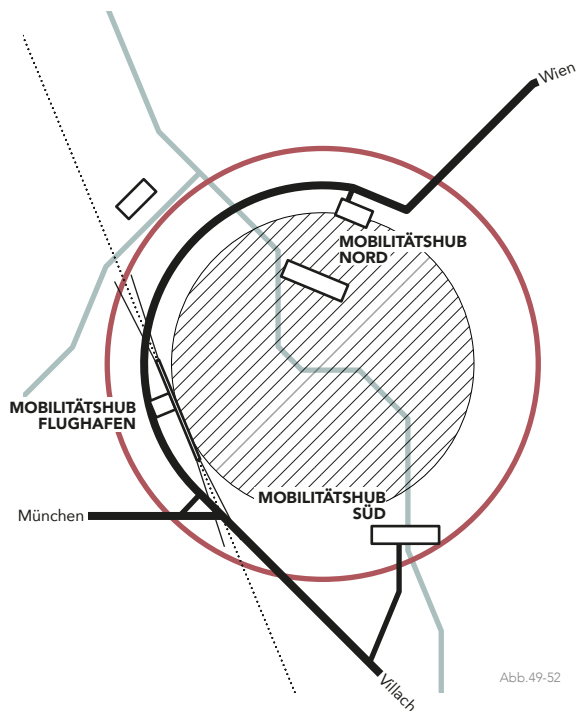
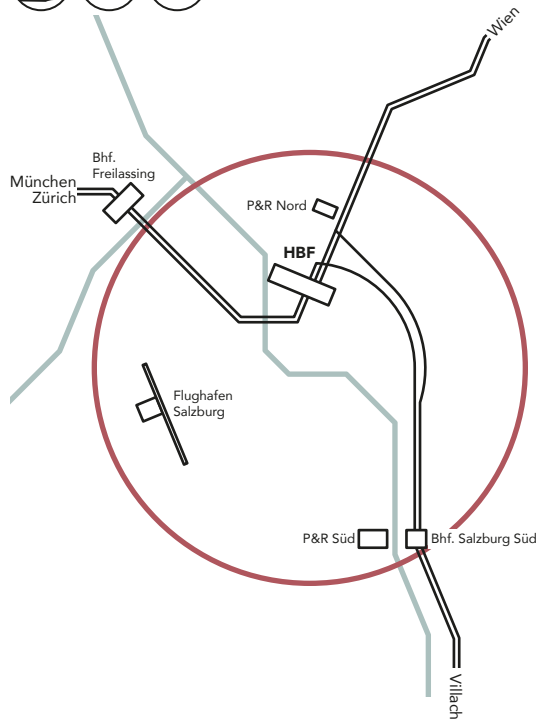


Abb. 49-52

2040

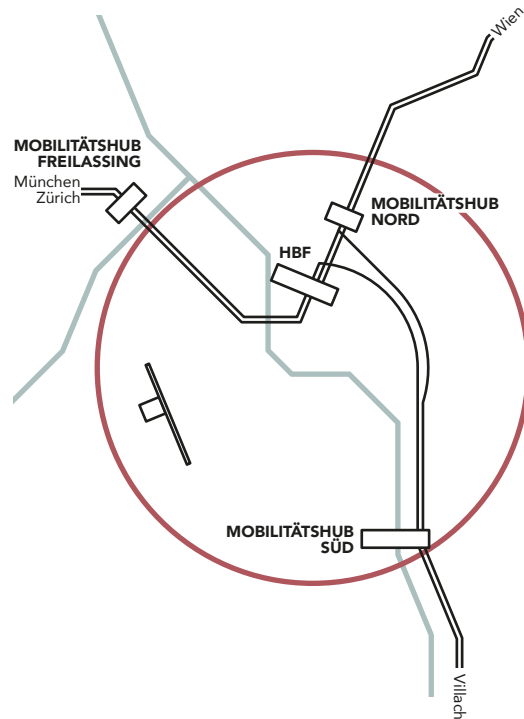
Langfristig könnte die Stadt Salzburg durch das Modell eines Abfangens des Individualverkehrs an den Stadtgrenzen und die Verringerung der mit dem PKW zurückgelegten innerstädtischen Kurzstrecken, Fußgängerzonen stark ausweiten und ein hochrangiges Fahrradwegenetz etablieren. Systeme wie eine City-Maut oder Einfahrtssperren für Nicht-BewohnerInnen könnten als Maßnahme dann angedacht werden, wenn der Lenkungseffekt trotz einer starken Angebotserhöhung im ÖV und für die nicht-motorisierten Verkehrsträger nicht die erwünschte Wirkung erzielt.

 Die Entwicklung des Bahn-Fernverkehrs



2018

Der Salzburger Hauptbahnhof ist seit seinem Umbau ein Taktknoten im österreichischen Bahnverkehr. Er ist Ausgangs- und Endbahnhof der Westbahnstrecke nach Wien, der Bahnstrecke Salzburg – München, der Salzburg-Tiroler-Bahn und der Salzburger Lokalbahn. Neben seiner zentralen Rolle im Fernverkehr ist er auch der wichtigste Knotenpunkt im Salzburger Nahverkehr. Neben einer Vielzahl an regionalen und nationalen Zielen verfügt er im Fernverkehr über direkte Verbindungen nach Deutschland, Ungarn, Italien, Tschechien, Kroatien und in die Schweiz. In den letzten Jahren wurde vor allem das Angebot im Fernverkehr erheblich gesteigert. Auf der Westbahnstrecke gibt es nun vier stündliche Verbindungen zwischen Salzburg und Wien mit den Railjets (RJ) der ÖBB, sowie mit den Zügen der privaten Westbahn. Seit die Übernahme des Nachtzugverkehrs der Deutschen Bahn (DB) durch die ÖBB und der Vermarktung unter dem Namen *Nightjets* (NJ) gilt dieses Segment als Wachstumsmarkt.³

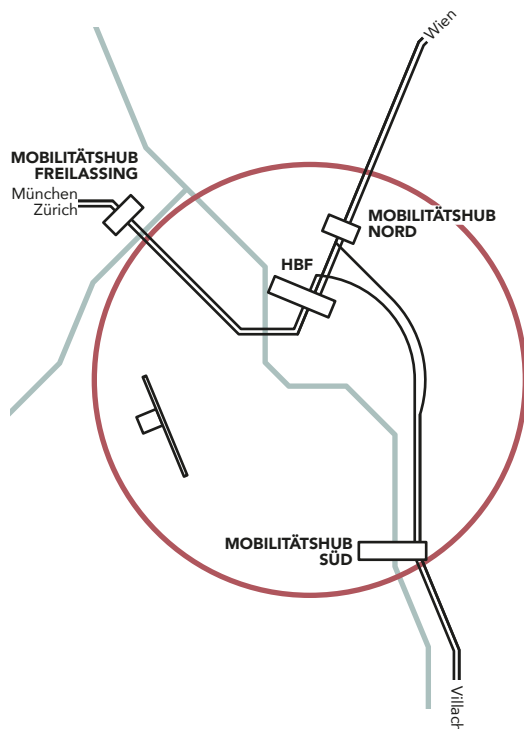


2025

Da die Kapazitäten auf den bestehenden Bahnstrecken bereits am Limit sind, hängt der weitere Ausbau des Zug-Fernverkehrs von Investitionen in die Infrastruktur ab, die jedoch kurzfristig nicht umzusetzen sind.

Kleinere Ausbaumaßnahmen, wie etwa die Aufwertung des Bahnhofes Neumarkt-Kösten-dorf im nordöstlichen Flachgau, wo nun ebenfalls einmal pro Stunde ein Railjet pro Richtung hält, verbessern jedoch das Angebot für die PendlerInnen auf dieser Strecke.

Im Szenario wird von einer Verdichtung der Verbindungen im Nachtzugverkehr ausgegangen. Salzburg bietet sich als Drehkreuz für die ÖBB-Nachtzugverbindungen an, da sowohl Züge in der Ost-West-, als auch Nord-Süd-Richtung hier halten und somit ein Austausch von Kurswagen und ein Umsteigen ermöglicht wird.



2030

Mittelfristig wird der Ausbau des Streckenabschnitts Wels – Salzburg im Rahmen des TEN-V Projekts 17 *Magistrale für Europa* die Reisezeit im Fernverkehr nach Wien auf knapp über zwei Stunden reduzieren.⁴

Die Westbahnstrecke soll mit dem Seekirchner Tunnel, für den ein Baubeginn in den nächsten Jahren angepeilt wird, durch den nordöstlichen Flachgau völlig neu trassiert werden. Dadurch ergeben sich auf der bestehenden Westbahnstrecke große Potenziale für den Nahverkehr. Der Nachtzugverkehr soll mittelfristig vom Salzburger Hauptbahnhof zum Mobilitätshub Süd verlagert werden, da dort auch der neue städtische Busbahnhof entstehen soll und so der Umstieg zwischen den ebenfalls zum Großteil in der Nacht verkehrenden Fernbussen und den Nachtzügen ermöglicht wird. Dort soll auch mittelfristig eine Station an der stadtquerenden Stammstrecke der Regionalstadtbahn eingerichtet werden.

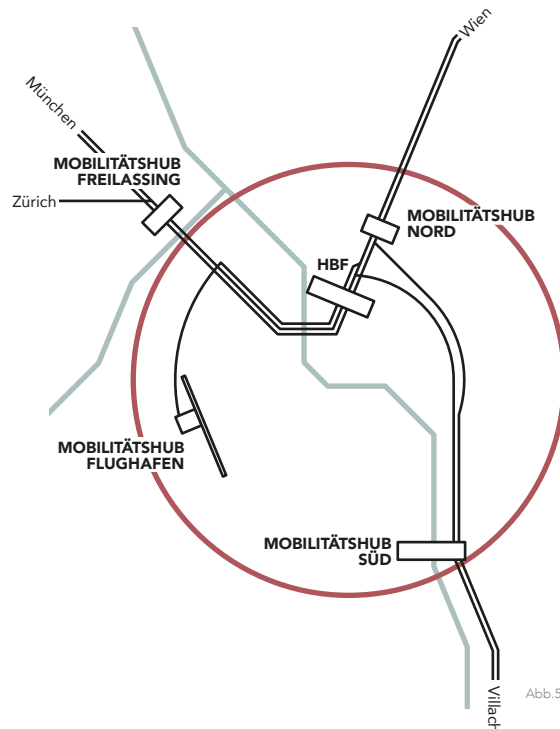


Abb. 53-56

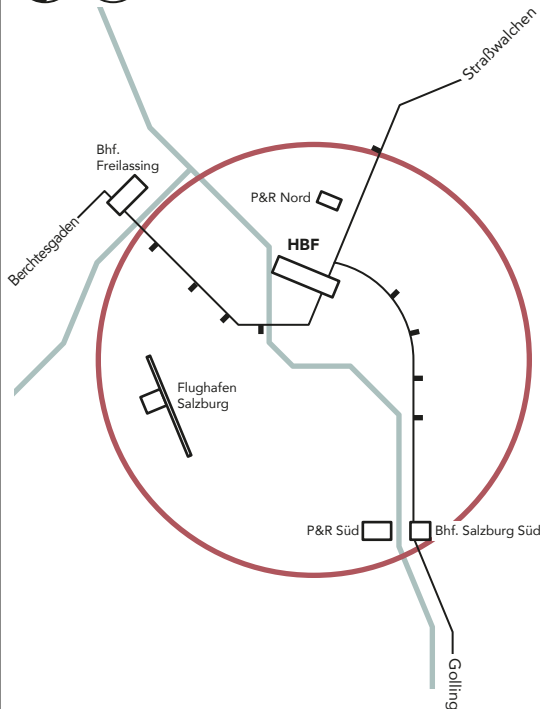
2040

Auf dem Abschnitt Salzburg – München soll der Fernverkehr zukünftig nicht mehr via Rosenheim, sondern über die Strecke von Freilassing über Mühldorf verkehren. Diese Strecke ist ebenfalls Teilstück der *Magistrale für Europa*. Langfristig soll diese Strecke der DB zweigleisig ausgebaut und somit die Reisezeit von Salzburg nach München um 15 Minuten auf 74 Minuten gesenkt werden.⁵ Mit der Verlagerung des Fernverkehrs auf die Strecke über Mühldorf werden Richtung Westen von Freilassing bis Traunstein große Kapazitäten für den Nahverkehr frei.

Langfristig sieht dieses Szenario auch die Anbindung des Salzburger Flughafens an den Bahn-Fernverkehr vor. Hierfür sollte von Liefering über Siezenheim eine Spange zum Flughafen errichtet werden. Dadurch wird nicht nur die Erreichbarkeit des Flughafens stark verbessert, Kurzstrecken-Zubringerflüge, wie etwa jene nach Wien könnten somit komplett auf die Schiene verlagert werden.



Die Entwicklung des S-Bahn- und Regionalexpress-Netzes

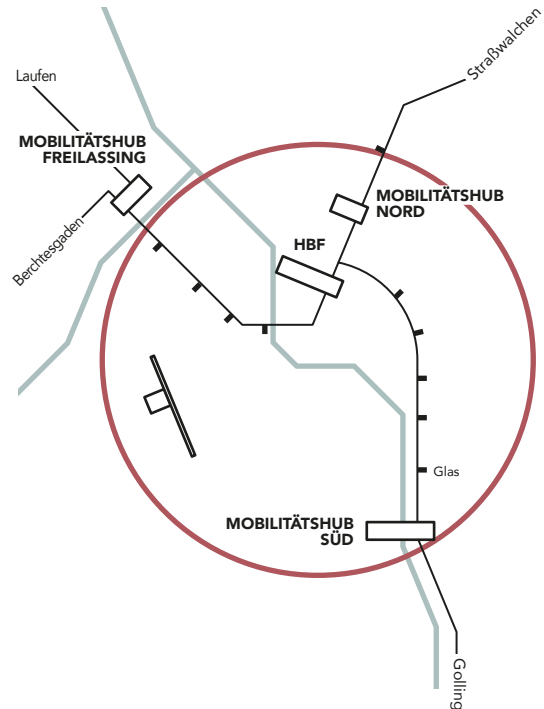


2018

Aktuell verfügt das S-Bahn-System in Salzburg über vier Linien. Drei davon (S2, S3, S4) verkehren in einem Y-förmigen System auf den Strecken der ÖBB bzw. DB. Als S1 wird die Salzburger Lokalbahn bezeichnet, die in diesem Szenario gesondert behandelt wird.

Der Neubau mehrerer Haltestellen vor allem im Salzburg Stadtgebiet und der dreigleisige Ausbau der Strecke zwischen Salzburg Hbf und Freilassing verbesserten das Angebot im Nahverkehr bereits deutlich. Vor allem am Nordost-Ast der S2, der auf der Westbahnstrecke bis Straßwalchen verläuft, machen fehlende Kapazitäten aufgrund des dichten Takts der Fernverkehrszüge Richtung Wien mittlerweile eine höhere Frequenz im Nahverkehr unmöglich.

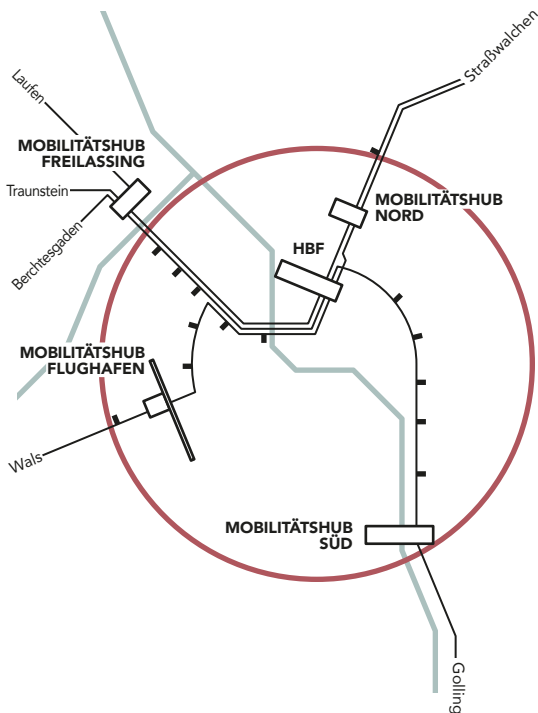
Die Regionalexpress-Züge (REX) ergänzen das Angebot im Regionalverkehr und halten in der Kernregion an stark frequentierten Haltestellen und bedienen jene ländlichen Gebiete, die vom S-Bahn-Netz nicht abgedeckt werden.



2025

Kurzfristig könnte die Errichtung weiterer Haltestellen im Bestandsnetz das Angebot der S-Bahn verbessern. Das Szenario sieht etwa im Stadtgebiet eine neue Station im Ortsteil Glas vor, durch welche die dicht besiedelten Gebiete an der Alpenstraße über einen weiteren Salzach-Steg an das S-Bahn-System angebunden werden sollen. Für die dort verkehrende Linie S3 sieht das Szenario eine Taktverdichtung vor.

Im Umland soll die Station Seekirchen Süd ein weiteres Angebot an PendlerInnen darstellen, um vom PKW auf die S-Bahn umzusteigen. Der Bahnhof Neumarkt-Köstendorf soll zum Nahverkehrs- und Umsteigeknoten für den nordöstlichen Flachgau umgebaut und die Strecke von dort nach Straßwalchen dreigleisig ausgebaut werden, um ausreichend Kapazitäten für den Nahverkehr zur Verfügung zu haben.



2030

Mittelfristig ergeben sich durch die Verlagerung des Fernverkehrs Richtung Wien auf die neu trassierte Strecke im Flachgau große Kapazitäten für eine Taktverdichtung der Linie S2.

Eine neue S-Bahn-Haltestelle der S2 am P&R-Parkplatz Nord und eine Aufwertung des Bahnhofes Salzburg Süd sind notwendig, um den touristischen Verkehr und den MIV möglichst am Stadtrand abzufangen.

Im Stadtgebiet soll laut diesem Szenario das bestehende Stieglgleis, das in Lehen von der Bahnstrecke Salzburg Hbf – Freilassing abzweigt, in das S-Bahn-System integriert werden, um dicht besiedelte Gebiete in Altmaxglan, wie etwa die zu einem Wohnquartier umstrukturierte Struberka-serne samt Panzerhalle und die Gewerbegebiete um die Innsbrucker Bundesstraße an das S-Bahn-Netz anzubinden. Ab Glanhofen soll dann eine Neubaustrecke der Innsbrucker Bundesstraße folgend zum Flughafen Salzburg und weiter nach Himmelreich und Wals führen.

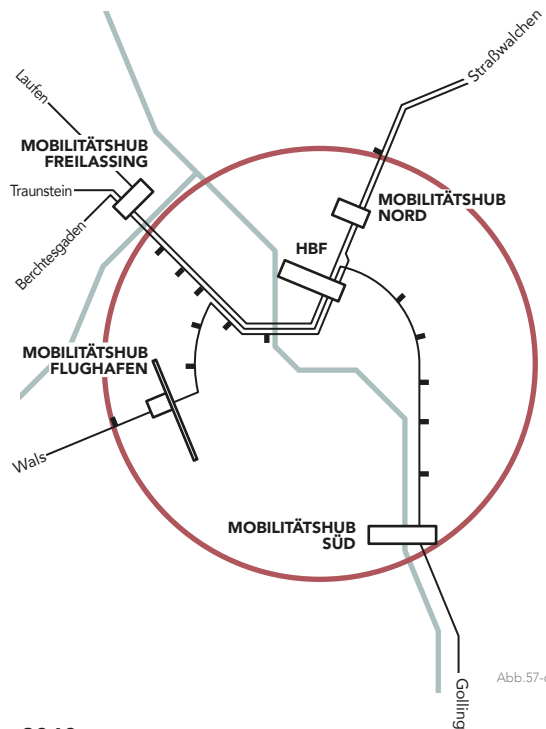


Abb. 57-60

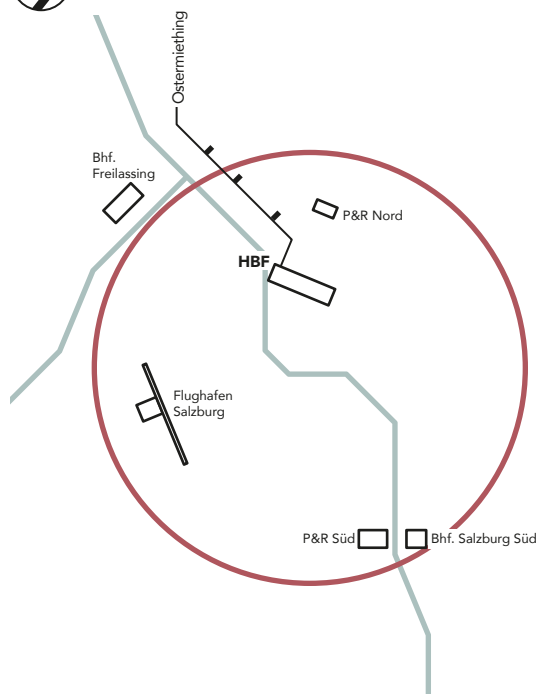
2040

Langfristig kann durch die Verlagerung des Fernverkehrs nach München auf die Strecke über Mühldorf ein neuer S-Bahn-Ast Richtung Westen eingerichtet werden, um so die bayerischen Gemeinden zwischen Freilassing und Traunstein besser an die Stadt Salzburg anzubinden. Eine generelle Taktverdichtung und die Einrichtung weiterer Umsteigepunkte zu anderen Verkehrsträgern an der Salzburger Stadtgrenze (Süd, Nord, Freilassing und Flughafen) machen das S-Bahn-System vor allem für PendlerInnen und Tagesgäste aber auch für NutzerInnen innerhalb der Stadt attraktiv.

Als Meilenstein kann die Anbindung des Salzburger Flughafens mit seinen knapp 1,8 Millionen jährlichen Fluggästen bewertet werden. Aber auch das Potenzial, das eine S-Bahn-Strecke als strukturierendes Element für die stark fragmentierten Bereiche in der Gemeinde Wals-Siezenheim birgt, sollte nicht unterschätzt werden.



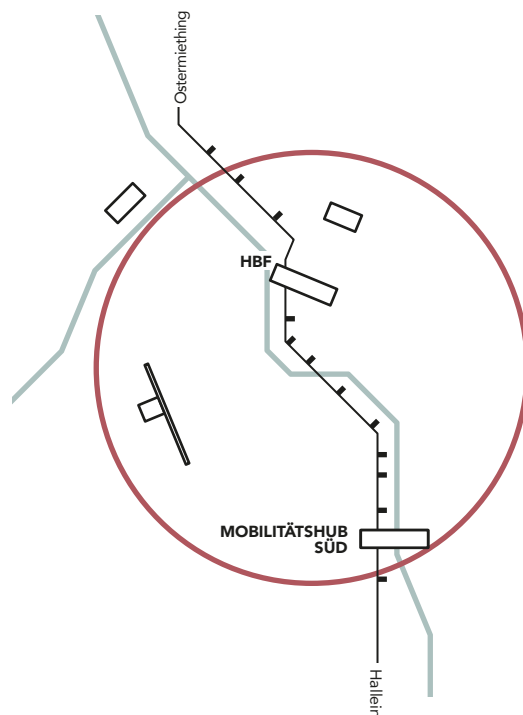
Die Transformation der Lokalbahn zu einem Regionalstadtbahn-System



2018

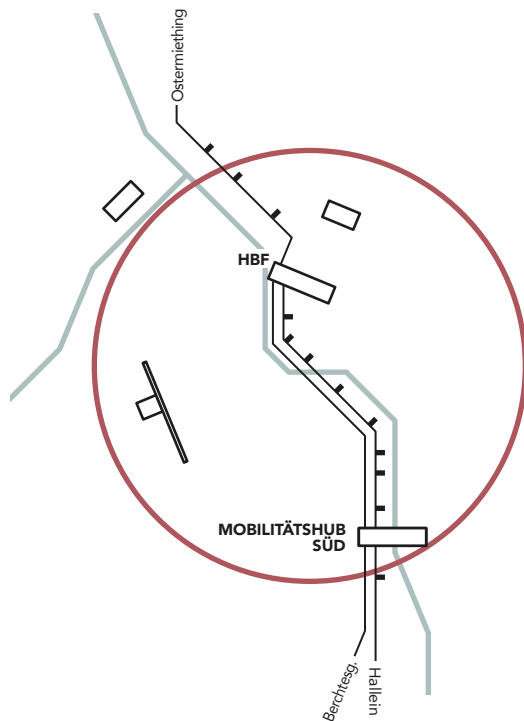
Das wichtigste und umfangreichste Verkehrsprojekt dieses Szenarios ist der Ausbau der bestehenden Salzburger Lokalbahn zu einem Regionalstadtbahn-System. Darunter versteht man einen Verkehrsträger, der sowohl die Aufgabe eines regionalen, als auch eines innerstädtischen Verkehrsmittels übernimmt.

Mit der Tieferlegung des direkt am Salzburger Hauptbahnhof gelegenen Lokalbahnhofes unter den Bahnhofsvorplatz im Jahr 1996 kam der Vorschlag einer die Innenstadt querenden Lokalbahn auf. Die Idee ist dabei keineswegs neu. Bis in die 1950er-Jahre verkehrte die Lokalbahn schon durch die Innenstadt bis ins bayerische Berchtesgaden. Seit einigen Jahren wird konkret über eine mögliche Verlängerung verhandelt. Im April 2018 wurde schließlich von der Stadt der Bau des ersten 750 Meter langen Abschnitts vom Hauptbahnhof bis zum Mirabellplatz beschlossen, wobei die ersten 200 Meter des dafür nötigen Tunnels bereits bei den Arbeiten zum neuen Lokalbahnhof errichtet wurden.⁶



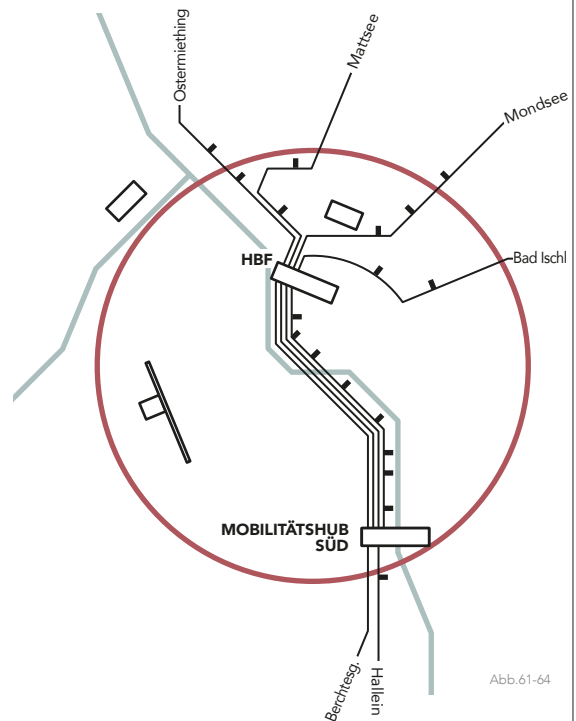
2025

Kurzfristig soll die Lokalbahn durch das Stadtzentrum, entlang der Alpenstraße über Salzburg Süd bis Hallein verlängert werden. Um eine möglichst rasche und kostengünstige Umsetzung dieser Maßnahme zu ermöglichen, wird in diesem Szenario eine Mischvariante aus unter- und oberirdischer Altstadtquerung favorisiert. Spätestens im Bereich des Volksgartens sollte die Bahn daher aus dem Untergrund auftauchen und die Salzach überirdisch queren und im Bereich der Kreuzung mit der Akademiestraße die Alpenstraße erreichen, der sie dann im weiteren Verlauf folgt.⁷ Im Bereich des P&R-Parkplatzes Salzburg Süd, soll sich zukünftig durch die Errichtung des städtischen Busbahnhofes und durch die Verknüpfung mit dem auf der gegenüberliegenden Seite der Salzach liegenden Bahnhof Salzburg Süd ein Umsteigeknoten für den Regional- und Fernverkehr entstehen. An diesem Mobilitätshub Süd soll sich laut diesem Szenario auch die zentrale Remise der RSB befinden.



2030

Die Verlängerung Richtung Süden soll aber nur eine erste Etappe eines umfangreichen Ausbaus der Lokalbahn zu einem RSB-Netzwerk sein. Mittelfristig wird daher vom Süd-Ast der ersten RSB-Linie nach Hallein eine Zweigstrecke in das bayerische Berchtesgaden errichtet. Die Züge der Zweigstrecken verkehren von nun an im Zentrum, zwischen dem Mobilitätshub Süd und dem Salzburger Hauptbahnhof auf einer Stammstrecke und ermöglichen hier einen dichten Taktverkehr.



2040

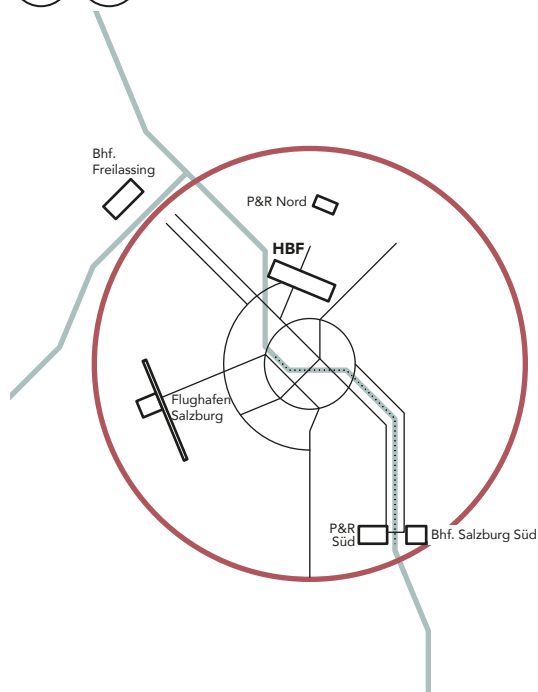
Langfristig soll der Bau weiterer RSB-Strecken vor allem ins nördliche und östliche Umland erfolgen. Der Idee der in den 1950er-Jahren eingestellten Salzkammergut-Lokalbahn folgend sollen zwei neue Schienentrassen nach Mondsee bzw. Bad Ischl und erstmals auch eine Schienenverbindung von Salzburg nach Mattsee errichtet werden. Innerhalb des Salzburger Stadtgebietes, zwischen Salzburg Hbf und dem Mobilitätshub Süd verkehren alle Züge der Außenäste auf der gleichen Stammstrecke.

Dem RSB-System können somit die größten Chancen zugeschrieben werden, eine Verkehrswende in Salzburg zu ermöglichen. Entlang der Stammstrecke eröffnen sich vor allem im Bereich der Alpenstraße große Potenziale für einen Stadtumbau und eine innerstädtische Nachverdichtung. Der im Bereich um den heutigen P&R-Parkplatz Salzburg Süd an der Hellbrunner Brücke entstehende Mobilitätshub Süd wird durch die Vielzahl der dort verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel zu einem der besterschlossenen Orte der Stadt.

Abb. 61-64



Die Entwicklung der innerstädtischen Verkehrsträger Obus und Salzachtschiffahrt

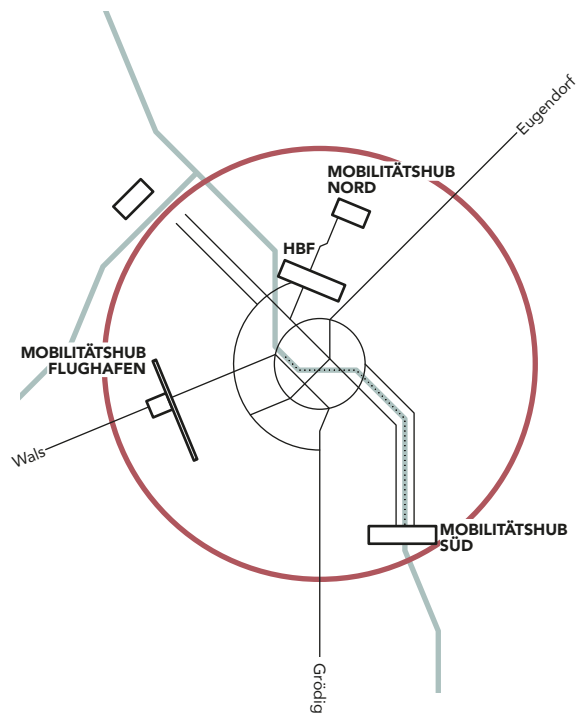


2018

Das Salzburger Obus-Netz gilt als das größte seiner Art in Westeuropa und ist aktuell das Rückgrat des innerstädtischen ÖV. Da die Obusse denselben Straßenraum benutzen wie der MIV und dadurch vom Verkehrsfluss abhängig sind, gelten sie momentan aber als wenig attraktiv.

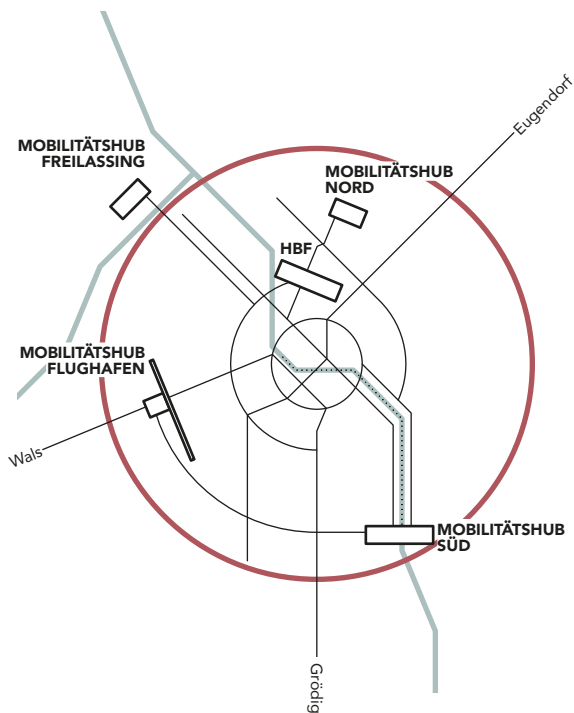
In diesem Szenario nimmt der Obus, bedingt durch den angestrebten Ausbau der schienengebundenen Verkehrsträger, nur eine untergeordnete Rolle ein. Berücksichtigt muss jedenfalls werden, dass die ab 1940 eingeführten Obusse mittlerweile so etwas wie ein Markenzeichen der Stadt geworden sind und dass sie als elektrisch betriebenes Verkehrsmittel geräusch- und emissionsarm sind.

Die Salzachtschiffahrt wird in diesem Szenario als ein rein dem touristischen Verkehr dienender Verkehrsträger betrachtet. Potenzial wird vor allem im Transport von TouristInnen gesehen, welche die Route vom zukünftigen Mobilitätshub Süd in die Altstadt und zurück lieber mit dem Boot als mit dem Obus oder der RSB zurücklegen.



2025

Kurzfristig könnte vor allem die Schaffung neuer Busspuren oder die Errichtung von Routen, die exklusiv vom Obus genutzt werden, das bestehende System aufwerten. So würde auch die Errichtung ausgewählter Überlandstrecken nach Wals, Grödig und Eugendorf kurzfristig eine verbesserte Anbindung dieser Vororte an die Stadt bedeuten. Eine Ausgestaltung dieser Überlandrouten als *Bus-Rapid-Transport-System* könnte auch zur Verbesserung des Images des Obusses beitragen. Überlegungen in diese Richtung gibt es bereits, eine Realisierung scheiterte jedoch bisher an den Kosten für die Errichtung und Erhaltung der Oberleitungen.



2030

Mittelfristig könnte der Obus vor allem die wichtigen konzentrischen und die zweitrangigen radialen Verbindungen in der Stadt sicherstellen und so die Haltestelle der schienengebundenen, die Stadt radial querenden Verkehrsträger S-Bahn und RSB miteinander verbinden. Angedacht wird in diesem Szenario etwa eine neue Außenring-Verbindung vom Mobilitätshub Süd zum Flughafen.

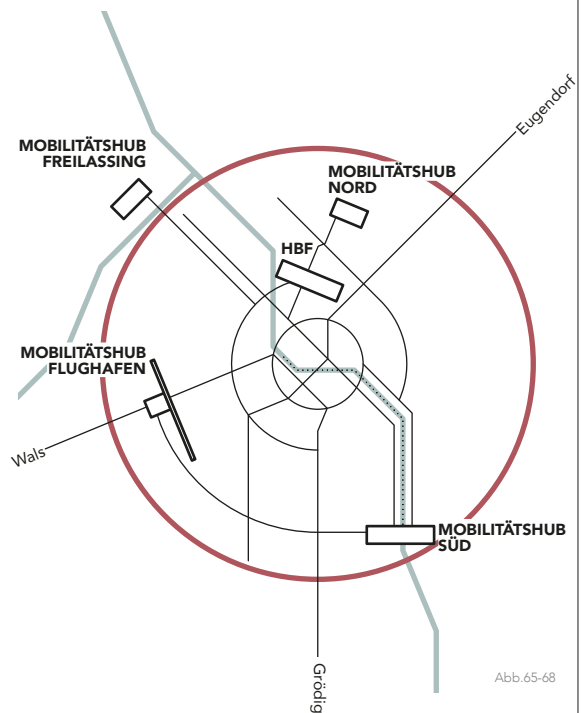


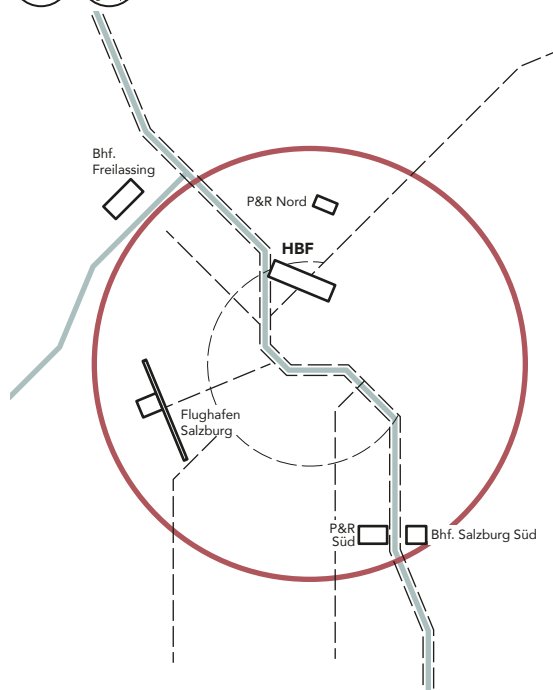
Abb. 65-68

2040

Langfristig wird der Obus durch den zurückgehenden MIV an Attraktivität gewinnen. Nicht abzuschätzen ist im Moment, ob die von manchen als unästhetisch empfundenen und in ihrer Errichtung und Erhaltung kostenintensiven Oberleitungen durch die Fortschritte in der E-Mobilität obsolet werden könnten.

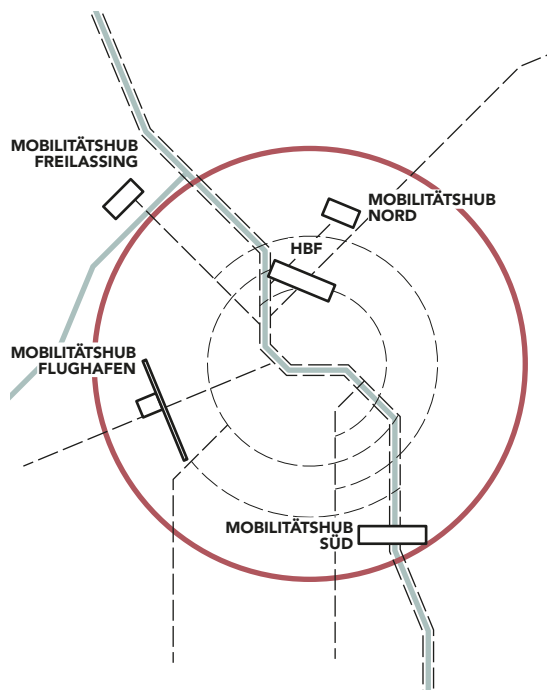


Die Entwicklung der Infrastruktur für den nicht-motorisierten Individualverkehr



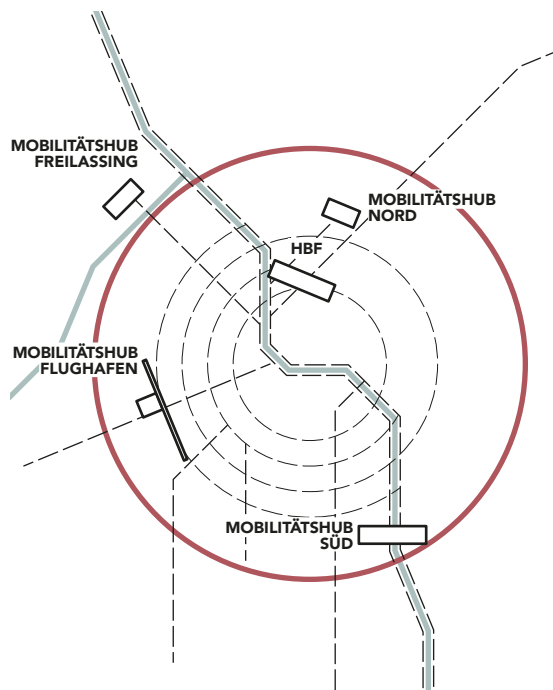
2018

In der Stadt Salzburg werden heute bereits je 20 Prozent der Wege zu Fuß und per Fahrrad zurückgelegt. Einige Strecken in der Stadt, wie etwa jene entlang der Salzach sind bereits gut ausgebaut und die neue Fahrradgarage am Hauptbahnhof ist mittlerweile sehr gut ausgelastet. Das Potenzial wäre jedoch noch größer, weil eine Vielzahl der Wege, die heute mit dem Auto zurückgelegt werden, weniger als fünf Kilometer lang ist. Da im Stadtgebiet kaum Steigungen zurückgelegt werden müssen und die Wege in der kompakten Innenstadt relativ kurz sind bieten sich gute Voraussetzungen für den Fahrrad- und Fußverkehr in der Stadt.



2025

Kurzfristig sollte unbedingt die Einrichtung eines stadtweiten Leihradsystems erfolgen, die Radrouten in die Umlandgemeinden verbessert und die wichtigsten Umsteigepunkte zum ÖV mit hochwertiger Infrastruktur für RadfahrerInnen und FußgängerInnen erschlossen werden.



2030

Mittelfristig werden laut diesem Szenario die konzentrischen Verbindungen in der Stadt weiter ausgebaut und die Hauptverbindungen erfahren eine Bevorrangung gegenüber dem MIV.

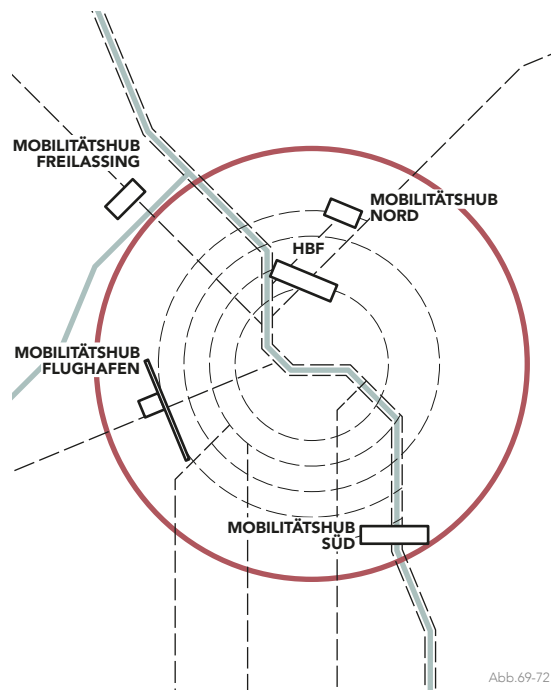
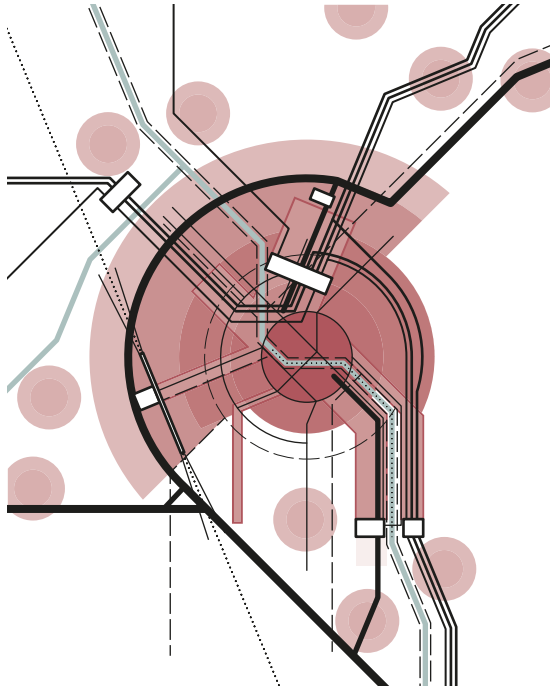


Abb. 69-72

2040

Aufgrund der zu erwartenden Verringerung des MIV durch die Investitionen in den ÖV ergibt sich in der Stadt mehr Platz für den NMIV. Somit kann das Wegenetz engmaschig und radial-konzentrisch verdichtet werden. Durch die verstärkte Quartiersbildung und die damit einhergehende weitere Verringerung alltäglicher Wegstrecken, wird das Radfahren und das Zufußgehen weiter an Bedeutung gewinnen.

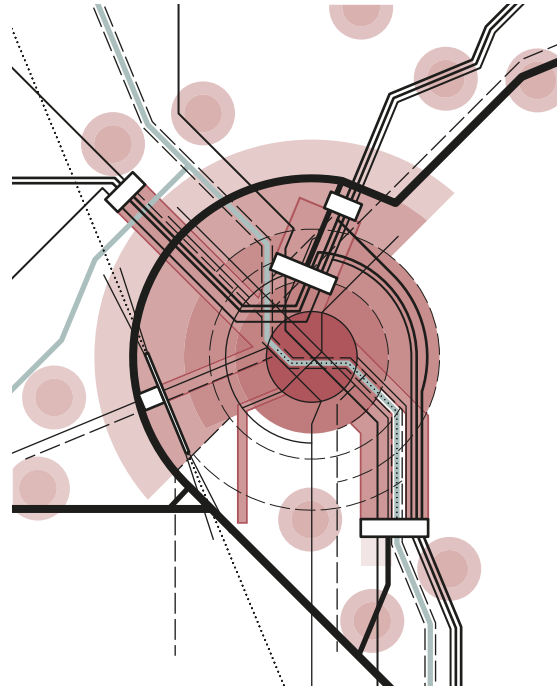
Die Bildung von Mobilitätskorridoren und eine darauf abgestimmte Ausweisung von Siedlungsschwerpunkten



2018

Aktuell ist der Norden Salzburgs im Gegensatz zu weiten Teilen des Südens der Stadt besser an den ÖV angebunden. Die S-Bahn-Strecken ermöglichen hier in den letzten Jahren eine Nachverdichtung in den bestehenden Stadtteilen. Nach Lehen rückt aktuell Schallmoos in den Fokus der Stadtentwicklung.

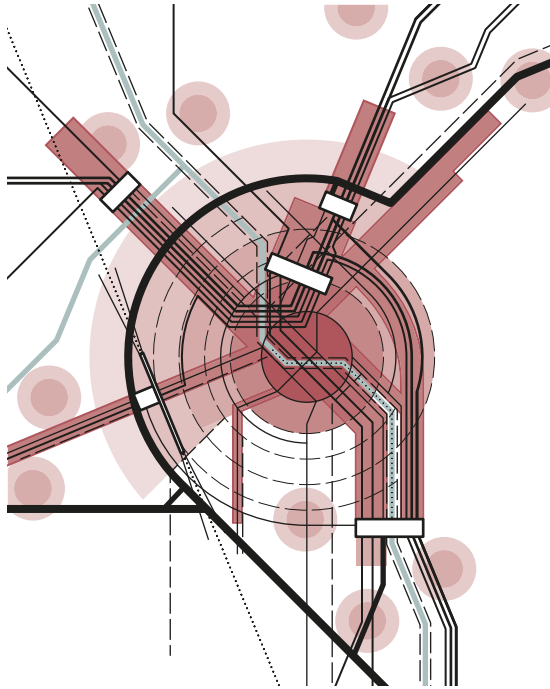
Während sich die nördlichen Stadtteile ab den 1930er-Jahren radial-konzentrisch ausbreiteten ist der Süden der Stadt bis heute von einer linearen Entwicklung der Siedlungsstrukturen geprägt. Die Linearität wird durch die Abstimmung der Siedlungsentwicklung an das Angebot des ÖV zum Credo der zukünftigen Ausweisung von Siedlungsschwerpunkten.



2025

Kurzfristig wird mit der Errichtung einer stadtquerenden RSB-Linie, der Verdichtung bestehender ÖV-Verbindungen und der Einrichtung, den Hauptbahnhof ergänzender, multimodaler Mobilitätshubs im Norden, in Freilassing, am Flughafen und im Süden an der Hellbrunner Brücke das Grundgerüst für die weitere Schwerpunktsetzung der Siedlungsentwicklung geschaffen.

Vor allem die innerstädtische RSB-Strecke erschließt dabei dicht besiedelte und stark frequentierte Gebiete der Stadt und stellt somit ein wichtiges Werkzeug zur weiteren Stadtentwicklung dar.



2030

Durch das enorm gesteigerte Mobilitätsangebot entlang der Mobilitätskorridore erscheint eine bandartige Entwicklung der Siedlungsflächen entlang dieser linearen Strukturen als sinnvoll. Im Außenbereich der Stadt bieten sich durch die Errichtung linearer, strukturgebender Elemente vor allem für die zersiedelten und fragmentierten Stadt- bzw. Ortsteile Liefering, Himmelreich, Kasern, Langwied und Mayrwies Potenziale einer verbesserten Bodennutzung und einer geringeren Verkehrsbelastung.

Durch die Einrichtung des Mobilitätskorridors Süd verbessert sich aber auch die Anbindung zentrumsnaher Gebiete entlang der Hellbrunner Straße und der Alpenstraße. Dieser sich bereits heute linear entlang der wichtigsten südlichen Ausfallstraße entwickelnde Teilraum hat die größten Möglichkeiten, durch die im Szenario beschriebene Entwicklung zu profitieren.

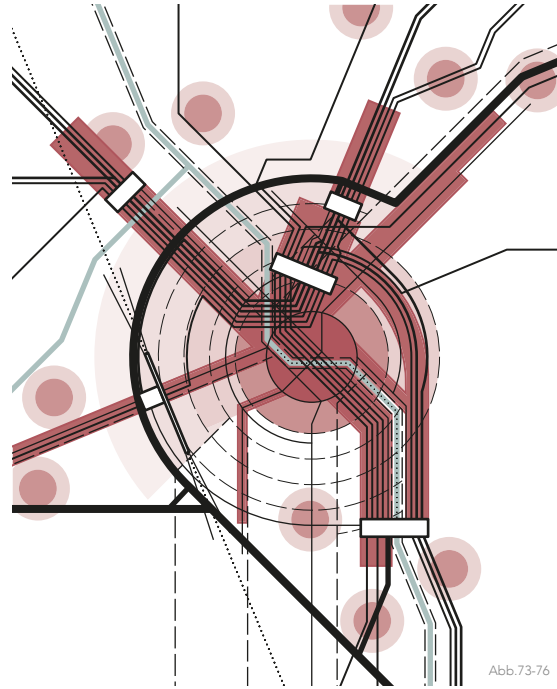


Abb.73-76

2040

Die langfristige Entwicklung sieht eine Konzentration von verdichteten Siedlungsräumen entlang der Mobilitätskorridore vor. In den Zwischenräumen entstehen so große, zusammenhängende Grünräume, die als Naherholungsgebiete für die BewohnerInnen der mittlerweile zu Bandstädten zusammengewachsenen Quartiere und als wertvolle ökologische Ausgleichsflächen für die dicht bebaute Stadt dienen.

4.2 SZENARIO DER LANDSCHAFTS- UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Aufbauend auf dem Mobilitätsszenario wird in diesem Abschnitt, den im vorangegangenen Kapitel formulierten zukunftsrelevanten Themen folgend, ein möglicher Rahmen für die weitere Entwicklung der Siedlungsstruktur und der Landschaftsräume im Salzburger Zentralraum erarbeitet.

Die Vereinten Nationen sehen in ihrer *New Urban Agenda* eine „gerechte, am Zugang zum öffentlichen Personenverkehr orientierte Quartiersentwicklung, die insbesondere die Verdrängung der Armen auf ein Minimum reduziert und bezahlbare Wohnungen für unterschiedliche Einkommensklassen und eine Kombination von Arbeitsplätzen und Dienstleistungen beinhaltet“ vor.⁸

Neben diesen die Mobilität, die soziale und funktionale Durchmischung der Stadt betreffenden Grundsätzen spielt auch der in den zukunftsrelevanten Themen vorkommenden Ansatz einer integrierten Planung der Mobilitätskorridore, der Siedlungsschwerpunkte und der Landschaftsräume eine essenzielle Rolle in der Erstellung dieses Szenarios.

Lineare Entwicklung

Entlang der aus dem Szenario der Mobilitätsentwicklung hervorgehenden Mobilitätskorridore wird eine Strategie der nachhaltigen Verdichtung verfolgt, also der Transformation der aktuellen Bebauung und der bestehenden Siedlungen zu einer Stadt aus sich an den Mobilitätskorridoren aneinanderreihenden, durchmischten, städtischen Quartieren.

Entlastung des Zentrums

Diese urbanen Quartiere sollen neben einem vergrößerten Angebot an leistbarem Wohnraum gezielt Funktionen übernehmen, die im Moment im historischen Zentrum oder in der städtischen Peripherie angesiedelt sind. Mit der Schaffung von Subzentralitäten, durch die Ausgestaltung des öffentlichen Raumes, die Ansiedelung kultureller Institutionen und Freizeiteinrichtungen oder die örtliche Konzentration von Handels- und Gastronomiebetrieben sollen BesucherInnenströme aus dem Zentrum gezielt in die neuen Stadtquartiere gelenkt werden.

Durch die Begrenzung der Siedlungsentwicklung auf das aktuell gewidmete Bauland können die bestehenden Frei- und Landschaftsräume in ihrem Umfang zumindest erhalten, in einem langfristigen Szenario sogar vergrößert werden. Angestrebt wird auch die naturnahe Gestaltung der Landschaftsräume und

durch die Verbesserung der Zugänglichkeit auch ein gesteigertes Freizeitangebot für die Stadtbevölkerung.

Die Grundprinzipien der Bandstadt

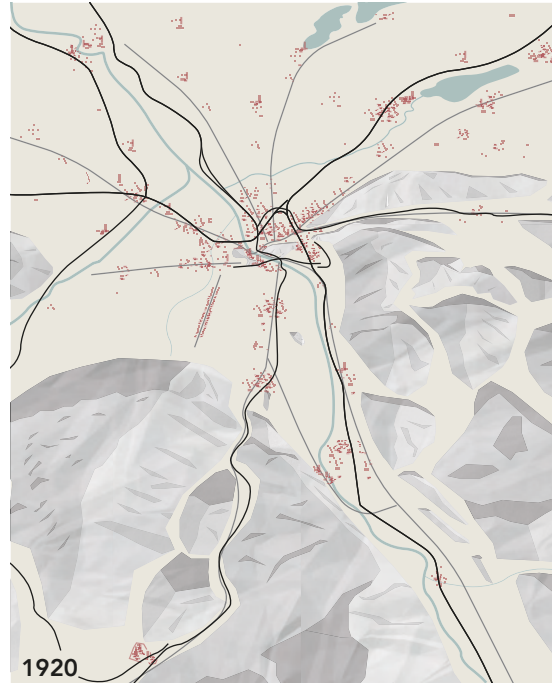
Das vorliegende Szenario legt also eine, den Trassen der leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsträger folgende lineare Siedlungsentwicklung für Salzburg nahe. Dieser Ansatz entspricht grundsätzlich den Prinzipien der Bandstadt – also einem Idealstadtmodell, das Arturo Soria y Mata zum Ende des 19. Jahrhunderts, zu Zeiten als die Straßenbahn als Verkehrsträger in Europa aufkam, entwickelte. Heute sind die Prinzipien der Bandstadt, also die Verknüpfung von linearen Siedlungsräumen mit den Trassen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsträger als Mittel zur Eindämmung des Individualverkehrs neuerlich von hoher Aktualität.⁹

Bandstädte charakterisieren sich durch ihre geringe Breite in Relation zu ihrer Ausdehnung in Längsrichtung. Prinzipiell ist ein unbegrenztes Wachstum in die Länge, also eine ungebrochene Kontinuität städtischer Entwicklung, möglich.¹⁰

Der Verkehrsträger, entlang dessen sich die Bandstadt erstreckt, sollte fußläufig leicht erreichbar sein, was die maximale Breite auf ein bis zwei Kilometer begrenzt. Je nach lokaler Gegebenheit sollte die Breite einer Bandstadt jedoch möglichst gering sein. Diese geringe Breite ist auch die Grundlage für ein weiteres Grundprinzip der Bandstadt: die enge Verflechtung urbaner und ruraler Gebiete. Diese Verknüpfung von städtischem und ländlichem Leben kann durch parallel zur Bandstadt geführte Grünräume erhöht werden.¹¹

Aus der einfachen, linearen Form der Bandstadt lassen sich verschiedene Muster bilden: Neben der einfachen Achse können das parallel zueinander gelegte Bänder, Bandsterne und Bandfinger, Kammstrukturen, hierarchische Systeme aus Primär- und Sekundärbändern und ganze Bandnetzsysteme sein. Die einfache Grundform und die Fülle der daraus zu bildenden Muster lassen es zu, Bandstädte und Bandstadtsysteme an die landschaftlichen, klimatischen und topographischen Besonderheiten und die historischen Gegebenheiten einer Region anzupassen.¹²

4.3 HISTORISCHE EINORDNUNG EINER ZUKÜNFTIGEN LINEAREN STADTENTWICKLUNG



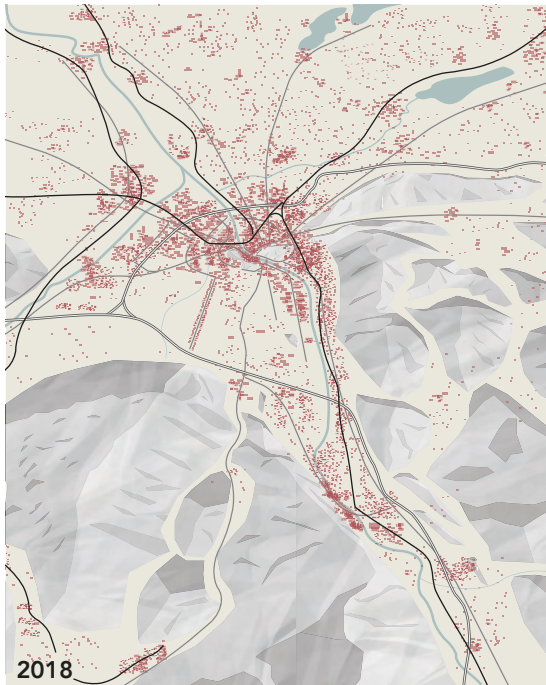
Die im Szenario beschriebene Entwicklung würde eine Zäsur in der Salzburger Stadtgeschichte darstellen. Um diesen tiefgreifenden Einschnitt in die Entwicklungslogik der Stadt besser einschätzen zu können, wird in diesem Abschnitt noch einmal kurz auf die historische Stadtentwicklung unter besonderem Fokus auf die jeweils dominierenden Verkehrsmittel eingegangen.

Die naturräumlichen Umstände erlaubten nur an wenigen Orten eine Siedlungsgründung, da sich im Salzburger Becken großflächige Sumpfgebiete ausdehnten, die keine Bebauung zuließen. Die topographischen Besonderheiten der Salzburger Stadtberge bildeten die Grundlage für eine städtische Entwicklung. Durch ihre Lage im Kessel zwischen den Stadtbergen war die Stadt seit ihrer Gründung als *Iuvavum* und der Wiedergründung als Salzburg im Frühmittelalter in ihrer flächenmäßigen Ausdehnung begrenzt.

Bis ins 18. Jahrhundert war das FußgängerInnennetz das dominante Verkehrssystem. Die fußläufige Erreichbarkeit aller Teile der Stadt war daher essenziell.¹³

Dieser Umstand und die Notwendigkeit einer Befestigung, um die Sicherheit der StadtbewohnerInnen zu gewährleisten, hemmten ein flächenmäßiges Wachstum und sorgten dafür, dass sich die Stadt und die Dörfer im Umland relativ autonom und baulich kompakt entwickelten.¹⁴ Erst die Erfindung der Eisenbahn ließ die Städte in Europa ab dem 19. Jh. zunächst verdichtet entlang der Lokal- und Straßenbahnlinien wachsen, während die Gebiete zwischen diesen Achsen nach und nach konzentrisch erschlossen wurden.¹⁵ In Salzburg wurde diese Entwicklung durch die Schleifung der Stadtmauern und die Errichtung des Hauptbahnhofes gegen Ende des 19. Jh. vor allem nördlich der Altstadt ermöglicht. Das Bevölkerungswachstum hielt sich jedoch durch das Fehlen großer Industrien und aufgrund der relativen Bedeutungslosigkeit der Region nach dem Verlust der Eigenständigkeit und der Angliederung an Österreich generell in Grenzen.

Die Erfindung des Autos bedingte eine weitere kreisförmige Ausdehnung der Stadt. Am Stadtrand setzte eine Zersiedelung ein, die sich später an den Rändern ehemaliger agrarisch geprägter



Dörfer in der Peripherie fortsetzte und sogar noch verstärkte.

Vor dem Hintergrund des Wirtschaftswunders in der Nachkriegszeit, dem dadurch steigenden Motorisierungsgrad und den geänderten Ansprüchen an den Wohnraum war dieser Trend in Salzburg besonders stark zu beobachten. Wobei die schwachen Instrumentarien der Raumplanung nicht nur eine Zersiedelung der Stadt- und Ortsränder zuließ, sondern auch Bauten mitten im Grünland.

Die Konzentration auf den Ausbau der Straßeninfrastruktur und der gleichzeitige Rückbau vieler Eisenbahnlinien in den 1950er-Jahren ließ dann die letzten Strukturen, die ein geordnetes, verdichtetes Bauen ermöglicht hätten verschwinden.

Diese Entwicklung führte zu einer Privatisierung großer Teile der Landschaft, zur Bebauung ökologisch wertvoller Flächen und, aufgrund der flächenintensiven Ausdehnung des Siedlungsraumes, zu einer starken Zunahme des MIV.¹⁶

Die in den Szenarien ausgearbeitete lineare Siedlungsentwicklung würde, bei all den Neuerungen, die sie für den Salzburger Zentralraum bringen

würde, auch eine Art Rückbesinnung auf die Entwicklung der 1920er-Jahre bedeuten. Damals war Salzburg durchzogen von einem Netzwerk von Straßenbahn-, Lokalbahn- und Hauptbahnlinien. Die Siedlungsentwicklung orientierte sich bis zur Einstellung eines Großteils dieser Strecken am bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzwerk. Neben positiven Effekten auf die Verkehrsentwicklung könnte eine verdichtete lineare Siedlungsentwicklung auch zu einer besseren sozialen Durchmischung der Stadt führen und vor allem würde sie ein wirksames Mittel zum Schutz der verbliebenen Naturräume darstellen. In einem langfristigen Szenario darf auch die Idee punktueller Rückbauten bestehender Siedlungsgebiete in wenig attraktiven Lagen kein Tabu sein.

4.4 UTOPISCHE ANNÄHERUNG

Um die in den Szenarien erarbeiteten, linearen Siedlungsstrukturen in die bestehende Stadtlandschaft zu integrieren, zeigt dieser Teil der Arbeit eine räumlich-utopische Annäherung und Ansätze historischer Bandstadt-Entwürfe, um daraus Rückschlüsse auf einen Entwurf im Salzburger Kontext ziehen zu können.

Salzburgs Süden als Nachverdichtungsgebiet

Nachdem die meisten innerstädtischen Nachverdichtungsprojekte der letzten Jahre in Gebieten im Norden der Stadt Salzburg verortet sind, rückt im aktuellen Diskurs der Süden der Stadt wieder vermehrt in den Fokus. In Salzburg spricht man in dieser Angelegenheit vom sogenannten „Nord-Süd-Ausgleich“.¹⁷

Südlich der Altstadt lassen sich heute vor allem lineare städtische Figuren beobachten. Die ersten geplanten baulichen Maßnahmen in diesem Gebiet waren die herrschaftliche, von Schlössern gesäumte, repräsentative Achse der Hellbrunner Allee und die sechs Kilometer lange, kerzengerade, mit einem 80 Meter breiten Siedlungsstreifen beiderseits der Straße gesäumte Moosstraße. Die Eisenbahnstrecken der Salzburg-Tiroler-Bahn und der Salzburger Lokalbahn folgten als weitere lineare Elemente, ehe mit der Alpenstraße in den 1930er-Jahren ein weiterer in Nord-Süd-Richtung verlaufender, geradliniger Straßenzug als Strukturelement errichtet wurde. Die südlich der Altstadt nach 1945 einsetzende Besiedlung orientierte sich an den vorhandenen Verkehrswegen und greift daher heute noch „fingerförmig“, entlang der wichtigen Verkehrsachsen in das Umland aus.¹⁸

Aufbauend auf dieser historischen Entwicklung und der aus dem Szenario hervorgehenden städtebaulichen Figur von radial vom Zentrum nach außen verlaufenden linearen, den Verkehrsträgern folgenden Bandstädten, drängt sich bei genauerer Beobachtung der südliche Teil Salzburgs als geeigneter Bereich für eine tiefergehende Untersuchung auf, da laut der Architekturtheoretikerin Sabine Pollak, Bandstädte heute dort ein attraktives Entwurfsmittel wären, wo bereits bestehende lineare Siedlungen konzeptionell zusammengefügt werden sollen.¹⁹

Die abwechselnde Rhythmik von hochwertigen Landschaftsräumen und Ansätzen linearer Siedlungsstrukturen in den südlichen Stadtgebieten entspricht dem Grundprinzip der Bandstadt, städtisches und

ländliches Leben durch parallel zum Siedlungsband verlaufende Grünbänder bzw. Grünkeile zu verknüpfen.²⁰ Der Wunsch nach dem Wohnen im Grünen, der mitverantwortlich für die Zersiedelung des Salzburger Umlandes ist, könnte so auch in einer verdichteten Siedlungsform in Zentrumsnähe ermöglicht werden, was den im *Masterplan Kernregion* gewünschten Lenkungseffekt von verstärktem Zuzug in die Stadt Salzburg mit sich bringen könnte.

Die Alpenstraße als Bandstadt-Labor

Neben der Analyse und der Szenarienbildung auf regionaler bzw. gesamtstädtischer Ebene ist es unbedingt nötig, die dort getätigten Ansätze, Aussagen und Maßnahmen auch in einem städtebaulichen bzw. architektonischen Maßstab auszuformulieren, sie so zu überprüfen und damit die Auswirkungen dieser tiefgreifenden Änderung der Stadtlandschaft sichtbar zu machen.

Als Projektgebiet für eine solche vertiefende Beschäftigung mit der Bandstadt als Werkzeug zur Nachverdichtung eignet sich die Salzburger Alpenstraße. Entlang dieser über vier Kilometer langen, gerade vom Stadtzentrum bis in den Vorort Anif verlaufenden Verkehrsachse würde laut dem Mobilitätsszenario die Stammstrecke der RSB verlaufen. Damit kann hier die Wirkung wichtiger Infrastruktur-Projekte, ihre konzeptionelle Einbettung in städtebauliche Projekte, sowie ihr Einfluss auf eine zukünftige Quartiersentwicklung und die umgebende Landschaft prägnant aufgezeigt werden.

Die Alpenstraße eignet sich darüber hinaus als städtisches Versuchslabor, da dort beinahe alle für Salzburg relevanten Bebauungstypologien zu finden sind, eine räumliche Nähe zu hochwertigen Landschaftsräumen gegeben ist und bereits heute ein breiter Funktionsmix vorherrscht.

Die Räumliche Utopie als Entwurfswerkzeug

Aufgrund der tiefgreifenden Änderungen, welche die Szenarien zur Mobilitäts-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung für den städtischen Entwicklungsprozess mit sich bringen, wird in dieser Arbeit die räumliche Utopie als Entwurfswerkzeug verwendet. Marleen Leitner und Michael Schitnig charakterisieren in ihrer Publikation *Niemandsräume* die räumliche Utopie in der Architektur nicht als Bauaufgabe – also als gescheiterten Plan –, sondern vielmehr als Werkzeug, um kritisch, künstlerisch und gesellschaftsfähig arbeiten zu können.²¹ Die in diesem Kapitel ausgearbeitete räumliche Utopie darf daher keineswegs als



Plan und schon gar nicht als zukünftige Bauaufgabe gesehen werden, sondern versteht sich als Denkanstoß, um sich einem Eingriff in das komplexe städtische System zu nähern.

Auf den folgenden Seiten werden nun drei in ihrer Ausformulierung, Dimensionierung und in ihrem Maßstab stark divergierende, jedoch den Grundprinzipien der Bandstadt folgende Entwürfe analysiert. Es werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede überprüft und Rückschlüsse für die Entwürfe auf städtebaulicher Ebene durch eine räumliche Implementierung in den Salzburger Kontext gezogen.

Entwurf für die Bandstadt Magnitogorsk

Für den Neubau der Industriestadt Magnitogorsk im südlichen Ural schlug die Gruppe OSA gemeinsam mit Iwan Leonidow im Jahr 1930 einen Bandstadt-Entwurf vor, dem ein quadratischer Raster zu Grunde liegt. Die Intention ist, Landschafts- und Siedlungsflächen bestmöglich miteinander in Einklang zu bringen, wobei die geringe Bebauungsdichte des Entwurfs ins Auge sticht.

Die Quadrate sind in drei parallel zueinander verlaufenden Streifen organisiert. Neben dem zentralen, stark durchgrünten, durch Türme dominierten Wohnstreifen erstrecken sich zwei seitliche Streifen, die durch Parks, Erholungsräume, Ackerland und öffentliche Gebäude bestimmt sind. Das streng-geometrische Raster-Prinzip, auf dem der Entwurf beruht, ergibt ein offenes System, das durch Addition neuer Quadrate beliebig erweitert werden kann.²²

Das Jersey Corridor Project

Das *Jersey Corridor Project* entstammt der Vision einer sich von Boston bis Washington D.C. erstreckenden, kontinuierlichen, linearen, urbanen Struktur. Dieses Konzept stellte eine Alternative zur flächigen Ausdehnung des Siedlungsraumes im amerikanischen Nordosten dar.

Michael Graves und Peter Eisenman versuchten im Jahr 1965 mittels eines konkreten städtebaulichen Entwurfs für ein knapp 34 Kilometer langes Teilstück zwischen New Brunswick und Trenton in New Jersey diese Vision zu konkretisieren.

Ihr Vorschlag beinhaltet die Stapelung aller Funktionen des täglichen Lebens entlang einer zentralen Verkehrsachse, was sich – im Gegensatz zu den zwei anderen hier analysierten Konzepten – an der stark vertikalen Entwicklung der Bebauung ablesen lässt. Die Breite des Komplexes reduziert sich somit auf ein Minimum und zumindest die visuelle Verknüpfung

zur umgebenden Landschaft wird augenscheinlich. Um ihre Ideen adäquat zu präsentieren, verwendeten Eisenman und Graves zwei sehr unterschiedliche Darstellungsformen: Einerseits inszenierten sie die imposante, gestapelte, lineare Struktur und ihre Wechselwirkung mit der Landschaft in Perspektivschnitten, um die gesamtäumliche Vision ihres Projekts zu demonstrieren, andererseits versuchten sie mittels comichafter Detail-Skizzen den menschlichen Maßstab und die individuellen Qualitäten ihres Entwurfs zu präsentieren.²³

Die Madrider Ciudad Lineal

Arturo Soria y Mata gilt, wie schon erwähnt, als Entwickler der Theorie der Bandstadt. In einem Projekt konnte der spanische Beamte seine theoretischen Ansätze zum Teil realisieren. Als Stadterweiterungsprojekt für Madrid geplant, sollte sich die sogenannte *Ciudad Lineal* in einem Abstand von sechs bis sieben Kilometern, als ein 50 Kilometer langes, kreisförmiges Siedlungsband rund um die bestehende Stadt erstrecken. Ein fünf Kilometer langer und 450 Meter breiter Abschnitt wurde ab 1896 realisiert.

Er besteht aus einem zentralen, 40 Meter breiten Verkehrskorridor, in dem die Hauptstraße und die Straßenbahn verlaufen. Die Bebauung, die in parzellierten Blöcken in zwei Bändern beiderseits der zentralen Verkehrsachse angeordnet wird, besteht gemäß den ursprünglichen Planungen aus Einfamilienhäusern in Punktbauweise. Damit wird eine der Wohnungsreform des 19. Jahrhundert entsprechende, geringe Bebauungsdichte erreicht. Größere Strukturen, wie Fabriken, Märkte, Kirchen und Schulen sind außerhalb des eigentlichen Siedlungsbandes vorgesehen.²⁴

Essenz der analysierten Bandstadt-Entwürfe

Aus der Analyse der drei historischen Bandstadt-Entwürfe und der Grundsätze der Bandstadt lassen sich wichtige Ansätze und Prinzipien für einen städtebaulichen Entwurf ableiten.

Aus dem Entwurf für Magnitogorsk werden die innere Autonomie der einzelnen Quadrate und die Offenheit des Systems in einer dominanten, linearen städtebaulichen Großfigur als interessant angesehen. Die niedrige Bebauungsdichte muss für die Salzburger Situation, die generell nach einer Verdichtung der bestehenden Strukturen verlangt, hingegen als wenig brauchbar bewertet werden.

Magnitogorsk (1930)

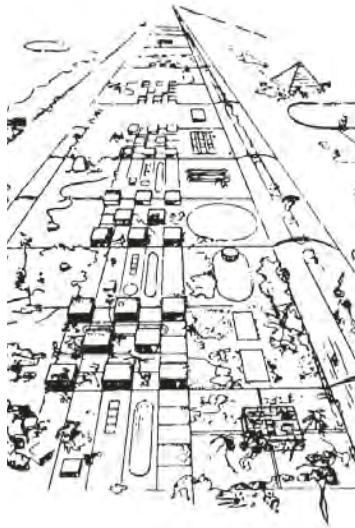


Abb.86

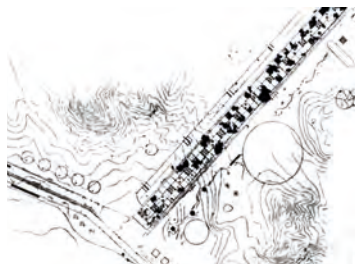


Abb.87

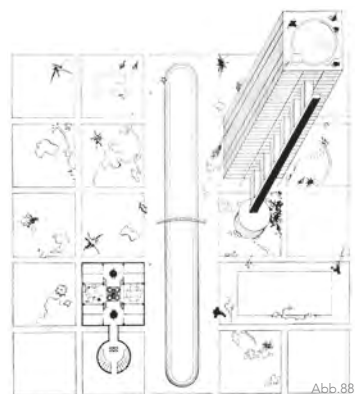


Abb.88

Jersey Corridor Project (1965)

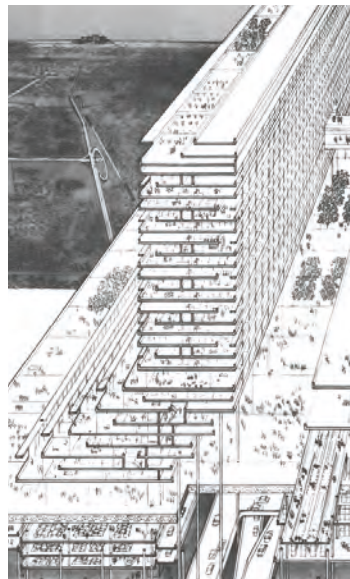


Abb.89

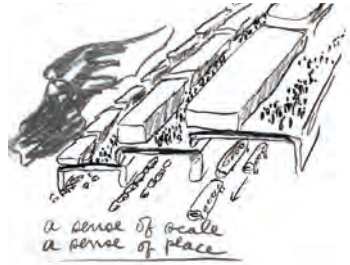


Abb.90



Abb.91

Ciudad Lineal (1896)

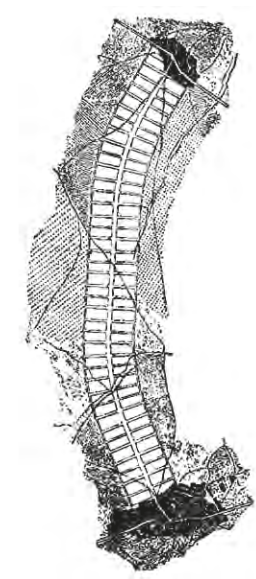


Abb.92

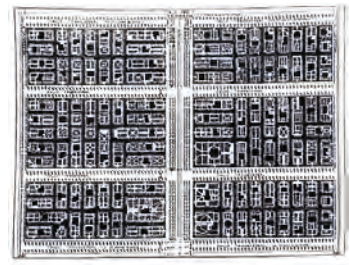


Abb.93



Abb.94

Eisenmans und Graves *Jersey Corridor Project* erscheint im Hinblick auf die von ihnen gewählten Darstellungsmethoden interessant. Es setzt die visionären Gedanken einer völligen Neukonzeption der Bebauungsstruktur einer ganzen Region mit Detailausschnitten möglicher alltäglicher Situationen in Verbindung. Diese Arbeit in zwei völlig verschiedenen Maßstäben nimmt der Idee gewissermaßen ihre Monstrosität und versucht zukünftigen BewohnerInnen den Mehrwert ihres Konzeptes zu erläutern. Des Weiteren unterscheidet sich dieser Entwurf von den zwei anderen in seiner Idee, Funktionen zu stapeln und damit den Flächenverbrauch und die Bodenversiegelung noch weiter einzudämmen. Eine bauliche Fassung des zentralen Korridors ist in abgeänderter Form auch als Strategie zur Transformation wichtiger Salzburger Ausfallstraßen, wie etwa der Alpenstraße, von MIV-dominierten Straßenräumen zu attraktiven öffentlichen Räumen denkbar. Der Entwurf Soria y Matas für die Madrider *Ciudad Lineal* ist vor allem in Bezug auf eine angedachte durchmischte Quartiersbildung in Salzburg als problematisch einzuordnen, da im Entwurf für die Bandstadt in weiten Teilen eine monofunktionale Bebauung aus Einfamilienhäusern vorgesehen war. Ein interessanter Aspekt ist jedoch, dass selbst der Traum vom Eigenheim im Grünen mit der Theorie der Bandstadt vereinbar scheint. Alle drei Projekte eint eine wesentliche Grundidee der Bandstadt: Die enge Verknüpfung von Landschafts- und Siedlungsflächen. Während bei Soria y Matas *Ciudad Lineal* und OSA und Leonidows Bandstadtentwurf für Magnitogorsk generell mit niedrigen Bebauungsdichten und großen Grünflächen innerhalb der definierten Bandstadtstruktur gearbeitet wird, verfolgen Eisenman und Graves den Ansatz einer vertikalen Verdichtung, um die Breite der Bandstadt zusätzlich zu verringern und somit Wege zu den zentral liegenden Verkehrsträgern und zur umgebenden Landschaft noch weiter zu verkürzen. Dies verleiht dem *Jersey Corridor Project* einen großstädtisch anmutenden Charakter. Bei Soria y Matas *Ciudad Lineal* scheinen hingegen kleinstädtische bzw. vorstädtische Entwurfsmotive zu dominieren, während die Entwurfsarbeit von OSA und Leonidow von den disurbanistischen Theorien des OSA-Mitglieds Michail Ochitowitsch beeinflusst wurde, in denen das traditionelle Konzept der Stadt als etwas zu Überwindendes angesehen wurde.²⁵

Rückschlüsse für Salzburg Süd

Anders als die kompakte Bauweise der Altstadt und die flächige, radial-konzentrische Ausdehnung der Stadt Richtung Norden, eignet sich der von linearen, fingerförmig ins Umland ausgreifenden städtischen Figuren dominierte Südtel der Stadt für ein räumliches Experiment einer linearen Siedlungsentwicklung. Die in den Szenarien aufgezeigte mögliche Implementierung eines Mobilitätskorridors Süd und der bereits erwähnte, angestrebte Nord-Süd-Ausgleich in Bezug auf die innerstädtische Nachverdichtung machen das Gebiet rund um die Alpenstraße zum idealen Labor, um mit einer nachhaltigen, den Grundprinzipien der Bandstadt folgenden Siedlungsentwicklung zu experimentieren. Die räumliche Utopie ist dabei ein gutes Werkzeug, um sich der komplexeren Entwurfsaufgabe zu nähern, denn die Abstrahierung der existierenden Bebauung im südlichen Salzburger Becken und die Platzierung der zuvor untersuchten Bandstadt-Entwürfe an ihrer Stelle lassen erkennen, dass eine konzentrierte Bebauung, neben den Vorteilen der kurzen Wege, vor allem für die städtischen Landschaftsräume große Vorteile bringen würde.

So könnte die Salzach durch eine nach innen gelenkte Verdichtung der an ihren Ufern liegenden Stadtteile wieder mehr Platz bekommen. Durch die Ausdehnung der Uferbereiche und eine damit einhergehende Abflachung der Böschungen könnte die Salzach für die BewohnerInnen der umliegenden Gebiete dank der besseren Zugänglichkeit als Naherholungsgebiet dienen. Ebenso könnte die Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft durch diese Siedlungsentwicklung ab den 1950er-Jahren verlorene Flächen zurückgewinnen und die Struktur der manieristischen Längs- und Querachsen mit dem öffentlichen Raum der Alpenstraße besser verzahnt werden.

Die verschiedenen Maßstäbe der drei untersuchten Bandstadtentwürfe und der in ihnen verwendeten Typologien lassen erahnen, dass auch in einer einheitlichen, linearen Grundprinzipien folgenden Stadtentwicklung die Ausbildung verschiedener, dem gewachsenen Charakter der bestehenden Stadtstruktur entsprechender Quartiere möglich ist.

Lineare Siedlungsentwicklung

Vergrößerung
der
Landschaftsräume

Vergrößerung
der
Landschaftsräume

ZUKÜNFTIGE STRUKTUREN

Utopische Annäherung an eine lineare Siedlungsentwicklung im Süden der Stadt Salzburg, der in Zukunft in den Fokus der Stadtentwicklung rücken wird.

PERMANENTE STRUKTUREN

Die kompakte Struktur der Altstadt hat auch auf die heutige Stadtentwicklung großen Einfluss. Die Stadtsilhouette ist seit Jahrhunderten so gut wie unverändert. Die Festung stellt einen von der ganzen Stadt aus sichtbaren Fixpunkt dar.

AKTUELLE STRUKTUREN

Im Norden Salzburgs befinden sich die aktuellen Fokusgebiete der Stadtentwicklung, in denen die bestehenden Strukturen nachverdichtet werden.

Abb. 95

-
- 1 vgl. UNITED NATIONS 2016, S.37
 - 2 vgl. VERKEHRSCLUB ÖSTERREICH 2018, S.21
 - 3 vgl. ZUGREISEBLOG 2017
 - 4 vgl. ÖBB INFRASTRUKTUR 2017b
 - 5 vgl. DEUTSCHER BUNDESTAG 2012, S.84
 - 6 vgl. ORF SALZBURG 2018a
 - 7 siehe Anhang I
 - 8 UNITED NATIONS 2016, S.37
 - 9 vgl. KAINRATH et al. 1997, S.16ff
 - 10 vgl. ebd.
 - 11 vgl. ebd.
 - 12 vgl. ebd.
 - 13 vgl. ebd.
 - 14 vgl. ebd.
 - 15 vgl. ebd.
 - 16 vgl. ebd.
 - 17 vgl. GEMEINDERAT DER STADT SALZBURG 2014, S.4
 - 18 vgl. KRAMML/BESL 1999, Kap. II.5
 - 19 vgl. POLLAK/MORITZ 2017, S.34
 - 20 vgl. KAINRATH et al. 1997, S.17ff
 - 21 vgl. LEITNER/SCHITNIG 2014, S.5
 - 22 vgl. FABRIZI 2016
 - 23 vgl. MOHNEY 2014
 - 24 vgl. KAINRATH et al. 1997, S.55ff

STRUKTURANALYSE DES SALZBURGER SÜDENS

VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE INTEGRIERTE STÄDTEBAULICHE VERDICHTUNGSSTRATEGIE IM SÜDTEIL DER STADT SALZBURG

Um die Entwicklungspotenziale der Gebiete um die Alpenstraße zu eruieren, ihren heutigen Zustand und die vorherrschenden Dynamiken zu verstehen, wird im folgenden Kapitel die Entstehungslogik der südlichen Teile des Salzburger Stadtkörpers analysiert. Auf Basis der Lektüre historischer Stadtpläne und einer fotografischen Dokumentation des aktuellen Zustandes wird die Stadtstruktur um die Alpenstraße in Gebiete mit siedlungsmorphologischen und historischen Gemeinsamkeiten gegliedert, um anschließend die primären, das Gebiet prägenden Elemente gefiltert zu betrachten.

5.1 DEFINITION DER PERIMETER

Für die weitere Bearbeitung wird der Süden der Stadt in zwei Gebiete unterteilt: in einen Interventionsperimeter entlang der Alpenstraße und in einen größer gefassten Beobachtungsperimeter. Um im Entwurfsprozess im Interventionsperimeter Bezüge zur Umgebung herstellen zu können, wird zuerst der Beobachtungsperimeter analysiert, der beinahe den gesamten südlichen Teil der Stadt umfasst (siehe Karten S.81 und S.85). Von West nach Ost sind das: das von der Glan durchflossene Leopoldskroner Moor, mitsamt der hier verlaufenden Moosstraße, die Siedlungen entlang der Berchtesgadener Straße (Kleingmain, Gneis), der alte Siedlungskern Morzg, die Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft rund um die Hellbrunner Allee, die bebauten Gebiete entlang der Alpenstraße, die Salzach und die östlich davon liegenden, bebauten Gebiete (Parsch, Aigen, Glas und Glaserbach), sowie die das Salzburger Becken begrenzenden Hänge der Osterhorngruppe.

Beobachtungsperimeter Salzburg Süd

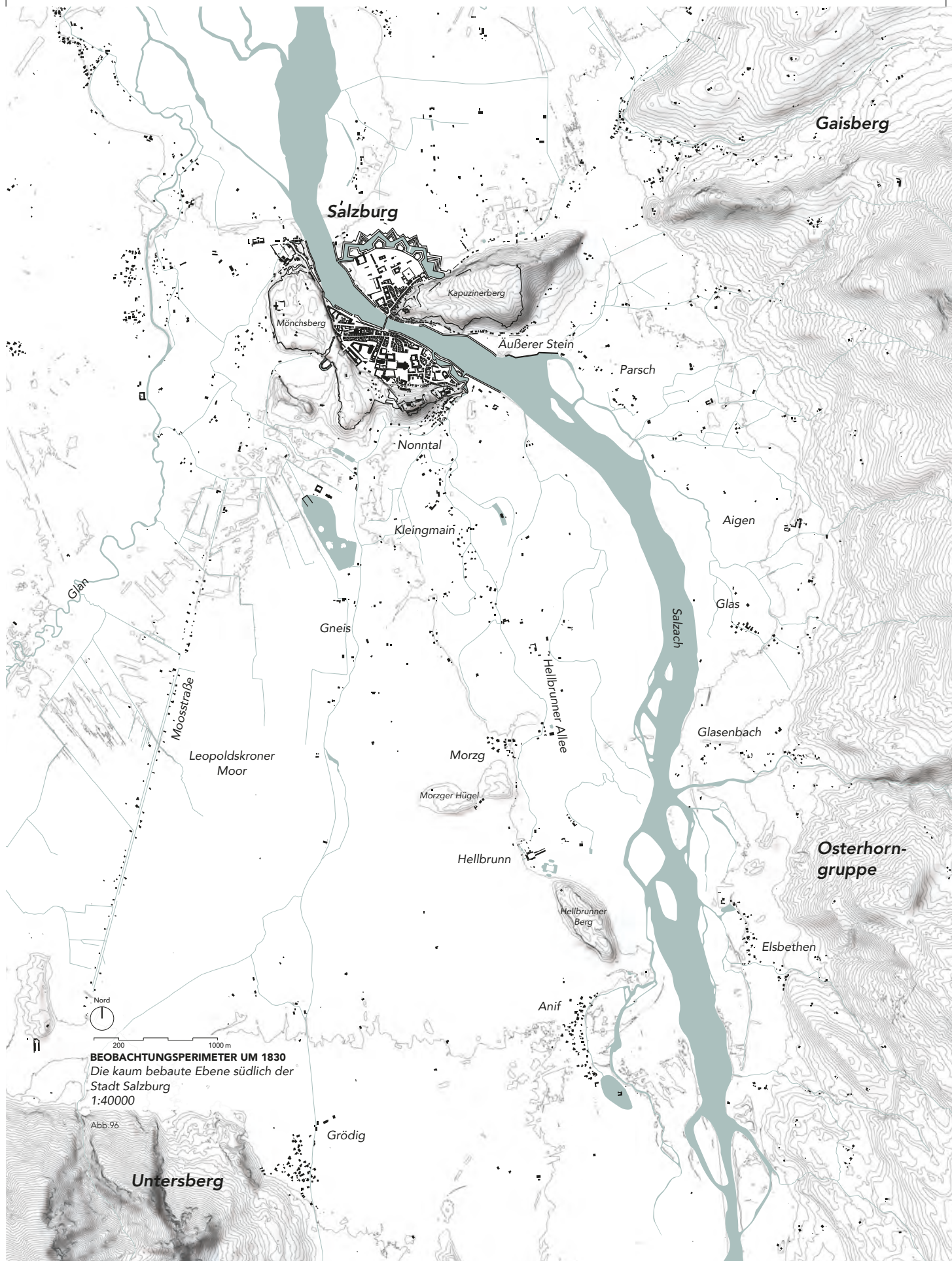
Die Stadtteile des Beobachtungsperimeters liegen in einer Ebene, die sich von den Stadtbergen im Norden bis zum Untersberg im Süden erstreckt. Im Westen wird sie von der Glan und im Osten von den ansteigenden Berghängen des Gaisberges begrenzt. Dieser „große Landschaftsbogen vom Untersberg bis Anif und von Anif und Hellbrunn zur Vorstadt Nonntal“, nimmt in der 1970 von Hans Sedlmayr veröffentlichten Streitschrift *Stadt ohne Landschaft* „den ersten Platz an Erhaltungswürdigkeit“ unter allen Salzburger Stadtlandschaften ein. „Diese ganze Schönheit [...]“, so Sedlmayr weiter, „[...] hängt aber an dem Kontrast des Hochgebirges mit der *unverbauten*, spiegelglatten Ebene“.¹

Um eine dieser herausragenden Landschaft entsprechende Stadtentwicklung zu gewährleisten, muss zunächst der gesamte, oben beschriebene Landschaftsbogen, seine historische Entwicklung und seine aktuelle Struktur untersucht werden. Die auf Seite 73 abgebildeten Panoramen und der rechts abgebildete Zustand Salzburgs im Jahr 1830 verdeutlichen nicht nur den von Sedlmayr beschriebenen Kontrast von Ebene und Gebirge, sondern zeigen auch, dass das Gebiet bis in die 1920er-Jahre weitgehend unbebaut war. Neben der unregulierten Salzach mit ihren Auwäldern, dem Leopoldskroner Moor, den Erhebungen Hellbrunner Berg und Morzger Hügel prägten vor der Errichtung erster Siedlungen die linearen Strukturen der Hellbrunner Allee und der Moosstraße als einzige geplante, bauliche Eingriffe dieses Gebiet.

Erst die ab den 1920er-Jahren einsetzende Bebauung entlang der wichtigen Verkehrsachsen, sowie der Bau der Alpenstraße und der Autobahn veränderten das Landschaftsbild und führten schließlich zur heutigen Struktur aus sich abwechselnden Sequenzen von Siedlungsbändern und Grünkeilen.

Interventionsperimeter Alpenstraße

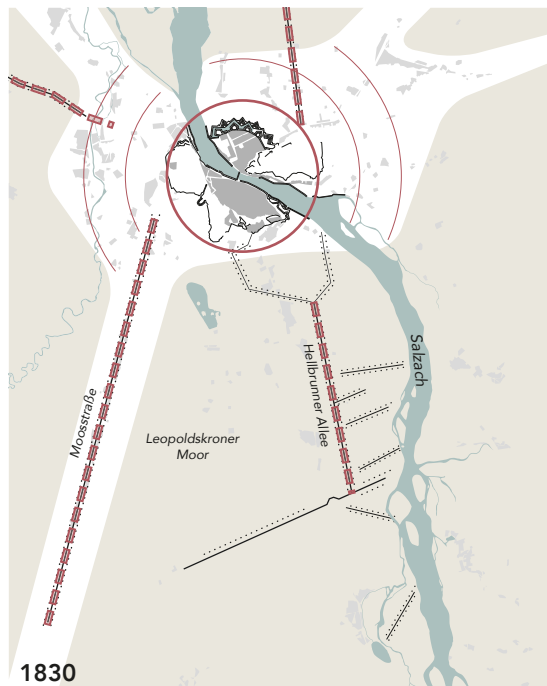
Die Alpenstraße wird in dieser Arbeit zum Versuchslabor einer, den Prinzipien der Bandstadt folgenden, verdichteten Siedlungsentwicklung, entlang des aus dem Mobilitätsszenario hervorgehenden, zukünftigen Mobilitätskorridors Süd. Der Interventionsperimeter umfasst demzufolge das gewidmete Bauland entlang der Alpenstraße und die sie umgebenden Landschaftsräume der Salzach und der Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft.



BEOBACHTUNGSPERIMETER UM 1830
Die kaum bebaute Ebene südlich der
Stadt Salzburg
1:40000

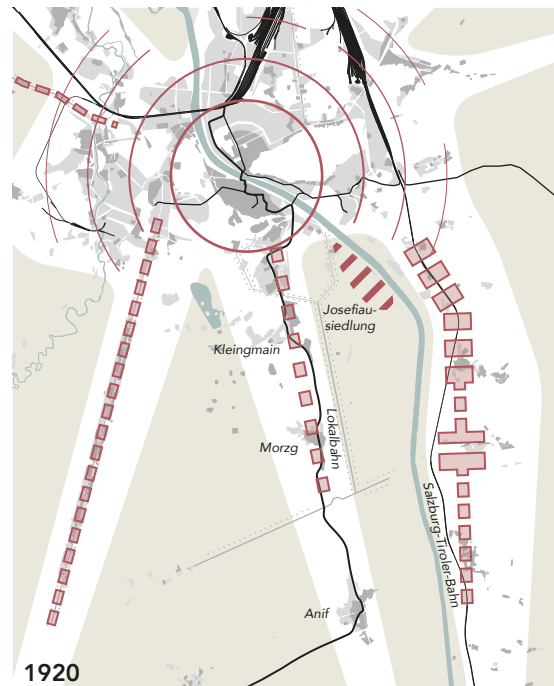
Abb. 96

5.2 ANALYSE DER STADTENTWICKLUNG IM BEOBACHTUNGSPERIMETER



Da in Kapitel 2 die Salzburger Stadtgeschichte bereits ausführlich aufgearbeitet wurde, wird in diesem Abschnitt nur noch auf jene historischen Entwicklungen eingegangen, die für die Entwurfsarbeit in diesem Gebiet bedeutsam erscheinen. Die breite Ebene südlich der Stadtberge entstand am Ende der letzten Eiszeit. Die ältesten Siedlungsspuren reichen bis in die Jungsteinzeit zurück.²

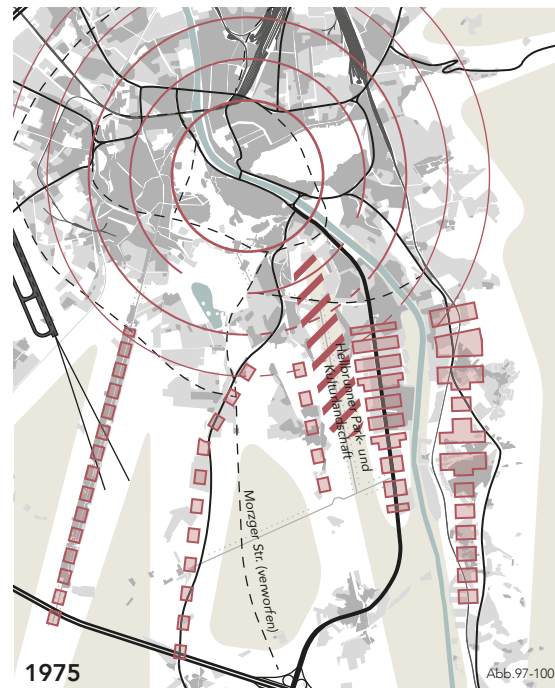
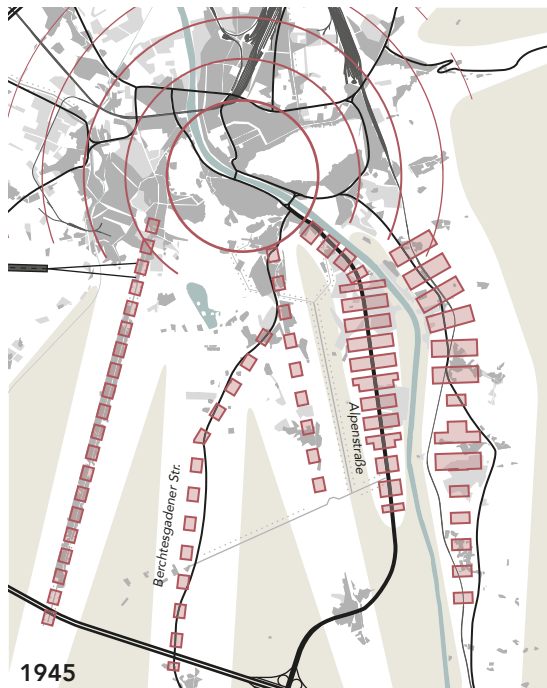
Ab dem Spätmittelalter wurde das Gebiet landwirtschaftlich genutzt. Es entstanden Gutshöfe und adelige Ansitze. Im 17. Jh. beauftragte EB Markus Sittikus den Baumeister und Architekten Santino Solari mit den Planungen des Lustschlosses Hellbrunn. Die ebenfalls damals angelegte, zweieinhalb Kilometer lange Hellbrunner Allee verband die 1618 fertig gestellte Anlage mit der nördlich von ihr gelegenen Stadt. Entlang dieser Allee wurden weitere sogenannte Herrenschlösser errichtet, welche die Umgebung wiederum durch in die Landschaft ausgreifende Seitenalleen miteinbezogen. Der Grünraum rund um die Hellbrunner Allee gilt heute als einer der besterhaltenen Renaissance-Landschaftsgärten Europas.³



Im westlichen Teil der Ebene wurde ab 1740 die sechs Kilometer lange, kerzengerade Moosstraße angelegt, um das Leopoldskroner Moor zu kultivieren.⁴

Mit der 1859 erfolgten Aufhebung des Festungsstatus der Stadt Salzburg wurde der Grundstein zur flächenmäßigen Ausdehnung der Stadt während der folgenden Jahrzehnte gelegt. Durch die Begradigung und Regulierung der Salzach sollten neue Flächen für die Stadterweiterung gewonnen werden. Die Tatsache, dass es trotz dieser wasserbaulichen Eingriffe im südlichen Teil der Stadt weiterhin zu großflächigen Überschwemmungen kam, hemmte eine bauliche Entwicklung in diesem Gebiet aber vorerst.

Erst mit dem einsetzenden Eisenbahnbau begannen die alten Ortskerne Kleingmain und Morzg, die nun mit der Lokalbahn erreichbar waren, und jene Gebiete östlich der Salzach, die fortan von der Salzburg-Tiroler-Bahn durchquert wurden, zu wachsen. Abseits der alten Dorfkerne kam es erst ab den 1930er-Jahren mit dem Bau der Josefiausiedlung zur ersten geplanten Stadterweiterung südlich der Altstadt.



Diese Siedlung bestand, dem christlich-konservativen Zeitgeist entsprechend, aus Ein- bis Zweifamilienhäusern mit großzügigen Gärten, die den BewohnerInnen erlaubten, sich selbst mit Lebensmitteln zu versorgen.⁵

Die Eingemeindung während des Austrofaschismus im Jahr 1935 und jene während der Zeit des Nationalsozialismus im Jahr 1939, sowie die Errichtung der Alpenstraße und der beginnende Autobahnbau legten den Grundstein für die weitere Bautätigkeit in diesem Gebiet.

Ab 1938 legte die Wehrmacht im Bereich der heutigen Alpensiedlung das sogenannte Alpenlager an und in der Herrnau entstand neben der früheren Hellbrunner Landwehrkaserne das Lager Hellbrunn. Das Alpenlager diente den amerikanischen Streitkräften ab 1945 als Internierungslager für Personen, die im Verdacht standen, Kriegsverbrechen begangen oder eine führende Rolle während des Nationalsozialismus bekleidet zu haben.

Später diente es, wie auch das vormalige Lager Hellbrunn, als Barackenlager für Geflüchtete.⁶ Ab den späten 1950er-Jahren wurden sie in

dicht bebaute Wohn- bzw. Gewerbegebiete umgewandelt.

In der Nachkriegszeit wurde der Süd-Ast der Lokalbahn abgetragen und der MIV gewann an Bedeutung. Während die Bautätigkeit entlang der Verkehrswege westlich und östlich der Alpenstraße ab den 1960er-Jahren vor allem durch die Errichtung von Einfamilienhäusern geprägt war, wurde das Bild der Alpenstraße durch den Bau von Großsiedlungen und von großmaßstäblichen Infrastrukturen dominiert, die anderswo in der Stadt keinen Platz hatten. Dazu gehörten neben der Zentralgarage der Verkehrsbetriebe, die Polizeidirektion, die städtische Sporthalle Alpenstraße, Niederlassungen großer Betriebe und der Neubau der Naturwissenschaftlichen Fakultät (NAWI) der Universität Salzburg. Der Plan einer Ansiedlung der gesamten Universität im Bereich der Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft konnte von der Bevölkerung ebenso verhindert werden wie die beabsichtigte Errichtung eines Stadtteiles für fast 40.000 BewohnerInnen. Auch die in den 1970er-Jahren geplante radial-konzentrische Entwicklung des Salzburger Straßensystems

südlich der Altstadt wurde nicht umgesetzt. Ange-dacht war eine Aufwertung der Morzger Straße als radiale Achse samt Anbindung an die Autobahn-Umfahrung im Süden der Stadt, sowie die Einbin-dung der Hofhaymer-Allee in einen konzentrischen Straßenzug, der die westlichen Stadtgebiete durch-querend bis in den Norden Salzburgs reichen sollte.⁷

Aktueller Zustand der Stadtstruktur im Beobachtungsperimeter Salzburg Süd

Durch das Fehlen dieser äußeren konzentrischen Verbindung und den Beschluss der Grünlanddekla-ration im Jahr 1985, die ein weiteres Auswuchern des Stadtkörpers in die Landschaftsräume verhin-derte, konzentrierte sich die Bauentwicklung seither wieder entlang der radialen Ausfallstraßen. Die Land-schaftsräume, allen voran die Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft wurden somit in ihrer Ausdehnung weitgehend gesichert.

Neben den auffälligen, klaren, linearen Figuren der Moosstraße und Alpenstraße wirken die anderen bebauten Bereiche eher strukturlos. Diese dünn, aber flächenintensiv besiedelten Gebiete erschweren eine Versorgung mit öffentlichen Verkehrsträgern und durch ihre kleinteilige Katasterstruktur eine groß-angelegte Nachverdichtung. Lediglich die Gebiete entlang der Alpenstraße und jene Bereiche östlich der Salzach, die im Nahbereich einer S-Bahn-Station liegen, können schon jetzt gut mit dem ÖV erreicht werden. Sie liegen im Bereich des Mobilitätskorridors Süd des Szenarios zur Mobilitätsentwicklung.

5.3 ANALYSE DER STADTSTRUKTUR IM INTERVENTIONSPERIMETER

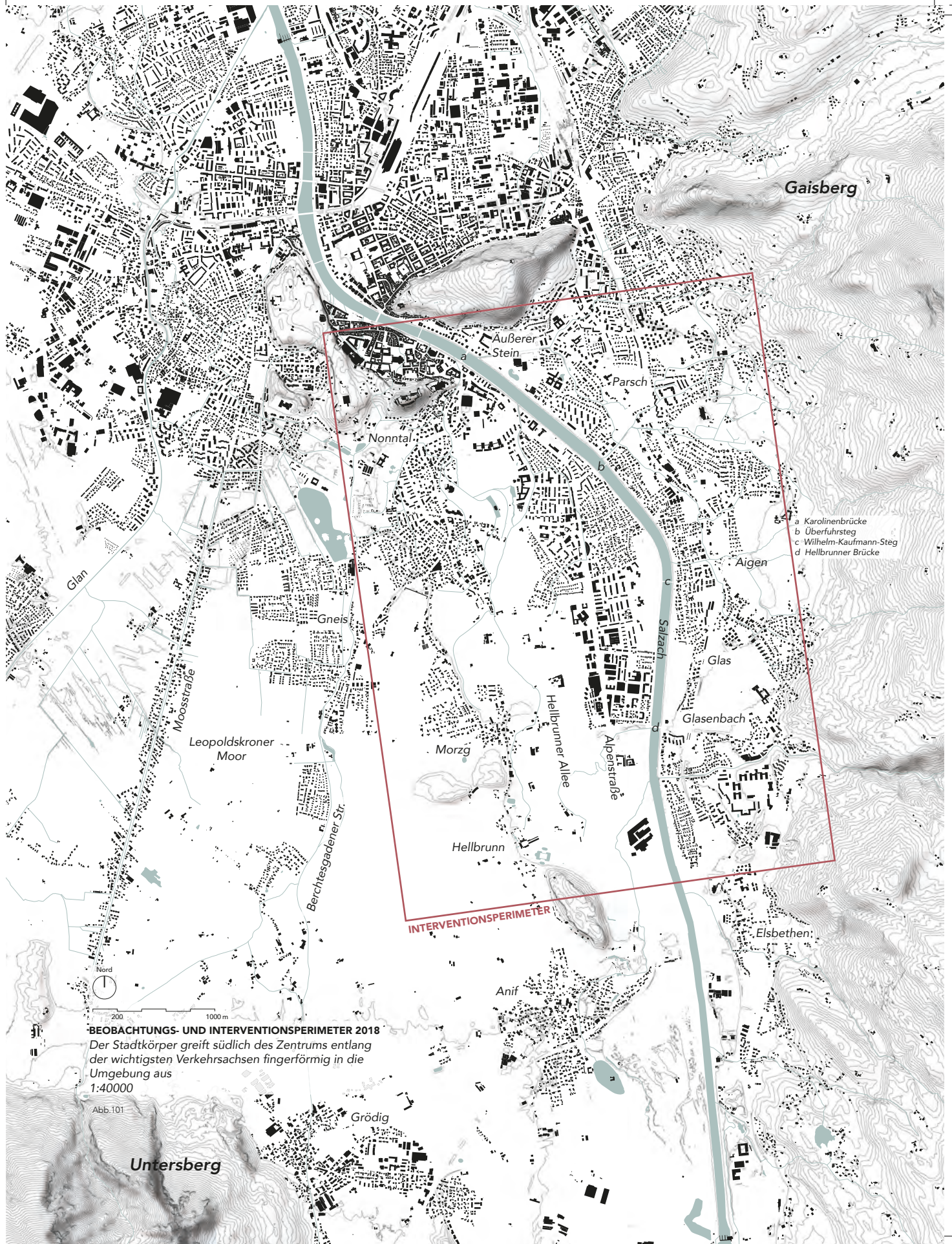
Der Interventionsperimeter erstreckt sich entlang der Alpenstraße, einer der wichtigsten und meistbe-fahrenen Ausfallstraßen Salzburgs. Ursprünglich war sie das Endstück der 450 Kilometer langen, als land-schaftsgerechte Fernverkehrsstraße angelegten Deutschen Alpenstraße, die von Lindau die bayeri-schen Alpen in Ost-West-Richtung querend heute nur mehr bis Berchtesgaden verläuft.

Die Alpenstraße beginnt an der Kreuzung mit der Akademiestraße und stellt die räumliche Fortset-zung der Hellbrunner Straße dar. Ab hier verläuft sie zunächst etwa 500 Meter Richtung Südosten, bevor sie nach einer Kurve eine rund vier Kilometer lange Gerade in Nord-Süd-Richtung bildet. Aktuell verkehren die Obus-Linien 3 und 8, sowie diverse regionale und innerstädtische Autobus-Linien auf der Alpenstraße.

Auf der gegenüberliegenden östlichen Salzachseite, die über die Karolinenbrücke, den Überfuhrtsteg, den Wilhelm-Kaufmann-Steg und die Hellbrunner Brücke erreichbar ist, verläuft die Trasse der Salzburg-Tiroler-Bahn, die von der S-Bahn-Linie S3, Regional- und Fernverkehrszügen befahren wird. Die Haltestellen Parsch und Elsbethen werden von der Linie S3 bedient, während in den Bahnhöfen Aigen und Salz-burg Süd zusätzlich Regionalzüge und in letzterem auch ausgewählte Fernzüge halten. Am Bahnhof Salzburg Süd, im Nahbereich der Hellbrunner Brücke, welche die Alpenstraße mit dem Elsbethener Ortsteil Glasenbach verbindet, liegt auch die Endhaltestelle der Obus-Linien 3, 7 und 8.

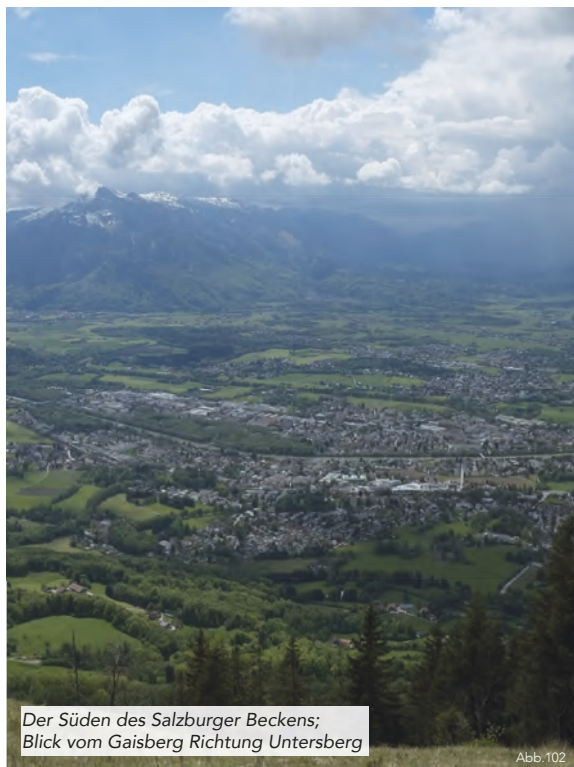
Rund um den Bereich der Hellbrunner Brücke, die das südliche Ende der Bebauung entlang der Alpenstraße definiert, liegen weitere wichtige Verkehrsinfrastrukturen. So befindet sich in diesem Bereich die P&R-Anlage Salzburg Süd, ein großer Busparkplatz und seit kurzem eine Haltestelle für Fernbusse. Auf der Salzach verkehrt im Sommer acht Mal täglich ein Ausflugsschiff der Salzachschiffahrt zwischen der Altstadt und der Anlegestelle an der Hellbrunner Brücke.

Hochwertige, kreuzungsfreie Radrouten verlaufen parallel zur Alpenstraße entlang der Salzach-Kais und in der Hellbrunner Allee. Die Landschaftsräume der Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft und der Salzach begrenzen die Siedlungsflächen entlang der Alpenstraße und sind fußläufig leicht erreichbar.



5.4 FOTOGRAFISCHE DOKUMENTATION DES INTERVENTIONSPERIMETERS

Die Fotos auf den folgenden Seiten dokumentieren den Interventionsperimeter Alpenstraße. Sie entstanden im Rahmen mehrerer Erkundungstouren per Fahrrad, PKW und Obus, sowie bei mehreren Stadtpaziergängen durch das Gebiet, im Zeitraum von April 2017 bis Mai 2018.



Der Süden des Salzburger Beckens;
Blick vom Gaisberg Richtung Untersberg

Abb.102



Blick von Norden auf die
Festung Hohensalzburg

Abb.103



Das historische Zentrum Salzburgs;
Blick Richtung Süden

Abb.104



















Impressionen aus dem südlichen Teil der Josefaia

Abb. 125



Abb. 127



Abb. 126



Hintere, der Josefaia zugewandte Fassade des Wüstenrot-Gebäudes

Abb. 128











Billrothstraße; Blick Richtung
Westen zum Schloss Frohnburg

Abb. 140



Große, kaum genutzte Grünflächen prägen die
Räume zwischen den Zeilen; in den EG-Zonen
befinden sich Garagen und Abstellräume

Abb. 141



Stiegenhäuser eines Wohnbaus
in der nördlichen Alpensiedlung

Abb. 142









Der dicht bebaute Südteil
der Alpensiedlung

Abb. 150



Ein von Einfamilienhäusern
geprägter Teil der Alpensiedlung

Abb. 151



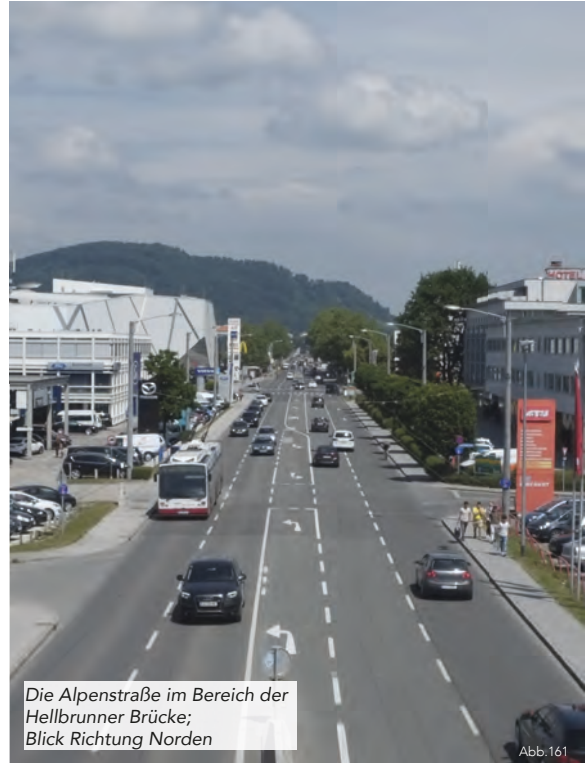
Die letzten noch bestehenden Baracken
des vormaligen Alpenlagers

Abb. 152















5.5 GLIEDERUNG DES STADTGEWEBES ENTLANG DER ALPENSTRASSE

Das Verständnis des Stadtgewebes ist die Grundlage für ein Weiterbauen der Stadt. So vergleicht Matthias Castorph in der *Schweizerischen Bauzeitung* TEC21 die Arbeit an der Struktur der Stadt mit dem Bearbeiten eines Stoffes. Das Verstehen des Kontextes und des Stadtgewebes sei, unter Bezugnahme auf Aldo Rossi und Saverio Muratori, die Grundlage für das interpretative Weiterbauen der Stadt, denn Stadtreparatur sei mehr als nur Flickern.⁸

Durch die Stadtpaziergänge und das Studium historischer und aktueller Karten und Stadtpläne lässt sich die große Palette an Gebäudetypologien und die vielfältige historische Entwicklung ablesen, die den heutigen Zustand des Stadtgewebes entlang der Alpenstraße prägen.

Während etwa der östliche Teil des Nonntals vor allem durch große Bildungs- und Sportbauten dominiert wird, finden sich in der Herrnau und Josefiaw kleine teilige Wohngebiete mit Einfamilienhäusern in Punktbauweise. Auf den ehemaligen militärisch genutzten Gebieten des Lagers Hellbrunn und des Alpenlagers wurden in der Nachkriegszeit Großsiedlungen und Gewerbebauten in Zeilen-, Blockrand- und blockfüllender Bebauung errichtet, während in der südlichen Herrnau Siedlungen mit großzügigen Hofstrukturen zu erkennen sind.

Aus dem heterogenen Stadtgewebe stechen einige Solitärebauten hervor, wie etwa die als Segmentbogen geplante Zentrale der Wüstenrot-Versicherung, die 1985 eröffnete Polizeidirektion, das kürzlich neu errichtete Einkaufszentrum Shopping-Arena und das mitten im Auwald gelegene Porsche-Werk.

Siedlungsmorphologische Gliederung

Die Stadt Salzburg besteht aus 24 Stadtteilen und drei Landschaftsräumen. Die Gliederung der Stadtteile in Siedlungsräume und Ortsteile gibt grob die tatsächliche morphologische Siedlungsstruktur der Stadt wider. Der Interventionsperimeter Alpenstraße erstreckt sich über zwei Salzburger Stadtteile und den Landschaftsraum Hellbrunn. Neben dem zum Nonntal gehörenden Ortsteil Äußeres Nonntal, dem Landschaftsgebiet Freisaal im Norden und dem Landschaftsraum Hellbrunn im Süden nimmt der Stadtteil Salzburg Süd den größten Teil des Interventionsperimeters ein. Salzburg Süd gliedert sich wiederum in die drei Siedlungsräume Herrnau, Josefiaw und Alpensiedlung.

Der Interventionsperimeter umfasst die statistischen Zählbezirke 24 (Äußeres Nonntal / Freisaal), 32 (Herrnau / Alpenstraße-West) und 34 (Josefiaw / Alpenstraße-Ost) der Stadt Salzburg, in denen per 1.1.2018 über 12.300 Personen mit Hauptwohnsitz und weitere 2.800 mit Nebenwohnsitz gemeldet waren.⁹

Die Einteilung der Stadtteile und Zählbezirke entspricht zwar, wie erwähnt, bereits in groben Zügen der Siedlungsstruktur, für eine tiefergehende Bearbeitung im späteren Entwurfsprozess wird sie in diesem Abschnitt jedoch noch weiter verfeinert. Die hier verwendeten Ortsbezeichnungen beziehen sich auf den rechts abgebildeten Plan.

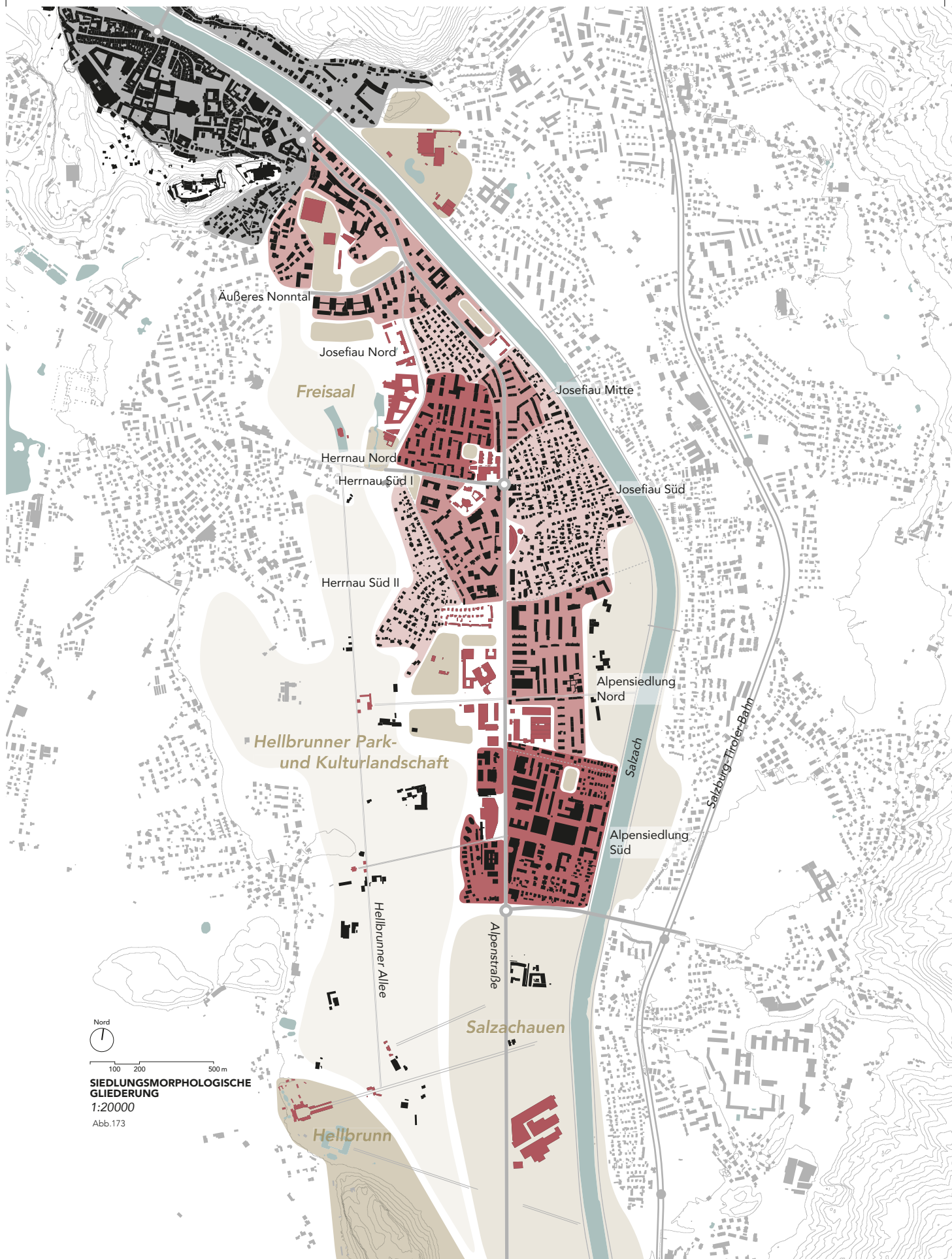
Das Äußere Nonntal wird durch eine sehr introvertierte Bebauung aus Bildungs-, Kultur- und Sportbauten dominiert, die sich um den Unipark und das Sportzentrum Mitte kreisförmig gruppieren.

Die Josefiaw gliedert sich in drei strukturell unterschiedliche Gebiete. Josefiaw Nord ist ein durch Einfamilienhäuser geprägtes, zentrumsnahes Wohngebiet. Entlang der Alpenstraße finden sich in diesem Bereich jedoch auch vereinzelt mehrgeschosßige Wohngebäude.

Der als Josefiaw Mitte bezeichnete Bereich wird von einer straßenraumbildenden Wohnbebauung dominiert, die entlang der westlichen Seite der Alpenstraße sechsgeschosßig ausgebildet ist. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite stehen dieser geschlossenen Bebauung sieben quer zur Fahrtrichtung der Alpenstraße angeordnete Wohnblocks gegenüber, deren östlichen Abschluss zwei ca. 100 Meter lange, viergeschosßige, parallel zur Salzach liegende Zeilenbauten bilden. Zusammen mit der geschlossenen Bebauung entlang der Alpenstraße formt dieses Ensemble eine unregelmäßig-viereckige Figur, die den Kreuzungsbereich der Alpenstraße mit der Michael-Pacher-Straße umschließt.

Während im Bereich Herrnau Nord Zeilenbauten dominieren, zieht sich die geschlossene Bebauung aus dem Bereich Josefiaw Mitte entlang der Alpenstraße weiter. Die hinter ihr liegenden Gebiete werden dadurch von der Alpenstraße abgeschottet. Den einzigen Grünraum in diesem dicht bebauten Gebiet bildet der Franz-Flöckner-Park.

Der Ortsteil Josefiaw Süd ist von einem relativ regelmäßigen Straßenraster geprägt, der darauf hindeutet, dass dieser Siedlung eine übergeordnete Planung zu Grunde liegt.



Auf die Geschichte der hier in den 1930er-Jahren angelegten Josefiausiedlung aus Einfamilienhäusern mit großen Gärten wurde bereits auf Seite 82 näher eingegangen.

Der südliche Teil der Herrnau setzt sich aus zwei sehr unterschiedlichen Strukturen zusammen. Der Bereich Herrnau Süd I wird fast vollständig von der zwischen 1958 und 1962 errichteten Wohnanlage Erentrudisstraße eingenommen. Sie besteht aus leicht versetzt angeordneten und in ihrer Höhe variierenden Wohngebäuden, die um großzügige, begrünte Innenhöfe angeordnet sind. Der dieser Wohnanlage zur Hellbrunner Allee hin vorgelagerte Bereich Herrnau Süd II ist von Einfamilienhäusern geprägt. Eine Siedlungszunge erstreckt sich hier bis weit in die Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft hinein. Das direkt an dieses Gebiet anschließende Ensemble der Siedlung Herrnau wurde auf Seite 97 bereits näher betrachtet und wird auf Seite 117 noch einmal analysiert.

Südlich der Herrnau erstreckt sich der Ortsteil Alpensiedlung, der in dieser Arbeit in einen nördlichen und einen südlichen Teil gegliedert wird.

Der nördliche Teil besteht beinahe vollständig aus den, für die Nachkriegszeit typischen, jedoch für Salzburger Verhältnisse relativ hohen Zeilenbauten.

In den Zwischenräumen erstrecken sich kaum ausgestaltete Grünräume und eine große Zahl an Parkplätzen. Auch die EG-Zone besteht bei vielen Gebäuden aus Garagen. Die Großstrukturen, die im Grenzbereich von Herrnau, Josefia und Alpensiedlung direkt an der Alpenstraße platziert sind, werden auf Seite 118 näher untersucht.

Die orthogonale Rasterstruktur des südlichen Teiles der Alpensiedlung ist von einer an den Blockrand ausgerichteten und blockfüllenden Bebauung geprägt. Rund um den zentral gelegenen Ginzkeyplatz dominiert eine dichte Bebauung mit gemischter Nutzung. Neben Geschoßwohnungsbauten haben sich hier auch verschiedene Gewerbe- und Handelsbetriebe angesiedelt.

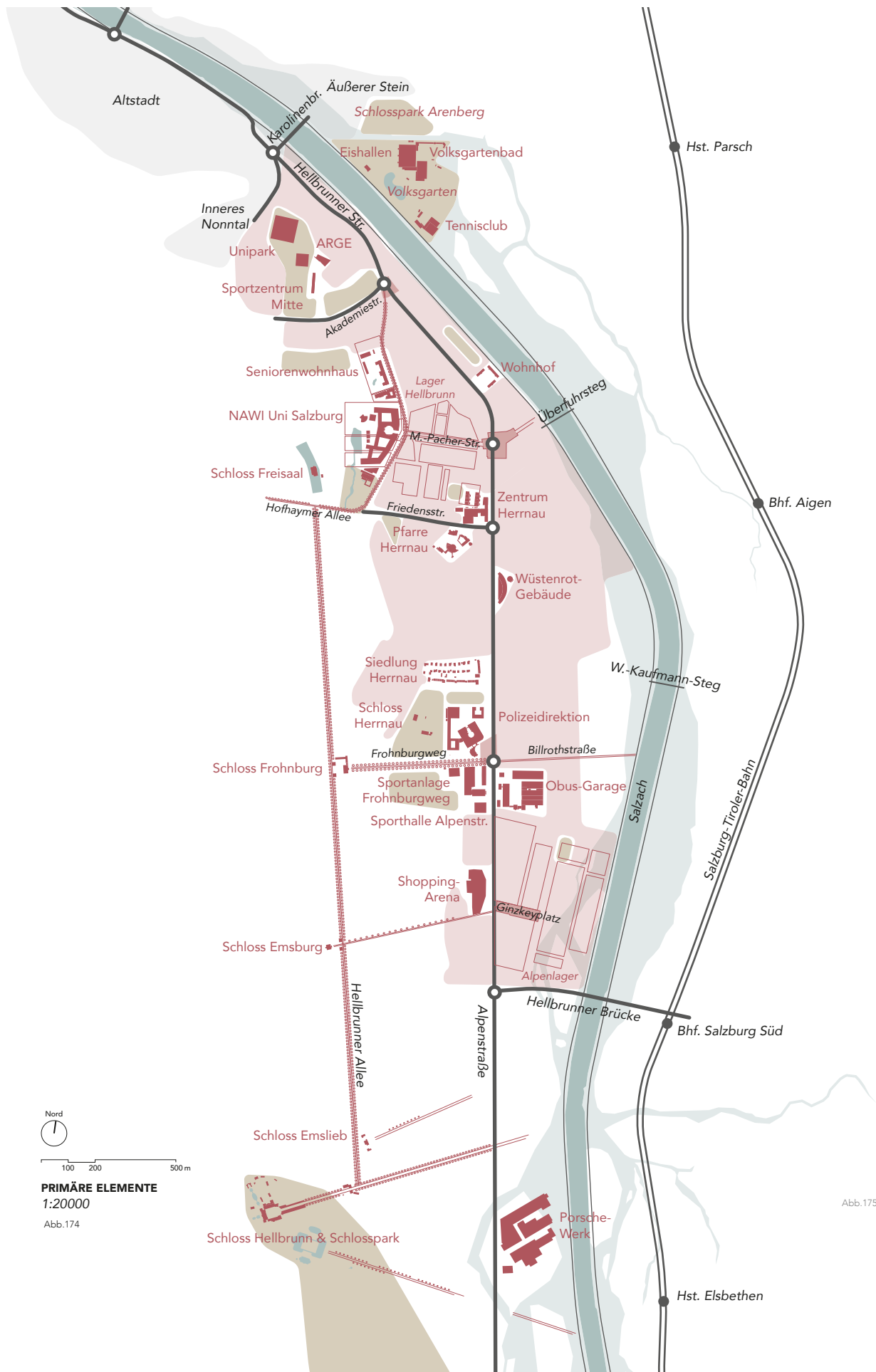
Primäre Elemente: Strukturen

Während sich die Einteilung der Stadt- und Ortsteile entlang der Alpenstraße an den dominierenden Stadtstrukturen und Gebäudetypologien orientiert, stechen einige Elemente hervor, die aufgrund ihres Alters, ihrer Dimension, ihrer Lage oder ihrer Form eine Sonderrolle in der Stadtentwicklung einnehmen. Neben Einzelgebäuden und Ensembles, auf die auf den nachfolgenden Seiten genauer eingegangen wird, sind dies vor allem die Parks und Freiräume

in diesem Gebiet. Der Volksgarten auf der rechten Salzach-Seite wurde ursprünglich zu Ehren des gleichnamigen Kaisers als Franz-Joseph-Park eröffnet. Er dient seit jeher als Ort für (Volks-)Feste und beherbergt zahlreiche Sportstätten, darunter zwei Eishallen, einen Tennisclub und das Volksgartenbad. Eine weitere Parkanlage wurde vor wenigen Jahren durch die Neukonzeption zweier alter Sportanlagen im Äußeren Nonntal geschaffen: der Unipark Nonntal und das Sportzentrum Mitte. Neben diesen zwei zentrumsnahen Freiräumen sind außerdem der Schlosspark Herrnau, sowie der Schlosspark Hellbrunn als jahrhundertealte Parkanlagen zu erwähnen. Ein weiteres primäres Element, das großen Einfluss auf die heutige Stadtgestalt hat, ist die Hellbrunner Allee und die an ihr errichteten Herrenschlösser mit ihren historischen Sichtachsen. Diese Sichtachsen und Seitenalleen, die quer zur Hellbrunner Allee verlaufen, sind auch in der heutigen Stadtstruktur noch größtenteils ablesbar und hatten Einfluss auf die Entwicklung der Bebauungsstruktur und der Durchwegung der Ortsteile entlang der Alpenstraße. So lässt sich die Allee, die zum Schloss Frohnburg führt, quer durch die gesamte Bebauung an der Alpenstraße verfolgen und der Ginzkeyplatz, der an der Stelle der Zufahrt des ehemaligen Alpenlagers errichtet wurde, liegt am Schnittpunkt der Alpenstraße mit der Allee, die zum Schloss Emsburg führt.

Die Grundrisse dieses Alpenlagers und der zweiten ehemaligen Kaserne an der Alpenstraße, des Lagers Hellbrunn, sind auch nach ihrer Umwandlung in Flüchtlings- bzw. Internierungslager und später in Wohn- bzw. Gewerbegebiete gut in der Stadtgestalt ablesbar. Vor allem in der Alpensiedlung passte sich die Bebauung an die orthogonale Wegeführung des Alpenlagers an.¹⁰

An den Kreuzungsbereichen der Alpenstraße mit wichtigen Querachsen lassen sich Ansätze einer platzbildenden Bebauung ausmachen, auch wenn die Gestaltung des Straßenraumes in diesen Bereichen heute vor allem den Bedürfnissen des MIV dient. Zu beobachten sind diese Platzsituationen an der Kreuzung der Alpenstraße mit der Akademiestraße bzw. der Hellbrunner Straße, mit der Michael-Pacher-Straße, mit dem Frohnburgweg bzw. der Billrothstraße und am bereits erwähnten Ginzkeyplatz. Auf den folgenden vier Seiten werden nun die als primäre Elemente identifizierten Gebäude und Ensembles näher betrachtet.



100 200 500 m

PRIMÄRE ELEMENTE
1:20000

Abb.174

Abb.175

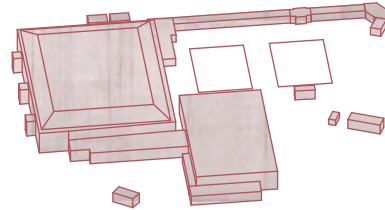
Primäre Elemente: Gebäude und Ensembles

Laut Aldo Rossi hätten die auf der vorangehenden Seite beschriebenen Strukturen, genauso wie die nun im Folgenden beschriebenen Gebäude und Ensembles, als primäre Elemente der Stadtarchitektur eine große Bedeutung für die Entwicklung der Stadt. Diese primären Elemente der Stadtarchitektur seien, so Rossi in seinem Buch *Die Architektur der Stadt*, Zeichen des Kollektivwillens und somit Fixpunkte der städtebaulichen Dynamik.¹¹

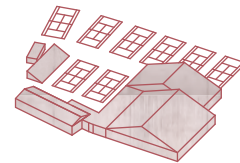
Aus dieser Überlegung entwickelte Rossi eine Theorie der Permanenz, die besagt, dass auch städtebauliche Phänomene von Bedeutung bleiben, deren Funktion längst erloschen sei. Denn diese Bedeutung würde ausschließlich auf der Gestalt der Gebäude beruhen, die einen konstanten Bestandteil der gesamten Stadtgestalt darstelle.¹²

Entlang der Alpenstraße lassen sich neben den bereits beschriebenen permanenten Strukturen auch Gebäude ausmachen, die seit ihrer Errichtung nachhaltigen und anhaltenden Einfluss auf die Stadtentwicklung und -gestalt nehmen und daher für den Entwurfsprozess von maßgeblicher Bedeutung sind.

EISHALLEN & VOLKSGARTENBAD
neben dem 1892 eröffneten Bad
wurden ab 1980 sukzessive die
Eishallen ausgebaut



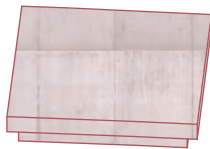
Volksgarten



1. SALZBURGER TENNISCLUB
eröffnet 1902

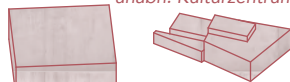
Abb.175

UNIPARK (UNIVERSITÄT SALZBURG)
erbaut 2011 nach Plänen von SEP Architekten

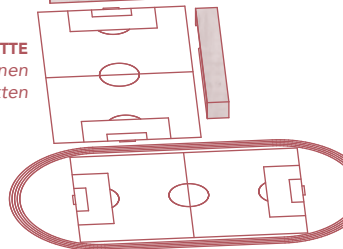


Unipark
Nonntal

ARGE NONNTAL
erbaut 2005 nach Plänen
von ARCH MORE;
unabh. Kulturzentrum



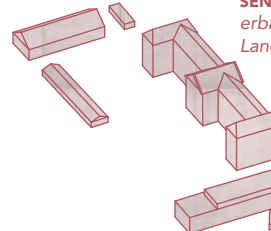
SPORTZENTRUM MITTE
erbaut 2008 nach Plänen
von Senn Architekten



Akademiestraße

Abb.176

SENIORENWOHNHAUS HELLBRUNN
erbaut 1898 als Hellbrunner
Landwehrkaserne



Hellbrunner Straße

M.-Pacher-Str.

NAWI (UNIVERSITÄT SALZBURG)
erbaut 1986 nach Plänen von
Wilhelm Holzbauer

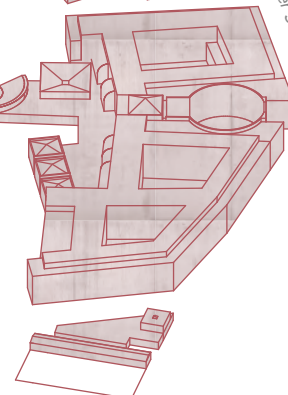
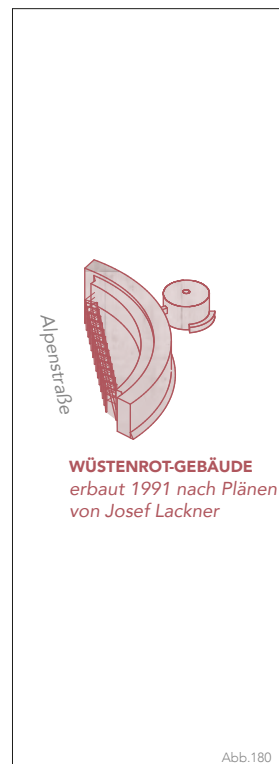
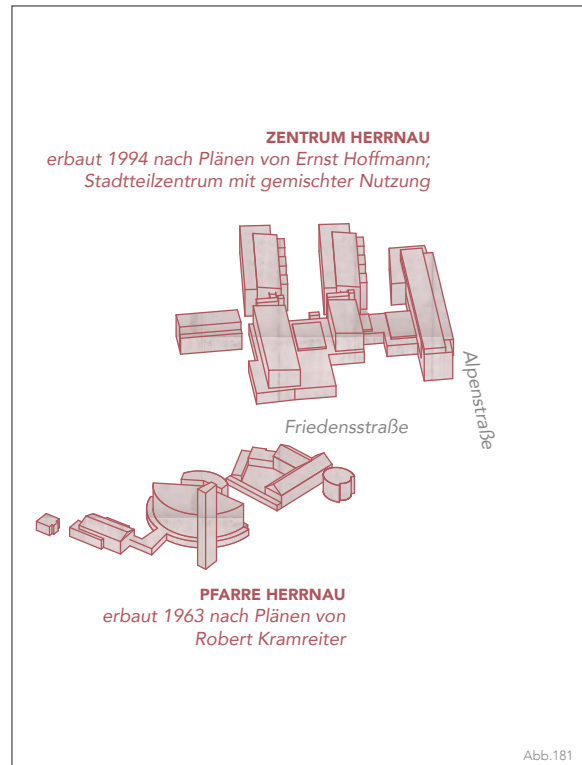
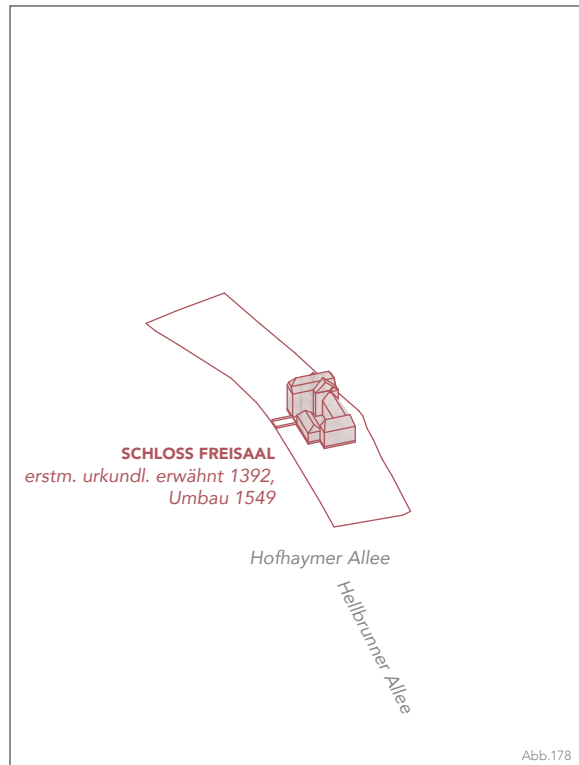
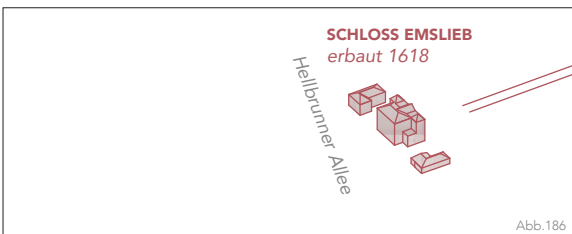
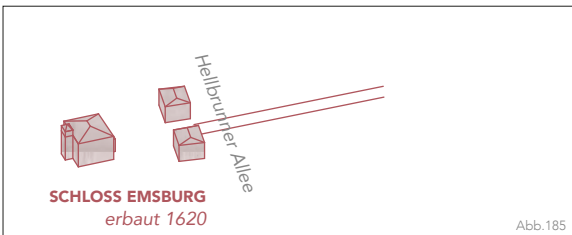
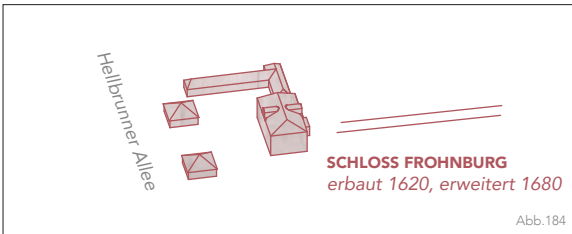
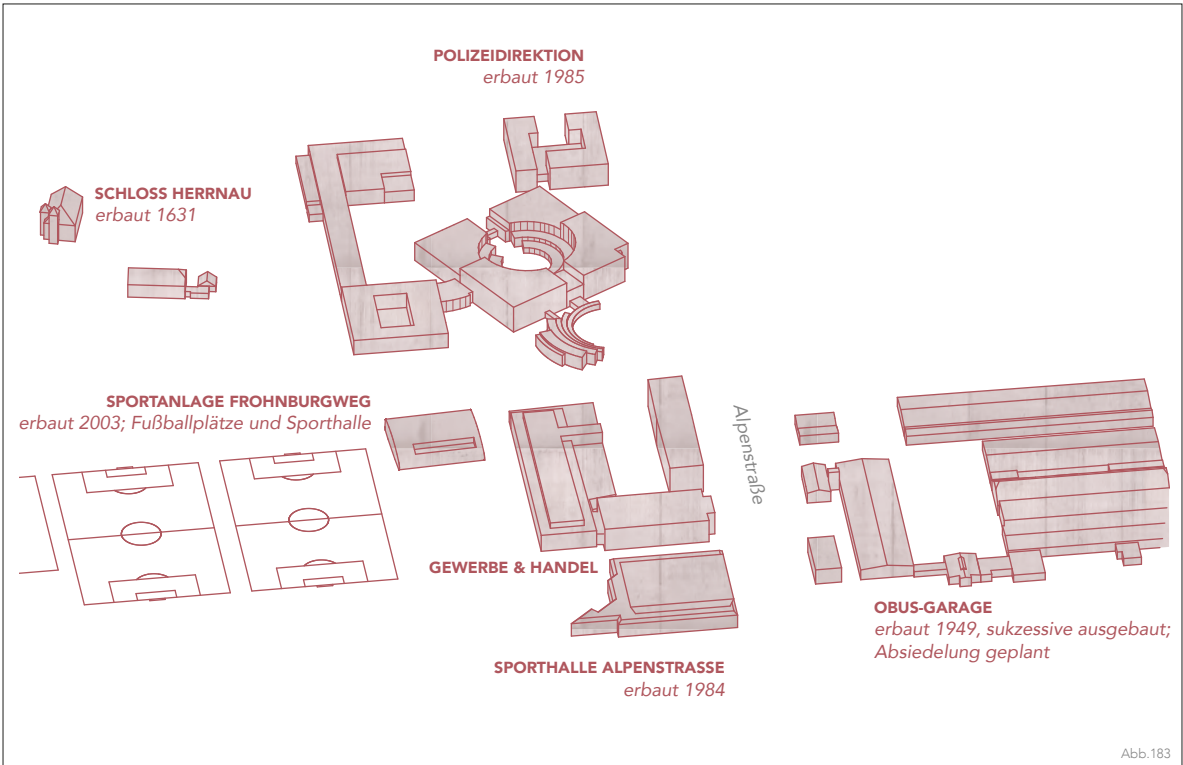
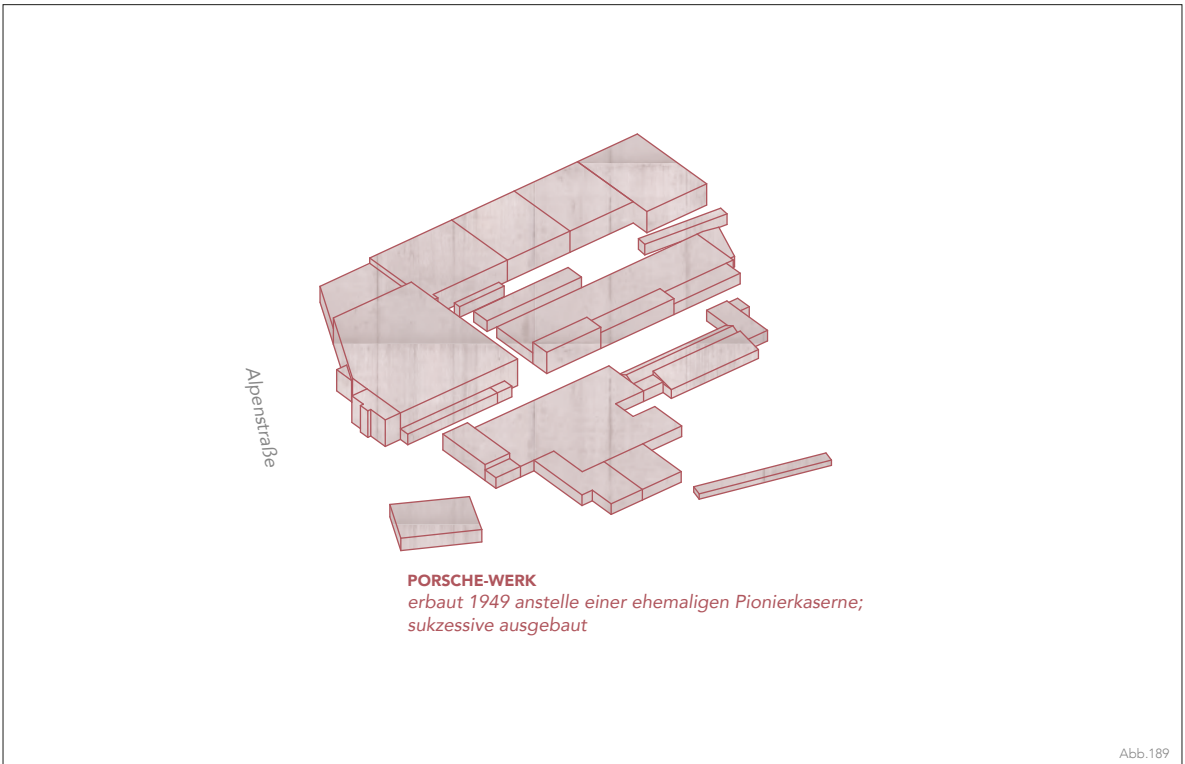
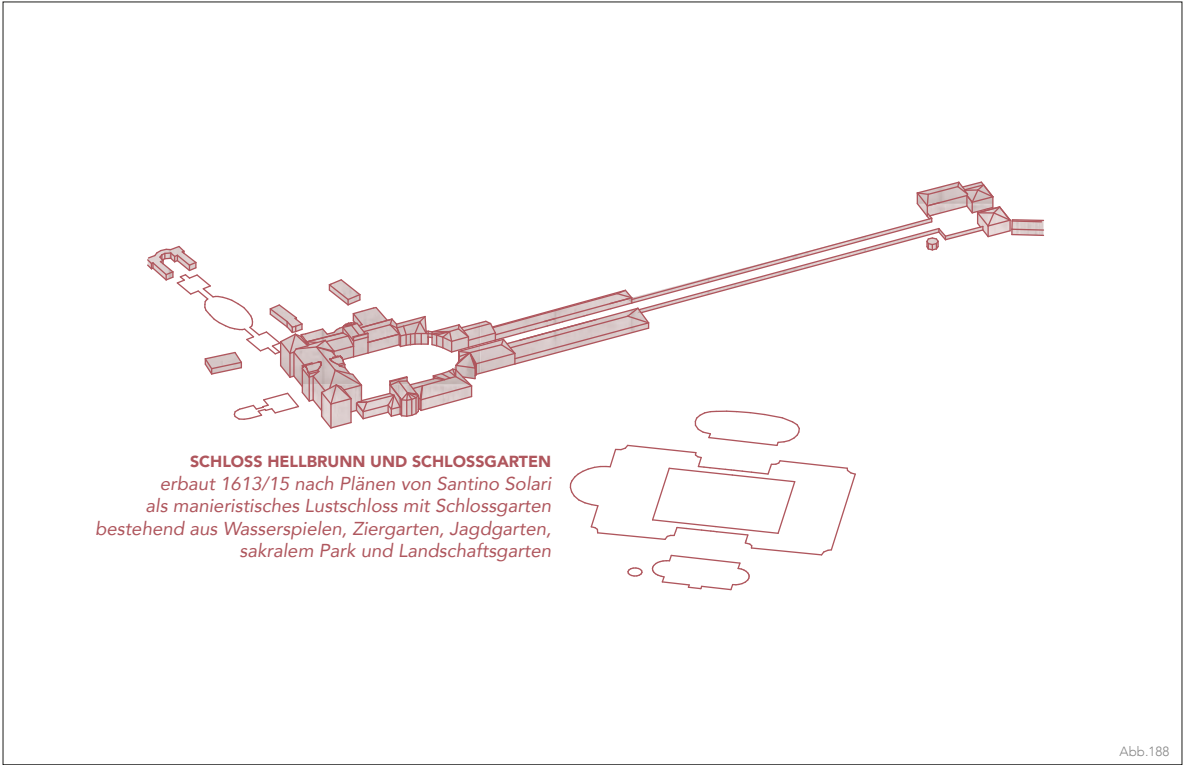


Abb.177







-
- 1 SEDLMAYR 1970, S.32
 - 2 vgl. WIKIPEDIA, Hellbrunner Berg
 - 3 vgl. WIKIPEDIA, Hellbrunner Allee
 - 4 vgl. STADTGEMEINDE SALZBURG, Natur & Umwelt, Geschützte Moore, Moosstraße
 - 5 vgl. SALZBURGWIKI, Josefaia
 - 6 vgl. LEITNER 1996, S.85ff
 - 7 siehe Anhang III
 - 8 vgl. CASTORPH 2017
 - 9 vgl. STADTGEMEINDE SALZBURG, Bevölkerungsstatistik
 - 10 siehe Anhang V-VII
 - 11 vgl. ROSSI 1966, S.14
 - 12 vgl. ebd., S.45
 - 13 siehe Anhang IV

KAPITEL 6

STÄDTEBAULICHE STRATEGIE – BANDSTADT ALPENSTRASSE

INTEGRIERTE SIEDLUNGS-, LANDSCHAFTS- UND MOBILITÄTSENTWICKLUNG

6.1 DIE STADT ALS KONTINUIERLICHER BAUVORGANG

Basierend auf den Szenarien und der Strukturanalyse zeigt die städtebauliche Strategie Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung des Teilbereichs Alpenstraße auf, die den aus der Analyse hervorgehenden, zukunftsrelevanten Themen entspricht. Im Fokus steht dabei die Interdependenz der Landschafts-, Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung und die integrierte Planung dieser Teilbereiche. Die Strategie versteht sich grundsätzlich als langfristiger, ganzheitlicher Leitfaden, um die bestehende Stadtstruktur weiter- und umzubauen. Sie orientiert sich an dem von Aldo Rossi formulierten Verständnis, die Stadt sei Architektur und befinde sich in einem kontinuierlichen Bauvorgang.¹

Um diese Kontinuität in der Entwicklung von Städten zu verstehen, sind die Erkenntnisse der vorangegangenen Strukturanalyse essenziell, da laut Sylvain Malfroy und Frank Zierau das Verständnis des Stadtgewebes – des *tessuto urbano* – Voraussetzung sei, um Bestehendes zu verstehen und es interpretativ weiterzuentwickeln. Das Schlagwort *tessuto urbano* beschreibt dabei eine besondere Ausprägung des Kontextbegriffs, unter welchem ab den 1950er-Jahren mittels textiler Metaphern, wie zum Beispiel Knoten, Geflecht oder Gewebe, die Komplexität der Stadt veranschaulicht wurde.²

Bezugnahme auf die zukunftsrelevanten Themen

Im Hinblick auf die in Kapitel 3 formulierten zukunftsrelevanten Themen wird das Weiterbauen der Stadt nur dann als sinnvoll erachtet, wenn damit mehr leistbarer Wohnraum in der Stadt Salzburg geschaffen

wird und dadurch, gemeinsam mit anderen städtebaulichen Maßnahmen, bestehende Stadtteile und Siedlungen zu durchmischten Quartieren aufgewertet werden, die im Nahbereich von Trassen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsträger und einfach zu erreichender Freiräume liegen. Das Weiterbauen wird dieser Logik folgend zur Verdichtung nach innen.

Verbesserung des Mobilitätsangebotes als grundlegende Notwendigkeit

Für dieses verdichtete Weiterbauen der Stadt im Bereich der Alpenstraße ist die Verbesserung des Mobilitätsangebotes essenziell. Jane Jacobs beschreibt in ihrem Standardwerk *Death and Life of Great American Cities* gute Transport- und Verkehrsmittel als grundlegende Notwendigkeiten einer großen Stadt, denn der „[...] komplexe Sinn einer großen Stadt liegt in der Vielzahl an Auswahlmöglichkeiten. Ohne sich bequem innerhalb der Stadt bewegen zu können, ist es aber unmöglich, die Vorteile dieser Vielzahl zu genießen. Außerdem ist ständiger Kontakt zwischen allen Teilen der Stadt unabdingbare Voraussetzung für die große Auswahl an Möglichkeiten. Dazu kommt, daß [sic!] die wirtschaftliche Grundlage jeder großen Stadt der auf die Zügigkeit des Verkehrs angewiesene Handel ist. Beides jedoch, Vielfalt der Auswahl und städtischer Handel, hängt gleichzeitig von hohen Bevölkerungskonzentrationen, dichter Nutzungsmischung und ständigen Kontakten ab.“³

Aus dem Szenario der Mobilitätsentwicklung können folgende Grundsätze für die Entwicklung der Mobilitätsnetzwerke im Interventionsperimeter abgeleitet werden: Die Alpenstraße liegt im Bereich des Mobilitätskorridors Süd. In Nord-Süd Richtung steht der Aus- und Neubau leistungsstarker Eisenbahnstrecken (S-Bahn und RSB) und diverser Obus-Linien im Vordergrund. In Ost-West-Richtung wird der Rad- und Fußverkehr priorisiert, wobei hier die Salzach momentan eine Barriere darstellt, die es durch die Errichtung weiterer Brücken zu überwinden gilt. Eine Besonderheit stellt der Mobilitätshub Süd dar, der im Mobilitätsszenario, neben dem Hauptbahnhof, als zweitwichtigster Umsteigeknoten des Salzburger Zentralraumes etabliert wird. Hier treffen Nah-, Regional- und Fernverkehr aufeinander. Durch den touristischen Verkehr, die PendlerInnenströme, den Tag- sowie Nachtzugverkehr auf der Salzburg-Tiroler-Bahn und den Fernbusverkehr ist davon auszugehen, dass der Mobilitätshub Süd 24 Stunden am Tag frequentiert wird.

Durch die Lage an der zu errichtenden Stammstrecke der RSB und der parallel dazu verlaufenden Salzburg-Tiroler-Bahn auf der östlichen Salzachseite scheint das Gebiet der Alpenstraße, das sich zwischen dem Stadtzentrum und dem Mobilitätshub Süd ausbreitet, prädestiniert für eine städtebauliche Verdichtung zu sein.

Durch die schrittweise Schaffung des Mobilitätskorridors Süd ergibt sich entlang ebendieses Bündels an Verkehrsträgern ein lineares Gebiet, das ausgezeichnet durch den ÖV erschlossen wird.

Schon jetzt breiten sich die Siedlungsräume südlich der Altstadt linear, entlang der wichtigsten Ausfallstraßen aus. Diese Eigenschaft wird auch im Salzburger REK 2007 erwähnt, das die Stärken des Teilbereichs Alpenstraße in seiner Linearität und in der prägnanten Ablesbarkeit der bautypologisch unterschiedlichen *Inseln* sieht.⁴

Lineare Siedlungsentwicklung

Das aus dem Szenario der Siedlungsentwicklung hervorgehende Motiv der Bandstadt wird in der Strategie als übergeordnete, den Teilbereich einende Logik verstanden. Die verschiedenen, in ihrer Morphologie stark divergierenden *Inseln* – also die einzelnen bautypologisch unterschiedlichen Bereiche, die in ihrer Summe dieses Siedlungsband bilden – sollen sich in diesem Rahmen möglichst autonom in unverwechselbare, vielfältige und auf ihren lokalen Strukturen aufbauende Quartiere weiterentwickeln. Klaus Theo Brenner beschreibt, dass solche Quartiere die Schönheit der Gegensätze durch die „Unvollendetheit und Heterogenität der Elemente kultiviert“. Denn, so Brenner weiter, im „[...] Hervortreten eines charakteristischen Quartiersbildes entsteht für den Stadtbewohner Identität, eine Art Heimatgefühl! Aber bezogen auf das Ganze, also die Summe der (Stadt-)Teile, bedeutet Vielfalt und Abwechslung durchaus einen Gewinn an Lebensqualität [...]“.⁵ Diese bautypologisch unterschiedlichen Bereiche, also die in der Strukturanalyse identifizierten, verschiedenen *Texturen* der Stadt, zeigen einerseits Strukturen, die durch im Raum platzierte Baukörper dominiert werden und andererseits solche, die durch von der Baumasse definierte Freiräume gekennzeichnet sind. Vereinfacht ausgedrückt gibt es sowohl Gebiete, die durch Bauwerke und Objekte dominiert werden, als auch solche, die durch sich zwischen den Objekten auftuende Räume gekennzeichnet sind. Zum Umgang mit diesen verschiedenen, aneinander grenzenden städtischen *Texturen* befinden Colin

Rowe und Fred Koetter in *Collage City*, „dass auf den Zustand gehofft werden sollte, in welchem sich beide, Bauwerke und Räume, gleichberechtigt in einer dauernden Debatte befinden. Die Auseinandersetzung, eine Debatte, bei welcher der Erfolg darin besteht, dass keiner der Beteiligten unterliegt, stellen wir uns als eine Art Voll-Hohl-Dialektik vor, welche das gemeinsame Vorkommen des deutlich Geplanten und des tatsächlich Ungeplanten zulassen würde, des Festgelegten und des Zufälligen.“⁶

Die Grenzen, an denen diese beiden Logiken aufeinanderprallen, lassen sich einerseits entlang der Alpenstraße und andererseits entlang der historisch gewachsenen Querverbindungen ablesen, wie etwa an den teilweise von Bäumen gesäumten Achsen der Herrenschlösser an der Hellbrunner Allee, die einst bis an die Salzach reichten.

Der *Entwicklungsplan Funktionelle Stadtgliederung (Siedlungs- und Ortsbildkonzept)* des REK 2007 der Stadt Salzburg sieht die Alpenstraße als „Entwicklungssachse 1. Ordnung“, die vom „übergeordneten Zentrum“ Altstadt bis zur Alpensiedlung, einem „mittleren Zentrum mit Entwicklungsschwerpunkt“, verläuft. Das Gebiet um das Zentrum Hernau, etwa auf halbem Weg zwischen Altstadt und Alpensiedlung wird dabei als „Lokales Zentrum“ ausgewiesen.⁷ Das Leitprofil des REK 2007 für den Teilraum Alpenstraße sieht die Stärkung des urbanen Charakters der Alpenstraße durch eine straßenraumbildende Bebauungsstruktur und die daraus resultierende bauliche Fassung der Alpenstraße vor, jedoch unter ausdrücklicher Berücksichtigung der siedlungsstrukturell unterschiedlichen Sequenzen. Die Akzentuierung der Querverbindungen soll laut REK 2007 den Bezug zu den umliegenden Landschaftsräumen verstärken.⁸ Diese Maßnahmen entsprechen auch der übergeordneten Logik der Bandstadt, welche die lineare Entwicklung entlang der Trasse eines leistungsfähigen, öffentlichen Verkehrsträgers, einer möglichst engen Ausdehnung in der Querrichtung und die dadurch ermöglichte schnelle Erreichbarkeit der angrenzenden Grünräume vorsieht.⁹

Die Aufwertung des öffentlichen Raumes

Neben der baulichen Fassung der Längsverbindung Alpenstraße, der Etablierung der in ihrem Straßenraum verlaufenden RSB-Stammstrecke und der Akzentuierung der Querverbindungen kommt der Ausgestaltung der Kreuzungsbereiche der Längs- und Querverbindungen besondere Bedeutung zu. Diese Kreuzungen tragen nicht nur dazu bei, die

Sequenzierung der Bebauung entlang der Alpenstraße ablesbar zu machen, sondern bieten auch das Potenzial einer Umgestaltung in attraktive öffentliche Plätze.

Um den öffentlichen Raum zu einem lebendigen und vielseitig genutzten Bereich werden zu lassen, müssen mehrere Voraussetzungen gleichzeitig erfüllt sein. Jacobs führt bestimmte Merkmale der Bebauungsstruktur, wie kurze Baublöcke und, analog zu Rossi, die Notwendigkeit der Existenz alter Gebäude an, sowie die Mischung und Überlagerung von Nutzungen und eine gewisse Konzentration an Menschen. Wobei zu vernachlässigen sei, aus welchem Anlass sich Menschen dort aufhielten, eine hohe Bevölkerungsdichte jedoch notwendig wäre.¹⁰ Vor dem Hintergrund dieser Theorie scheint es logisch, dass auch die Haltestellen der zukünftigen RSB-Strecke in den Kreuzungsbereichen der Längs- und Querverbindungen positioniert werden, um die Personenfrequenz in dem sie umgebenden öffentlichen Raum zu erhöhen.

Mehrwert durch Verdichtung

Als Resümee ist festzuhalten, dass nicht alleine eine hohe städtebauliche Dichte und eine hohe Bevölkerungszahl ausschlaggebend für die Entwicklung eines Stadtteiles sind, sondern in mindestens gleich großem Ausmaß die Qualität der Bebauung und die Überlagerung von Funktionen. Da die Alpenstraße heute in weiten Teilen durch reine Wohnsiedlungen geprägt ist, stellt sich die Frage, wie sich diese Siedlungen nun zu *mannigfaltigen*, städtischen Quartieren entwickeln können? Jacobs schreibt dazu: „Das größte Hindernis bei Sanierungen von Siedlungen ist die grundsätzliche Einstellung, daß [sic!] es Siedlungen *sind*, d. h. von der normalen Stadt losgelöste und abgetrennte Gebiete. Wenn man Siedlungen einfach nur *als Siedlungen* sanieren will, wird man nichts tun, als den Grundfehler zu wiederholen. Das Ziel sollte vielmehr sein, die Siedlung, diesen Flicker auf der Stadt, ins Gewebe der Stadt zurückzubringen und damit gleichzeitig das Gewebe selbst zu kräftigen“.¹¹

Um die Akzeptanz der ansässigen Bevölkerung für verdichtende Maßnahmen zu erhöhen, muss die Strategie auf jeden Fall die Vorteile und den Mehrwert für die Allgemeinheit in den Vordergrund stellen, der aus einer qualitätsvollen Verdichtung resultiert. Denn eine Verbesserung der Mobilität, eine Sicherung der Landschaftsräume, eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und die Transformation von reinen

Wohnsiedlungen zu Stadtquartieren hängt von einer höheren Konzentration an Menschen und von der Überlagerung von Nutzungen ab.

Das städtebauliche Manifest der 1980er-Jahre

Die städtebauliche Strategie dieser Arbeit nimmt Bezug auf die in den 1980er-Jahren erarbeiteten, übergeordneten Zielvorstellungen für die langfristige Salzburger Stadtentwicklung, mit denen die *Salzburger Bürgerliste* den damaligen Planungsdiskurs prägte. Diese Themen umfassen die erforderliche Maßstäblichkeit von neuen Objekten im Stadtraum, die Beachtung der Typologie von Bauformen, die Autonomie der Stadtteile und ihre Vernetzung, die Beziehung der Stadt zur Landschaft und zum Fluss und den sensiblen Umgang mit den Schnittstellen von Stadt und Landschaft, sowie die soziale Funktion der öffentlichen Räume.¹²

6.2 HANDLUNGSEBENEN UND MASSNAHMEN DER STRATEGIE

Die Strategie orientiert sich an der im Szenario ausgearbeiteten zeitlichen Entwicklung und an dem dort formulierten Grundsatz einer mobilitätsbasierten Siedlungsentwicklung. Sie schlägt auf sechs Handlungsebenen Maßnahmen für eine integrierte, nachhaltige Stadtentwicklung vor. Die Maßnahmen umfassen die Transformation der Querachsen zu hochwertigen Fuß- und Radverbindungen, den für die Steigerung der Mobilität ausschlaggebenden Ausbau der öffentlichen Verkehrsträger entlang der Längsachse Alpenstraße, die Positionierung und Ausformulierung *Urbaner Knoten* an den Kreuzungen dieser Längs- und Querachsen, die Ausbildung charakteristischer Stadtquartiere durch eine nach innen gelenkte Verdichtung, die Aufwertung der städtischen Landschaftsräume und schließlich die Neudefinition der Stadtkante.

Die Aufwertung der Querachsen



Abb.190

Die Querachsen sollen:

- als Geh- und Radverbindungen positioniert werden
- die konzentrischen Verknüpfungen der radial vom Stadtzentrum nach außen verlaufenden Mobilitätskorridore sicherstellen
- die schnelle Erreichbarkeit der zwei unmittelbar an die Alpenstraße angrenzenden Landschaftsräume sicherstellen

Erreicht werden soll dies durch:

- die bauliche Akzentuierung der Querachsen
- die Errichtung neuer Salzach-Brücken für den Fuß- und Radverkehr
- die attraktive Gestaltung der Straßenräume für den NMIV

Die Umgestaltung der Längsachse Alpenstraße



Abb.191

Die Alpenstraße soll:

- in ihrer Linearität betont werden
- in ihrer Rolle als kontinuierliches, den Teilraum einendes Element gestärkt werden
- ein auf die Bedürfnisse des ÖV und NMIV abgestimmter Boulevard werden
- über eine für Handels-, Gewerbe- und Gastronomiebetriebe, sowie weitere halb-öffentliche und öffentliche Nutzungen attraktive EG-Zone verfügen

Erreicht werden soll dies durch:

- die Vergrößerung der dem ÖV und dem NMIV zugewiesenen Flächen
- die bauliche Fassung des Straßenraumes
- die direkte räumliche Verknüpfung der Gehsteige mit den EG-Zonen der straßenraumbildenden Bebauung
- die Pflanzung von ausreichend Bäumen zur Umgestaltung der Alpenstraße in eine Allee

Die Kreuzungspunkte werden Urbane Knoten

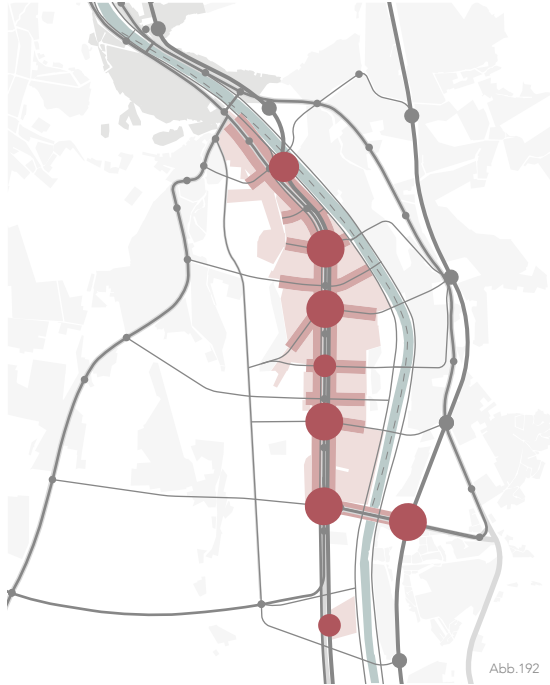


Abb. 192

Die Kreuzungspunkte der Längs- und Querverbindungen sollen:

- als *Urbane Knoten* zentrale Aufgaben für die angrenzenden Gebiete übernehmen
- mit Hilfe von dort lokalisierten Pilotprojekten als Katalysatoren für die weitere Entwicklung der sie umgebenden Gebiete dienen
- die Alpenstraße in verschiedene Sequenzen unterteilen

Erreicht werden soll dies durch:

- die Positionierung der Haltestelle des leistungsfähigen ÖV an diesen Kreuzungspunkten
- die Gestaltung dieser Haltestellen als multimodale Mobilitätsknotenpunkte, durch die Errichtung von ausreichend Fahrrad-Abstellplätzen und Leihradstationen
- die Aufwertung des öffentlichen Raumes um diese Mobilitätsknotenpunkte und die Umgestaltung der Straßenkreuzungen zu städtischen Plätzen
- den Um- und Neubau der diese Plätze fassenden Bebauung

Die Transformation der existierenden Bebauung



Abb. 193

In den bebauten Gebieten entlang der Alpenstraße soll:

- sich eine Vielzahl an funktional und sozial durchmischten Stadtquartieren bilden, die den Prinzipien der *Stadt der kurzen Wege* folgen
- die bereits vorhandene bautypologische Vielfalt weiterentwickelt werden
- unter der Wahrung der Charakteristika des Teilraumes ausreichend leistbarer Wohnraum entstehen, um die soziale Durchmischung der Stadt sicherzustellen und um eine weitere Zersiedelung im Umland zu verhindern

Erreicht werden soll dies durch:

- die Initiierung eines Transformationsprozesses der kontinuierlichen baulichen Veränderung und Umgestaltung
- die Bezugnahme dieser Transformation auf die Eigenheiten, die jeweilige historische Entwicklung und die Merkmale der einzelnen Gebiete
- die Errichtung von Bautypologien, die eine Nutzung durch verschiedene Funktionen ermöglichen

Die Aufwertung der städtischen Landschaftsräume

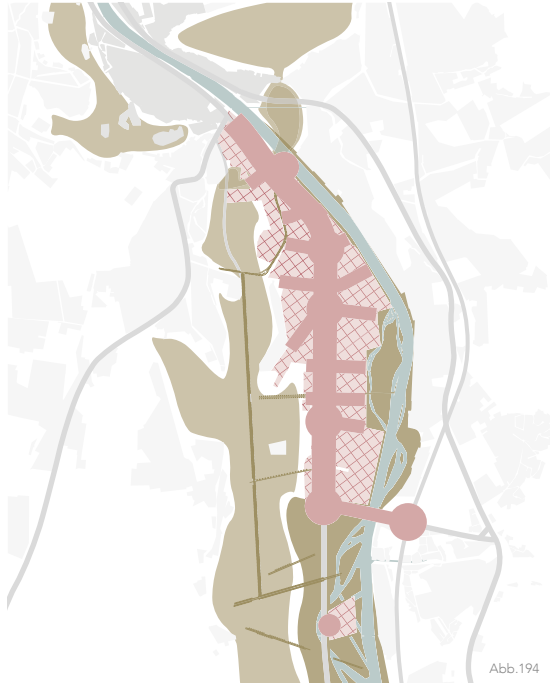


Abb.194

Die zwei parallel zur Alpenstraße verlaufenden Grünräume sollen:

- in ihren jeweiligen Eigenschaften als Naturlandschaft bzw. Kulturlandschaft gestärkt werden
- der wachsenden Bevölkerung der Stadtquartiere entlang der Alpenstraße als gut erreichbare Naherholungsgebiete dienen
- als Ausgleichsflächen für die Verdichtungsmaßnahmen im Bauland dienen

Erreicht werden soll dies durch:

- die naturnahe Gestaltung der Salzach, die durch die Aufweitung des Flussbettes und die Anbindung der Auwälder durch neue Seitenarme sichergestellt wird
- die bessere Ausgestaltung existierender und die Schaffung neuer Querachsen zur Hellbrunner Allee
- das punktuelle Rückbauen von störenden Objekten in den Landschaftsräumen

Die Neudefinition der Stadtkanten

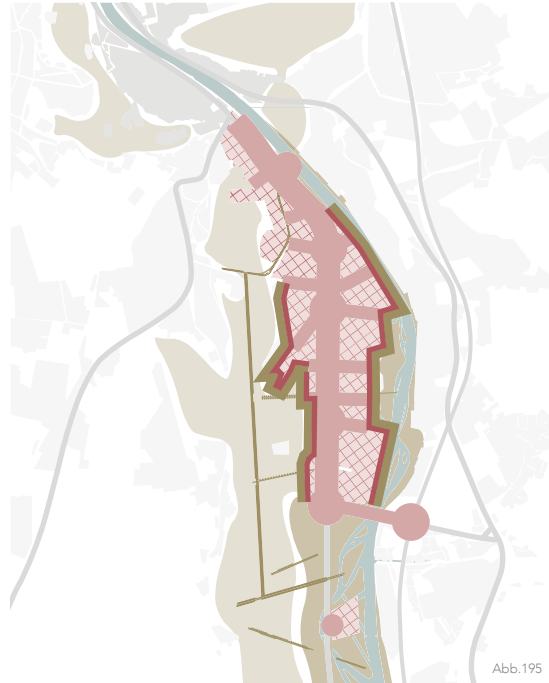


Abb.195

Die Stadtkanten, jene Zonen, in denen Bebauung und Freiraum aufeinanderstoßen, sollen:

- städtisches und ländliches Leben bestmöglich verknüpfen
- durch ihre Gestaltung den Zugang der Bevölkerung zu den Landschaftsräumen sicherstellen
- klar in der Stadtgestalt ablesbar sein
- das Aufeinandertreffen von Stadt und Natur- bzw. Kulturlandschaft inszenieren

Erreicht werden soll dies durch:

- die Implementierung eines kleinteiligen Systems von landwirtschaftlichen Betrieben und Märkten an der westlichen Stadtkante hin zur Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft
- die Renaturierung der Salzach und die damit einhergehende bessere Zugänglichkeit durch eine Abflachung der Ufer
- die Schaffung von Stadtstränden, Treppen und Promenaden an der umgestalteten Salzach und ihren Seitenarmen

6.3 DIE BANDSTADT ALPENSTRASSE

Die Überlagerung der Maßnahmen der sechs Handlungsebenen ergibt die städtebauliche Strategie, die das Entstehen der *Bandstadt Alpenstraße* zum Ziel hat. Der Interventionsperimeter lässt sich prinzipiell in drei nebeneinanderliegende Zonen einteilen. Eine bildet die Bebauung entlang der Alpenstraße, die zwei anderen die parallel dazu verlaufenden Landschaftsräume. Der Entwurf der Pilotprojekte an den *Urbanen Knoten* und die bauliche Verdichtung der Stadtstruktur steht in Abhängigkeit von der Weiterentwicklung der Alpenstraße zu einem multimodalen Boulevard einerseits und der Aufwertung der Landschaftsräume andererseits.

Die Alpenstraße wird zum Boulevard

Es ist anzunehmen, dass ein großer Teil des MIV mit der Implementierung eines RSB-Netzwerkes durch den ÖV substituiert wird und so kann im Zuge des Baus der RSB-Trasse mit der Errichtung breiter Radwege und Gehsteige auch die Situation für den Rad- und Fußverkehr stark verbessert werden. Um den für die zusätzliche ÖV- und NMIV-Infrastruktur erforderlichen Querschnitt des Straßenraumes zu erreichen, wird die Anzahl der Fahrspuren stadteinwärts bereits ab Höhe Friedensstraße von fünf auf drei verringert und der Straßenraum durch die Beseitigung von Parkplätzen und Nebenfahrbahnen bis an die bestehende Bebauungslinie herangeführt. Die dadurch erreichte räumliche Verknüpfung breiter Gehsteige mit der EG-Zone soll sich förderlich auf die Ansiedelung von Handels-, Gewerbe- und Gastronomiebetrieben entlang der Alpenstraße auswirken.

Neben dieser Maßnahme zur Erhöhung der Nutzungsdichte und -vielfalt und der Verringerung des MIV soll die Alpenstraße durch Neu- und Umbauten baulich besser gefasst und so zu einem Boulevard umgestaltet werden, der die Lebensader der *Bandstadt Alpenstraße* darstellt.

An den Kreuzungspunkten der Alpenstraße mit den wichtigsten querenden Rad- und Fußwegen werden die Stationen der RSB in Kombination mit Obus-Haltestellen, überdachten Fahrrad-Abstellflächen und Leihradstationen errichtet. An den Positionen dieser multimodalen Stationen orientiert sich die Entwicklung der Pilotprojekte, welche die Bildung der *Urbanen Knoten* und generell die bauliche Verdichtung der Bandstadt vorantreiben und so als Katalysatoren für die weitere Stadtentwicklung fungieren. Um den Komfort für FußgängerInnen und

RadfahrerInnen weiter zu steigern, werden entlang der Alpenstraße Bäume gepflanzt. Die Straße wird so in eine zwei- und abschnittsweise dreireihige Allee umgestaltet. Ausreichend NMIV-Querungen über die RSB-Trasse und die verbleibenden Fahrspuren des MIV stellen die wichtigen Querbeziehungen zwischen den zwei Straßenseiten sicher und fördern den Austausch zwischen den Quartieren, die sich beiderseits der Alpenstraße entwickeln sollen. Die neu gepflanzten Bäume helfen, ebenso wie die mit einem begrünten Gleisbett ausgeführte RSB-Trasse, die Bildung urbaner Hitzeinseln zu vermeiden. Durch die Schaffung begrünter Fassaden und Dächer bei Neu- und Umbauten, sowie die Ausdehnung der großen Ausgleichsflächen in den die Bandstadt flankierenden Grünräumen kann ein positiver Effekt auf das städtische Mikroklima erwartet werden.

Stadtwildnis und Kulturlandschaft

Die angestrebte Renaturierung der Salzach ist zweifellos ein langwieriger, aufwendiger Prozess, durch den jedoch ein ökologisch äußerst hochwertiger Naturraum entstehen soll. Durch die Wiederanbindung alter Auwälder an den Fluss, den punktuellen Rückbau von Bauten in den Auen und der Schaffung neuer Seitenarme soll die Fließgeschwindigkeit des Flusses gemindert und die Zugänglichkeit für die Bevölkerung vereinfacht werden.

Die Maßnahmen in der Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft beschränken sich auf die bessere Anbindung des Gebietes an die Alpenstraße, die Stärkung des Gesamtensembles durch die Beseitigung störender Objekte und die räumliche und funktionale Verknüpfung der landwirtschaftlich genutzten Flächen mit der *Bandstadt Alpenstraße*. Die Strategie sieht dazu die Implementierung einer kleinteiligen, urbanen Form der Landwirtschaft vor, die entlang der westlichen Kante der Bandstadt betrieben wird und den dort vorherrschenden dörflichen Charakter der Bebauung aufnimmt und mit dem Landschaftsraum verzahnt. Die dort erzeugten landwirtschaftlichen Produkte sollen auf eigenen Märkten direkt in der *Bandstadt* verkauft werden.

Nonntal

Josefau

Herrnau

Eduard-Heinrich-Str.

HELLBRUNNER PARK- UND
KULTURLANDSCHAFT

Hans-Webersdorfer-Str.

Mobilitätshub Süd

Hellbrunn

7.1 GRÜNRAUMVERNETZUNG
IM NONNTAL

7.2 ZENTRUM JOSEFAU

7.3 HERRNAUER STERN

7.4 ALTE STADTEINFAHRT

7.6 SPORTZENTRUM-SÜD

7.7 KULTURQUARTIER ALPENSTRASSE

7.8 URBANE LANDWIRTSCHAFT

7.9 MOBILITÄTSHUB SÜD

7.10 DIE NEUE
VORSTADT

Parsch

Algen

Glas

S.132-133

Mob.hub Süd

Elsbethen



100 200 500 m

BANDSTADT ALPENSTRASSE
Städtebauliche Strategie und
Verortung der Pilotprojekte
1:20000

Abb.196

-
- 1 vgl. ROSSI 1966, S.12
 - 2 vgl. MALFROY/ZIERAU 2017, S.72ff
 - 3 JACOBS 1961, S.180
 - 4 vgl. STADT SALZBURG, MAGISTRAT MA 5/03 2009b, S.291
 - 5 vgl. BRENNER 2010
 - 6 vgl. ROWE/KOETTER 1978, S.119
 - 7 siehe Anhang II
 - 8 vgl. STADT SALZBURG, MAGISTRAT MA 5/03 2009b, S.291
 - 9 vgl. KAINRATH et al. 1997, S.17
 - 10 vgl. JACOBS 1961, S.94
 - 11 JACOBS 1961, S.199
 - 12 vgl. STEINER 1986, S.80ff

KAPITEL 7

PILOTPROJEKTE – URBANE KNOTEN

STRATEGISCHE PROJEKTE ALS KATALYSATOREN DER STADTENTWICKLUNG

Um den Prozess der innerstädtischen Nachverdichtung und Quartiersbildung entlang der Alpenstraße zu initiieren, bedarf es neben den Maßnahmen zur Transformation der Landschaftsräume und des Straßenraumes der Alpenstraße vor allem des Entwurfs jener Pilotprojekte, die an den Kreuzungspunkten der Alpenstraße mit den Querachsen situiert werden.

Die Bedeutung der Projekte für die Strategie

Die Ausformulierung konkreter städtebaulicher Entwürfe dient der Überprüfung der in der Strategie angeführten Maßnahmen in einem planerisch-räumlichen Kontext und hat außerdem den Zweck die Absichten der Strategie sichtbar zu machen. Dadurch wird eine Diskussion über die Auswirkungen der Strategie überhaupt erst ermöglicht.

Durch den Entwurf der Pilotprojekte, die exakte

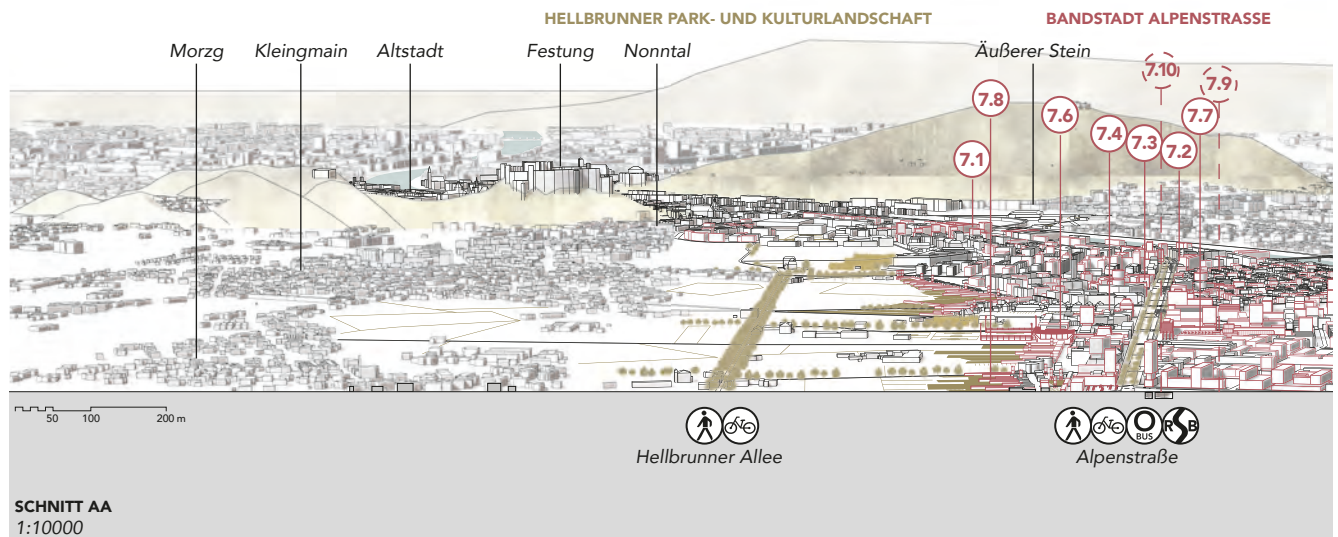
Positionierung der multimodalen Mobilitätsknoten, die aus den Haltestellen des ÖV und Infrastrukturen für den NMIV bestehen, und die Um- und Neugestaltung der umgebenden Bebauung entstehen die *Urbanen Knoten*. Sie dienen als Stützen der Strategie und als Katalysatoren für die weitere, von innerer Verdichtung und Quartiersbildung dominierte Stadtentwicklung.

Das Ensemble als Entwurfsmotiv

Die Entwürfe für die *Urbanen Knoten* stellen nicht nur die bauliche Reaktion auf die neuen Umstände dar, sondern fördern durch die Integration der veränderten Erschließungslogik und durch das Anknüpfen an den gebauten Kontext die Einbettung der neuen Teile der Stadt in die bestehende.

Bezüglich des Umganges mit der bestehenden Stadtstruktur sei es, laut dem Schweizer Architekten Miroslav Šik, bei der Planung neuer Objekte essenziell, das vorhandene urbane Stadtgewebe nicht zu imitieren, sondern es zu interpretieren, zu modernisieren und schlussendlich aus einer Ansammlung neuer und bestehender Einzelobjekte ein orchestriertes Ganzes – ein *Ensemble* – zu gestalten.¹

Šik charakterisiert in seinem Buch *And now the Ensemble!!!* Stadtentwicklung als Gestaltung eines dynamischen und kollektiven Kunstwerkes. So hält er fest, dass in Konflikt zueinander stehende Architekturen keine städtische Architektur ergeben können,



sondern nur Fragmente und Gegensätze schaffen würden. Zwischen Anpassung und Bruch sei der Entwurf von *Ensembles* der passende Umgang, um Neues und Altes entwerferisch zu verbinden, da das *Ensemble* weder einen zu starken Bruch noch eine formale Angleichung an das Vorhandene darstelle. Durch das Einbringen neuer architektonischer Formen und Logiken könne das *Ensemble* trotz Bezugnahme auf den Kontext eine eigene Identität entwickeln.²

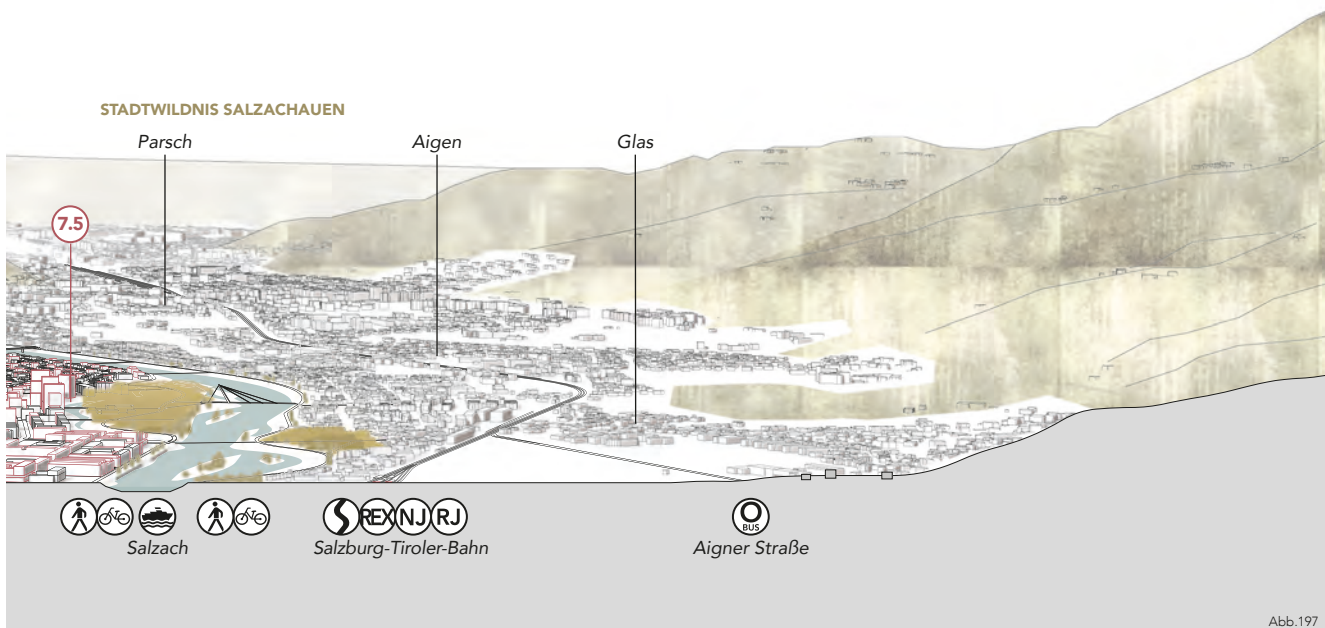
So bedeute, ein *Ensemble* zu gestalten, aus der Vielfalt einer Umgebung Ideen zu schöpfen, charakteristische Anspielungen zu machen, sie sogar nachzuahmen, aber gleichzeitig mit anderen Architekturen zu vermischen, die dem Kontext durchaus fremd sein können.³

Zehn Projekte formen sieben Urbane Knoten

Auf den kommenden Seiten werden die Entwürfe für sieben *Urbanen Knoten*, die sich aus insgesamt zehn Pilotprojekten zusammensetzen, erläutert. Von Nord nach Süd sind das der Neubau des Nonntaler Platzes, an dem die Grünräume des Volksgartens und des Nonntals vernetzt werden und sich so ein großer zusammenhängender Grünzug vom Kapuzinerberg bis Hellbrunn ergibt (siehe 7.1), die bauliche Fassung und Gestaltung des Zentrums Josefaia an der Kreuzung der Alpenstraße mit der Michael-Pacher-Straße (siehe 7.2), der durch einen größeren Eingriff in

die Stadtstruktur entstehende Herrnauer Stern als wichtiger Verkehrsknotenpunkt und stark frequentierter öffentlicher Platz (siehe 7.3), die Aufnahme der ursprünglichen Idee eines Stadtttores an der Herrnauer Siedlung und die Verknüpfung der Alpensiedlung Nord mit den nahen Salzachauen (siehe 7.4 & 7.5), die Neukonzeption der bestehenden Sportflächen am Frohnburgweg und der Sporthalle Alpenstraße zum Sportzentrum Süd, sowie die Umwandlung des Areals der städtischen Obus-Garage zu einem Kulturquartier mit mehreren Museen und sie umgebender Wohnbebauung (siehe 7.6 & 7.7), die Implementierung einer urbanen Landwirtschaft an der westlichen Stadtkante und die Errichtung des Mobilitätshubs Süd (siehe 7.8 & 7.9), sowie die Errichtung einer neuen Vorstadt über dem bestehenden Porsche-Werk mitten in den Salzachauen (siehe 7.10).

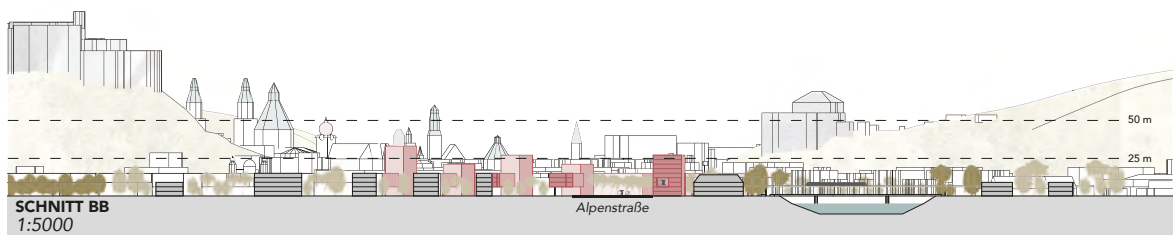
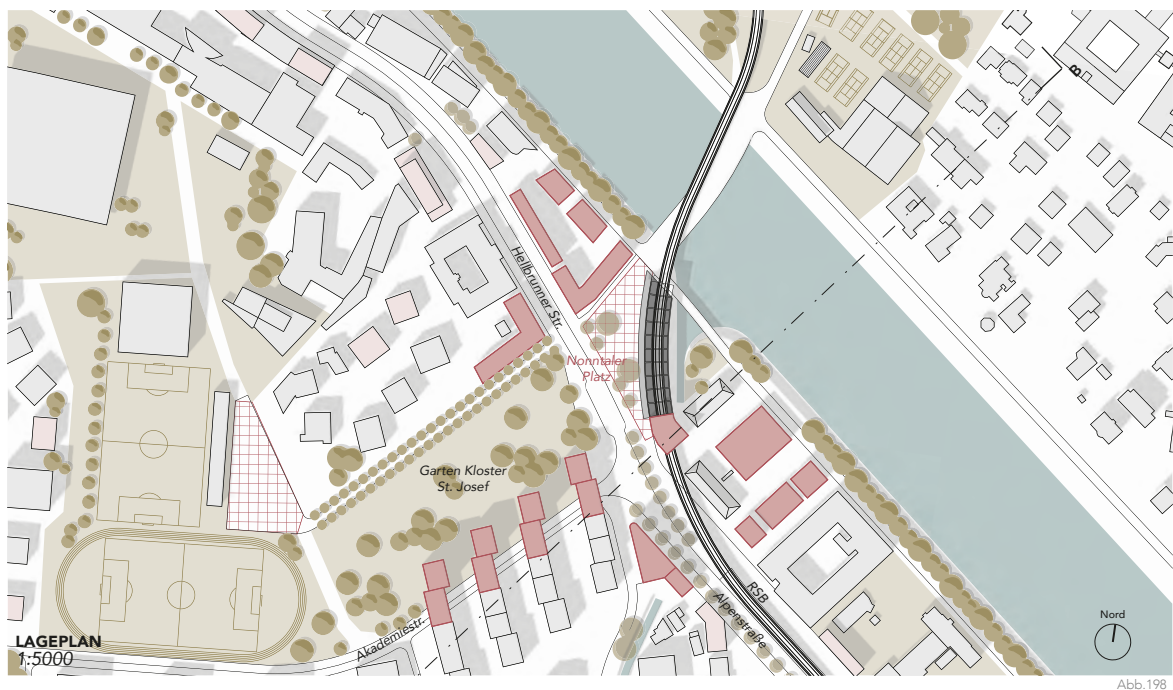
Im darauffolgenden Kapitel 8 wird beispielhaft die auf diesen Projekten aufbauende Verdichtung und Quartiersbildung in den Gebieten rund um die *Urbanen Knoten* gezeigt.



7.1 GRÜNRAUMVERNETZUNG IM NONNTAL

Durch dieses Pilotprojekt sollen die östlich der Salzach liegenden Grünräume Schlosspark Arenberg und Volksgarten mit dem auf der westlichen Salzachseite liegenden Unipark Nonntal und dem Sportzentrum Mitte verbunden werden und so ein durchgehender öffentlicher Freiraum zwischen dem Kapuzinerberg und dem Landschaftsraum Freisaal entstehen. Um diese Verbindung herzustellen, wird im Zuge des Baus der RSB-Strecke eine zusätzliche Brücke für FußgängerInnen und RadfahrerInnen unter jener der Eisenbahn errichtet und der Garten des Klosters St. Josef für die Allgemeinheit geöffnet.

Im Nahbereich des multimodalen Mobilitätsknotens Nonntal forciert der Entwurf eine bauliche Verdichtung durch die Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen. An der Akademiestraße rückt die bestehende Bebauung bis an die Parkkante. Durch die Neuerrichtung gemischt genutzter Stadthäuser in dem schmalen Streifen zwischen Hellbrunner Straße und der Salzach, sowie entlang der Alpenstraße wird der öffentliche Raum baulich definiert und die neue Querverbindung akzentuiert.

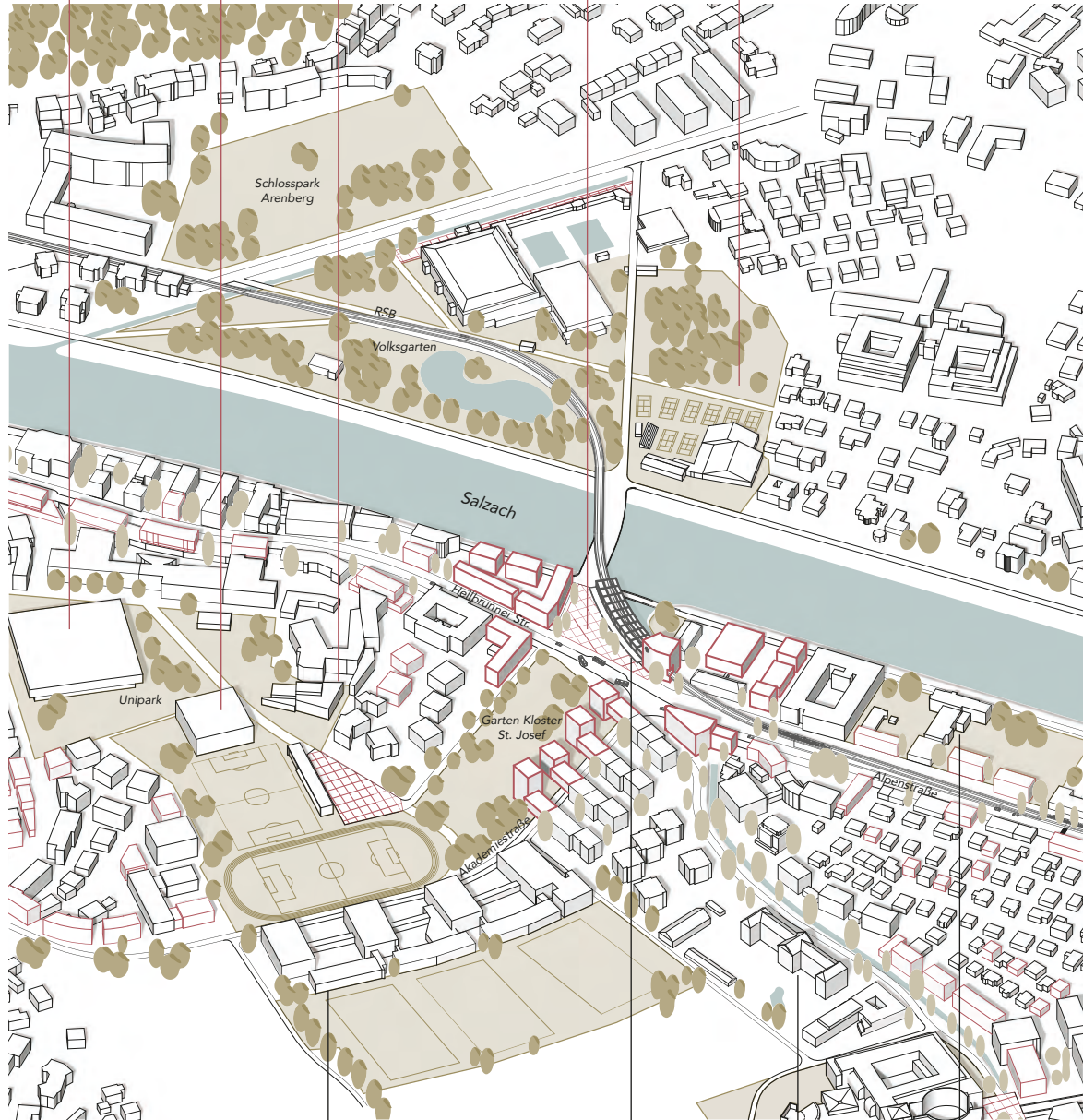


7.1 GRÜNRAUMVERNETZUNG IM NONNTAL

Unipark Nonntal Sportzentrum Mitte ARGE

Nonntaler Platz

Tennisclub



Schulzentrum



Seniorenwohnhaus

Haus der Jugend

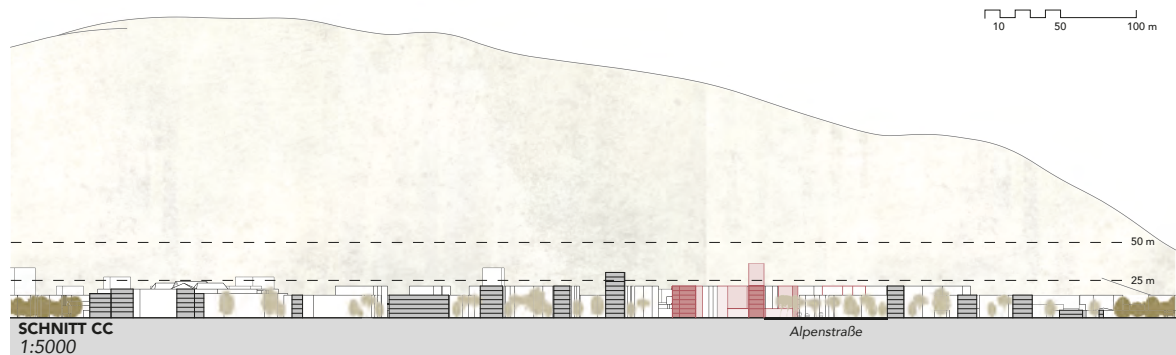
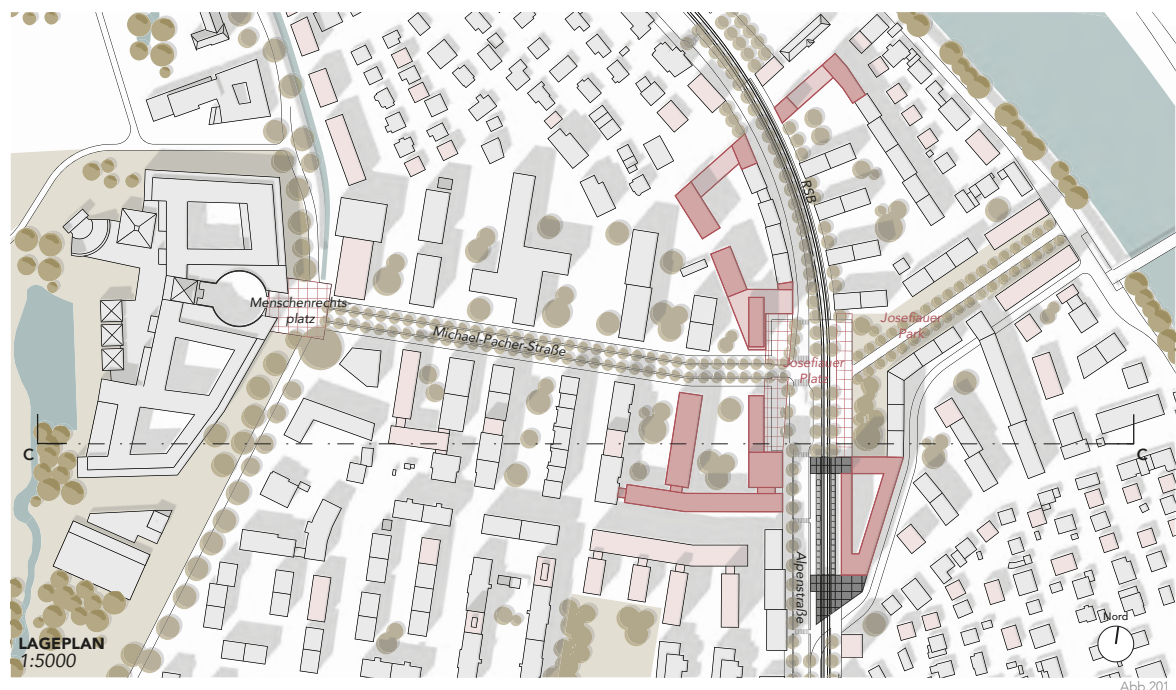
Abb. 200

7.2 ZENTRUM JOSEFIAU

Im Zuge der Bauarbeiten für die RSB-Strecke muss dieser enge Bereich der Alpenstraße, die hier eine Kurve macht, stark verändert werden. So soll durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes und die teilweise Neugestaltung der den Straßenraum fassenden Bebauung das Zentrum Josefiaw entstehen.

Der Entwurf sieht eine Zweiteilung des Platzes entlang der Alpenstraße vor. Östlich davon soll der bereits vorhandene Grünraum zu einem Park weiterentwickelt werden und bis an die Salzach reichen. Westlich der RSB-Strecke und der Alpenstraße soll der Platz durch eine hohe umliegende Bebauung und eine gepflasterte Oberfläche einen städtischen Charakter bekommen.

Von hier aus verläuft die breite Michael-Pacher-Straße Richtung Westen, die am Menschenrechtsplatz an der Naturwissenschaftlichen Fakultät (NAWI) der Universität Salzburg endet. Sie soll zu einer breiten, vor allem auf die Bedürfnisse des NMIV abgestimmten Allee umgestaltet werden, zu der sich die Zwischenräume der sie umgebenden Zeilenbebauung hin öffnen.



7.2 ZENTRUM JOSEFIAU



Abb. 203

NAWI Uni Salzburg Amt der Salzburger Landesregierung

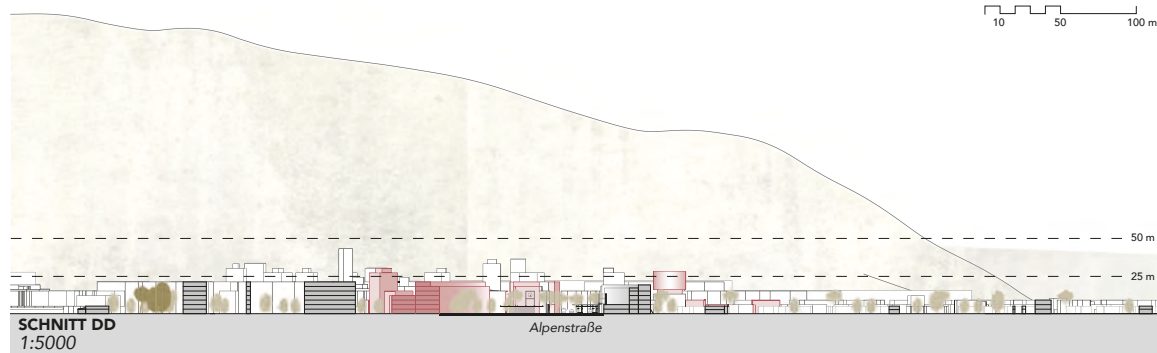
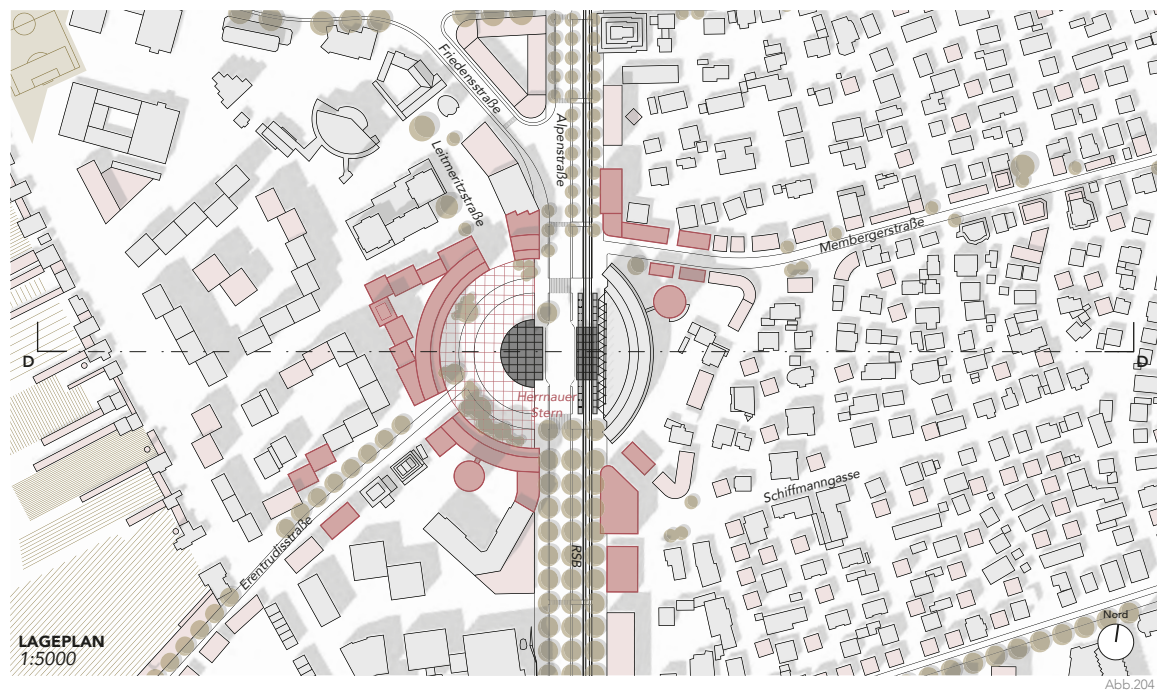


Zentrum Herrnau

7.3 HERRNAUER STERN

Zwei Faktoren bestimmen die Positionierung und Form des Entwurfs für den Herrnauer Stern. Einerseits die zahlreichen hier zusammenlaufenden Querverbindungen, durch die sich der Bereich für die Positionierung eines multimodalen Mobilitätsknotens hervorragend eignet, andererseits die Form des von Josef Lackner entworfenen Wüstenrot-Gebäudes, für das er 1992 den Architekturpreis des Landes Salzburg erhielt.⁴ Momentan vermisst Lackners Wüstenrot-Gebäude ein gleichwertiges Pendant auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Mit der Fortführung der Form des Wüstenrot-Gebäudes über die Alpenstraße hinweg entsteht ein in die bestehende Stadtstruktur eingeschriebener, kreisrunder Platz.

An den Außenseiten der den Platz fassenden Gebäude können sich nun die umliegenden Gebiete mit ihren jeweils charakteristischen Typologien zu Stadtquartieren weiterentwickeln. Der runde Platz, mit den sternförmig von ihm weglaufenden Straßenzügen wird so zum gut erreichbaren, zentralen Punkt der angrenzenden Stadtquartiere und dadurch zu einem stark frequentierten öffentlichen Ort.



7.3 HERRNAUER STERN

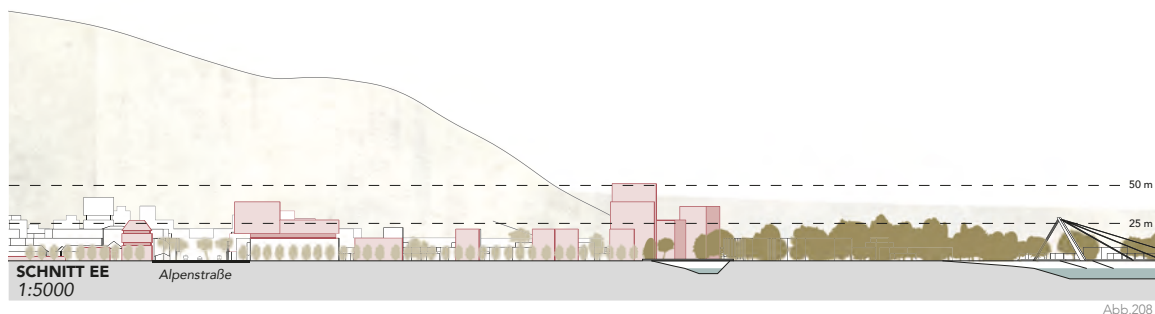


7.4 ALTE STADTEINFAHRT

Die Herrnauer Siedlung war ursprünglich gemeinsam mit einer nie verwirklichten symmetrischen Bebauung östlich der Alpenstraße als Einfahrtstor in die Stadt Salzburg geplant.⁵ Südlich davon soll nun durch die Verlängerung der Eduard-Heinrich-Straße eine neue Querverbindung für den NMIV von der Salzach bis zur Hellbrunner Allee geschaffen werden, an deren Kreuzung mit der Alpenstraße einer der neuen Mobilitätsknoten errichtet wird. Hier ist ein Gebäudeensemble ange-dacht, das die Idee eines Einfahrtstores aufnehmend eine Engstelle an der Alpenstraße erzeugt.

7.5 SALZACHSTRAND IN DER MORZGER AU

Die durch die Renaturierung der Salzach neu geschaffenen Seitenarme reichen nahe an die dicht bebauten Bereiche der Alpensiedlung heran. Dieses Aufeinandertreffen von Wildnis und Stadt wird durch den Entwurf einer von Hochpunkten gesäumten Promenade bewusst inszeniert. Der Promenade vorgelagert liegt ein Strand, der dazu führen wird, dass der Bereich vor allem im Sommer stark frequentiert wird. Daher kann davon ausgegangen werden, dass sich in diesem Bereich zukünftig Tourismus- und Gastronomiebetriebe ansiedeln werden.



7.4 ALTE STADTEINFAHRT

7.5 SALZACHSTRAND

Akzentuierung und Verlängerung der Querverbindung

Stadtteilplatz

Promenade Strand



Abb.209

Siedlung Herrnhut

Polizeidirektion



Alpensiedlung Nord

Volksschule & Kindergarten

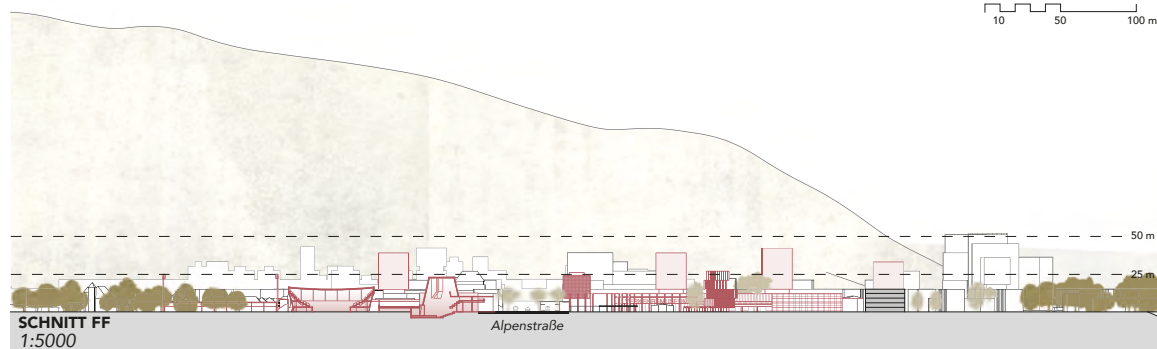
7.6 SPORTZENTRUM SÜD

Durch den Neubau der Sporthalle Alpenstraße und der räumlichen Verknüpfung mit den Sportanlagen entlang des Frohnburgweges entsteht das Sportzentrum Süd als Pendant zu den Sportzentren Nord in Liefering, Mitte im Nonntal und West in Maxglan. Neben dem Neubau einer Wettkampfhalle und einer Veranstaltungshalle sollen neue Trainingshallen und ein kleines Stadion errichtet werden. Die Hallen des Sportzentrums können mit jenen des angrenzenden Kulturquartiers zu einem großen zusammenhängenden Veranstaltungsareal verknüpft werden.

7.7 KULTURQUARTIER ALPENSTRASSE

Durch die Absiedelung des Obus-Betriebes kann das ganze Areal der Obus-Garage zukünftig mit diversen Kultureinrichtungen sowie mit Wohnnutzung bespielt werden.

Das Areal würde sich als Standort für das neue Bundesfotomuseum und die Errichtung eines Verkehrsmuseums eignen.⁶ In den großen Hallen der Obus-Garage, die teilweise erhalten bleiben sollen, ließen sich in Kombination mit den Hallen des gegenüberliegenden Sportzentrums Süd auch Großveranstaltungen wie Kongresse oder Messen abhalten.





7.8 URBANE LANDWIRTSCHAFT

An der westlichen Stadtkante wird im südlichsten Bereich der Bandstadt mit diesem Pilotprojekt eine Entwicklung initiiert, die sich langfristig entlang der ganzen Stadtkante hin zur Hellbrunner Kultur- und Parklandschaft ausbreiten soll. Durch die Positionierung kleiner, kooperierender landwirtschaftlicher Betriebe direkt im Übergangsbereich von bebauter zu landschaftlich kultivierter Struktur wird die Lebensmittelproduktion ins Bewusstsein der BandstadtbewohnerInnen gebracht. Die hier produzierten Lebensmittel sollen direkt auf Märkten, die sich auf den neugeschaffenen, stark frequentierten Plätzen befinden, verkauft werden, wie etwa auf jenem vor dem Mobilitätshub Süd.

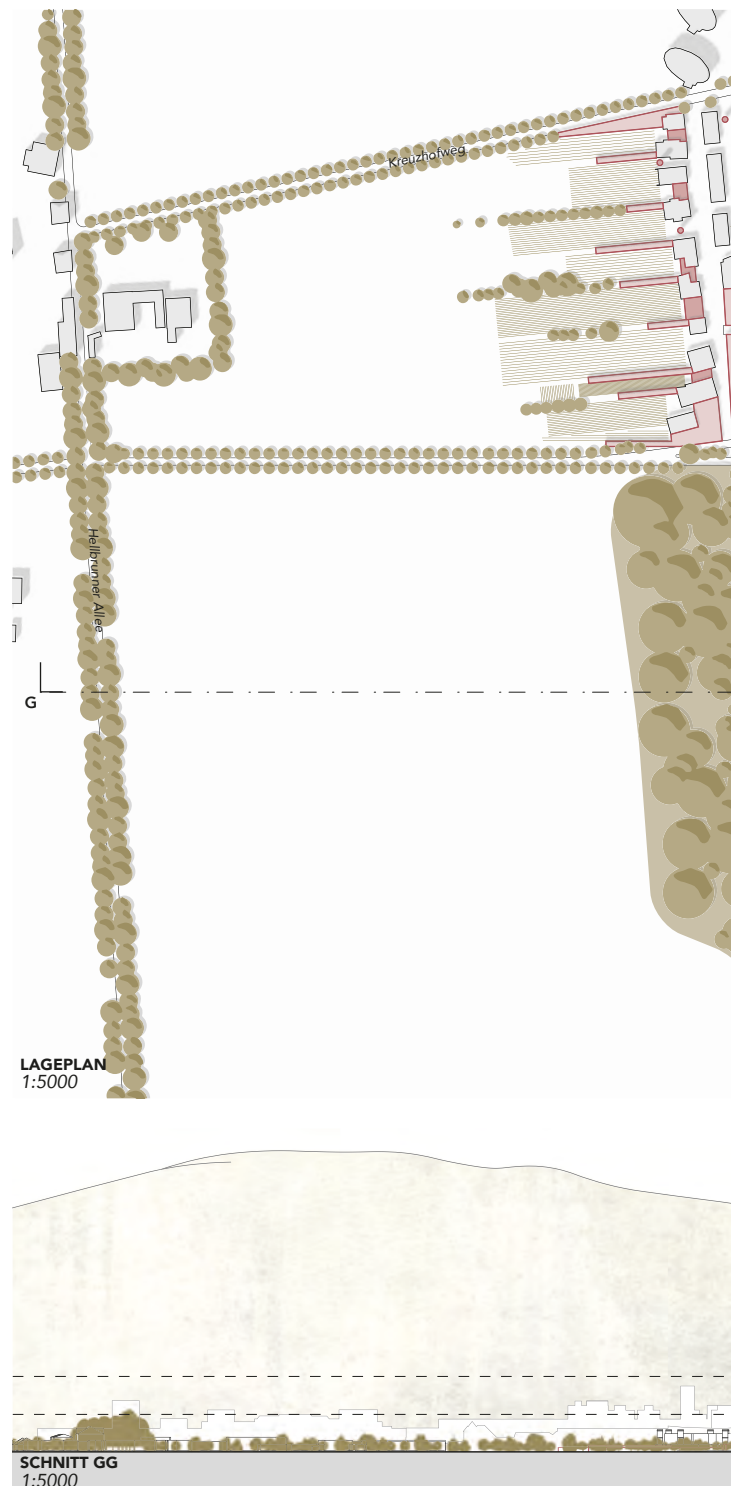
7.9 MOBILITÄTSHUB SÜD

Der Mobilitätshub Süd stellt einen der vier aus dem Szenario der Mobilitätsentwicklung hervorgehenden Mobilitätshubs dar. Er entsteht durch den Bau eines neuen städtischen Busterminals und einer unterirdischen Haltestelle und Remise der RSB auf dem Gelände des derzeitigen P&R-Parkplatzes Süd und durch die Verknüpfung dieser Einrichtungen mit dem auszubauenden Bahnhof Salzburg Süd auf der östlichen Salzachseite.

In diesen Komplex werden weitere Einrichtungen wie eine Wende- und Abstellanlage für Obusse, P&R-Parkplätze und ein Fahrradhub integriert. Außerdem übersiedeln der städtische Wasserbauhof und die bautechnische Versuchs- und Forschungsanstalt Salzburg, die momentan weiter südlich, mitten im Auwald angesiedelt sind, hierher. Der Mobilitätshub Süd wird durch die Verknüpfung des NMIV mit den öffentlichen Nahverkehrsträgern Obus, RSB, S-Bahn und REX der zweitwichtigste Knotenpunkt im Salzburger Nahverkehr.

Eine wichtige Rolle übernimmt er auch im touristischen Verkehr, als eines der drei Terminals für Busse die Tagesgäste nach Salzburg bringen. Die TouristInnen steigen hier auf diverse innerstädtische Verkehrsträger um oder gelangen per Salzachtschiff direkt in die Altstadt.

Im Bahnfernverkehr dient der Mobilitätshub Süd hauptsächlich als Ausgangs- und Endpunkt von Verbindungen in den Süden Österreichs, sowie zu Zielen am Nordbalkan und in Italien. Im Busfernverkehr werden vor allem Destinationen in Süd- und Osteuropa bedient.



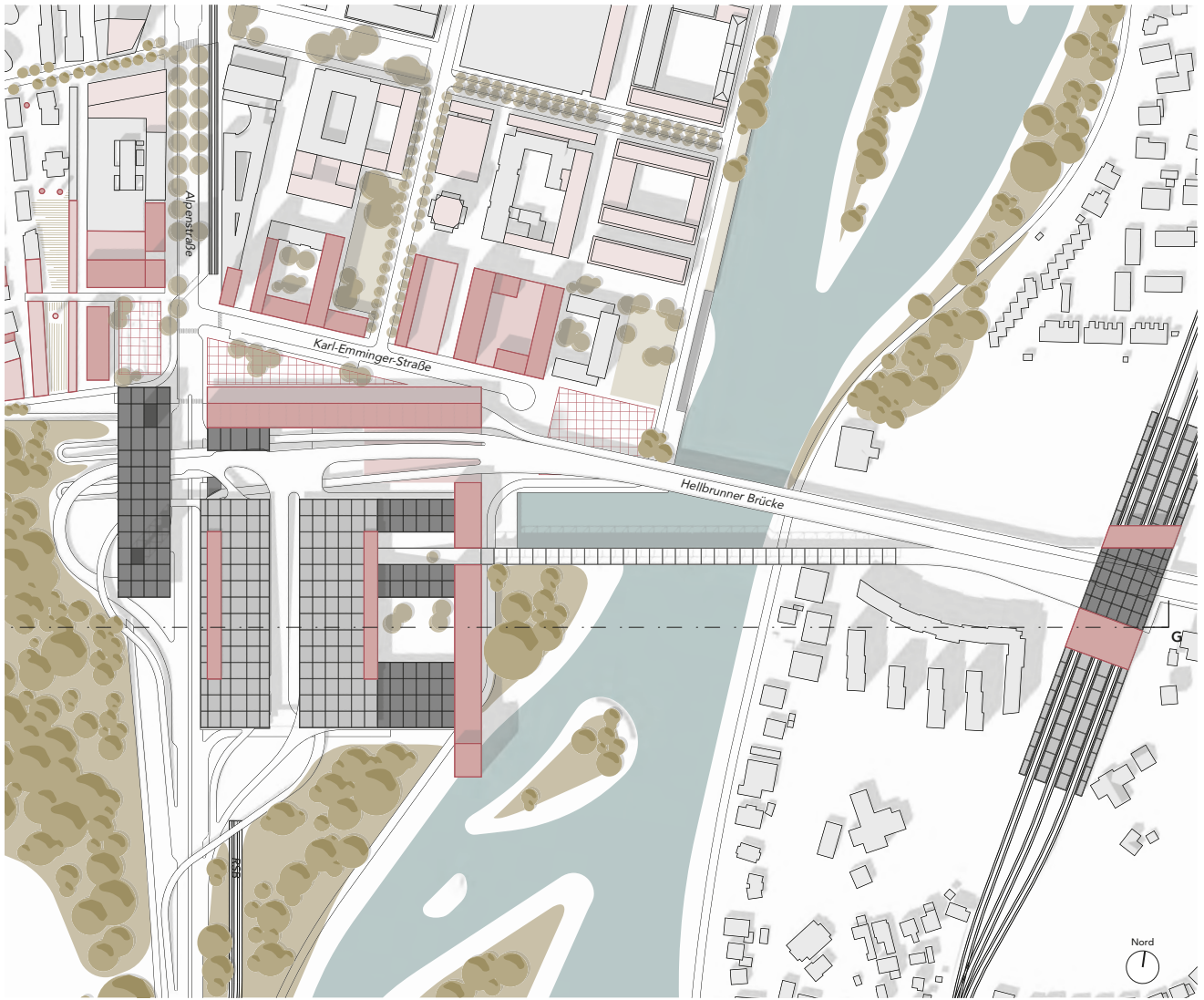


Abb.213

10 50 100 m

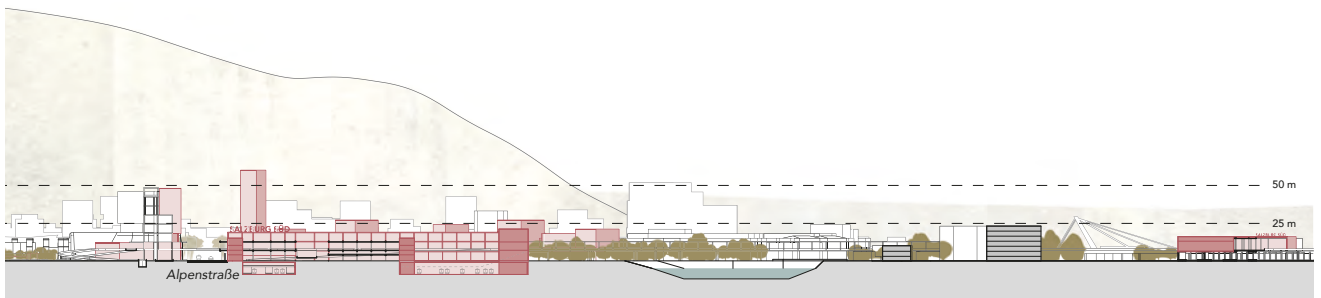


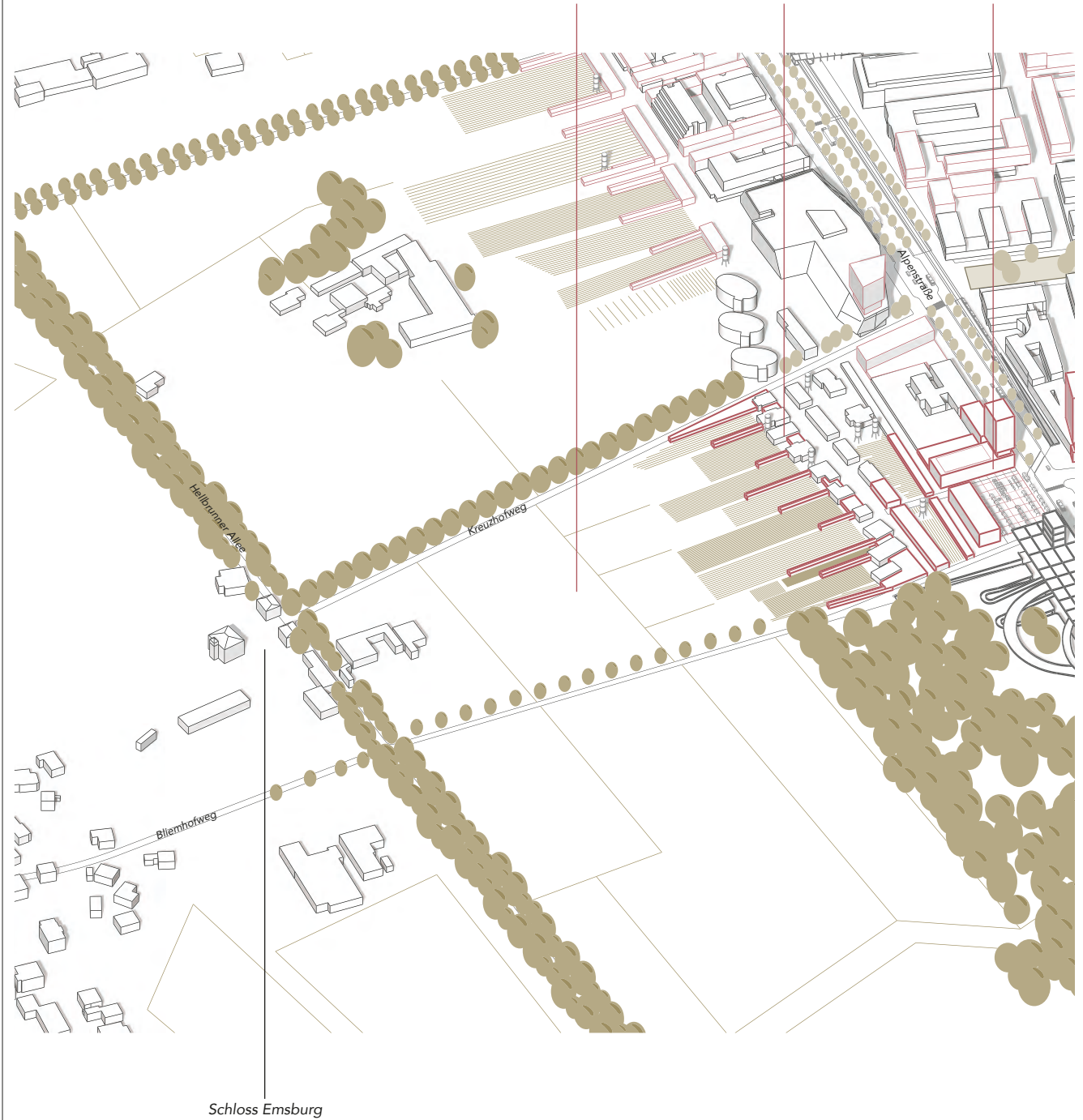
Abb.214

7.8 URBANE LANDWIRTSCHAFT

Park- & Kulturlandschaft

Landwirtschaftliche Betriebe

Markt



Alpensiedlung Süd

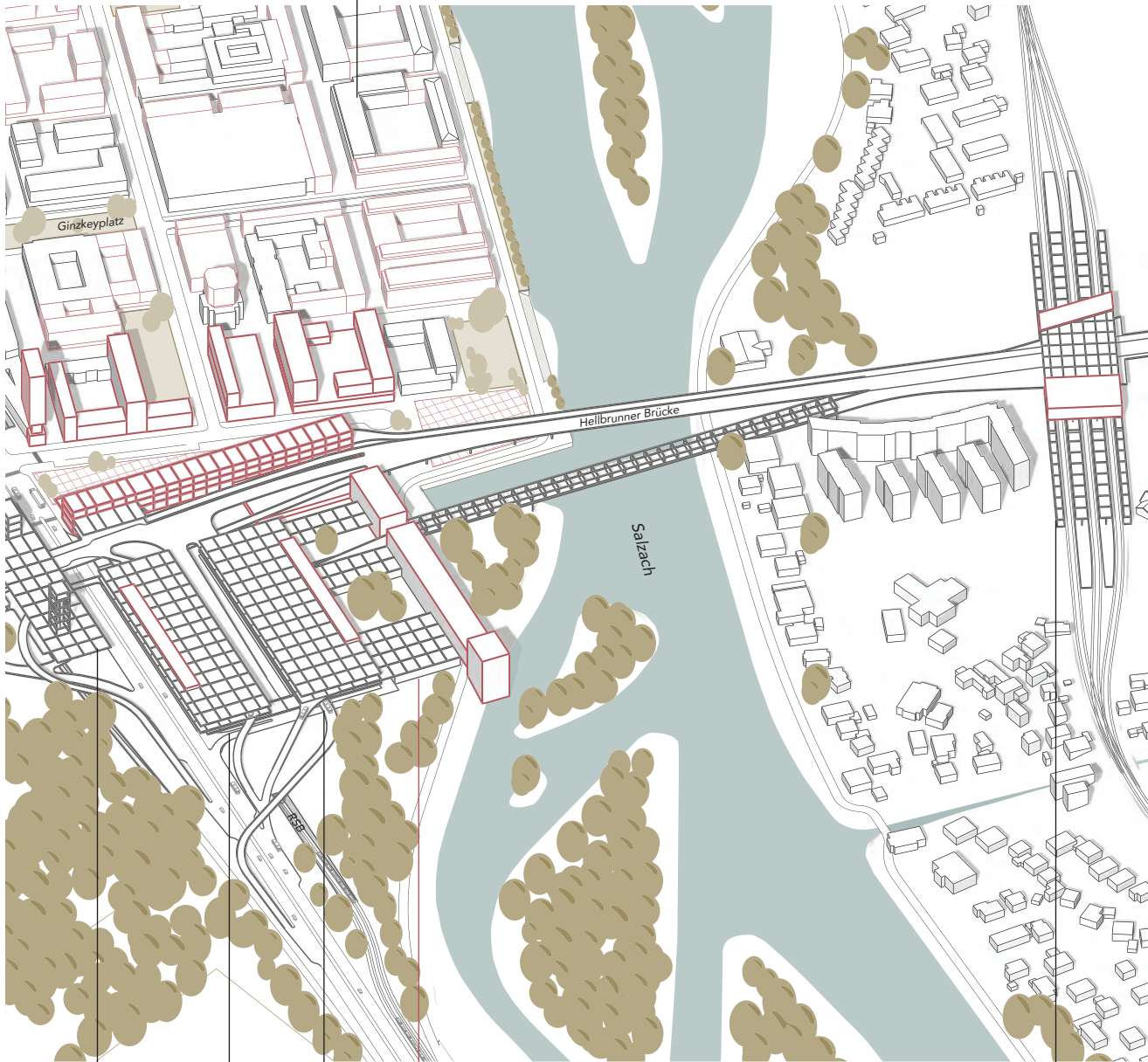


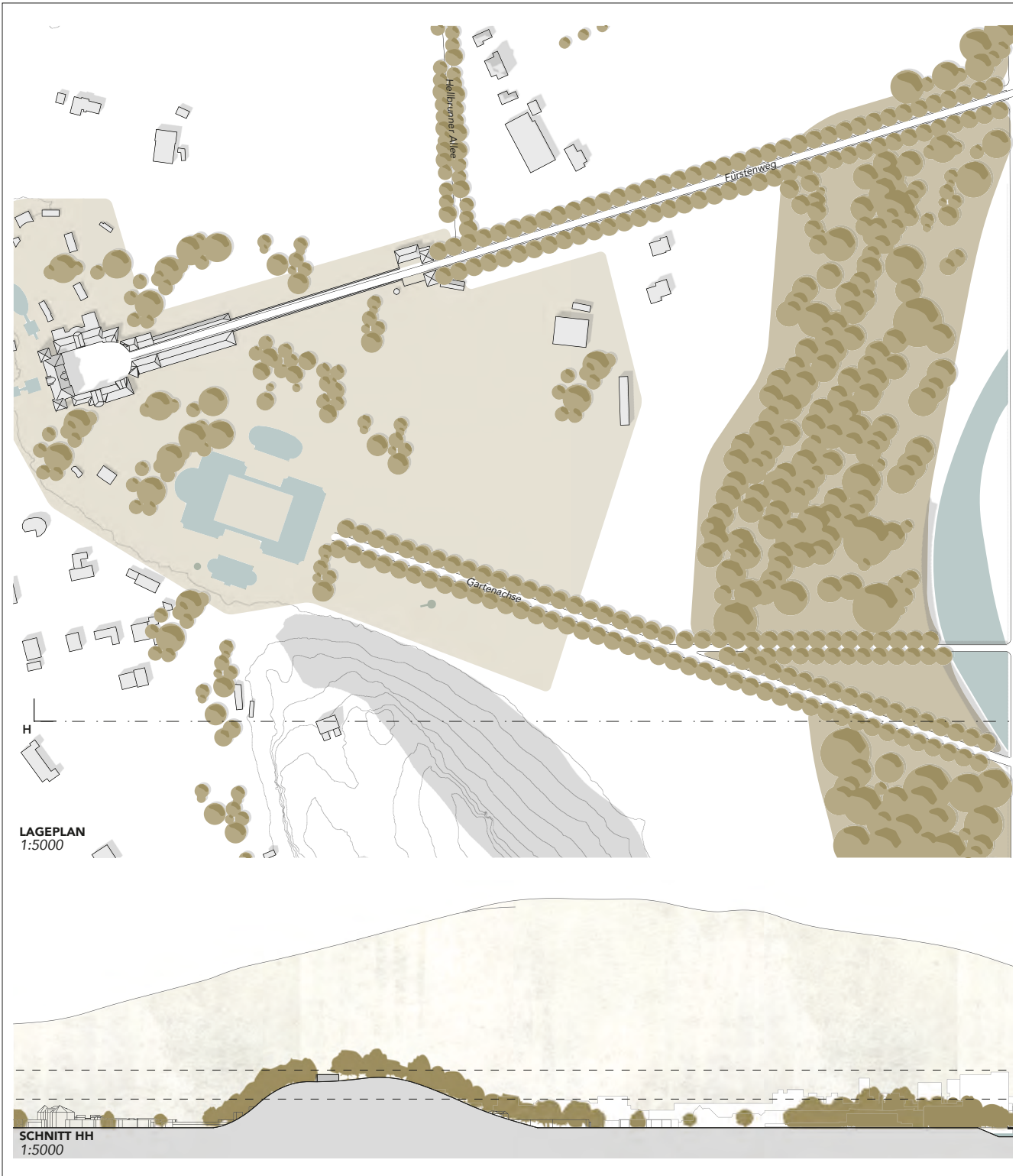
Abb.215

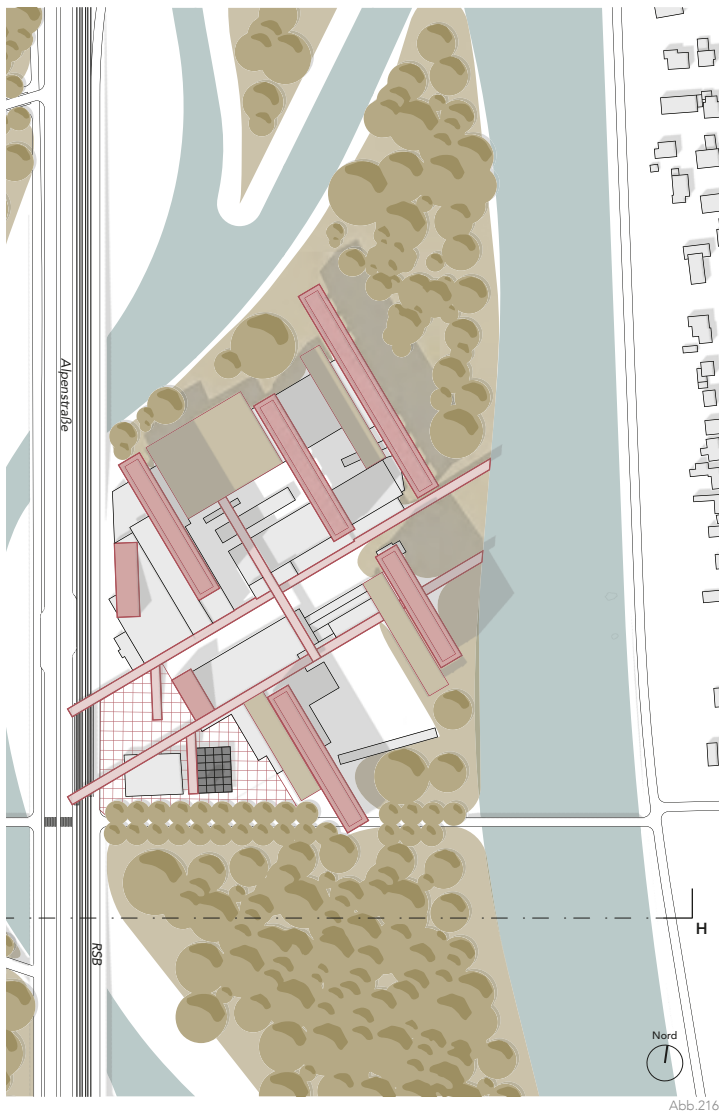


Wasserbauhof & bautechnische
Versuchs- und Forschungsanstalt



7.9 MOBILITÄTSHUB SÜD





10 50 100 m

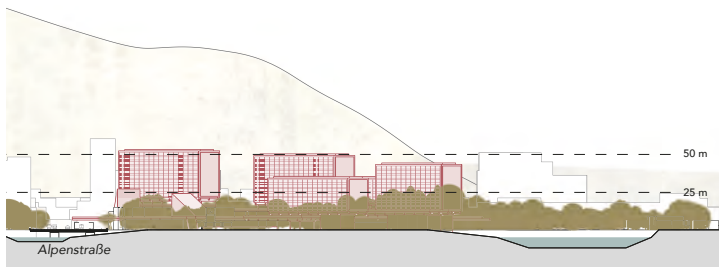


Abb. 217

7.10 DIE NEUE VORSTADT

Die Hellbrunner Brücke, an der sich der Mobilitätshub Süd erstreckt, stellt die Grenze der geschlossenen Bebauung der Bandstadt dar. Südlich davon breiten sich die renaturierten Salzachauen aus und die Alpenstraße und die ihr folgenden Verkehrstrassen kreuzen hier, bedingt durch ihren geradlinigen Verlauf, die neuen mäandrierenden Seitenarme der Salzach.

Mitten in diesen Salzachauen entstand kurz nach dem Zweiten Weltkrieg das Porsche-Werk, in dem bis in die 1950er-Jahre Sportwagen gefertigt wurden. Heute befinden sich hier eine große Werkstätte und Verkaufsflächen der Firma Porsche Alpenstraße.⁷ Nachdem der Automobilmarkt drastischen Änderungen unterworfen ist, kann auch von Veränderungen am Standort Alpenstraße ausgegangen werden.

Durch die Renaturierung der Salzachauen wird das Porsche-Werk künftig auf einer Insel liegen. Da eine Absiedelung als wenig realistisch einzustufen ist, sollte im Rahmen zukünftiger Umstrukturierung am Werksareal die ohnehin versiegelte Fläche intensiver genutzt werden.

Der Industriearchitektur in Form und Maßstab entsprechend, sollen *Wohnmaschinen* mit Hochgärten eine neue Vorstadt bilden, die sich auf Stelzen über das Werksareal erstreckt. Durch die Errichtung des multimodalen Mobilitätsknotens Hellbrunn ist diese neue Vorstadt trotz ihrer Lage mitten in den Salzachauen exzellent an die Stadt und ihre Umgebung angebunden.

Die fünf lang gestreckten Zeilenbauten, die orthogonal zu den darunterliegenden Werkshallen angeordnet werden, sollen sich in die umliegende Landschaft einbetten, die von der Überlagerung der renaturierten Salzach mit den geradlinigen Strukturen der von Schloss Hellbrunn ausgehenden Alleen und der Alpenstraße geprägt ist. Dieser Überlagerung von verschiedenen Formsprachen entspricht auch die Mischung der als gegensätzlich geltenden Funktionen von verdichtetem Wohnen und intensiver gewerblicher Nutzung mitten in den Salzachauen, im Nahbereich zum historischen Gebäude- und Parkensemble Hellbrunn. Das gemeinsame Denken solch gegensätzlicher Formen und Funktionen wird erst durch eine integrierte Planung von Mobilitätsnetzwerken, Siedlungsstrukturen und Landschaftsräumen möglich.

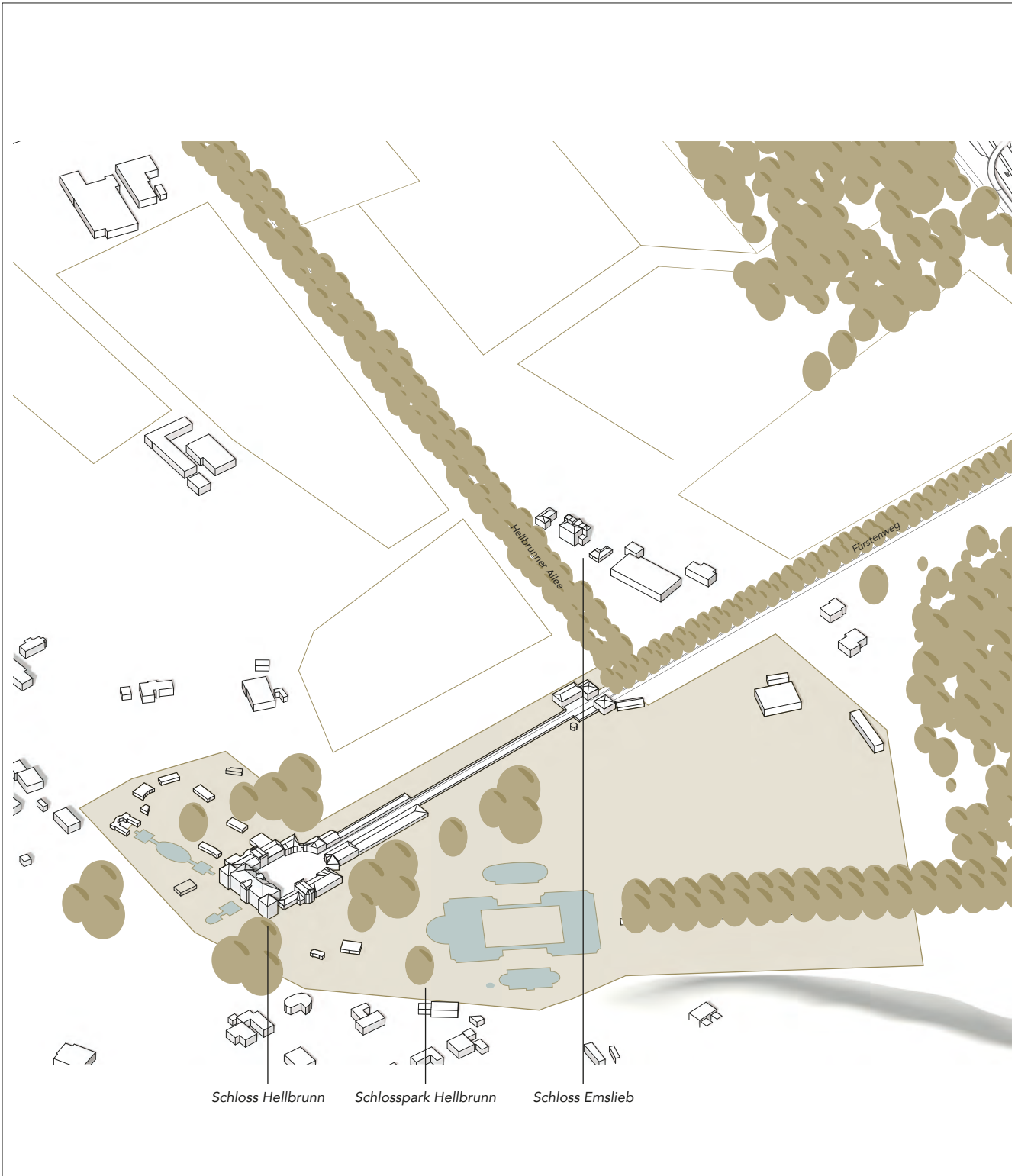




Abb.218



Vorplatz

Überbauung des
Porsche-Werkes

7.10 DIE NEUE VORSTADT

-
- 1 vgl. ŠIK 2012, S.45
 - 2 vgl. ebd.
 - 3 vgl. ebd. S.54
 - 4 vgl. NEXTROOM, Wüstenrot Versicherungs-Center
 - 5 siehe Anhang IV
 - 6 vgl. WEISS 2018
 - 7 vgl. PORSCHE HOLDING 2008, S.5

BESTANDSORIENTIERTE VERDICHTUNG

DIE SCHAFFUNG URBANER KNOTEN INITIIERT EINE QUARTIERSBILDENDE NACHVERDICHTUNG DER LOKALEN BAUSTRUKTUR

Durch die Verbesserung des Mobilitätsangebotes, die Aufwertung der Landschaftsräume und die Errichtung der *Urbanen Knoten* ist der Grundstein für eine weitere bauliche Verdichtung der Ortsteile um die Alpenstraße und ihre Transformation in Stadtquartiere gelegt.

Da der Prozess einer Quartiersbildung jedoch weit über ein verdichtetes Bauen hinaus geht, kann er nur gemeinsam mit der ansässigen Bevölkerung und VertreterInnen lokaler Interessensgruppierungen vorstattengehen. Die folgenden Beispiele zeigen daher nur beispielhaft, wie eine bestandsorientierte Nachverdichtung in drei von sehr unterschiedlichen Gebäudetypologien und Katasterstrukturen dominierten Gebieten entlang der Alpenstraße aussehen könnte. Dabei orientiert sich die Neubebauung an Beispielen des Bestands, entwickelt deren Prinzipien weiter und nimmt in ihrer Formensprache Rücksicht auf die gewachsenen Strukturen. Dabei kann die Logik dieser Strukturen addiert, manipuliert, aber auch gezielt durchbrochen werden. Die Darstellungen auf den folgenden Seiten deuten beispielhaft einen kontinuierlichen Prozess an, ohne einen endgültigen Zustand zu zeigen, denn die Stadt ist niemals fertig gebaut.

Gründung Errichtungsges. RSB

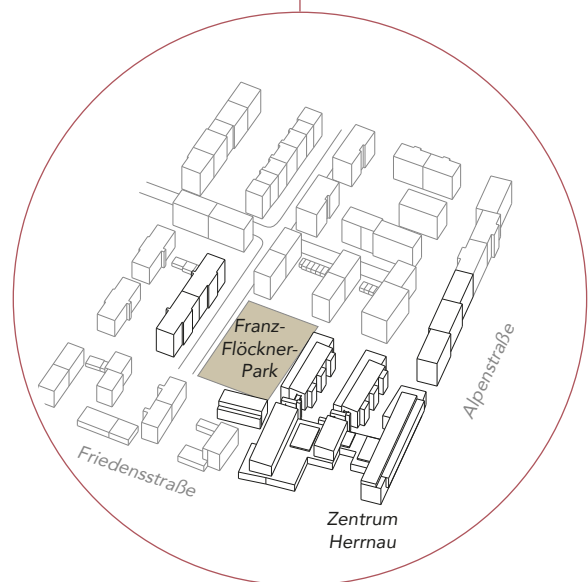
Taktverdichtung S3

2018

8.1 HERRNAU: NEUE ZEILEN UND OFFENE ERDGESCHOSSE

Der zentrale Teil der Herrnau wird durch eng aneinandergereihte Zeilenbauten charakterisiert. Der Stadtumbau in diesem Bereich orientiert sich an der Kammstruktur des Zentrums Herrnau und nimmt weitere Analogien der Bebauung um den Franz-Flöckner-Park auf.

Die Außenräume dieser Siedlung werden momentan durch Verkehrsflächen und Stellplätze des MIV dominiert. Durch die Errichtung von zentral gelegenen Sammelgaragen mit Zugängen im öffentlichen Raum sollen die Flächen zwischen den Gebäuden zukünftig als Freiraum für die BewohnerInnen zur Verfügung stehen. Die Fahrräder können in den Erdgeschossen der Gebäude oder auf überdachten Stellplätzen im Freien abgestellt werden. So wird die Nutzung des PKW eingeschränkt und jene des Fahrrads gestärkt. Angedacht ist, bei Neubauten die EG-Zonen großzügig zu öffnen, um zusammenhängende Freiflächen zu generieren und die Durchwegung des Gebietes zu verbessern. Zur Förderung einer diversen BewohnerInnenstruktur soll durch die Neu- und Umbauten das Angebot an Wohnformen verbreitert werden. Die Nähe zu den Universitätseinrichtungen regt zur Errichtung leistbarer, temporärer Wohnformen an.



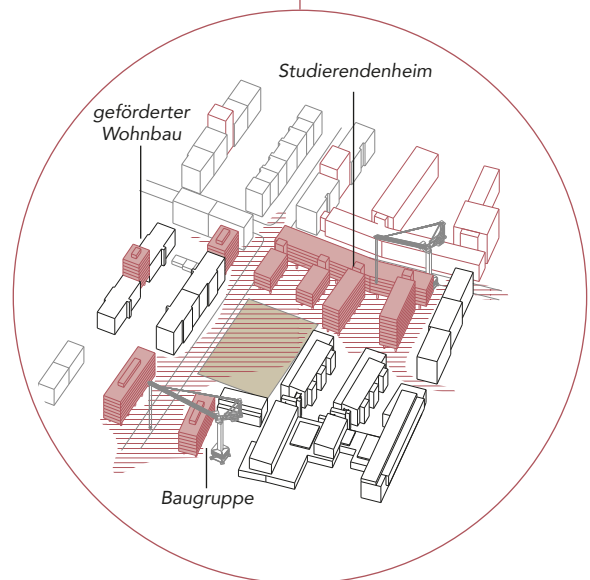
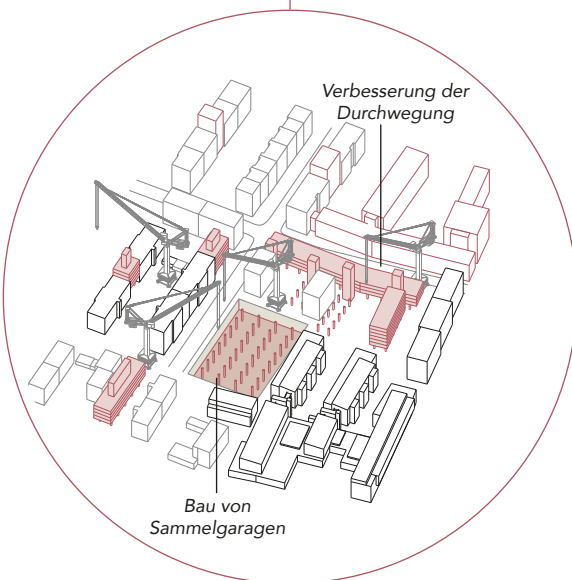
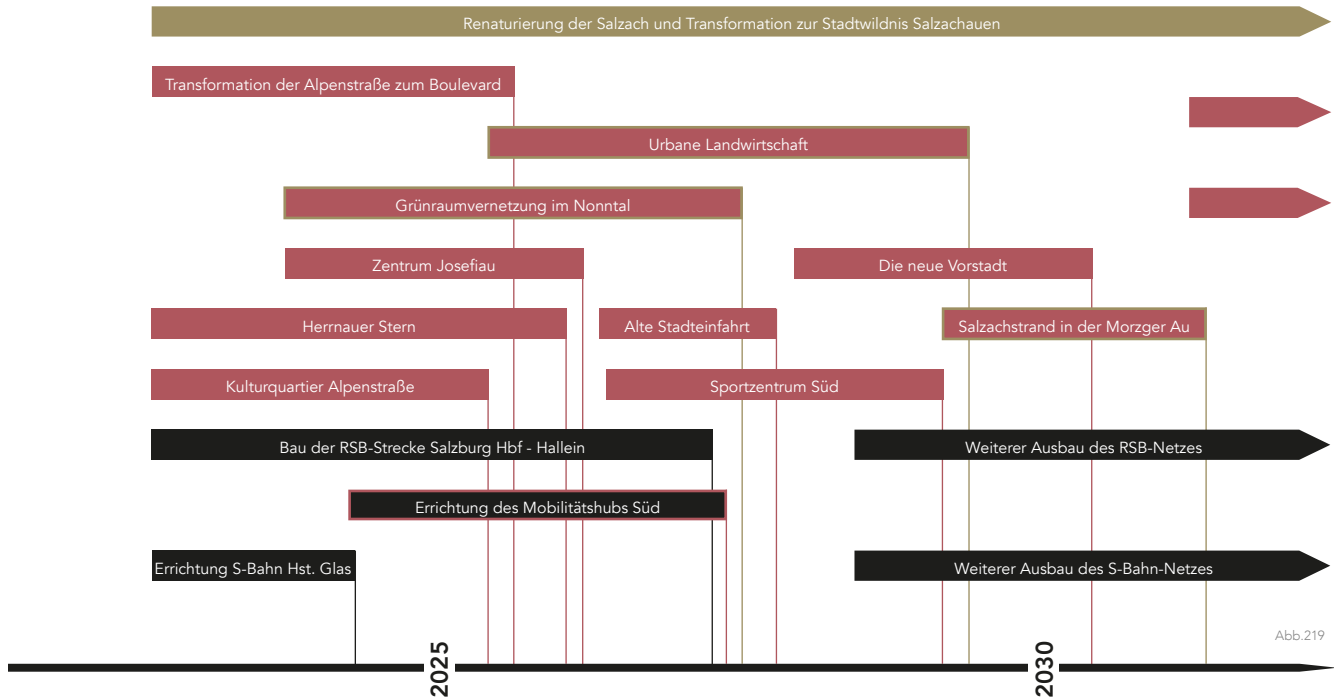


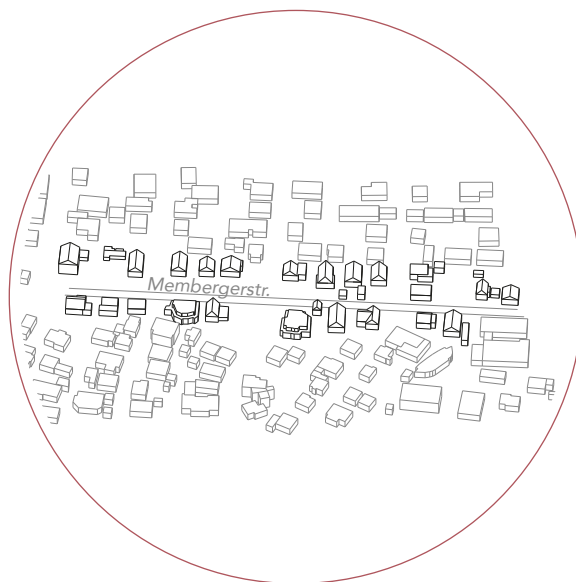
Abb.220-222

8.2 JOSEFIAU: QUARTIERSSTRASSEN ALS BELEBUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

Die Josefiaw ist durch Einfamilienhäuser mit großen Gärten charakterisiert. Dieser dörfliche Charakter sollte auch bei einer Nachverdichtung eine Rolle spielen. Die Querachsen werden zukünftig von vielen RadfahrerInnen und FußgängerInnen als Verbindung zwischen den Mobilitätskorridoren und als Weg in die nahen Grünräume genutzt.

Durch das Füllen von Baulücken und die Nutzung von bisher brachliegendem Bauland entlang dieser Querverbindungen sollen sie sich zu den neuen Hauptstraßen der Josefiaw entwickeln.

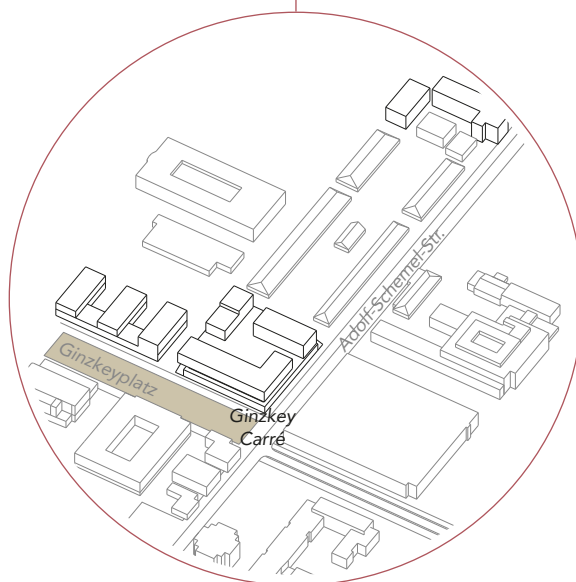
Die Neubauten sollen die Kleinteiligkeit der Umgebung aufnehmen und durch ihre Positionierung öffentliche Plätze formen. An diesen kleinen Plätzen ist auch punktuell die Nutzung der EG-Zone durch Nahversorger, Fachgeschäfte oder Trafiken anzudenken, damit die BewohnerInnen der Josefiaw ihre Alltagsbesorgungen zu Fuß in ihrem Quartier erledigen können.



2018

8.3 ALPENSIEDLUNG: ÖFFENTLICHE ERDGESCHOSSE UND HALB-ÖFFENTLICHE HÖFE

Bei der Nachverdichtung in diesem Bereich muss auf den strengen orthogonalen Raster, die funktionale Durchmischung des Gebietes und die zukünftige Entwicklung hin zu einem Viertel, das im Nahbereich des Mobilitätshubs Süd liegt, Rücksicht genommen werden. Die abgebildete Verdichtung orientiert sich an der Bebauung am Ginzkeyplatz, allem voran am Ginzkey Carré von kadawittfeldarchitektur. Dieser Neubau besteht aus einer hohen EG-Zone mit Geschäftsnutzung, über der sich auf einem Plateau sowohl Gemeinschaftsflächen als auch Privatgärten erstrecken. In einem Verdichtungsprozess könnte die Idee einer halb-öffentlichen Ebene weitergedacht werden. Ein Plateau, das sich über den öffentlichen Raum erstreckt, der zukünftig im Nahbereich des Mobilitätshubs Süd noch sehr viel stärker frequentiert wird, könnte zu einem Netzwerk an Grünräumen ausgebaut werden, das vor allem den Bedürfnissen der BewohnerInnen dient.





2025

2030

Abb. 223-225

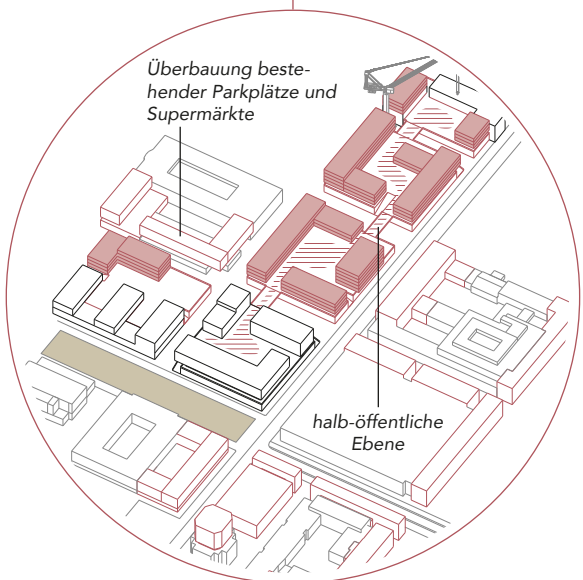
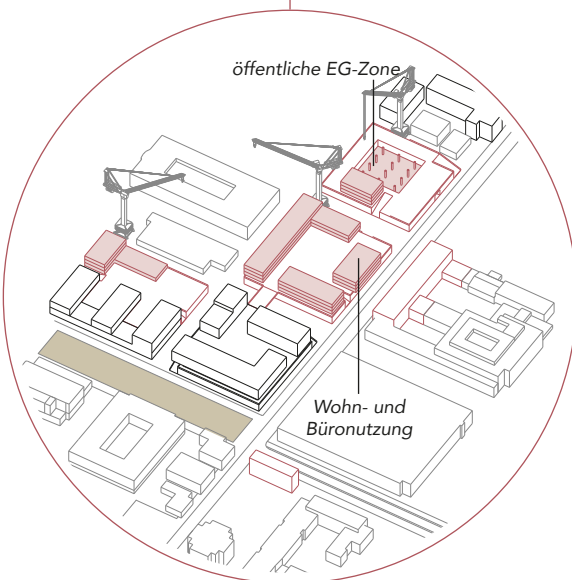
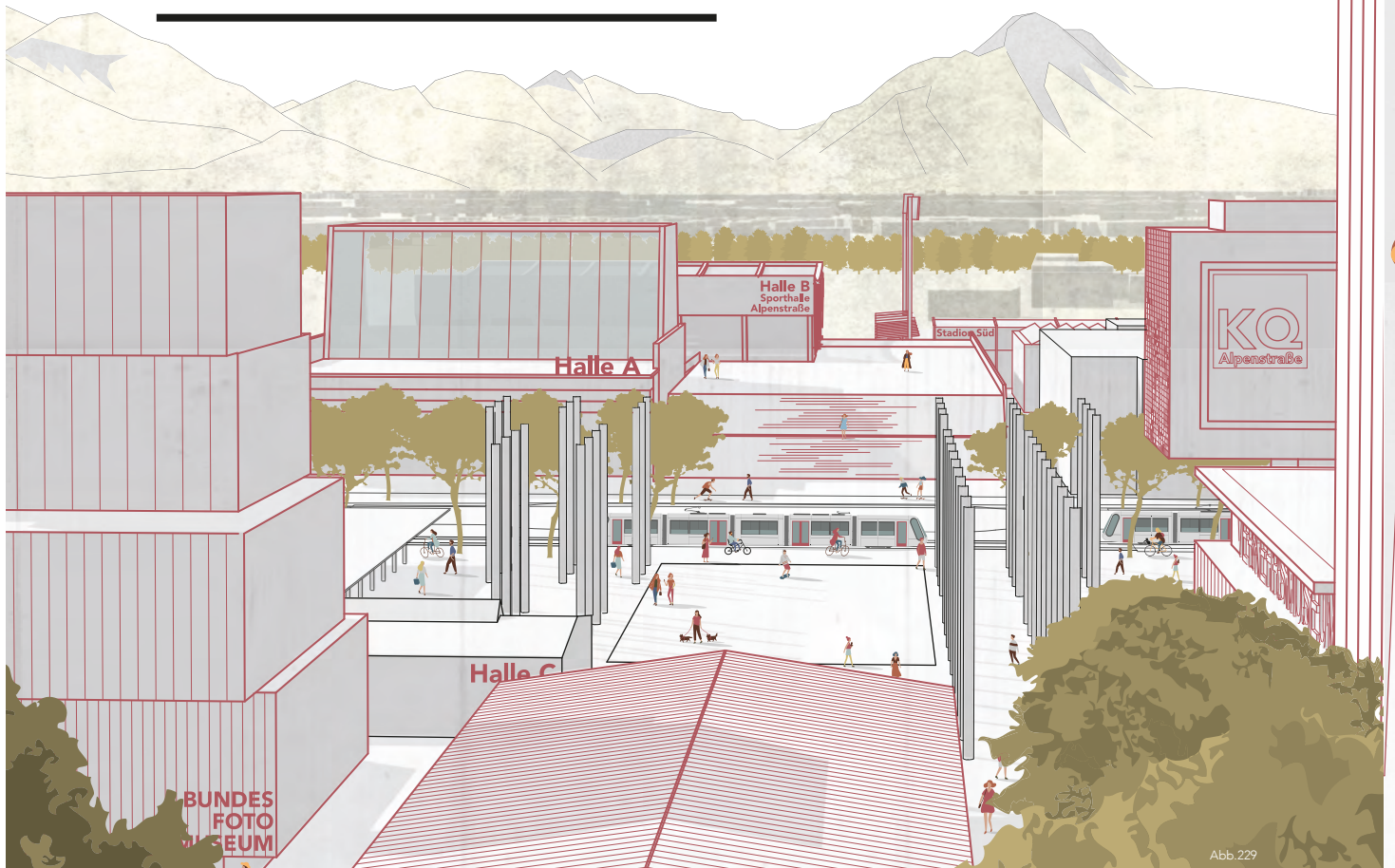


Abb. 226-228

KAPITEL 9

DER MEHRWERT EINER DICHTEN STADT

DER DURCH EINE INNER-
STÄDTISCHE NACHVERDICHTUNG
GESCHAFFENE MEHRWERT FÜR
DIE ALLGEMEINHEIT



9.1 GESTEIGERTES FREIZEIT- UND KULTURANGEBOT

Mit dem Kulturquartier Alpenstraße, das durch die Ansiedelung des Bundesfotomuseums, eines Verkehrsmuseums und weiterer Veranstaltungs-, Ausstellungs- und Atelierflächen auf dem Gelände der alten Obus-Garage entsteht, wird das Angebot an Kultur-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen im Bereich der Alpenstraße und des ganzen Salzburger Südens gestärkt. Durch die Weiterentwicklung der in diesem Bereich bereits vorhandenen Sport-Infrastruktur zum Sportzentrum Süd auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Alpenstraße wird ein zusammenhängendes Kultur- und Sportquartier und damit ein umfangreiches Freizeitangebot für die BewohnerInnen der *Bandstadt Alpenstraße* und der gesamten Region geschaffen.



9.2 AUFWERTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

Mit der Errichtung der Trasse der RSB startet eine Umgestaltung der gesamten Alpenstraße. Durch die Verringerung des MIV werden neue Flächen für den NMIV frei und durch die Pflanzung von Bäumen und die Errichtung breiter Gehsteige wird die Alpenstraße zur zentralen Flaniermeile der Bandstadt.

Die Kreuzungsbereiche der wichtigsten Rad- und Fuß-Querverbindungen mit der Alpenstraße, wie etwa hier im Hintergrund am Herrnauer Stern, verändern sich zu stark frequentierten öffentlichen Plätzen. In den EG-Zonen können sich so Gastronomie- und Handelsbetriebe ansiedeln, in den Geschoßen darüber zusätzlich zur Wohnnutzung Büros und Ordinationen.



Abb. 231

9.3 AUFWERTUNG DER LANDSCHAFTSRÄUME

Durch die kompakte, dichte Bebauung der *Bandstadt Alpenstraße* bekommen die sie flankierenden Landschaftsräume wieder mehr Platz, um sich zu entfalten. Hier entstehen Orte wie der Salzachstrand in der Morzger Au an einem wiedererrichteten Seitenarm der Salzach. Er dient in erster Linie den BewohnerInnen der Quartiere entlang der Alpenstraße als Naherholungsgebiet, bildet aber auch für alle anderen StadtbewohnerInnen einen großen Mehrwert.



9.4 VERSORGUNG DURCH EINE LOKALE URBANE LANDWIRTSCHAFT

Die Stadtkante zur Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft wird zukünftig von landwirtschaftlicher Nutzung dominiert sein, die vorrangig der Versorgung der BewohnerInnen der Quartiere in der *Bandstadt Alpenstraße* dienen soll. Die regionale Produktion landwirtschaftlicher Produkte in kleinen Betrieben soll als Gegenentwurf zur industriellen Landwirtschaft positioniert werden und entspricht analog zur *Stadt der kurzen Wege* dem Konzept einer *Landwirtschaft der kurzen Wege*.

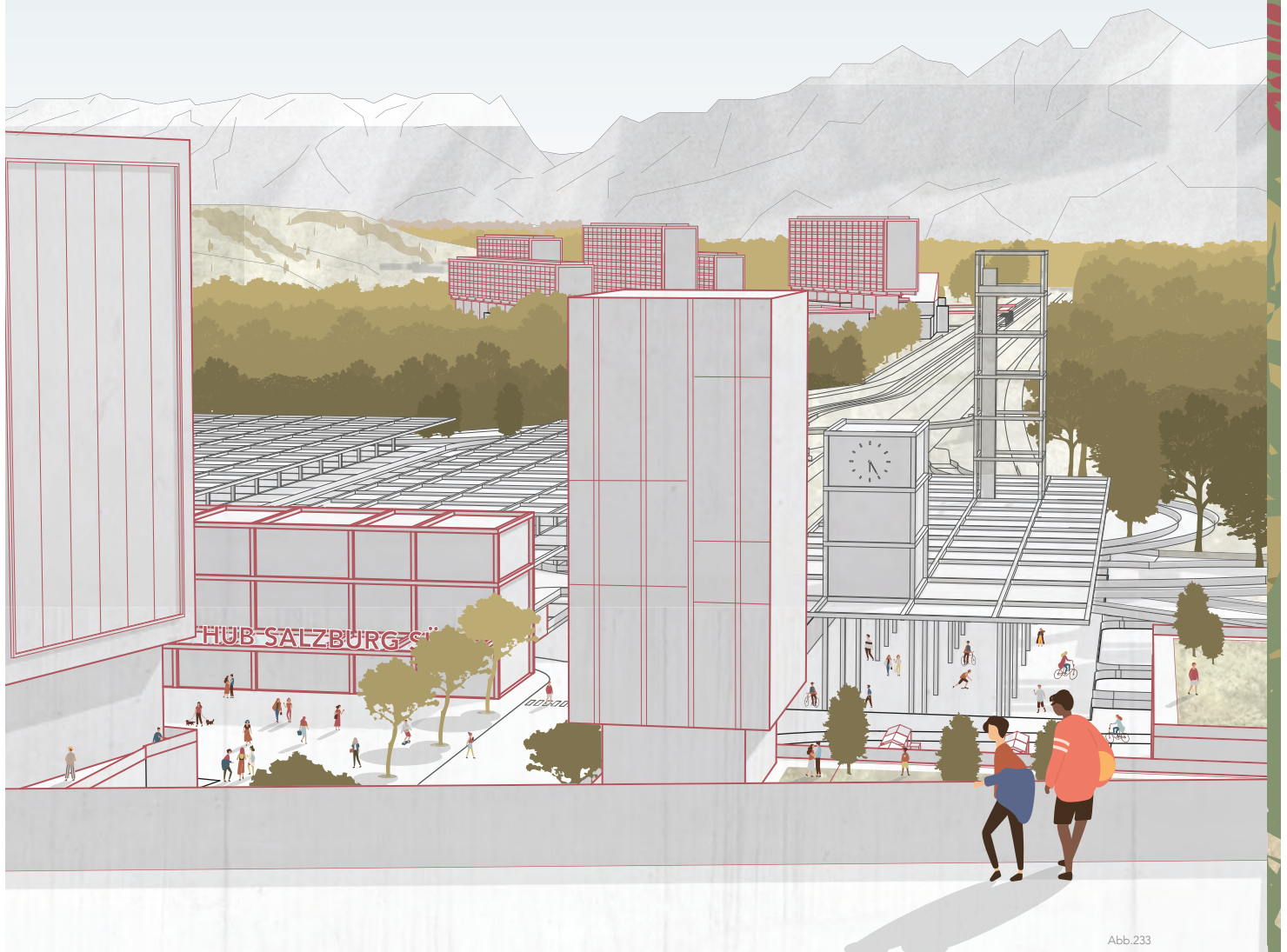


Abb.233

9.5 STARK VERBESSERTES MOBILITÄTSANGEBOT

Der Vorplatz des Mobilitätshubs Süd ist der letzte öffentliche Raum an der Alpenstraße, bevor sie in die Auwälder der Salzach führt. Hier halten Züge der S-Bahn und der RSB, Fernverkehrszüge Richtung Südösterreich, Nachtzüge mit Zielen von Rom bis Moskau, Fernbusse, die von Salzburg aus vorrangig Südosteuropa ansteuern, sowie jene Busse, die täglich tausende TouristInnen nach Salzburg bringen. Die Tagesgäste haben die Möglichkeit, hier auf einen der öffentlichen Verkehrsträger RSB, S-Bahn und Obus umzusteigen, den Weg in die Altstadt mit einem Salzachtschiff oder zu Fuß zu bestreiten, respektive per Leihfahrrad, die *Bandstadt Alpenstraße* zu erkunden.



9.6 VERKNÜPFUNG VON URBANEM UND LÄNDLICHEM LEBEN

Die Salzachauen werden nach ihrer Renaturierung unter strengen Schutz gestellt und dienen fortan den SalzburgerInnen als Naherholungsgebiet und als ökologische Ausgleichsfläche für die dicht bebaute Stadt. Bauliche Entwicklungen sind nur auf den Flächen des bereits bestehenden Porsche-Werkes möglich. Hier, mitten in der Au, soll über den Werkshallen eine neue, sich am industriellen Charakter des Bestands orientierende Vorstadt mit direktem Zugang zu den leistungsfähigen Verkehrsträgern entlang der Alpenstraße entstehen.

FAZIT

Mit dem Wissen um die Vorteile, die der freie Rahmen einer Diplomarbeit bietet, hoffe ich, durch die Beleuchtung und Interpretation existierender Konzepte und die daraus resultierende Erstellung eines ganzheitlichen strategischen Ansatzes zur Zukunft der Alpenstraße einen Beitrag zur nachhaltigen Salzburger Stadtentwicklung zu leisten und auf diesem Weg neue Ansätze in den Planungsdiskurs einbringen zu können.

Die Idee, mit dieser Arbeit dem aktuell zu Einzelprojekten und Spezialisierung tendierenden Konzepten und Entwürfen einen integrierten Ansatz gegenüberzustellen, beruht auf meiner Überzeugung, dass die Stadt als ein niemals vollendetes Gesamt(kunst)werk zu betrachten und dementsprechend zu bearbeiten ist. Die komplexen Dynamiken eines solchen Kontextes und die daraus resultierenden Probleme können daher kaum mit *einem* Projekt oder auf *einer* Ebene gelöst werden, sondern verlangen eine gebündelte, holistische Herangehensweise. Durch die Überlagerung existierender Mobilitätskonzepte und der Interpretation der Vorgaben der Entwicklungspläne konnte ich, dank Anwendung der Szenario-Methode, einen möglichen zukünftigen Zustand des Salzburger Zentralraumes abbilden. Die Szenarien legen dabei nahe, dass ein Ausbau des ÖV nicht nur kurzfristig eine Verbesserung der Verkehrssituation mit sich bringt, sondern dass der Neubau von Trassen öffentlicher Verkehrsträger vor allem als Werkzeug und Steuerungselement zur Verortung von Siedlungsschwerpunkten dienen kann.

Die Forderung nach mehr leistbarem Wohnraum in der Stadt Salzburg, vor allem entlang der Trassen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsträger, und die gleichzeitige starke Beschränkung von Bauland durch die Grünlanddeklaration, machen die Nachverdichtung des Bestandes zum einzig gangbaren Weg für ein weiteres Stadtwachstum.

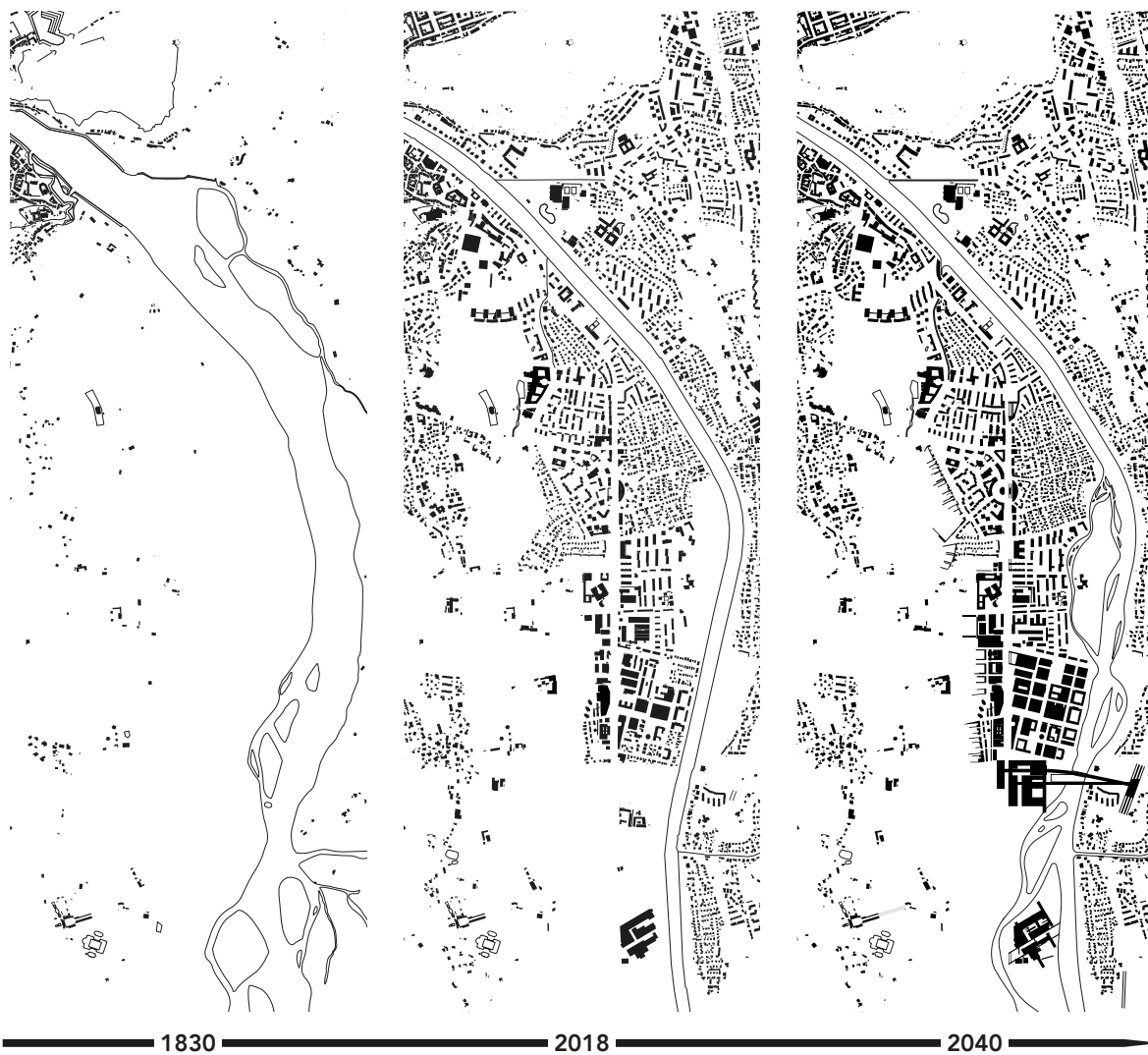
Da eine Nachverdichtung einen starken Eingriff in das Stadtgewebe darstellt, mussten als erstes der Kontext und die Entstehungslogiken der Stadt analysiert werden, sowie – um der Intention der Arbeit, die Stadt *weiterzubauen*, gerecht zu werden – verstanden werden, wie die Stadt bisher *gebaut* wurde. Bei der Recherche dazu wurde mir klar, welch enormen Einfluss die jeweils verfügbaren Verkehrsträger und die dafür errichteten Infrastrukturen auf die Siedlungsentwicklung haben und wie weitreichend sich Entscheidungen der Raum- und Verkehrsplanung – oft in unbeabsichtigter Art und Weise – auf das Stadt- und Landschaftsbild auswirken.

Mit diesem Wissen erarbeitete ich die städtebauliche Strategie im Sinne eines Leitfadens, der trotz klarer Vorgaben bezüglich der Positionierung und Programmierung von Pilotprojekten einen großen Spielraum für die Entwicklungen städtischer Quartiere bietet. Eine proaktive Stadtplanung, so bin ich überzeugt, hängt von klaren Entscheidungen und Strategien ab, die der Bevölkerung die Grundlage bieten, in weiterer Folge die Stadtentwicklung in ihrem Umfeld selbst in die Hand zu nehmen. Denn eine Quartiersentwicklung und damit die Entstehung funktionierender Nachbarschaften, sowie die Herausbildung spezifischer Milieus und generell *urbanen Lebens* kann nur dank partizipativer, von der Bevölkerung (mit-)getragener Prozesse funktionieren.

Eine Frage, die mich während der Entstehung dieser Arbeit immer wieder beschäftigte, war, wieso viele ambitionierte Konzepte und Vorschläge, die in den Entwicklungsplänen zu finden sind, bisher nicht umgesetzt wurden. Zwar ließ sich auf diese Frage keine *endgültige* Antwort finden, einer von vielen Faktoren, den ich als schwerwiegend betrachte, ist jedoch die komplizierte administrative Struktur des Salzburger Zentralraumes. Neben der generell kleinteiligen administrativen Gliederung fällt, neben den nicht mehr mit der gebauten Realität übereinstimmenden Gemeindegrenzen, vor allem die Staatsgrenze auf, deren Existenz eine effiziente Regionalplanung erschwert.

Mit dem *Masterplan Kernregion* wurde 2013 ein neuer Ansatz erprobt und mit einem alternativen Format eine ganzheitliche, grenzüberschreitende Strategie mit klar formulierten Pilotprojekten erarbeitet. Auf dieser Grundlage sollten nun weitere neue Formate der Stadt- und Regionalentwicklung erprobt werden, um den Transfer von der Strategie- und Diskursebene auf die praktische Ebene zu beschleunigen. Diese Idee liegt auch der *IBA Basel 2020* zu Grunde, in deren Rahmen die grenzüberschreitende Planung in der komplex strukturierten, trinationalen Agglomeration Basel verbessert werden soll.¹ Ein Ansatz, der auch in Salzburg in abgewandelter Form Erfolg haben könnte.

¹ vgl. IBA BASEL 2011



1830

2018

2040

Abb. 235

DANKSAGUNG

An dieser Stelle bedanke ich mich herzlich bei allen, die mich bei der Erstellung dieser Arbeit unterstützt haben.

Allen voran gilt mein Dank meinem Betreuer Christoph Luchsinger für die spannenden und inspirierenden Gespräche während der Entstehung dieser Diplomarbeit.

Ebenfalls möchte ich mich bei Brigitte Ott und Erich Raith, sowie allen anderen ehemaligen Kolleginnen und Kollegen vom Fachbereich Städtebau der TU Wien für die spontanen Hilfestellungen, Kritiken, Ideen, Anregungen und die materielle Unterstützung bei der Erstellung dieser Arbeit herzlich bedanken.

Für die aufschlussreichen Gespräche, die großen Einfluss auf die Schwerpunktsetzung dieser Arbeit hatten, möchte ich mich bei Astrid Rössler und Christof Schremmer bedanken.

Ein besonderer Dank ergeht an Florian Medicus, der mir seine umfangreichen Unterlagen zum aktuellen Salzburger Planungsdiskurs zur Verfügung gestellt hat.

Danke an Bernhard, Clara und Julia für die vielen Gespräche und Ratschläge der letzten Jahre!

Danke Lisa, für den Rückhalt und die Unterstützung bei kleinen Krisen und großen Sinnesfragen während der Entstehung dieser Arbeit.

Zu guter Letzt bedanke ich mich bei meiner Familie, meinen Eltern Brigitte und Peter und meinem Bruder David für die kompromisslose Unterstützung während der gesamten Studienzeit!

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS
ABBILDUNGSVERZEICHNIS
QUELLENVERZEICHNIS
ANHANG

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AYA	American Youth Association
CSP	Christlichsoziale Partei
DB	Deutsche Bahn
EB	Erzbischof
EG-Zone	Erdgeschoßzone
ERB	Euregio Bahnen
Euregio	Europaregion
FPÖ	Freiheitliche Partei Österreichs
GFZ	Geschoßflächenzahl
Hbf	Hauptbahnhof
IBA	Internationale Bauausstellung
LEP	Landesentwicklungsprogramm
NAWI	Naturwissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg
MIV	motorisierter Individualverkehr
NMIV	nicht-motorisierter Individualverkehr
NJ	Nightjet
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
Obus	Oberleitungsbus
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖVP	Österreichische Volkspartei
P&R	Park and Ride
REX	Regionalexpress
RJ	Railjet
REK 2007	Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg 2007
ROB	Raumordnungsbericht
ROG	Raumordnungsgesetz
RSB	Regionalstadtbahn
S-Bahn	Schnellbahn
SDAP	Sozialdemokratische Arbeiterpartei
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreichs
TEN	Transeuropäische Verkehrsnetzwerke
VCÖ	Verkehrsclub Österreich

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb.11	Sebastian Stief - Ankunft des hl. Rupertus mit seinen Gefährten Chuniald und Gislar im Anblick der römischen Ruinen Iuvavums/Salzburgs
Abb.12	Unbekannt: Stadtansicht, 1553, Nachzeichnung des 19. Jh., [bearbeitet] Salzburg Museum Inv.-Nr. 6112/49
Abb.13	K. Remshad nach F. A. Danreiter, 1735, Scan aus: salzach · macht · geschichte: Salzburg Studien. Forschungen zu Geschichte, Kunst und Kultur, Band 7 [Ausschnitt]
Abb.14	Franz Anton Danreiter - Die Garten-Prospect von Hellbrunn, ca.1735
Abb.15-18	Johann Baptist Homann - Prospectus elegantiores, 1762
Abb.19, 82	Johann Michael Sattler - Panorama der Stadt Salzburg, 1825–1829 [Ausschnitte], Salzburg Museum Inv.-Nr. 1893/49

- Abb.20 Salzburg vor 1818, Plan Salzburg, Österreichisches Staatsarchiv,
Abt. Kriegsarchiv G. I. h. 606, aus: Österreichischer Städteatlas
- Abb.21 Rudolf Bayer - Plan-Skizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg, 1861
- Abb.23 Otto Strohmayer – Projekt zur Anlage des Gauforums auf dem Kapuzinerberg, 1942,
Stadtarchiv Salzburg, Nachlass Strohmayer, Plansammlung I.645 EL,
Scan aus Otto Strohmayer (1900-1945) : Hitlers Architekt für die Neugestaltung der
Stadt Salzburg im Nationalsozialismus
- Abb.24 Triebwagen 5 und Obus 107 am Makartplatz, © Stadt Salzburg
- Abb.25 Unbekannt, Postkarte Reichsautobahn München-Salzburg
- Abb.27 Klein Amerika – Die USFA Wohnhaussiedlung General-Keyes-Straße in Salzburg,
© Salzburger Landesarchiv
- Abb.28 Unbekannt, Stadtbahn an der Wäschergasse
- Abb.29 a4 - Wettbewerb Siedlung Taxham, Scan aus arbeitsgruppe 4: Wilhelm Holzbauer,
Friedrich Kurrent, Johannes Spalt. 1950-1970, ursprünglich erschienen in: der
aufbau, 4/1955
- Abb.30 Johann Barth - Bau des Hotel Europa, 1957-60, © Stadtarchiv Salzburg
- Abb.31 Der Alte Markt im August 1961, © Stadtarchiv Salzburg, Fotoarchiv JOBA,
Scan aus Salzburg – Eine Stadtgeschichte
- Abb.32, 34, 37 Orthofotos von Eugendorf, © SAGIS
- Abb.33 Roland Rainer – Vorstudie für den Neubau der Universität Salzburg südlich des
Mönchsbergs, 1964-66, Scan aus: Roland Rainer - Bauten, Schriften und Projekte
- Abb.35 Mitglieder des 1. und 2. Beirates, 1986, © Stadtarchiv Salzburg
- Abb.36 Forellenvogelsiedlung, Scan aus: Das Salzburg-Projekt
- Abb.38 Der unterirdische Salzburger Lokalbahn, © Herbert Ortner
- Abb.39 Stadtwerkeareal, © Peter Sattlegger
- Abb.40 Hauptbahnhof Salzburg, © Peter Sattlegger
- Abb.41 Getreidegasse Richtung Rathaus, © Andrew Bossi
- Abb.42 Der Naturpark Salzach-Auen, © A. Zangl
- Abb.43 Areal der ehemaligen Rauchmühle, © Salzburg Wohnbau
- Abb.83 Franz Kulstrunk - Die Stadt Salzburg im Jahre 1916,
Salzburg Museum Inv.-Nr. 13739-49
- Abb.84 Friedrich Kurrent - Wettbewerb Salzburg Süd, 1971/72,
Scan aus Einige Häuser, Kirchen und dergleichen
- Abb.86-88 Ivan Leonidow – Entwurf für die Bandstadt Magnitogorsk, www.socks-studio.com/2016/04/12/ivan-leonidovs-competition-proposal-for-the-town-of-magnitogorsk-1930/ [bearbeitet]
- Abb.89 Michael Graves/Peter Eisenman – Jersey Corridor Project, www.dwell.com/article/linear-city-048250fc [bearbeitet]
- Abb.90, 91 Michael Graves/Peter Eisenman – Jersey Corridor Project,
Ausschnitte aus www.youtube.com/watch?v=8nhuBHWA6OA [bearbeitet]
- Abb.92, 94 Arturo Soria y Mata – Konzept der Ciudad Lineal [bearbeitet]
- Abb.93 Ciudad Lineal, alchetron.com/Ciudad-Lineal [bearbeitet]
- Abb.229-234 Zur Erstellung der Grafiken wurden Elemente aus Grafiken folgender KünstlerInnen
verwendet: Alexander Ryabintsev/shutterstock.com, Faber14/shutterstock.com,
GoodStudio/shutterstock.com, Irina Voloshina/shutterstock.com, Nucapi/shutter-
stock.com, panothorn/shutterstock.com, phuhual/shutterstock.com, Reenya/shut-
terstock.com, SaveJungel/shutterstock.com, Sentavio/shutterstock.com, VORTEX/
shutterstock.com

Alle weiteren, hier nicht gesondert angeführten Abbildungen stammen vom Autor.

QUELLENVERZEICHNIS

Das Quellenverzeichnis gliedert sich in die Bereiche Literatur, Fachartikel, Statistische Daten, Gesetze und Berichte offizieller Stellen, ExpertInnengespräche, Vorträge, Online-Enzyklopädien, Presseartikel, Online-Quellen, Fahr- und Flugpläne und Verzeichnis der Planungsgrundlagen.

Literatur

ARCHITEKTURZENTRUM WIEN (Hrsg.)/ACHLEITNER, Friedrich/KAISER, Gabriele/MATTL, Siegfried/PISARIK Sonja/WADITSCHATKA, Ute/WILHELM, Karin (2010). arbeitsgruppe 4: Wilhelm Holzbauer, Friedrich Kurrent, Johannes Spalt. 1950-1970. Wien: Müry Salzmann Verlag

BRETTENTHALER, Josef (1987). Salzburgs Synchronik. Salzburg: Verlag Alfred Winter

HASLINGER, Adolf/MITTERMAYER, Peter (Hrsg.) (2001). Salzburger Kulturlexikon. Salzburg: Residenz Verlag

HOLZSCHUH, Ingrid (2015). Otto Strohmayer (1900-1945) : Hitlers Architekt für die Neugestaltung der Stadt Salzburg im Nationalsozialismus. Wien: Böhlau Verlag

JACOBS, Jane (1961). The Death and Life of Great American Cities, übersetzt aus dem Englischen und gekürzt von: GÄRTNER, Eva (2015). Basel: Birkhäuser Verlag

KAINRATH, Wilhelm/KOTYZA, Georg/WÜNSCHMANN, Peter/HOFER, Andreas (1997). Die Bandstadt – Städtebauliche Vision oder reales Modell der Stadtentwicklung?. Wien: Picus Verlag

KRAMML, Peter/BESL, Friedrich (1999), Historischer Atlas der Stadt Salzburg. Schriftenreihe des Archives der Stadt Salzburg Nr. 11. Salzburg: Stadtarchiv und Statistik der Stadt Salzburg

KRAMML, Peter/VEITS-FALK, Sabine/WEIDENHOLZER, Thomas (2017), Salzburg: Eine Stadtgeschichte. Schriftenreihe des Archivs der Stadt Salzburg Nr. 47. Salzburg: Stadtarchiv und Statistik der Stadt Salzburg

KRETSCHMER, Hildegard (2016). Reclams Städteführer Architektur und Kunst Salzburg. Stuttgart: Reclam

LEITNER, Marleen/SCHITNIG, Michael (2014). Niemandsräume : Eine utopische Spurensuche. Graz: Verlag d. Technischen Universität Graz

LEITNER, Walter (1996). Das Lager „Glasenbach“: Im Rückblick eines Internierten, in: MARX, Erich (Hrsg.) (1996). Befreit und besetzt : Stadt Salzburg 1945 – 1955. Schriftenreihe des Archivs der Stadt Salzburg Nr. 7. Salzburg, München: Verlag Anton Pustet

LIPPUNER, Martin (2015). Einflussfaktoren der Zersiedelung: Wirkung des raumplanerischen Instrumentariums, Abschlussarbeit im MAS-Programm in Raumplanung 2013/15 an der ETH Zürich. Zürich

MARX, Erich (Hrsg.)/LAUB, Peter (Hrsg.) (2008). Stadt Salzburg: Ansichten aus fünf Jahrhunderten, Jahreschrift des Salzburg Museum, Band 51. Salzburg: Salzburg Museum

POLLAK, Sabine/MORITZ, Lars (2017). Learning von Gänserndorf. Wien: Sonderzahl Verlag

RITSCHHEL, Karl Heinz (2005). Salzburg Anmut und Macht. Salzburg: Otto Müller Verlag

ROSSI, Aldo (1966). Die Architektur der Stadt: Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen, übersetzt aus dem Italienischen von: GIACHI, Arianna (2015). Basel: Birkhäuser Verlag

ROWE, Colin/KOETTER, Fred (1978). Collage City, übersetzt aus dem Englischen von: HOESLI, Bernhard et al. (1984). Basel: Birkhäuser Verlag

ŠIK, Miroslav. Designing an Ensemble, in: ŠIK, Miroslav/SWISS ARTS COUNCIL PRO HELVETIA (Hrsg.) (2012). And Now the Ensemble!!!. Zürich: Lars Müller Publishers

STEINER, Dietmar (Hrsg.) (1986), Das Salzburg-Projekt: Entwurf einer europäischen Stadt. Wien: FalterVerlag

WIESBAUER, Heinz/DOPSCH, Heinz (2007). salzach · macht · geschichte: Salzburg Studien. Forschungen zu Geschichte, Kunst und Kultur, Band 7. Salzburg

ZIERAU, Frank/MALFROY, Sylvain (2008). Tessuto Urbano: Stadt als kollektives Gedächtnis, in: WOLFRUM, Sophie/NERDINGER, Winfried (2008). Multiple City: Stadtkonzepte 1908 bis 2008, Berlin: Jovis

Fachartikel

BRENNER, Klaus Theo (2010). Die gute Stadt – Rekonstruktion einer Planungsidee oder, wie baue ich eine Stadt?, in Zum Wohnen im 21. Jahrhundert 1/2010 Heft

CASTORPH, Matthias (2017). Stadtgewebe, in Schweizerische Bauzeitung TEC21 41/2017: Stoff und Raum II – die Arbeit am Textilien

DOLLINGER, Franz (2014). Zersiedelung – ein immer noch ungelöstes Problem?, in Natur aktiv 4/2014

MEDICUS, Florian (2014). Ein Plädoyer für Salzburg als Stadt: Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung auf den Grundstücks- und Immobiliensektor, insbesondere auf den Wohnungsmarkt in der Stadt Salzburg unter Zugrundelegung der demographischen und soziologischen Veränderungen im Zeithorizont von 30 Jahren. Salzburg

MORAVÁNSZKY, Ákos (2015). Analogien und Attitüden, in Schweizerische Bauzeitung TEC21 37/2015: Analoge Architektur I: die Lehre

TSCHANZ, Martin (2015). Alles analog oder was?, in Schweizerische Bauzeitung TEC21 38/2015: Analoge Architektur II: die Praxis

VERKEHRSLUB ÖSTERREICH (VÖ) (Hrsg.) (2018). Rebound- und Seiten-Effekte im Verkehrssystem, VÖ-Schriftenreihe: Mobilität mit Zukunft 2/2018. Wien

Statistische Daten

Statistische Daten stammen, wenn nicht anders angegeben, von folgenden offiziellen Stellen:

STATISTIK AUSTRIA, Bundesanstalt Statistik Österreich
www.statistik.at

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK
www.statistik.bayern.de

Gesetze und Berichte offizieller Stellen

AMT DER OÖ. LANDESREGIERUNG, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr (2014). Das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und das Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Linz. Linz

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG/MAIR, Friedrich (Hrsg.) (2003). Salzburger Landesentwicklungsprogramm: Gesamtüberarbeitung 2003. Salzburg

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG/MAIR, Friedrich (Hrsg.) (2009). Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum, Entwicklungsprogramme und Konzepte Heft 5). Salzburg

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG/REGIO BERCHTESGADENER LAND – TRAUNSTEIN E.V. (2013). Masterplan Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg. Salzburg/Bad Reichenhall

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG/AIGNER, Walter (Hrsg.) (2015). Salzburger Raumordnungsbericht 2011–2014, 7. Bericht über den Stand der Raumordnung im Land Salzburg. Salzburg

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG (2016a). Sachprogramm Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte: Begründung, Strukturanalyse und Planungsschritte. Salzburg

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG (2016b). Salzburg.mobil 2025: Landesmobilitätskonzept 2016–2025, Teil 1 Ausgangslage-Analyse. Salzburg

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG (2016c). Salzburg.mobil 2025: Landesmobilitätskonzept 2016–2025, Teil 2 Ziele-Strategie Maßnahmen. Salzburg

DOLLINGER, Franz (2017). Kundmachung der Novelle zum Salzburger Raumordnungsgesetz 2009, Anliegerleistungsgesetz und Salzburger Bautechnikgesetz 2015 vom 28. Juni 2017, LGBl. Nr. 82/2017 – Erläuterungen. Salzburg

DEUTSCHER BUNDESTAG (Hrsg.) (2014). Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2012. Berlin

GEMEINDERAT DER STADT SALZBURG (2014). Parteienübereinkommen für die Funktionsperiode des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg 2014 bis 2019. Salzburg

KLIMA- UND ENERGIEFONDS (2011). Smart City Innsbruck: Development of Innsbruck's holistic energy identity in 2050, involving past, present and future activities. Wien

LANDESRECHT KONSOLIDIERT SALZBURG (2018). Gesamte Rechtsvorschrift für Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 – ROG 2009, LGBl. Nr. 30/2009, Fassung vom 12.09.2018

MAGISTRAT DER STADT GRAZ – Abteilung für Verkehrsplanung (2014). Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2013. Graz

SALZBURGER FLUGHAFEN GMBH (Hrsg.) (2017). Geschäftsbericht 2016. Salzburg

SALZBURGER LANDESKORRESPONDENZ (2015). LIFE-Naturschutzprojekt „Salzachauen“ gestartet. Salzburg

STADT SALZBURG (Hrsg.)/FELLNER Andreas (2018), Die Glan im Wandel der Zeit: Restrukturierung im Bereich der Rauchmühle. Salzburg

STADT SALZBURG, MAGISTRAT MA 5/03 – Amt für Stadtplanung und Verkehr (2009a). Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg REK 2007 (Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung Heft 35: Planteile). Salzburg

STADT SALZBURG, MAGISTRAT MA 5/03 – Amt für Stadtplanung und Verkehr (2009b). Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg REK 2007 (Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung Heft 35: Textteile). Salzburg

STADT SALZBURG, MAGISTRAT MA 5/03 – Amt für Stadtplanung und Verkehr (2013). 30 Jahre Salzburger Gestaltungsbeirat (Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, Heft 42). Salzburg

STENOGRAPHISCHES PROTOKOLL DES SALZBURGER LANDTAGES (2017). Nr. 351, 5. Session der 15. Gesetzgebungsperiode, Bericht des Verfassungs- und Verwaltungsausschusses zur Vorlage der Landesregierung betreffend ein Gesetz, mit dem das Salzburger Raumordnungsgesetz 2009, das Anliegerleistungsgesetz sowie das Bautechnikgesetz geändert werden. Salzburg

UNITED NATIONS (2016). Neue Urbane Agenda, Erklärung von Quito zu nachhaltigen Städten und menschlichen Siedlungen für alle. Quito

ExpertInnengespräche

RAITH, Erich (2018)
geführt am 18.1.2018, Wien

RÖSSLER, Astrid (2018)
geführt am 1.8.2018, Salzburg

SCHREMMER, Christoph (2016)
geführt am 20.12.2016, Wien

Vorträge

HUSTY, Peter (2017). Te saxa loquuntur – Zur historischen Entwicklung der Stadt Salzburg. aus der Vortragsreihe Für ein neues Salzburg - Im Spannungsfeld zwischen modern und antimodern,
veröffentlicht am 30.11.2017
www.youtube.com/watch?v=3jfo69iYg3w
abgerufen am 4.8.2018

MAIR, Michael (2017). Salzburgs Politik im Spannungsfeld von Architektur und Stadtplanung,
veröffentlicht am 30.11.2017
www.youtube.com/watch?v=joZmXGwBipo
abgerufen am 17.9.2018

MOHNEY, David (2014). Michael Graves: Linear City,
veröffentlicht am 22.10.2014
www.youtube.com/watch?v=8nhuBHWA6OA
abgerufen am 4.8.2018

Online-Enzyklopädien

ARCHITEKTENLEXIKON Wien 1770 - 1945
www.architektenlexikon.at
abgerufen am 24.6.2018

ARCHITEKTENLEXIKON, Rudolf Bayer
www.architektenlexikon.at/de/1012.htm
abgerufen am 24.6.2018

ARCHITEKTURFÜHRER DER STADT SALZBURG
www.archtour-stadt-salzburg.at
Abgerufen am 5.9.2018

NEXTROOM – architektur im netz
nextroom.at
abgerufen am 5.9.2018

NEXTROOM, Wüstenrot Versicherungs-Center
nextroom.at/building.php?id=33889
abgerufen am 5.9.2018

SALZBURGWIKI,
www.salzburg.com/wiki/index.php/Hauptseite

SALZBURGWIKI, 1588
www.salzburg.com/wiki/index.php/1588,
abgerufen am 19.8.2017

SALZBURGWIKI, Befestigung der Stadt Salzburg
www.sn.at/wiki/Befestigung_der_Stadt_Salzburg
abgerufen am 25.6.2018

SALZBURGWIKI, Iuvavum
www.sn.at/wiki/Iuvavum
abgerufen am 14.6.2018

SALZBURGWIKI, Josefiak
www.sn.at/wiki/Josefiak
abgerufen am 19.8.2018

SALZBURGWIKI, Karl Freiherr von Schwarz
www.sn.at/wiki/Karl_Freiherr_von_Schwarz
abgerufen am 25.6.2018

SALZBURGWIKI, Kelten und Römer
www.salzburg.com/wiki/index.php/Kelten_und_Römer
abgerufen am 19.8.2017

SALZBURGWIKI, Römerstraße
www.sn.at/wiki/Römerstraße
abgerufen am 19.8.2017

SALZBURGWIKI, Salzachgletscher
www.salzburg.com/wiki/index.php/Salzachgletscher
abgerufen am 20.8.2017

SALZBURGWIKI, Salzachregulierung
www.sn.at/wiki/Salzachregulierung
abgerufen am 20.6.2018

SALZBURGWIKI, Schallmoos
www.salzburg.com/wiki/index.php/Schallmoos
abgerufen am 20.8.2017

SALZBURGWIKI, Tauerngold
www.salzburg.com/wiki/index.php/Tauerngold
abgerufen am 19.8.2017

WIKIPEDIA
www.wikipedia.org

WIKIPEDIA, Almkanal
de.wikipedia.org/wiki/Almkanal
abgerufen am 18.6.2018

WIKIPEDIA, Bahnstrecke Salzburg-Hangender Stein
de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Salzburg-Hangender_Stein
abgerufen am 2.8.2018

WIKIPEDIA, Carlo Fontana
de.wikipedia.org/wiki/Carlo_Fontana
abgerufen am 19.6.2018

WIKIPEDIA, Ennstalbahn
de.wikipedia.org/wiki/Ennstalbahn
abgerufen am 20.6.2018

WIKIPEDIA, Fischer von Erlach
de.wikipedia.org/wiki/Johann_Bernhard_Fischer_von_Erlach
abgerufen am 19.8.2017

WIKIPEDIA, Gaisbergbahn
de.wikipedia.org/wiki/Gaisbergbahn
abgerufen am 20.6.2018

WIKIPEDIA, Geographie und Klima der Stadt Salzburg
de.wikipedia.org/wiki/Geographie_und_Klima_der_Stadt_Salzburg
abgerufen am 20.8.2017

WIKIPEDIA, Hellbrunner Berg
de.wikipedia.org/wiki/Hellbrunner_Berg
abgerufen am 22.8.2018

WIKIPEDIA, Hellbrunner Allee
de.wikipedia.org/wiki/Hellbrunner_Alle
abgerufen am 22.8.2018

WIKIPEDIA, Landtagswahl 2013
de.wikipedia.org/wiki/Landtagswahl_in_Salzburg_2013
abgerufen am 7.8.2018

WIKIPEDIA, Lucas von Hildebrandt
de.wikipedia.org/wiki/Johann_Lucas_von_Hildebrandt
abgerufen am 19.6.2018

WIKIPEDIA, Noricum
de.wikipedia.org/wiki/Noricum
abgerufen am 19.8.2017

WIKIPEDIA, Salzburger Becken
de.wikipedia.org/wiki/Salzburger_Becken
abgerufen am 20.8.2017

WIKIPEDIA, Salzburg-Tiroler-Bahn
de.wikipedia.org/wiki/Salzburg-Tiroler-Bahn
abgerufen am 20.6.2018

WIKIPEDIA, Salzkammergut-Lokalbahn
de.wikipedia.org/wiki/Salzkammergut-Lokalbahn
abgerufen am 20.6.2018

WIKIPEDIA, Schloss Hellbrunn
de.wikipedia.org/wiki/Schloss_Hellbrunn
abgerufen am 19.8.2017

WIKIPEDIA, SETG
de.wikipedia.org/wiki/Salzbürger_Eisenbahn-_und_Tramway-Gesellschaft
abgerufen am 20.6.2018

WIKIPEDIA, Straßenbahn Salzburg
de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn_Salzburg
abgerufen am 20.6.2018

WIKIPEDIA, Tauernbahn
de.wikipedia.org/wiki/Tauernbahn
abgerufen am 20.6.2018

Presseartikel

BEZIRKSBLÄTTER (2017). Sie mag nicht nur E-Autos: Sommergespräch mit LH-Stv. Astrid Rössler, auf MEINBEZIRK.AT
www.meinbezirk.at/salzburg-stadt/politik/sie-mag-nicht-nur-e-autos-d2213095.html
abgerufen am 7.8.2018

DIE PRESSE (2011). Salzburger Hauptbahnhof: Ende der Umwege, auf DIEPRESSE.COM
diepresse.com/home/immobilien/wohnen/675605/Salzbuerger-Hauptbahnhof_EndederUmwege
abgerufen am 6.8.2018

HAIMERL, Barbara (2017). Länder schielen auf Salzburgs neues Raumordnungsgesetz, auf SN.AT
www.sn.at/salzburg/politik/laender-schielen-auf-salzburgs-neues-raumordnungsgesetz-14293030
abgerufen am 9.8.2018

HUBER, Heidi (2017). 96.000 Pendler täglich: Salzburgs Politik vertagt Lösung auf nächstes Jahr, auf SN.AT
www.sn.at/salzburg/politik/96-000-pendler-taeglich-salzburgs-politik-vertagt-loesung-auf-naechstes-jahr-19547620
abgerufen am 9.8.2018

NEUHOLD, Thomas (2018). Salzburger Zentrum ist eine Stadt ohne Bewohner, auf DERSTANDARD.AT
derstandard.at/2000072605115/Salzbuerger-Zentrum-ist-eine-Stadt-ohne-Bewohner
abgerufen am 22.6.2018

NEUHOLD, Thomas (2008). Fußballakademie: Salzburg gewährt Red Bull Sonderrechte, auf DERSTANDARD.AT
derstandard.at/1227289102390/Fussballakademie-Salzburg-gewaehrt-Red-Bull-Sonderrechte
abgerufen am 7.9.2018

NOLL, Ricky (2017). Ohne Umsteigen bis zum Mirabellplatz, auf SN.AT
www.sn.at/salzburg/politik/ohne-umsteigen-bis-zum-mirabellplatz-21771523
abgerufen am 8.8.2018

ORF (2018). Speckgürtel als Belastung für die Stadt, auf ORF.AT
orf.at/stories/2433164/2433493
abgerufen am 22.6.2018

ORF SALZBURG (2013). Lehener demonstrieren gegen schlechte Luft, auf SALZBURG.ORF.AT
salzburg.orf.at/news/stories/2616354
abgerufen am 5.4.2018

ORF SALZBURG (2018a). Stadt beschließt Lokalbahn-Verlängerung, auf SALZBURG.ORF.AT
salzburg.orf.at/news/stories/2905728
abgerufen am 7.9.2018

ORF SALZBURG (2018b). Bahnhof Neumarkt: Umbau beginnt bald, auf SALZBURG.ORF.AT
salzburg.orf.at/news/stories/2904753
abgerufen am 7.9.2018

RESCH, Christian (2014). Man wusste es - und hat nichts getan, auf SN.AT
www.sn.at/salzburg/man-wusste-es-und-hat-nichts-gegan-3036535
abgerufen am 22.6.2018

SACK, Manfred (1986). Das Salzburg-Projekt. Einzigartig in Europa: Politik mit guter Architektur – Der Erfolg des Stadtrats Voggenhuber, in DIE ZEIT Nr. 36/1986

SCHWARZ, Ullrich (2014). Warum so autoritär?, auf ZEIT.DE
www.zeit.de/2014/17/architektur-der-stadt-ullrich-schwarz
abgerufen am 12.9.2018

VEIGL, Stefan (2017). 1,5 Milliarden Euro für Salzburger U-Bahn: Rehberg warnt vor Kosten, auf SN.AT
www.sn.at/salzburg/politik/1-5-milliarden-euro-fuer-salzbuerger-u-bahn-rehberg-warnt-vor-kosten-477424
abgerufen am 7.9.2018

WEISS, Stefan (2018). Wo Salzburg kulturpolitisch hinwill, auf DERSTANDARD.AT
derstandard.at/2000083790619/Wo-Salzburg-kulturpolitisch-hin-will
abgerufen am 7.9.2018

WENGER, Sonja (2016). Der Obus soll auf das Land – aber wie?, auf SALZBURGER-FENSTER.AT
www.salzbuerger-fenster.at/2016/11/17/der-obus-soll-auf-das-land-aber-wie

Online-Quellen

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, Abteilung Natur und Umweltschutz, Gewerbe (2015). LIFE-Projekt Salzachauen,
www.salzburg.gv.at/umweltnaturwasser_/Seiten/life-salzachauen-detail.aspx
abgerufen am 13.9.2018

FABRIZI, Mariabruna (2016). Ivan Leonidov's Competition Proposal for the Town of Magnitogorsk (1930),
socks-studio.com/2016/04/12/ivan-leonidovs-competition-proposal-for-the-town-of-magnitogorsk-1930/
abgerufen am 12.9.2018

IBA BASEL (2011). Ziele der IBA Basel 2020,
iba-basel.net/de/iba-basel/ziele
abgerufen am 12.9.2018

INITIATIVE „MAGISTRALE FÜR EUROPA“. Ziele und Positionen
magistrale.org/ziele-und-positionen/
abgerufen am 6.8.2018

ÖBB INFRASTRUKTUR (2017a). Ausbau Köstendorf-Salzburg,
www.infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-koestendorf-salzburg/rund-um-die-planung
abgerufen am 6.8.2018

ÖBB INFRASTRUKTUR (2017b). Stand der Planung zur Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg,
infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-koestendorf-salzburg/rund-um-die-planung/printproduktionen-koestendorf-salzburg/dokument?datei=2+Projektbroesch%C3%BCre_Ausbau+K%C3%B6stendorf-Salzburg_Okt.2017
abgerufen am 12.9.2018

PORSCHE HOLDING (Hrsg.) (2008), Von Porsche zu Porsche. Eine österreichische Unternehmensgeschichte.,
www.porsche-holding.com/files/element/file_download/unternehmensbroschuere.pdf
abgerufen am 7.9.2018

STADTGEMEINDE SALZBURG, Altstadt & Tourismus, Skulptur und Architektur, Barock
www.stadt-salzburg.at/internet/bildung_kultur/altstadt_und_tourismus/stadtpaziergaenge/skulptur_architektur/fruehgeschichte_354927.htm
abgerufen am 19.6.2018

STADTGEMEINDE SALZBURG, Bevölkerungsstatistik
www.stadt-salzburg.at/internet/bildung_kultur/salzburg_in_zahlen/bevoelkerungsstatistik_321402/statistische_zaehlbezirke_und_zaehlspre_n_251948.htm
abgerufen am 28.8.2018

STADTGEMEINDE SALZBURG, Natur & Umwelt, Geschützte Moore, Moosstraße
www.stadt-salzburg.at/internet/wirtschaft_umwelt/natur/naturschutz_354403/schutzgebiete_378851/geschuetzte_moore_426291/moosstrasse_356677.htm
abgerufen am 12.9.2018

STADTGEMEINDE SALZBURG, Stadtgeschichte, Aus der Geschichte, Vor 1900
www.stadt-salzburg.at/pdf/stadtchronik_vor_1900.pdf
abgerufen am 20.6.2018

STADTGEMEINDE SALZBURG, Wasser, Revitalisierungen, Renaturiertes Glan-Gelände bei der Rauchmühle
www.stadt-salzburg.at/internet/wirtschaft_umwelt/wasser/revitalisierungen_378377/renaturiertes_glan_gelaende_bei_der_rauc_440933.htm
abgerufen am 13.9.2018

SALZBURGER VERKEHRSVERBUND GMBH (2015). Studien Euregio Bahnen (ERB)
Salzburg-Bayern-Oberösterreich
www.salzburg-verkehr.at/extras/erb/

sowie folgende weiterführende Dokumente auf dieser Seite:

Verkehrsmodellierung: salzburg-verkehr.at/pa_file/erb-svv-verkehrsmodellierung-teil1-tugraz/?download=d-f562ac0de30629a5bccaa0c5e0b9517

Endbericht Gesamtwirtschaftliche Bewertung: salzburg-verkehr.at/pa_file/erb-svv-ptv-endbericht-gesamtwirtschaftliche-bewertung/?download=d9489e8043292fc3ad71d35918a0225c

Factsheet Stadt Salzburg Vergleich: salzburg-verkehr.at/pa_file/erb-mobilitaetserhebung-factsheet-stadtsalzburg-vergleich/?download=68c0ae6f0219ea8bef578541a5446e92

Factsheet Großraum Salzburg: salzburg-verkehr.at/pa_file/erb-mobilitaetserhebung-factsheet-grossraum-salzburg/?download=a1ced4e42a6e5294432b08bce6d320e3

Endbericht Herry Vergleich Mobilitätserhebung: salzburg-verkehr.at/pa_file/erb-mobilitaetserhebung-endbericht-herry-vergleich-mobilitaetserhebung-salzburg/?download=7fdb94ca79da217146b3f02afcc477c2

Trassenanalyse: salzburg-verkehr.at/pa_file/erb-svv-grobanalyse-trassenanalyse/?download=b41a1706fdb-ba3bb581c434de32a9abd

Kartenübersicht: salzburg-verkehr.at/pa_file/erb-svv-grobanalyse-kartenuebersicht/?download=83544780430ea68e1bcd37e1fb37d98e

Abschlussposter: salzburg-verkehr.at/pa_file/erb-svv-grobanalyse-abschlussposter/?download=d794dc205f-8839698c18f0291fd066c7

Präsentation SVG PTV: salzburg-verkehr.at/pa_file/6340/?download=a16a781b3106426aebb7c8240751105d
abgerufen am 5.4.2018

WEIDENHOLZER, Thomas (o. J.). Plan-Skizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg,
salzburg-geschichte-kultur.at/plan-skizze-zur-erweiterung-der-stadt-salzburg
abgerufen am 25.6.2018

ZUGREISEBLOG (2017). Neue Nachtzüge der ÖBB in Deutschland,
www.zugreiseblog.de/oebb-nachtzuege-deutschland/
abgerufen am 12.9.2018

Fahr- und Flugpläne

EUROLINES, Fahrpläne
www.eurolines.at/de/fernbuslinien
abgerufen am 15.7.2017

EUROPEAN RAIL TIMETABLE LIMITED (Hrsg.) (2017). European Rail Timetable : Summer 2018.
Northamptonshire

FLIXBUS, Fahrpläne & Bushaltestellen
www.flixbus.at/busfahrplan-bushaltestelle
abgerufen am 15.7.2017

ÖBB-PERSONENVERKEHR AG, Scotty
fahrplan.oebb.at
abgerufen am 15.7.2017

SALZBURGER FLUGHAFEN GMBH. Saisonflugplan
www.salzburg-airport.com/fluege-anreise/fluege/saisonflugplan/
abgerufen am 15.7.2017

Verzeichnis der Planungsgrundlagen

Als Grundlage zur Erstellung der Pläne und Karten in dieser Arbeit wurden folgenden Datenquellen verwendet:

BUFUS - BIOLOGISCHE UNTERWASSER-FORSCHUNGSGRUPPE DER UNIVERSITÄT SALZBURG
BUFUS-Info Nr.39, Historischer Flussverlauf der Salzach von den Salzachöfen bis zur Saalachmündung, Teil 1:
Das Stadtgebiet von Salzburg
bufus.sbg.ac.at/Info/Info39/Info39-1.htm
abgerufen am 10.4.2017
siehe Anhang VIII

GEOFABRIK GMBH, Daten-Auszüge aus dem OpenStreetMap-Projekt
für Österreich: download.geofabrik.de/europe/austria-latest-free.shp.zip
für Oberbayern: download.geofabrik.de/europe/germany/bayern/oberbayern-latest-free.shp.zip
abgerufen am 11.3.2017

LAND SALZBURG, Höhenlinien des Landes Salzburg, gerechnet aus dem ALS-DGM. Äquidistanzen: 5m, 10m
www.salzburg.gv.at/ogd/3d3c6c1c-56a1-4b78-af2c-56f476e91155/iso5m.zip
www.salzburg.gv.at/ogd/3d3c6c1c-56a1-4b78-af2c-56f476e91155/iso10m.zip
abgerufen am 11.3.2017

LAND SALZBURG, SAGIS - Salzburger Geographisches Informationssystem
Franciszäischer Kataster (1823-1830), historische Orthofotos, aktuelle Orthofotos
www.salzburg.gv.at/sagis
abgerufen am 12.3.2017

MAGISTRAT DER STADT SALZBURG, DXF-Ausschnitte mit den Inhalten Kataster und Topographie

MAGISTRAT DER STADT SALZBURG, Katasterplan (1:2500) des Bereiches Salzburg Süd

MAGISTRAT DER STADT SALZBURG, Online-Stadtplan, Flächenwidmungsplan der Stadt Salzburg, diverse Bebauungspläne der Grund- und Ausbaustufe
maps.stadt-salzburg.at

MAPIRE - Historical Maps Online
Schmitt'sche Karte von Südwestdeutschland (1797), Franziszeische Landaufnahme (1807-1808), Franzisco-Josephinische Landaufnahme (1869-1887)
mapire.eu
abgerufen am 10.4.2017

OPENSTREETMAP
www.openstreetmap.org
abgerufen am 25.9.2018

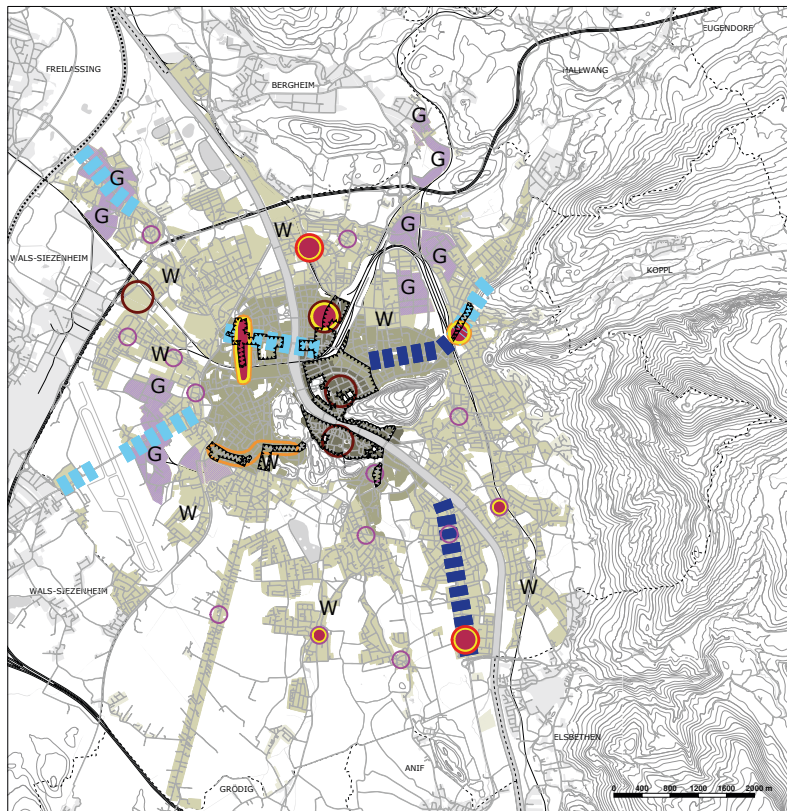
ÖSTERREICHISCHER STÄDTEATLAS
Salzburg vor 1818
Wachstumsphasenkarte
staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/salzburg/#OV_48_8
abgerufen am 12.3.2017

ANHANG



Anhang I

Trassenvarianten für die Innenstadtquerung der
Lokalbahnverlängerung
© Herbrich Consult



STADT : SALZBURG Magistrat
Stadtplanung
und Verkehr

Räumliches Entwicklungskonzept 2007
Gemeinderatsbeschluss vom 17.12.2008

Plannummer: 3.02
Entwicklungsplan
Funktionelle Stadtgliederung

Siedlungs- und Ortsbildkonzept

Legende:

Zentrenstruktur

- Übergeordnetes Zentrum
- Mittleres Zentrum
- Stadtteilzentrum
- Lokales Zentrum

Ortskerne

Entwicklungsbereiche

- Entwicklungsgasse 1. Ordnung
- Entwicklungsgasse 2. Ordnung
- Zentren mit Entwicklungsschwerpunkt
- Entwicklungsschwerpunkt - Gewerbe
- Entwicklungsschwerpunkt - Wohnen
- Gewerbeschwerpunkte

Stadtgliederung

- Innenstadt
- Urbaner Kern
- Äußere Stadt
- Siedlung im Landschaftsraum

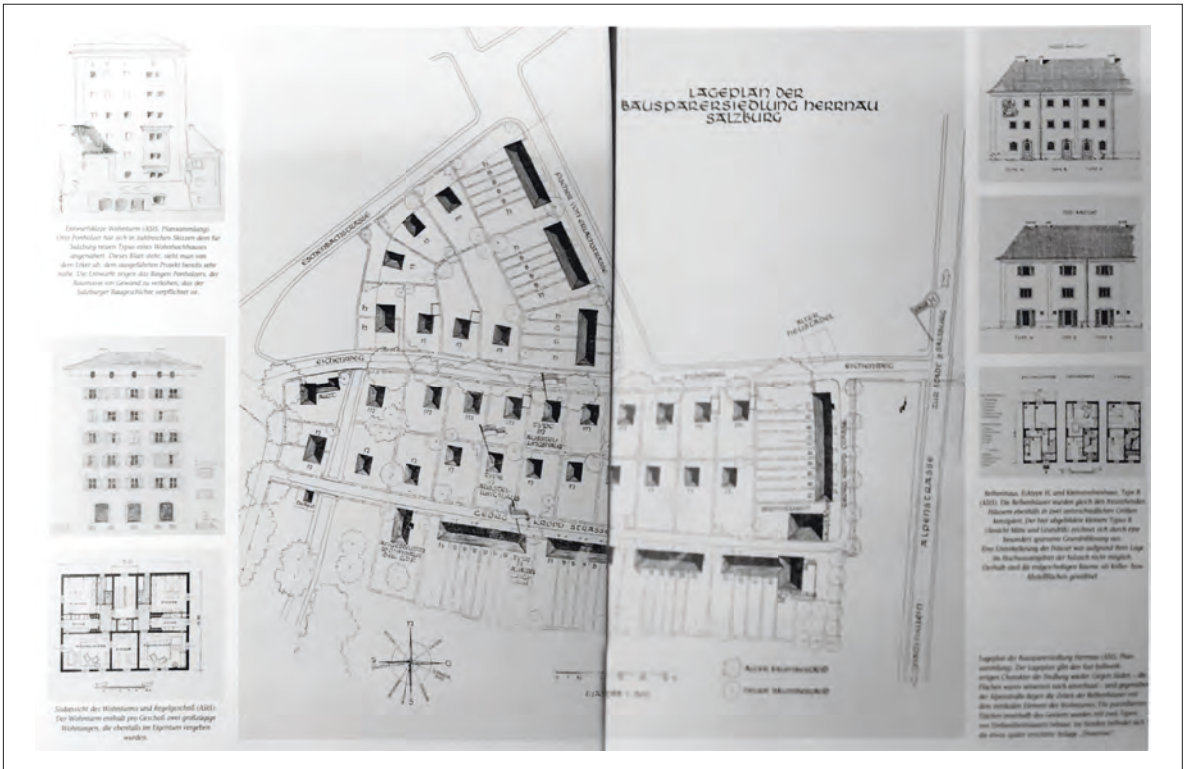
Plangrundlage: Digitaler Stadtplan
Datenquelle: Amt für Stadtplanung und Verkehr, mbup

Datenstand: 23.09.2008
Erstellt am: 09.12.2008

Anhang II

Entwicklungsplan Funktionelle Stadtgliederung

Quelle: REK 2007



Anhang IV

Siedlung Herrnhau: Pläne, Fotos und Skizzen

Quelle: *Historischer Atlas der Stadt Salzburg*



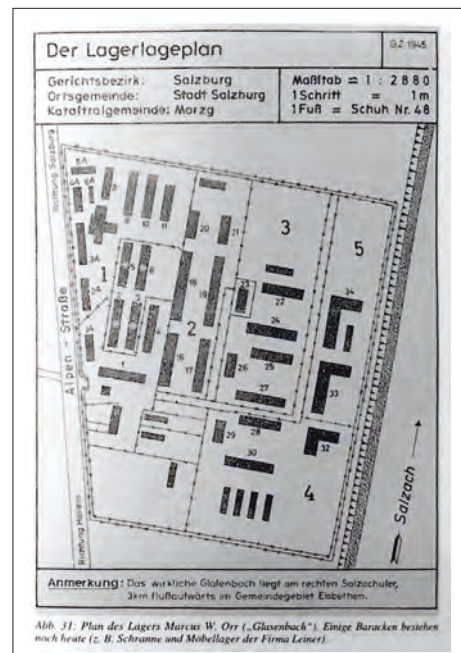
Anhang V
 Orthofoto des Lagers Hellbrunn, 1945
 Quelle: SAGIS



Anhang VI

Orthofoto des Alpenlagers, 1945

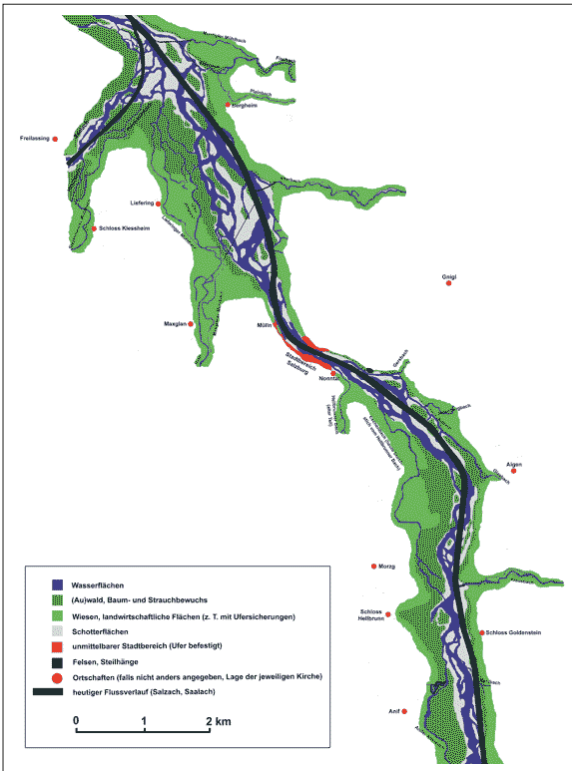
Quelle: SAGIS



Anhang VII

Plan des Lagers Marcus W. Orr, 1945

Quelle: *Befreit und besetzt* : Stadt Salzburg 1945 – 1955.



Anhang VIII

Flusslauf der Salzach in der vorindustriellen Zeit
 Quelle: Biologische Unterwasser-Forschungsgruppe
 der Universität Salzburg, *BUFUS-Info Nr.39*

