

DIE RAINERSTRASSE  
DIE RÜCKKEHR ZUR LEBENSADER

Masterarbeit zur Erlangung des akademischen Grades  
„master of architecture“

Kunstuniversität Linz  
Institut für Raum und Design  
Architektur / Studio Zoomtown

Betreuung  
Peter Haimerl

Projektverfasser  
Paul Lechner



CC BY-NC-ND 4.0 International  
Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 4.0 International





Personenbezeichnungen  
in der männlichen oder  
weiblichen Form schließen  
das jeweils andere  
Geschlecht mit ein



## EHRENWÖRTLICHE ERKLÄRUNG

Ich habe die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst. Andere als die angegebenen Quellen oder Hilfsmittel habe ich nicht verwendet. Die den benutzten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen sind mit größtmöglicher Sorgfalt als solche kenntlich gemacht worden. Alle Inhalte dieser Masterarbeit wurden von dem Verfasser nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet. Dies versichere ich mit meinem Ehrenwort.

# Abstract

Die Rainerstraße wurde im 19. Jahrhundert als Prachtallee konzipiert, entlang derer majestätische Gebäude wie das historische Kurhaus und das Hotel Europa errichtet wurden. In der Nachkriegsmoderne wurden viele dieser Qualitäten zugunsten von Verkehrsstraßen geopfert. Die Baustelle im Zuge der Lokalbahnverlängerung eröffnet nun die Möglichkeit, die betreffende Strecke oberirdisch zu gestalten und die ursprüngliche historische Grundintention an die aktuellen Herausforderungen unserer Zeit anzupassen. Der Entwurf orientiert sich dabei an den unverwirklichten Stadterweiterungsskizzen aus dem 19. Jahrhundert und schafft eine 1,2 Kilometer lange Parklandschaft, die eine stimmungsvolle Verbindung zwischen dem klassischen barocken/mittelalterlichen Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof herstellt. Besondere Aufmerksamkeit gilt dem Bereich um

das Kieselgebäude, welcher als zentrales Element der Parklandschaft in den Fokus dieser Arbeit rückt. Im Zuge der Baumaßnahmen für die Verlängerung der Lokalbahn wird die bestehende Bahnpromenade in diesem Abschnitt der Parklandschaft abgerissen. In dieser Arbeit werden Vorschläge zur Gestaltung und Dimensionierung einer neuen Bahnpromenade gemacht. Zudem wird auf die Herausforderung der Stadterhitzung eingegangen und eine mögliche Lösung für den Verkehr in der Rainerstraße als Begegnungszone vorgeschlagen. Das Ziel besteht darin, die Rainerstraße wieder zu einer Lebensader zu machen. Die Parklandschaft mit ihren zahlreichen Plätzen bietet dabei Raum für Veranstaltungen und Festlichkeiten wie „Take the A-Train“ oder die Unite Parade und ebenso für den täglichen Gebrauch durch die Anwohner:innen und Besucher:innen.

## Die Rainerstraße im

### Wandel

Die Rainerstraße in der  
Gründerzeit S. 14

Die Autojahre & die Asphalt-  
wüste S. 30

Erste Lichtblicke & eine  
Chance für Salzburg S. 40

Das formale Vokabular ein-  
ner Stadt S. 50

Der S-LINK | Rückkehr der  
Lebensader? S. 58

## Die Rückkehr der

### Lebensader

Das Verkehrskonzept S. 70

Den städtischen Kontext be-  
greifen S. 80

Stadtraum durch Grünraum S. 88

Urban Heating & die  
Schwammstadt S. 96

Eins.Zwei Kilometer Park-  
landschaft S. 112

ZOOM IN: Übersicht S. 140

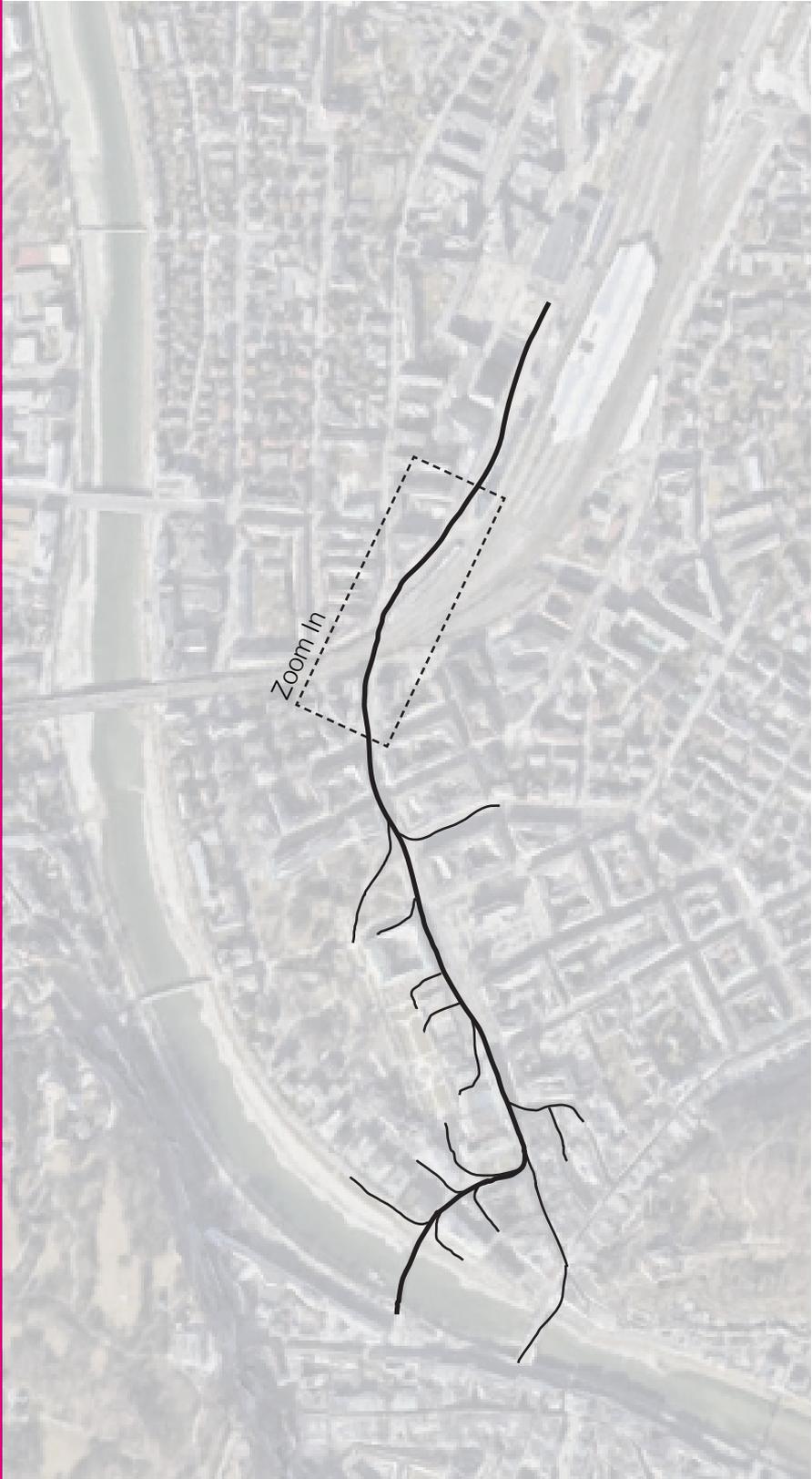
ZOOM IN: der Perronplatz &  
der Kieselpark S. 146

ZOOM IN: den Schwung mit-  
nehmen S. 194

ZOOM IN: der Mozartplatz  
& der Imlauer Platz S. 246

## Was gibt es noch zu sagen?

Fazit S. 256



Zoom In

# Einleitung

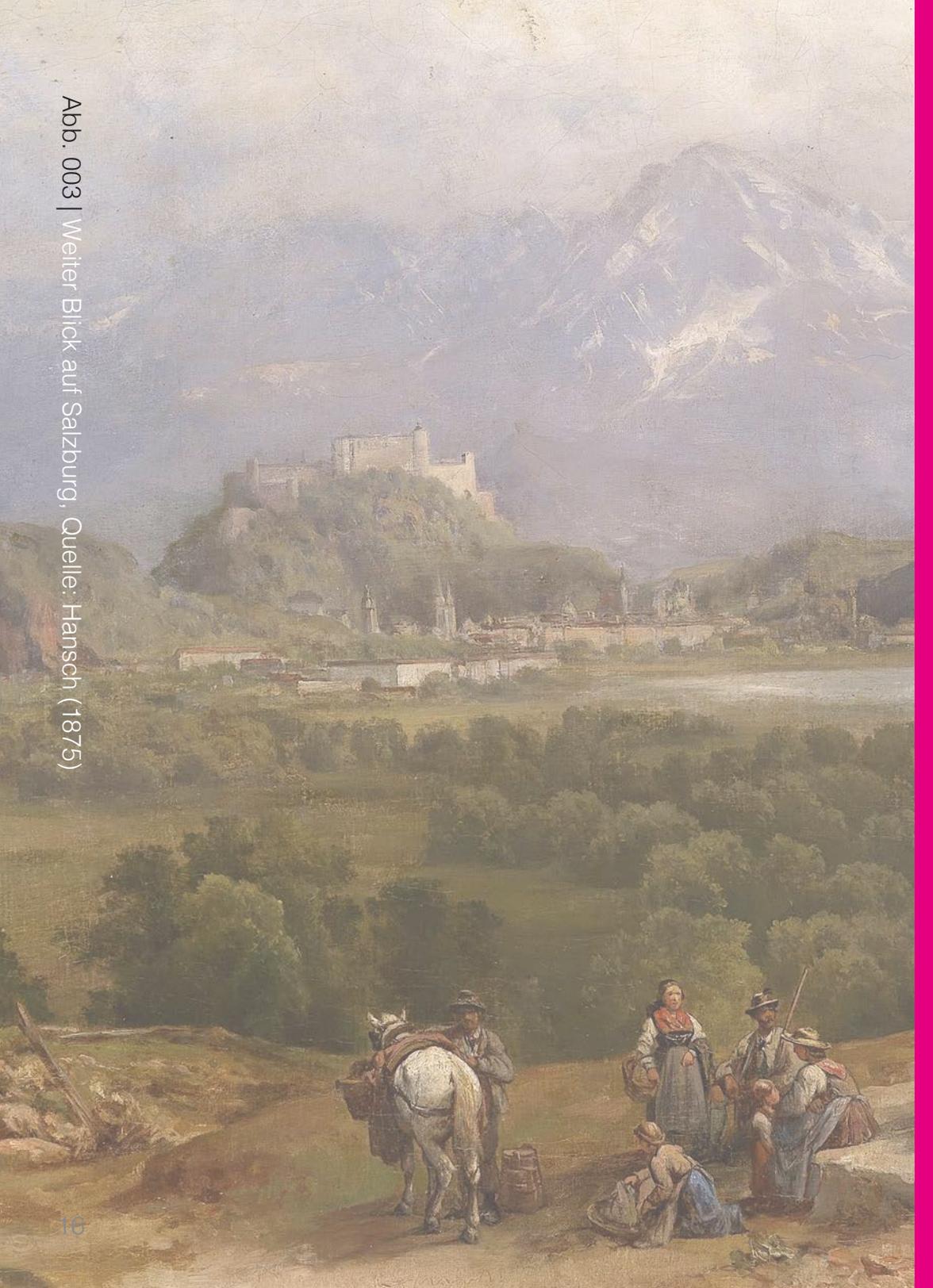
Die Rainerstraße verbindet den Salzburger Hauptbahnhof mit dem pulsierenden Herz der Stadt. Sie wird derzeit dominiert vom Individualverkehr und lädt in den meisten Streckenteilen nicht zum Verweilen ein. Doch dies war nicht immer so, sondern entspringt einem stetigen Wandel. Wo jetzt Wohnblocks stehen, gab es früher Schlösser und Parks.

Wo jetzt das Blech der Autos dominiert, befanden sich einst prächtige Alleen und große Prunkbauten. Sie wichen dem Fortschritt, der Euphorie des Neuen und wichtige Elemente gingen dadurch verloren. Doch jede Zeit bietet neue Gelegenheiten - für die Rainerstraße ist diese Zeit gekommen. Die Lokalbahnverlängerung eröffnet die Möglichkeit, die Rainerstraße erneut als Lebensader anzulegen.

# Die Rainerstraße im Wandel

# Die Rainerstraße in der Gründerzeit

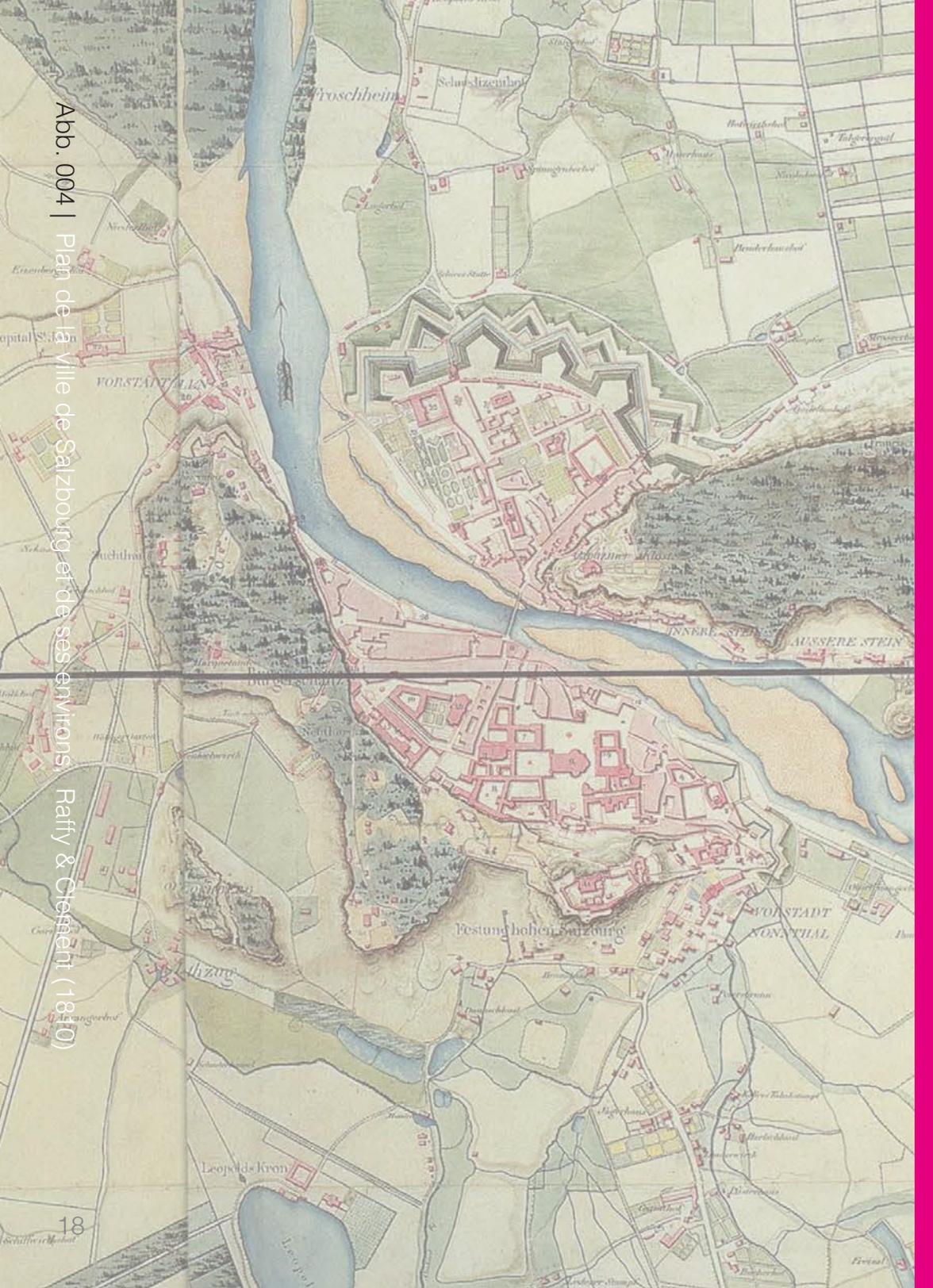
Abb. 003 | Weiterer Blick auf Salzburg, Quelle: Hansch (1875)



## Die Stadterweiterung Die Rainerstraße wird geboren

Im 19. Jh. veränderte sich Salzburg grundlegend. Zu Beginn des 19. Jh. verlor Salzburg seine Unabhängigkeit als ein eigenes souveränes Erzbistum und wurde ein Teil von Österreich-Ungarn. In der Mitte und insbesondere zu Ende des 19. Jh. setzte in Salzburg ein Bauboom ein, im Zuge dessen das Stadtgebiet stark vergrößert wurde. Im Zentrum dieser Veränderung stand die Eisenbahn mit dem Bahnhof, der außerhalb der Stadt errichtet wurde. In den darauffolgenden Jahrzehnten wurde der Raum zwischen dem Bahnhof und der Altstadt mit Gründerzeitbauten verdichtet (vgl. Hoffmann, 1991, S. 2281ff). In Abb. 004 (S. 18) ist das Gebiet vor der Verbauung mit der bestehenden Stadtmauer dargestellt, welche im Zuge der Stadterweiterung abgerissen wurde. In Abb. 005 (S. 20) ist eine nicht ausgeführte Planskizze aus dem Jahr 1861 zur Stadterweiterung dargestellt, welche unter anderem als Inspiration für den Entwurf der vorliegenden Arbeit herangezogen wurde.

Abb. 004 | Plan de la ville de Salzbourg et de ses environs, Raffy & Clermont (1810)



## Die Stadterweiterung Ein Diskussionsprozess

Die Stadterweiterung im 19. Jh. war für Salzburg ein gewaltiges Projekt. Daher war auch die Planung ein Diskussionsprozess, der immer wieder zu Änderungen geführt hat. So wurde die Planskizze zur Stadterweiterung von 1861 nicht in dieser Form ausgeführt. Dennoch ist der Planungsgedanke eines „umlaufenden Parkes“ (siehe Abb. 05, S. 20) im Bereich der heutigen Franz-Josef-Straße durchaus interessant. Letztendlich wurde die Stadtmauer unter Federführung von Carl von Schwarz für die Stadterweiterung zu großen Teilen abgerissen, um Platz für neuen Wohnraum zu schaffen:

„Also freuet euch, [...] Ihr Obdach suchenden Familienväter, Ihr nach freundlichen Küchen forschenden Mütter, Ihr in feuchten Schlafkammern dahinwelkenden Kinder, der Wohltäter ist gekommen, der unserer Wohnungsnoth schnell ein Ende macht“ (Salzburger Zeitung, 26.10. & 12.12.1861, zitiert nach Dopsch & Hoffmann 1996).

Profil eines Wohngebäudes auf dem neuen Kai längs der



**PLAN - SKIZZE**  
zur Erweiterung  
der Stadt  
**SALZBURG**

Eigentum und Verlag der Lith. Anst. des N. Kränzl in Salzburg, Griesgasse Nr. 300

Mit Vorbehalt jeder Art von Vervielfältigung.



Abb. 005 | Plan-Skizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg, Bayer (1861)

der Lederer - Aleé



Vorstadt Stein

Vorstadt Nonnthal

Kapuzinerberg

Salzach  
FLUSS

Salzach

Mönchsberg

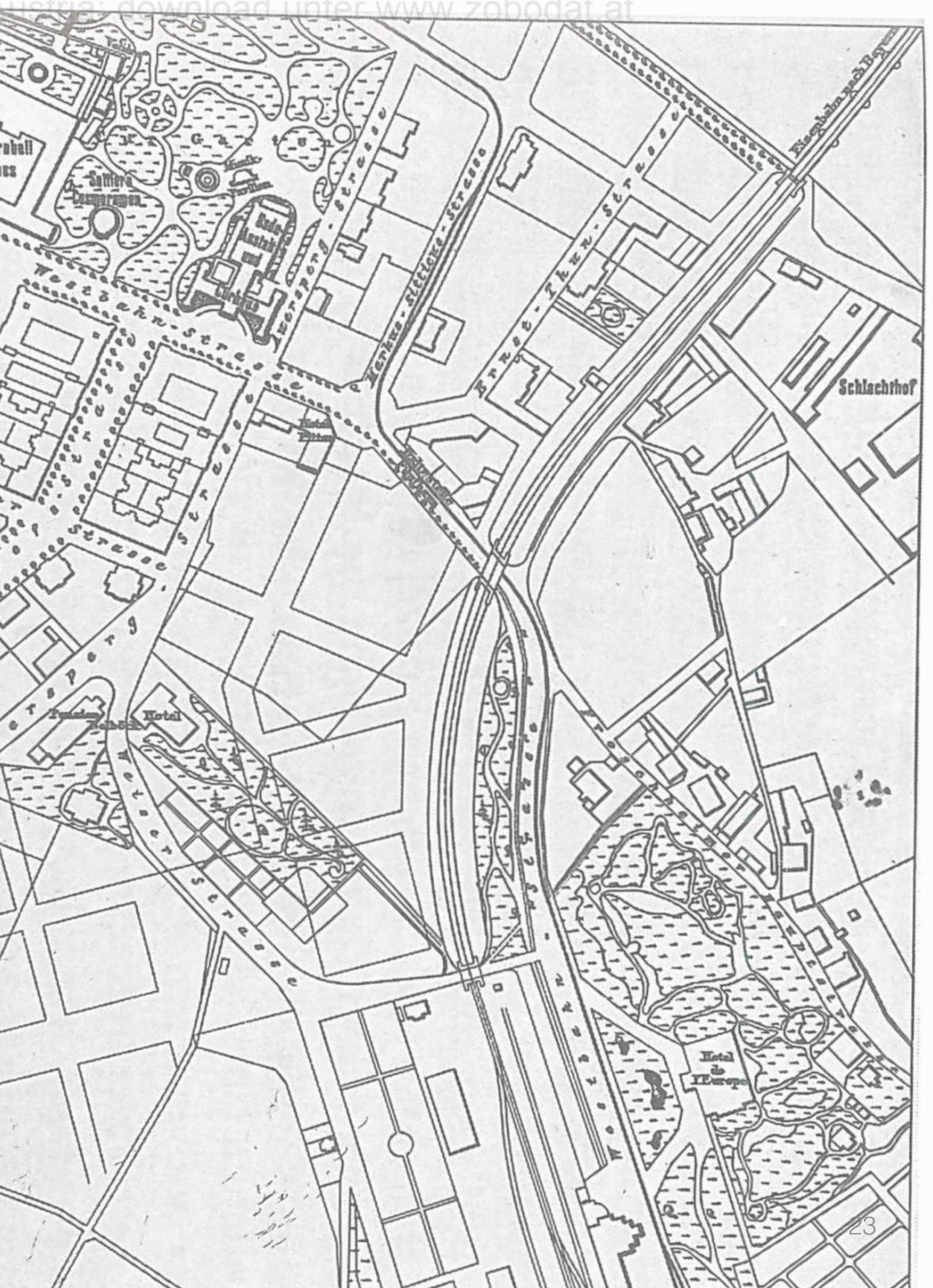
### Erklärung.

- A. Kirche mit Pfarr- und Schul-Haus
- B. Markthalle
- C. Städtisches Museum Carolino-Augustinum
- D. Exercier- und Dult-Platz
- E. Vergrößerung der Franz. Josef Caserne
- F. Circus
- G. Bürgerspital und Bruderhaus
- H. Schraunenhalle
- J. Herrschaftlicher Palast
- K. Schwann-Bade- und Turn-Anstalt
- L. Festhalle
- M. Theater
- N. Leihhaus
- O. Schlachthaus
- P. Rathhaus
- Q. Mozarteum
- R. Communal-Zins-Häuser
- S. Kunstverein

■ Neue Bantzen

Abb. 006 | Bebauungszustand in der Neustadt ca. 1886-1890, Salzburger Landesarchiv





Hotel

Sattler  
Bismarck

Hotel  
Anstalt  
Luther

Markts-Straße - Straße

Markt-Straße - Straße

Eisenbahn nach Bayreuth

Schlachthof

Hotel

Hotel  
de l'Europe

## Die Stadterweiterung

### Die neuen Prunkbauten

Der Salzburger Hauptbahnhof wurde 1860 als Durchgangsbahnhof eröffnet und verband das Bayrische Königreich mit Österreich-Ungarn (vgl. Höhmann, R., 2012, S. 136). Der Bahnhof wurde damals vor den ‚Stadttoren‘ errichtet. Zeitgleich mit dem Salzburger Hauptbahnhof wurde die Stadterweiterung geplant. In den 1860er Jahren entstanden wichtige Bauten wie zum Beispiel das Hotel Europa, das Fünfhaus an der Westbahnstraße (heute Rainerstraße) und das Kurhaus mit dem Kurpark. Unter dem Bauunternehmer Karl Schwarz wurde ein interessantes städtebauliches Umfeld zum Bahnhof geschaffen (vgl. Höhmann, R., S. 168f). Wie in den historischen Darstellungen (Abb. 007, Abb. 008, Abb. 009) ersichtlich ist, wurde die Westbahnstraße mit diesen Prunkbauten als Flaniermeile vom Bahnhof in die Innenstadt angelegt.



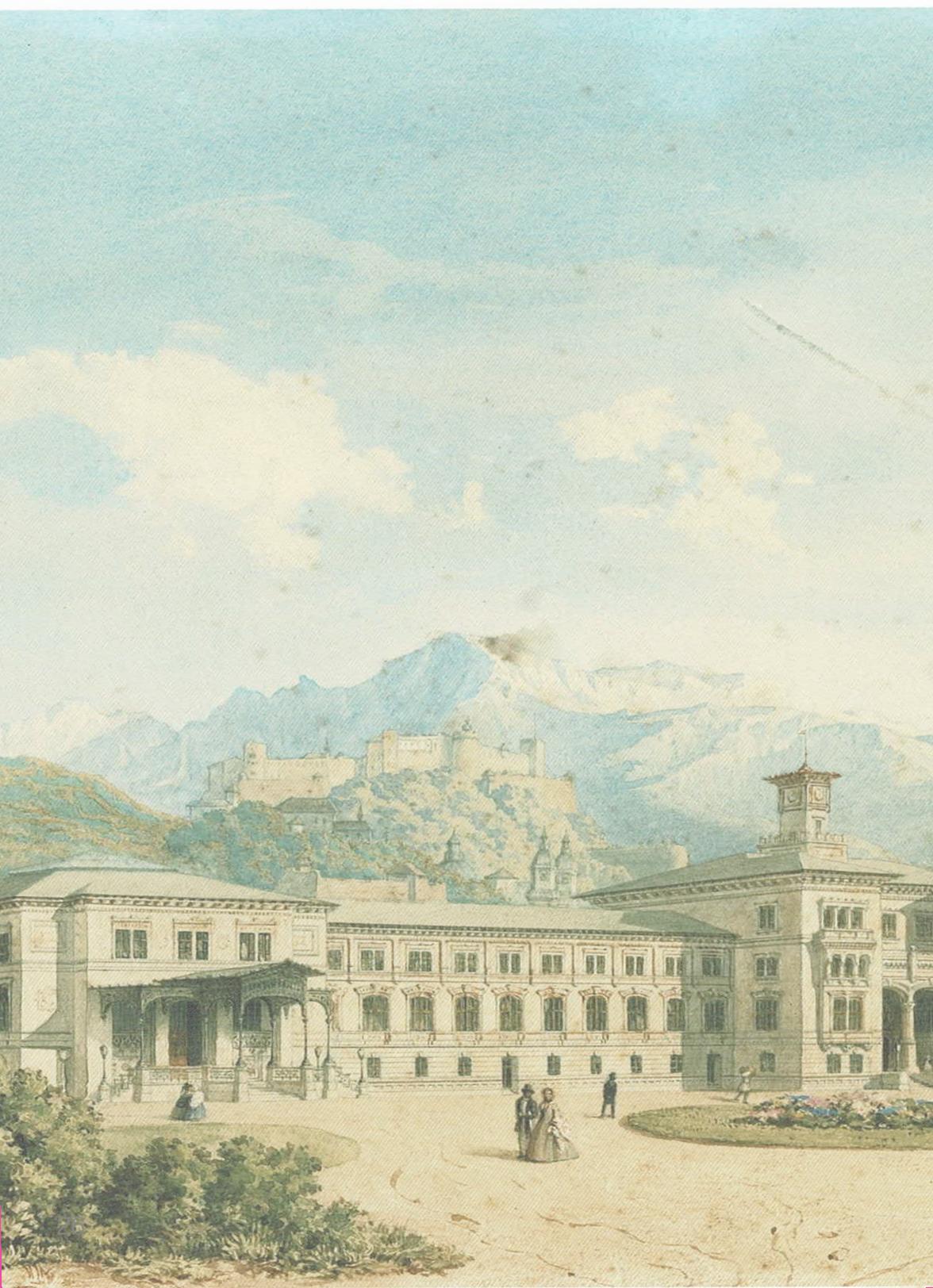




Abb. 008 | Der Salzburger Hauptbahnhof, Heinrich (1870)





Abb. 009 | Die Stadt Salzburg im Jahre 1916, Kulstrunk (1914-1921)

# Die Rainerstraße im Wandel

# Die Autojahre & die Asphaltwüste

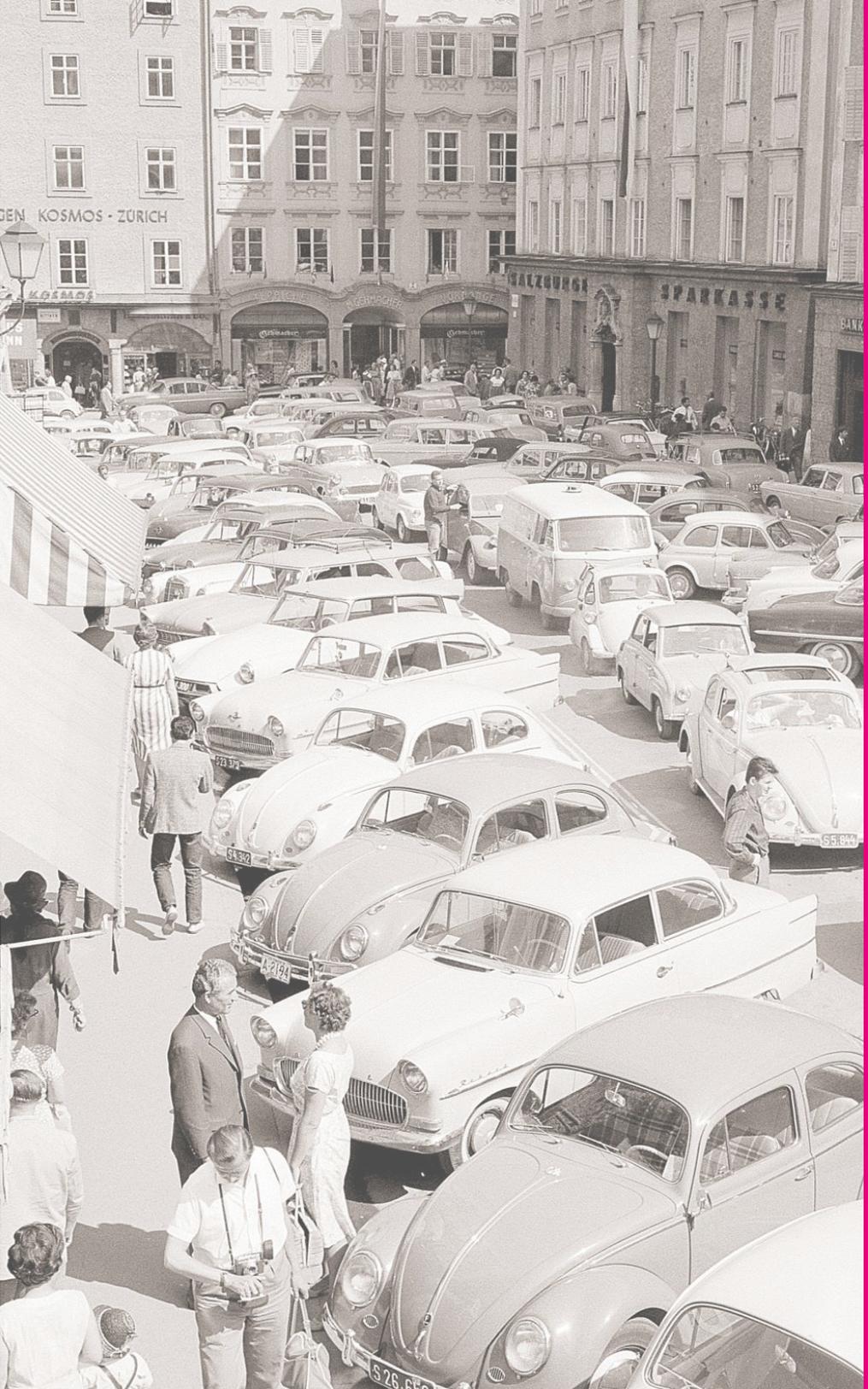


Abb. 010 | Parkende Autos auf dem Alten Markt, Quelle: Barth (1957-1960)

## Die Autojahre

Eine Prachtstraße wird zur Asphaltwüste

In den 1960er und 1970er Jahren wurde die Bebauung um den Hauptbahnhof in Salzburg massiv verdichtet. Mit dem neuen Hotel Europa wurde das erste Hochhaus errichtet und der alte Hotelpalast musste dafür weichen. Statt Prunkalleen in die Stadt wurden praktische Autostraßen errichtet (vgl. Kapfinger et al. 2010, S.71 & Hoffmann, 2002, S.96-97). Der Südtirolerplatz wurde kurzerhand zum Autoparkplatz und Busterminal umfunktioniert (siehe Abb. 015, S. 38). Viele der alten Prachtbauten wurden abgerissen und durch moderne Bauten ersetzt wie z. B. das Kurhaus (siehe Abb. 007, S. 25). Die atmosphärische Verbindung zur Salzburger Altstadt der Erzbischöfe ging verloren. In Abb. 015 ist der Anblick für Reisende bei der Ankunft am Hauptbahnhof zu dieser Zeit abgebildet. Auch in der Innenstadt wurden prominente Orte wie zum Beispiel der Alte Markt und der Residenzplatz zu Parkplätzen (siehe Abb. 010).



Abb. 012 | Hotel Europa, Sammlung Risch-Lau





Abb. 014 | „Fordhof“ im Bahnhofsviertel, Dopsch (1991)





Abb. 015 | Bahnhofsvorplatz 1987, Voggenhuber



# Die Rainerstraße im Wandel

# Erste Lichtblicke & eine Chance für Salzburg

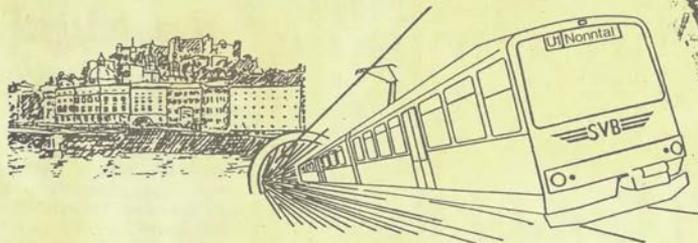
# DER BILLIGSTE WEG ZUR MENSCHENGERECHTEN STADT

- \* Damit weniger Autos die Stadt blockieren,
- \* damit Pendler in der Frühe länger schlafen können,
- \* damit 47 Mio. Fahrgäste (jährlich) schneller ihr Ziel erreichen,
- \* damit die Innenstadtgeschäfte mehr Kunden gewinnen,
- \* damit das Waldsterben zurückgeht,
- \* damit das Wohnen in der Stadt wieder lebenswerter wird,

muß die STADTBAHN SALZBURG gebaut werden !!!

Sie ist unverzichtbar !!!

- \* Sie kostet nur den guten Willen der Politiker und Planer,
- \* sie kostet nur die Hälfte der geplanten Unterflurstraßen,
- \* sie kostet nur 1/3 der zweiten Tauernautobahnrohren (4,1 Mio. Autos)
- \* sie kostet nur soviel, wie die Umfahrung Zell am See,
- \* sie bringt Impulse für die Wirtschaft und Arbeitsplätze !!!



## LOKALBAHN ALS STADTBAHN DURCHS ZENTRUM

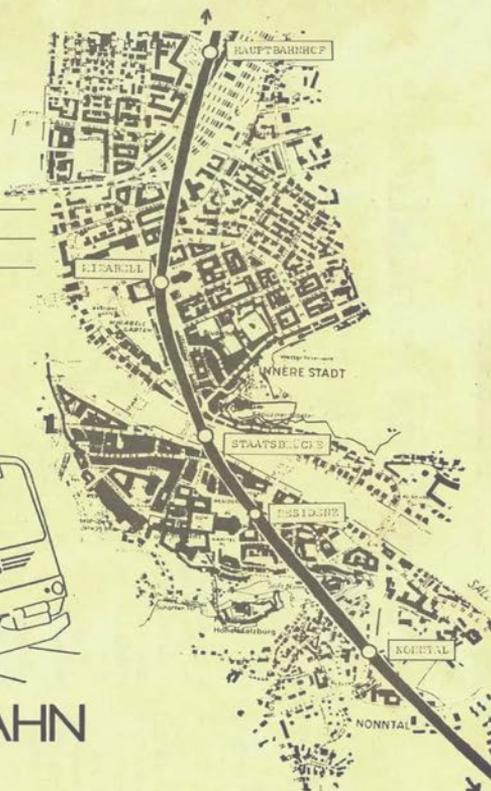
STADTBAHN · OBUS · S-BAHN  
VERKEHRSVERBUND



AKTIONSGEMEINSCHAFT  
ROTE ELEKTRISCHE

Verein zur Förderung  
des öffentlichen Nahverkehrs  
General-Keyes-Straße 23  
A-5020 Salzburg / Österreich  
Tel. 0662/31680

SALZBURG muß eine lebenswerte, menschengerechte Stadt werden. Die »autogerechte Stadt« gibt es nicht. Nur ein moderner leistungsfähiger öffentlicher Verkehr, wie die Salzburger LOKALBAHN, ist in der Lage, weit über 10.000 Pkw im Zentrum zu ersetzen und dabei gleichzeitig die Mobilität zu erhöhen. Politiker und Planer können sich um diese Entscheidung für Salzburg nicht herumdrücken. Es ist das Gebot der Stunde, die für die Lebensqualität aller Salzburger notwendige STADTBAHN in Angriff zu nehmen.



SCHIENENVERKEHR



IST UMWELTSCHUTZ

Abb. 016 Flugblatt Lokalbahn 1988, S-LINK Gesellschaft (2022)



Einer der zehn neuen 22 Millionen Schilling teuren Triebwagen der Lokalbahn. Vorsorglich wurden "tunnelgängige" Wagen ausgewählt.

## Lokalbahn als unterirdische Stadtbahn durch Salzburg?

Ein Salzburger Tunnelbauer hat ein konkretes Projekt für eine Verlängerung der Lokalbahn zu einer unterirdischen Stadtbahn, die bis nach Anif führen könnte, vorgelegt. Die Anhänger des zwei Milliarden-Projekts versprechen sich davon die längst fällige Entlastung des Stadtzentrums von über zehntausend PKWs.

Josef Weiser, Aktionsgemeinschaft "Rote Elektrische":

Das vorliegende Projekt einer Stadtbahn ist in der Lage, mehr als zehntausend Autos im Stadtzentrum zu ersetzen und damit die unerträglich gewordene Umweltbelastung durch den motorisierten Verkehr entscheidend zu reduzieren. Die Stadtbahn ist ein Gebot der Stunde. Das Projekt ist finanzierbar, und Mittel von Bund und Land sind dafür zu bekommen. Voraussetzung ist allerdings eine offizielle und eindeutige Willenserklärung der Stadt Salzburg. Förderungen vom Bund bekommt man nur für ganz konkrete eingereichte Projekte. Nach Ausklopfen aus dem Verkehrsministerium würden die Chancen für Salzburg gar nicht so schlecht stehen. Von Salzburg aus sind in den letzten Jahren immerhin

mehr als zehnmals so viel Geld in den Topf der sogenannten Nahverkehrsmilliarde geflossen als retour. Wir brauchen nur endlich ein konkretes förderungswürdiges Projekt. Deshalb können sich Politiker und Planer nicht mehr länger um eine Entscheidung herumdrücken. Und noch etwas zur Finanzierung: Wenn von den Politikern Milliardenbeträge für die zweiten Tunnelröhren auf der Tauernautobahn, für Unterflurtrassen, für den Kapuzinerbergtunnel, für eine Zentralgarage unter der Salzach usw. vorstellbar sind, warum dann nicht weniger Geld für ein so wichtiges Anliegen des umweltschonenden öffentlichen Verkehrs?"

Bürgermeister Josef Reschen, Finanzressortchef:

Die Finanzierung eines solchen Projektes ist für die

Stadt Salzburg ohne Beteiligung von Bund und Land unmöglich. Für eine Beteiligung des Bundes schaut es derzeit aber schlecht aus. Die einschlägigen Mittel werden zum größten Teil für das Projekt "Neue Bahn" verwendet. Was den verkehrlichen Nutzen des Projekts angeht, so glaube ich nicht, daß es die e) Generalrolle ist alle Probleme i. Dazu sind sicher noch genauere Untersuchungen nötig. Die Lehner, Taxhamer, Gnißler, Aigner usw. kommen dem jedenfalls nicht in die Innenstadt. Insgesamt hielt ich es natürlich für positiv, so ein Projekt für Salzburg zu bekommen, und wir werden uns dafür einsetzen."

Direktor Willibald Klaf, Leiter der Verkehrsbetriebe:

Wir sind prinzipiell für eine derartige Stadtbahn. Die Nord-Süd-Achse ist eine

Die Idee, die Lokalbahn als unterirdische Stadtbahn bis ins Zentrum und darüber hinaus zu führen, ist in Salzburg nicht neu. Seit Jahren wird das immer wieder öffentlich gefordert und diskutiert. Das Projekt findet sich in diversen Gutachten und wird auch immer wieder "endgültig" begraben oder zumindest in weite Fernen gerückt. Die Stadtbahn-Idee hat sogar einen eigenen Verein. Sie verdankt ihre Zähligkeit der rührigen "Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische - Verein zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs" um den Fotografen Richard Fuchs und den ehemaligen VP-Gemeinderat Josef Weiser. Ihnen ist es jetzt wieder einmal gelungen, ein neues konkretes Stadtbahnprojekt in die kommunale Politik einzubringen. Es stammt vom internationalen Salzburger Tunnelbauer Gerhard Sauer.

Von Lamprechtshausen bis Anif

Die bestehende Lokalbahntrasse würde laut diesem Projekt bereits vor dem Hauptbahnhof in Tieflage abtauchen, unterirdisch die Innenstadt unterqueren und erst wieder in der Alpenstraße auftauchen. Entlang der unterirdischen Trasse wären folgende Stationen vorgesehen: Hauptbahnhof, Schloß Mirabell, Staatsbrücke, Residenz-

gebäude, Nonntal beim Schulzentrum, Michael-Pacher-Straße zwischen Universität und Gebäude der Landesregierung und Alpenstraße bei der Kreuzung Hansperl-Straße/Egger-Lienz-Gasse. Von dort ginge die Trasse an der Oberfläche weiter bis zur Glasenbacher Brücke und eventuell sogar bis Anif. Das gesamte Bauwerk könnte in drei Ausbaustufen (Nonntal, Alpensiedlung Süd, Anif) realisiert werden. Die Planer können sich eine Anbindung an eine eventuelle künftige ÖBB-Schnellbahnhaltestelle beim alten Glasenbacher Bahnhof vorstellen. Von einer Trassenführung bis Anif mit Einbindung der Autobahnfahrt-Süd versprochen sie sich neben der Versorgung der Anifer und Grödiger auch viele Umsteiger, die ihr Auto stehen lassen und mit der Bahn in die Stadt hineinfahren.

Technisch, so versichert Tunnelbauer Dr. Sauer, sei das Ganze überhaupt kein Problem mehr. Mit der sogenannten "Neuen Österreichischen Tunnelbauweise", die vor allem im Ausland erfolgreich angewandt werde, könne man unter Flüssen ebenso problemlos bergmännisch durchfahren, wie unter historisch wertvoller Bausubstanz. So sei er mit dieser Methode schon vor Jahren unter dem Frankfurter "Römer", immerhin einem Bauwerk aus dem

13. Jahrhundert, durchgeführt und gegenwärtig unterfahren er damit ebenso problemlos in Dallas (USA) fünfzehnstöckige Gebäude. Bei einer schnellen politischen Entscheidung könnte nach einer Planungsphase von etwa zwei Jahren schon 1990 mit dem Bau begonnen werden und der Betrieb, bei entsprechender Forcierung, spätestens 1994 aufgenommen werden, verspricht Dr. Sauer. Und die Kosten? Die Tunnelbauer veranschlagen für den ersten Bauschritt vom Hauptbahnhof ins Nonntal 1,1 Milliarden Schilling. Bis zur Alpensiedlung-Süd noch einmal 570 Millionen und für die dritte Ausbaustufe nach Anif weitere 250 Millionen. Insgesamt also knapp zwei Milliarden Schilling.

Einige Fragezeichen

Rechtfertigt der Nutzen einer solchen Bahn diese hohen Kosten? Kann die Stadt, selbst wenn sie will, so viel Geld überhaupt aufbringen? Bringt es für den öffentlichen Verkehr vielleicht viel mehr, diese Summe in den Ausbau des Busnetzes zu investieren? Konkurrenzieren eine solche Bahn Buslinien an der Oberfläche, die viel mehr Haltestellen haben? Das sind nur einige der Fragezeichen zum Projekt Stadtbahn. Wir haben einige Meinungen dazu eingeholt.

Heinrich Breidenbach

## Meinungen Pro und Contra

Senatsrat Rudolf Strasser, Stadtplanung Magistrat Salzburg:

Wir haben bis jetzt keinen Auftrag, das vorliegende Stadtbahnprojekt auf seine Gesamtwirksamkeit in Bezug auf Verkehr und Raumordnung zu prüfen. Eine derartige genaue Untersuchung gibt es dazu noch nicht. Einige offene diskussionwürdige Punkte hat das Projekt aber sicher. Die unterirdische Bahn würde die Busse, die viel mehr Haltestellen haben, mit Sicherheit stark konkurrenzieren. Wird man beide parallel fahren lassen?

Grundsätzlich ist es auch sehr problematisch, eine solche riesige Investition an der Grenze des wirtschaftlich

Denkbaren für eine einzige Linie zu tätigen. Mit ziemlicher Sicherheit würde es mehr bringen, die zwei Milliarden flächendeckend in den öffentlichen Oberflächenverkehr zu investieren... Jochfalls müßte man hier eine genaue Kosten-Nutzen-Rechnung anstellen. Unter raumordnungspolitischen Gesichtspunkten wäre beispielsweise auch zu fragen, ob man eine derartige Steigerung der Zentralität der Innenstadt tatsächlich müßte. Was hieße zum Beispiel der direkte Anschluß des halben Flachgaus an das wirtschaftliche Zentrum Innenstadt für den Flachgau? Was hieße es für die Bewohner der Innenstadt und für das erklärte Ziel, die Altstadt als Wohngebiet neu zu schaffen und zu erhalten? Hier könnte es durchaus Probleme geben, die man bei erster Betrachtung eines solchen Projektes nicht gleich denkt."



Abb. 017 | Tieferlegung des Lokalbahnhofs in den 1990er Jahren, Herbrich

## Eine Chance für Salzburg Die Lokalbahnverlängerung

Die Salzburger Lokalbahn wurde 1886 gegründet. Zunächst führte die Strecke vom Hauptbahnhof über Nonntal und Hellbrunn bis nach St. Leonhard. 1909 reichte sie sogar über Berchtesgaden bis zum Königssee. Diese Südlinie wurde 1953 wieder eingestellt, um für den Individualverkehr Platz zu machen (vgl. Salzburgwiki, 2023). Bei dem Vorhaben zur Lokalbahnverlängerung handelt es sich um ein Ausbauprojekt des Regionalverkehrs von Oberösterreich, Flachgau, Stadt Salzburg und Tennengau.

Ziel ist es, eine direkte Verbindung zwischen Ostermiething in Oberösterreich und der Stadt Hallein über das Zentrum der Stadt Salzburg zu schaffen. Seit den 1980er wurden diverse Studien zu dieser Strecke erstellt und in den 1990er wurde mit dem Bau begonnen (siehe Abb. 016). Ein Teilabschnitt bis zum Kiesel sowie die Haltestelle im Bereich des Hauptbahnhofs wurden bereits Ende der 1990er fertiggestellt (siehe Abb. 017). Im Zuge dessen wurde der Autoverkehr im Bereich des Südtirolerplatzes reduziert und eine formales Vokabular gefunden. Das Ende der Autojahre im Stadtzentrum wurde eingeleitet. Aktuell wird die Idee der Lokalbahnverlängerung mit dem S-LINK Projekt weiterverfolgt.

## Eine Chance für Salzburg Der neue Südtirolerplatz

In den 1950er Jahren war der Südtirolerplatz durch Autoparkplätze und einen Busterminal geprägt (siehe Abb. 015, S. 38). Im Zuge der Tieferlegung des Lokalbahnhofs wurde ein internationaler Wettbewerb zur Neugestaltung des Platzes ausgeschrieben. Durch das Siegerprojekt des Architekturbüros Schürmann & Partner entstand ein großer steinerner Platz mit Labyrinthbrunnen und einem Buchenhain, in dessen Mitte ein Denkmal für die Opfer des Nationalsozialismus platziert wurde. Ein Hauptaspekt des Entwurfes, die Tieferlegung des Busterminals, wurde nicht umgesetzt. Dadurch wird der Platz heute vom öffentlichen Verkehr zerteilt (vgl. Kapfinger et al., 2010, S. 78). Die Neugestaltung des Platzes und die Umleitung des Individualverkehrs verbesserten das Ankommen am Salzburger Bahnhof nach Meinung des Autors maßgeblich.



Abb. 018 | Tiefenergung des Lokalbahnhofs in den 1990er Jahren, Herbrich



Abb. 019 | Der Südtirolerplatz 2023



# Die Rainerstraße im Wandel

# Das formale Vokabular einer Stadt

## Formales Vokabular Qualitäten erkennen

Im Zuge der Recherchen für den vorliegenden Entwurf wurden Eindrücke zum formalen Vokabular der Stadt Salzburg gesammelt. Abb. 020 zeigt die Zone zwischen der Geschäftszeile und dem Buchenhain am Südtirolerplatz. Atmosphärisch tut sich hier eine ‚zweite Welt‘ auf, die sich für die Besucher:innen des Südtirolerplatzes auf den ersten Blick verbirgt.

Interessant ist auch das wiederkehrende Element ‚Wasser‘ in der Gestaltung von Salzburgs Plätzen. Angefangen bei den vielen historischen Brunnen (Abb. 21, Abb. 22, Abb. 27) bis zu den neueren Platzgestaltungen in der Kaigasse (Abb. 26) oder der Linzergasse. Der Wasserlauf in der Dreifaltigkeitsgasse (Abb. 23), wird - eigenen Beobachtungen nach - von Passant:innen sehr gut angenommen. Ein weiteres Charakteristikum, welches die Stadt ausmacht, sind die zahlreichen Grünräume. Von Baumalleen über Parks bis zu den Stadtbergen (Abb. 25, Abb. 27, Abb. 28). All diese formalen Komponenten wurden in neu gestalteter Form für diese Arbeit aufgegriffen.



Abb. 020 | Zweite Ebene des Südtirolerplatzes 2023



Abb. 021 | Schloss Hellbrunn - Wasserspiele, Wikipedia Commons (2020)



Abb. 022 | Der Residenzbrunnen (2023)



Abb. 024 | Labyrinthbrunnen am Südtirolerplatz, Fuchs (2018)



Abb. 023 | Wasserlauf in der Richard-Mayr-Gasse 2023



Abb. 026 | Brunnen am Kajetanerplatz 2023

XX '99A



Abb. 025 | Baumrost am Südtirolerplatz 2023



Abb. 028 | Baum im Kurpark 2023



Abb. 027 | Brunnen im Mirabellgarten 2023

# Die Rainerstraße im Wandel

# Der S-LINK | Rückkehr der Lebensader?



Abb. 029 | Gesamtstrecke S-LINK, Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft (2021)

HALLEIN

ANIF

GRÖDIG

SÜD

ALTSTADT

MIRABELLPLATZ

HAUPTBAHNHOF

## Der S-LINK Die Lokalbahnverlängerung

Das Projekt S-LINK sieht vor, die urbane und regionale Mobilität in Salzburg neu zu gestalten, indem es ein attraktives, gut koordiniertes Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger und Schnittstellen schafft. Es ist vorgesehen, eine Nord-Süd-Achse von Salzburgs Hauptbahnhof über die Altstadt bis hin nach Hallein im Süden der Landeshauptstadt einzurichten. Dabei wird von Anfang an die Integration regionaler Verbindungen, beispielsweise nach Bayern, berücksichtigt. Der S-LINK wird die bestehende Lokalbahn aus dem Norden Salzburgs in mehreren Etappen durch die Innenstadt bis nach Hallein erweitern. Der Mirabellplatz wird dabei als zukünftiger Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs und erste Haltestelle des S-LINKs fungieren (vgl. Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbh, 2021).



## Der S-LINK Das Deckelbauverfahren

Der Lokalkbahnhof wurde im Bereich Südtirolplatz in der offenen Bauweise realisiert. Die Realisierung des ersten Teilabschnitts der Lokalbahnverlängerung erfolgt im Gegensatz dazu im Deckelbauverfahren. Im Vergleich zur offenen Bauweise des Lokalbahnhofs auf den Bild auf der rechten Seite findet dabei der meiste Aushub unter dem Deckel statt, womit Lärm- und Staubbelastung für die Anrainer:innen reduziert werden. Der erste Teilabschnitt folgt dem Verlauf der Rainerstraße bis zum Mirabellplatz. Während der Baumaßnahmen wird die Rainerstraße für den Verkehr gesperrt (siehe Abb. 32, S. 66), die Schwarzstraße dient als Ausweichstrecke für den O-Bus. Der Querverkehr wird dabei weiterhin zugelassen, da es sich um die Hauptverkehrsachse der Stadt handelt (siehe Abb. 33, S. 68). Abb. 31 zeigt das Deckelbauverfahren. Nachdem die Oberflächen samt Leitungen für dieses Bauverfahren bearbeitet werden, bietet es sich an, diese im Zuge des Verschließens neu zu gestalten.

Abb. 031 | Tiefenergung des Lokalbahnhofs in den 1990er Jahren, Hebrich



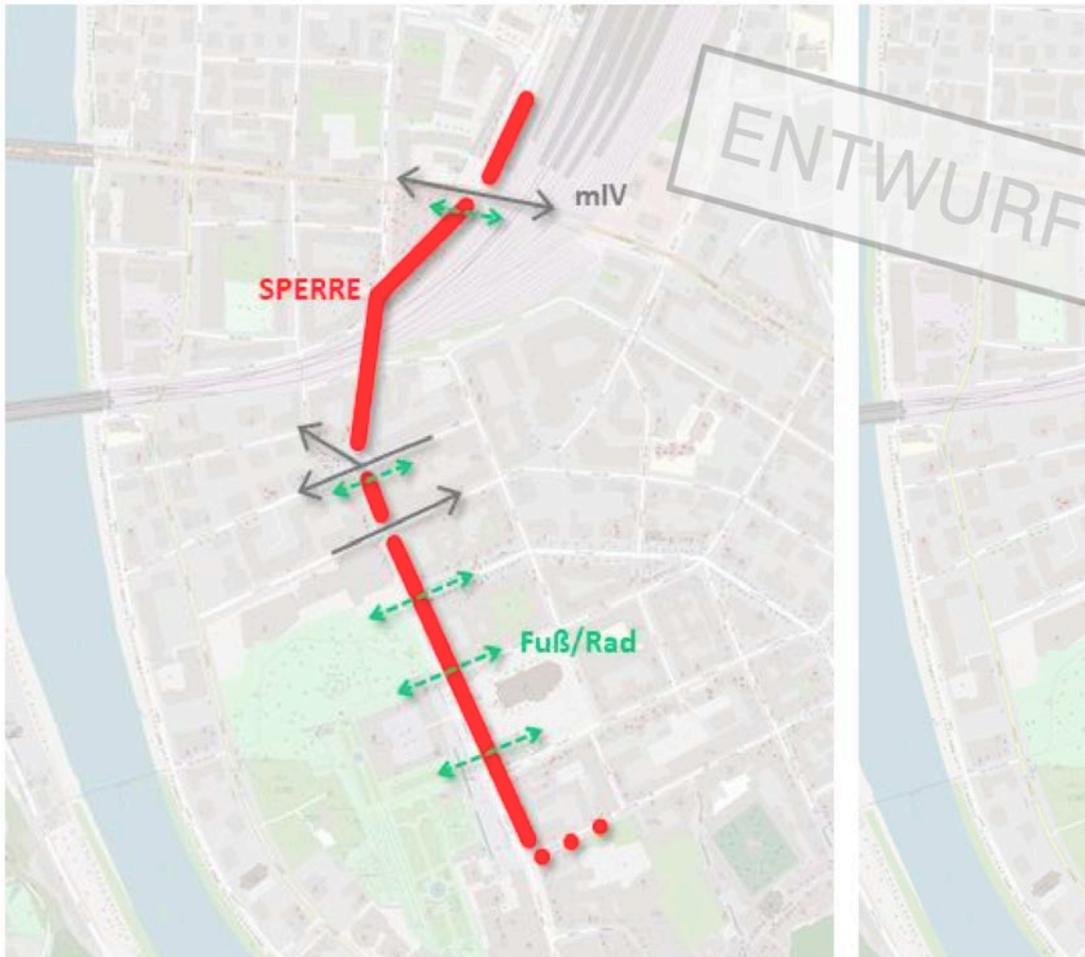
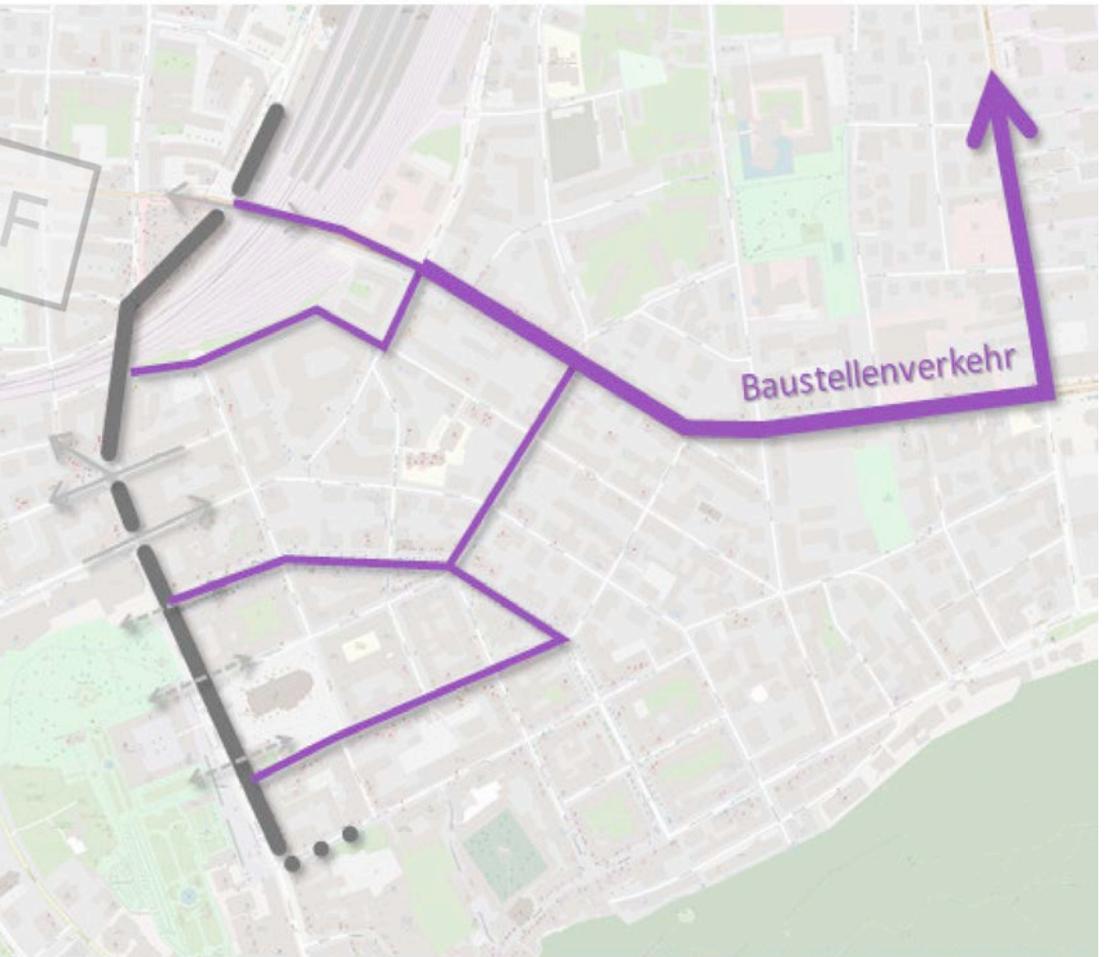


Abb. 032 | Verkehrsführung während der S-Link Baustelle, Greinmeister (2022)

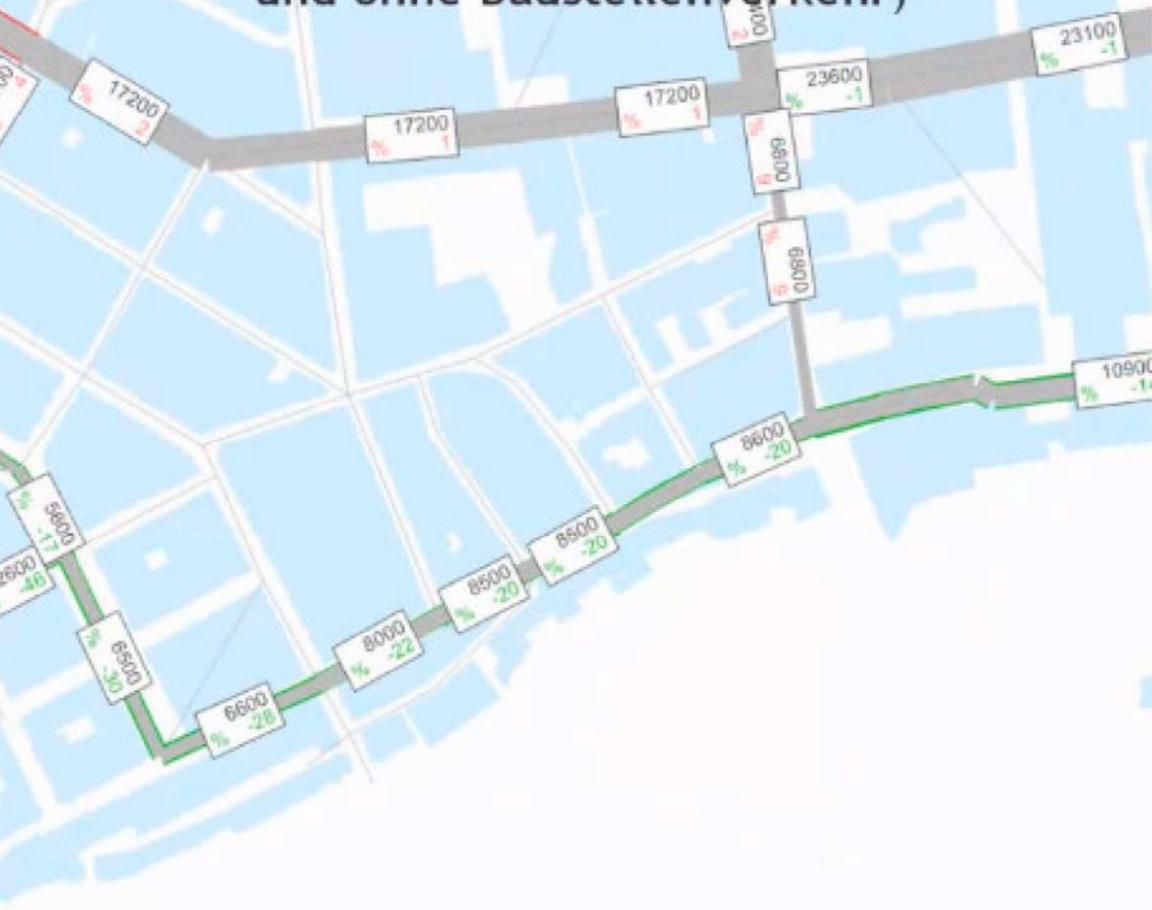




# (3) Planfall P1-2025

## Bauphase L-Link Mirabell

KFZ-Verkehrsbelastungen -  
Ausschnitt „innen“ (ohne Linienbusse  
und ohne Baustellenverkehr)



# Die Rückkehr der Lebensader

# Das Vekehrskonzept

## Der Megazebrastreifen

Die Rainerstraße sperren und den Querverkehr gewähren

Als funktionale Inspiration für die ‚Lebensader Rainerstraße‘ dient der Barcelona Block. Insbesondere das Motiv des überdimensionierten Zebrastreifens räumt den Fußgänger:innen atmosphärisch Präsenz ein und findet auch im Entwurf für die Rainerstraße Anwendung. Anhand der Analysen der S-Link Gesellschaft (siehe Abb. 032, S. 66) lässt sich der Individualverkehr – mit Ausnahme des Anrainerverkehrs – für einen Großteil dieser Strecke gut sperren. Der Querverkehr kann, gebremst durch den Megazebrastreifen, weiterhin fließen. Das Ziel ist es, eine verkehrsberuhigte Lebensader vom Hauptbahnhof bis zum Schloss Mirabell und darüber hinaus zu schaffen.



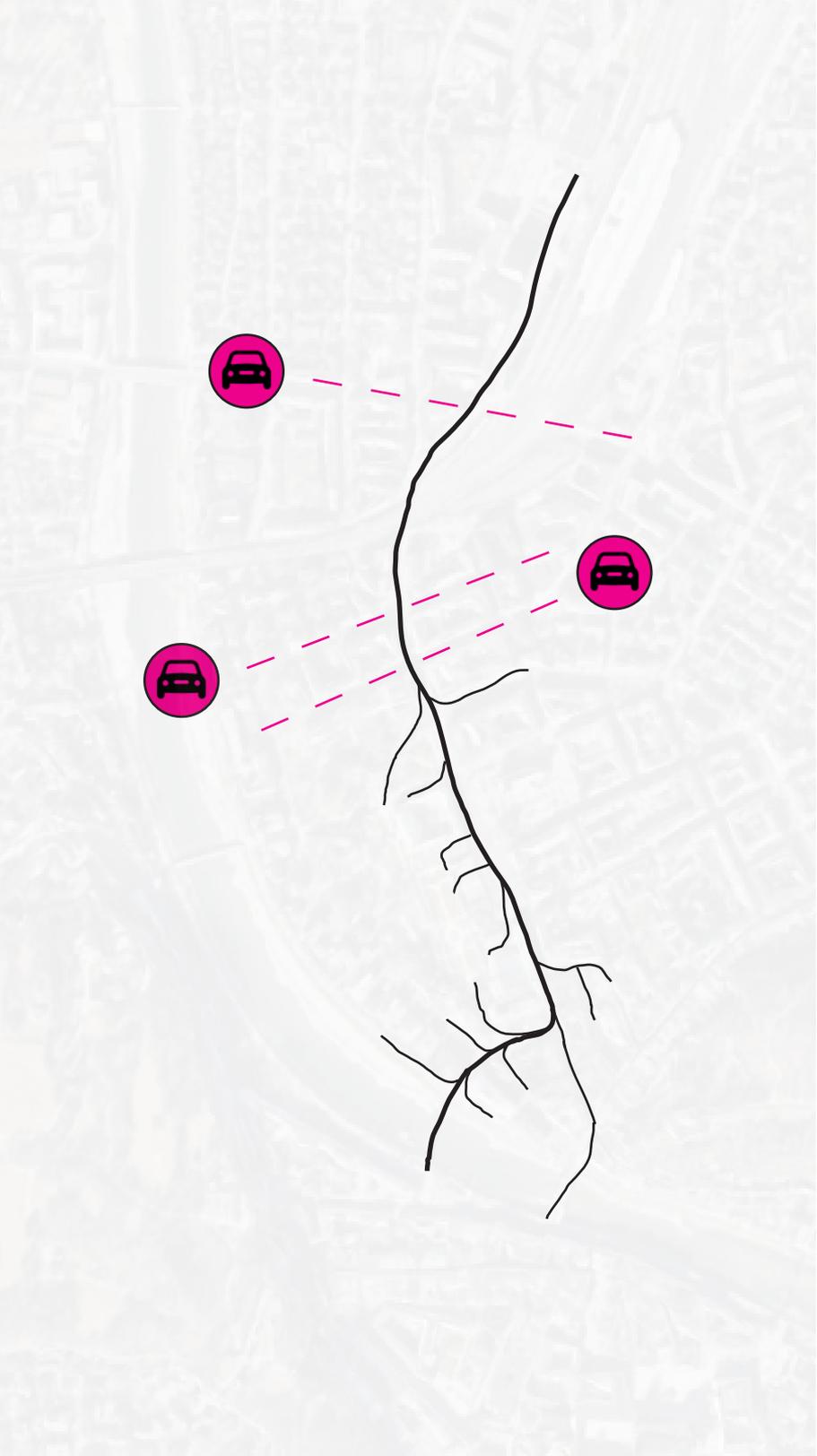


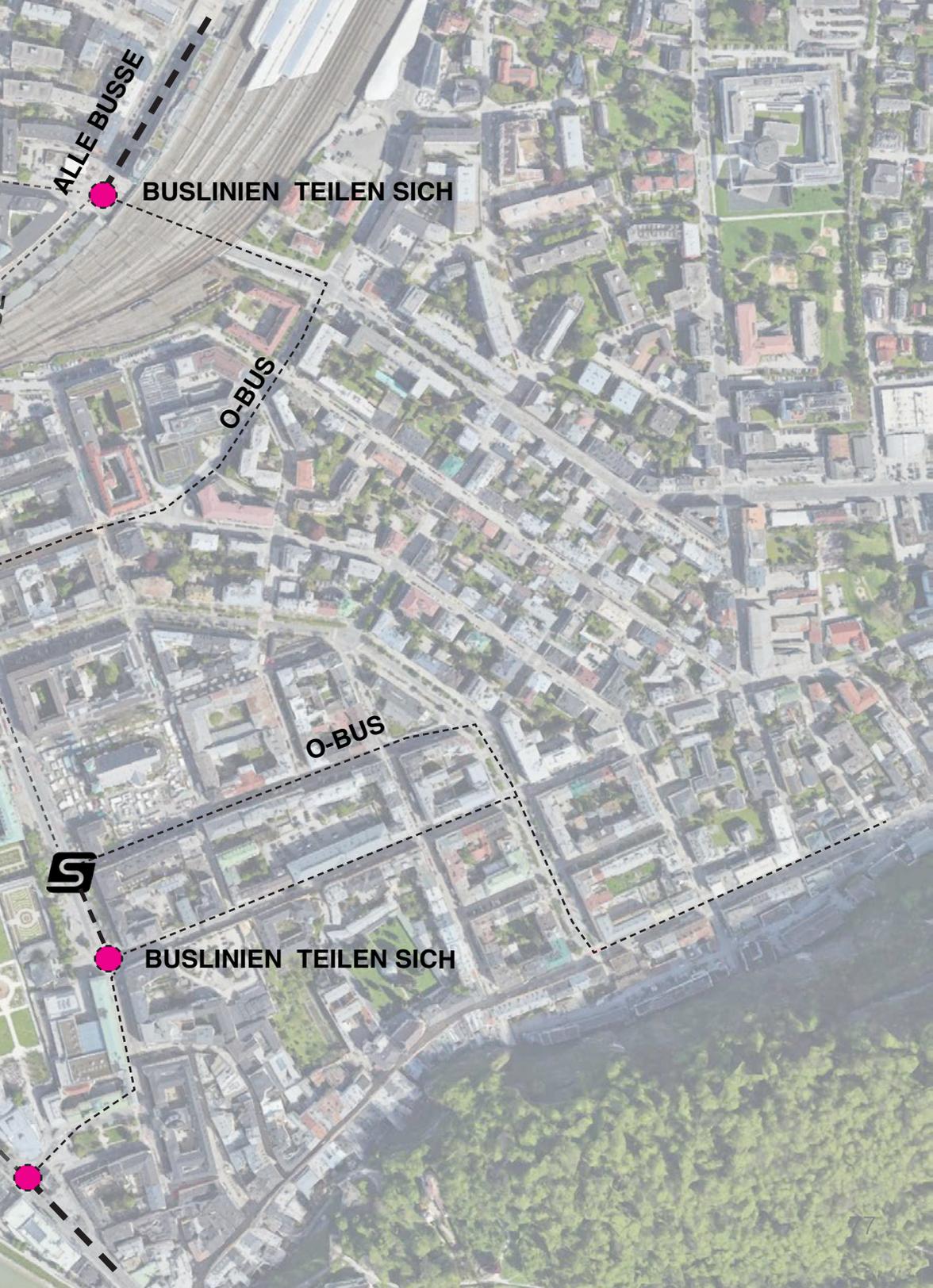
Abb. 035 | Autofreie Lebensader

## Die Rainerstraße als Begegnungsort Platz schaffen für Menschen

Die Rainerstraße soll zum Begegnungsort werden. Daher soll neben der Sperre für den Individualverkehr auch die O-Bus Streckenführung der Begegnungszone weichen. Der unterirdische S-Link gewährleistet in Kombination mit den Postbussen einen ausreichend hohen Takt an Verbindungen. Ab dem Kieselgebäude werden die O-Busse auf die Schwarzstraße umgeleitet, während die Postbusse weiterhin die Rainerstraße befahren können. So bleiben auch oberirdische Bushaltestellen erhalten. Durch die Beibehaltung der Umleitung der O-Busse auf die Schwarzstraße, auch nach der S-Link Baustelle (siehe Abb. 036, S. 76), kann die Rainerstraße von den atmosphärisch wenig wertvollen Oberleitungen befreit werden und Platz für Menschen geschaffen werden. In Abb. 036 (S. 76) ist dieser Vorschlag dargestellt.



Abb. 036 | Verkehrsskizze



**ALLE BUSSE**

**BUSLINIEN TEILEN SICH**

**O-BUS**

**O-BUS**

**S**

**BUSLINIEN TEILEN SICH**



Abb. 037 | O-Bus Oberleitungen 1

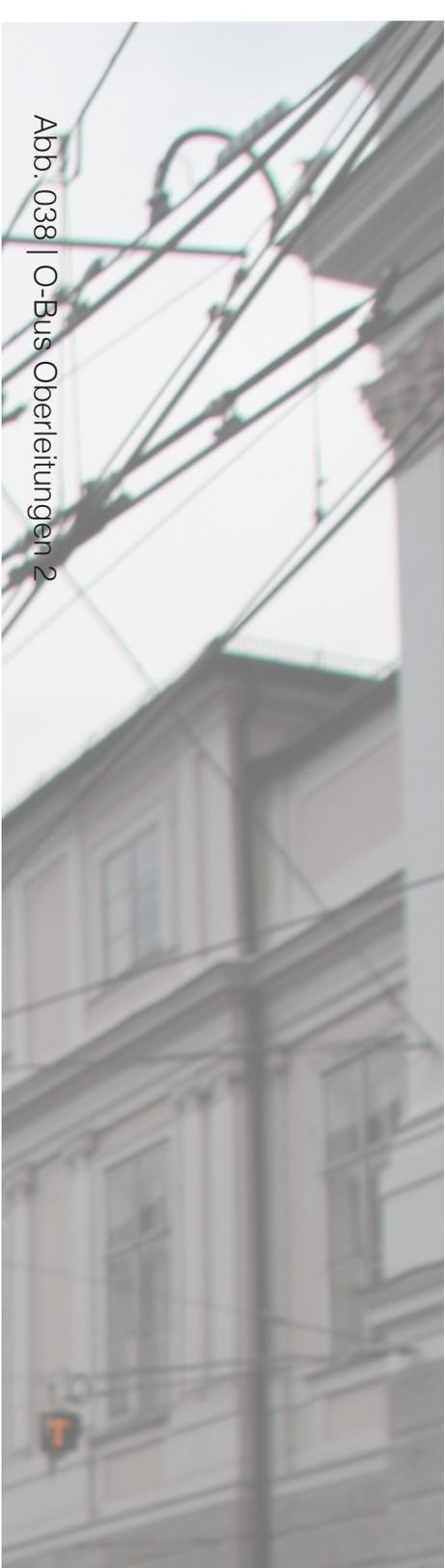


Abb. 038 | O-Bus Oberleitungen 2



Abb. 040 | Blick aus dem Schloss Mirabell 2



Abb. 039 | Blick aus dem Schloss Mirabell 1

# Die Rückkehr der Lebensader

# Den städtischen Kontext begreifen

## Räumliche Dramaturgie Den Kontext begreifen

Die Rainerstraße bildet einen Querschnitt durch die baulichen Epochen Salzburgs. Von der Innenstadt kommend bewegt man sich zunächst durch den räumlichen Wechsel von engen Gassen und weiten Plätzen der barockisierten mittelalterlichen Stadt (siehe Abb. 41, S. 83 & Abb. 49, S. 87), um dann am Beginn der Rainerstraße in der gründerzeitlichen Stadterweiterung anzukommen (siehe Abb. 41, S. 83 & Abb. 47, S. 87). Nach der Bahnunterführung gelangt man durch die Zeit der Zwischenkriegsarchitektur zu Bauten der Nachkriegszeit (siehe Abb. 45, S. 85), um schließlich am Südtirolerplatz im zeitgemäßen Stadtzentrum anzukommen, der in seiner Erscheinung von den kleinen Hochhäusern (siehe Abb. 43, S. 84) dominiert wird.





Abb. 043 | Der Perron & der internationale Style



Abb. 042 | Gründerzeit am Beispiel Hauptbahnhof



Abb. 045 | Zwischenkriegszeit trifft Postmoderne



Abb. 044 | ‚Plattenbauten‘ & Nachkriegsarchitektur



Abb. 046 | Lessingerstraße 7 von Jakob Ceconi um 1913



Abb. 047 | ‚Faberhäuser‘ als Bsp. der Gründerzeit



Abb. 048 | Schloss Mirabell

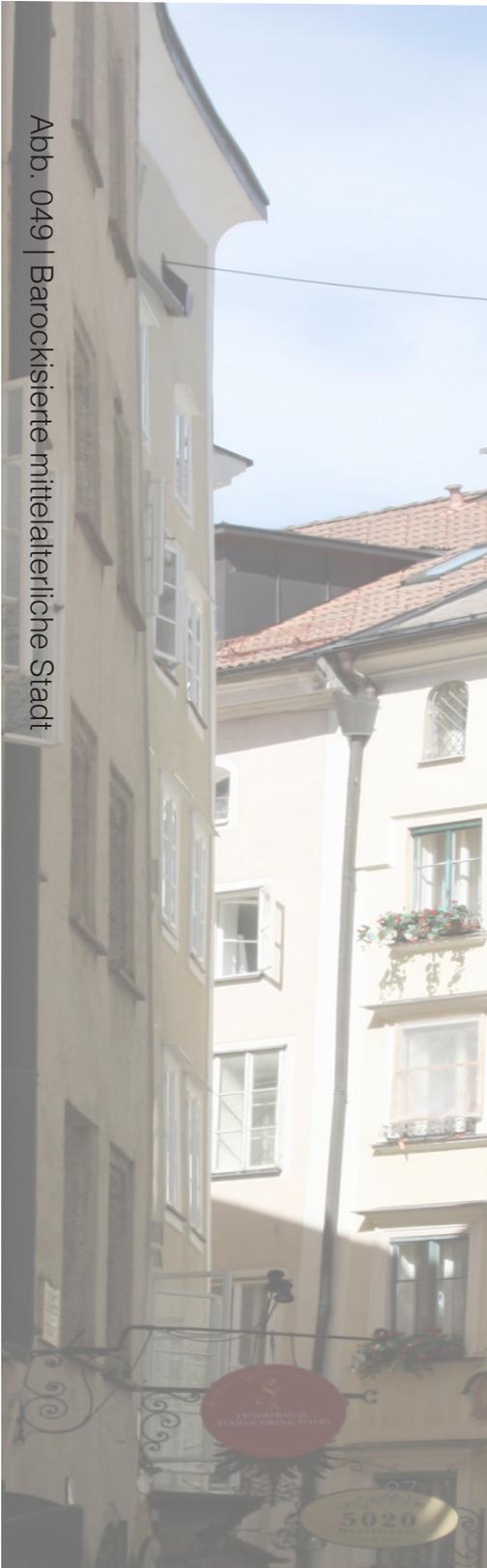


Abb. 049 | Barockisierte mittelalterliche Stadt

# Die Rückkehr der Lebensader

# Stadtraum durch Grünraum

## Stadtraum durch Grünraum Ein Spiel aus Enge und Weite

Im 18. Jahrhundert fertigte Giovanni Battista Nolli einen Stadtplan von Rom. Er stellte alle öffentlich zugänglichen Bereiche in weiß und nicht öffentliche Bereiche in schwarz dar. Daraus lässt sich die räumliche Struktur einer Stadt ablesen und zeigt das Spiel aus Enge und Weite in barockisierten mittelalterlichen Städten (vgl. Magnago Lampugnani, 2020). Im 16. Jahrhundert galt Rom dem amtierenden Salzburger Erzbischof Wolf Dietrich als Vorbild für die Entwicklung der Stadt. Es galt, ein ähnliches räumliches Gefüge entstehen zu lassen, um ein „Deutsches Rom“ zu schaffen (vgl. Dopsch, 1996, S. 290f).

Die in Abb. 050 dargestellte urbane Struktur mit ihren Gassen und Plätzen dient als Inspiration für die vorliegende Arbeit und soll in zeitgemäßer Form wiederhergestellt werden.



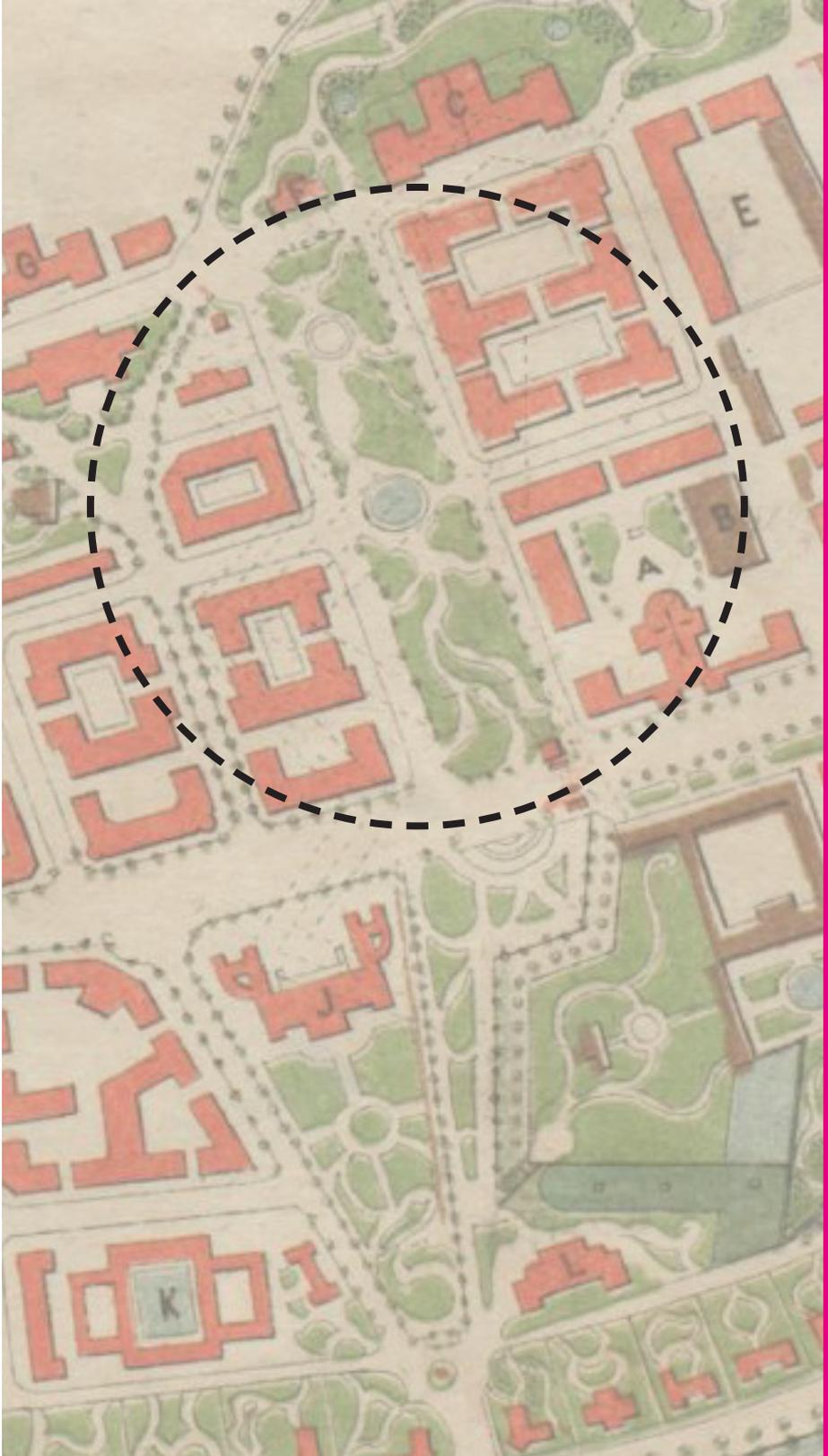


Abb. 051 | Ausschnitt aus der Plan-Skizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg, Bayer (1861)

## Stadtraum durch Grünraum Ein Spiel aus Enge und Weite

In der nicht realisierten Stadterweiterungsskizze von 1871 fallen die weiten Parklandschaften mit ihren verschlungenen Wegführungen ins Auge. Teilweise wurden diese in der späteren Bebauung umgesetzt (siehe Abb. 006, S. 22). Die Qualitäten dieser Parklandschaften wurden in Kombination mit dem Spiel aus Enge und Weite der barockisierten, mittelalterlichen Stadt (siehe Abb. 050, S. 91 & Abb. 041, S. 83) herangezogen, um daraus einen neuen Stadtraum zu schaffen. Die gründerzeitlichen Parklandschaften sowie die räumliche Abfolge aus schmalen Gassen und weiten Plätzen sind starke historische Motive im Städtebau von Salzburg. Im vorliegenden Entwurf sollen diese aufgegriffen werden. Bäume und Bepflanzungen erzeugen in diesem Sinne immer wieder räumliche Enge, welche von Plätzen unterbrochen werden, die an Waldlichtungen erinnern und mit Wasserbecken gegen das Urban Heating ausgestattet sind (siehe Abb. 054, S. 103 & Abb. 055, S. 105). Die Gestaltung der Bodenbeläge leitet die Besucher:innen durch diese geschaffene Parklandschaft (siehe Abb. 57, S. 109).

# STADTRAUM DURCH GRÜNRAUM

## Ein Spiel aus Enge und Weite

### Stadtplatz

Lichtungen in der Parklandschaft  
(siehe Abb. 095 , S. 180)

### Baumgruppen

begrenzen die Plätze  
räumlich und kühlen

### Wasserbecken

Die Funktionsweise wird in Abb. 056  
S. 104 im Detail beschrieben.

### Parklandschaft

Die Dynamik der Parklandschaft  
leitet die Passant:innen gezielt zwischen  
Hauptbahnhof und Altstadt

### Megazebrastreifen

ermöglichen den Querverkehr  
(siehe Abb. 090, S. 170 & Abb. 091, S.172)

Abb. 052 | Ausschnitt aus Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft



# Die Rückkehr der Lebensader

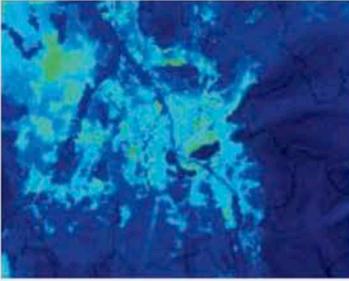
# Urban Heating & die Schwammstadt

## Urban Heating & Schwammstadt Gegen die Überhitzung der Stadt

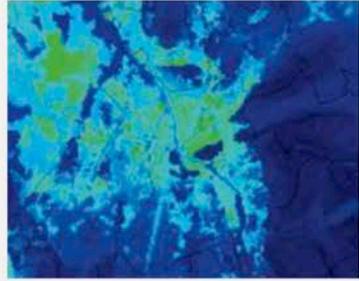
Durch den Klimawandel steigen die Temperaturen insbesondere in den Städten. Diese entwickeln sich zu sogenannten ‚städtischen Wärmeinseln‘, die aufgrund fehlender Vegetation und menschlicher Aktivität besonders stark erhitzen. In Abb. 053 wird die Entwicklung des Stadtklimas von Salzburg gezeigt. Dabei ist langfristig eine massive Zunahme der Temperaturen im Projektgebiet zwischen Altstadt und Hauptbahnhof festzustellen. Diese urbane Wärmeinseln entstehen durch versiegelte Flächen und Gebäude, welche die Wärme speichern und nachts verzögert freigeben. Um der Überhitzung entgegenzusteuern, wird mit Wasserflächen durch Verdunstung, hellen Oberflächen und Begrünung gearbeitet (vgl. Stadt Salzburg, 2022).

### Bisherige Entwicklung

1971-2000

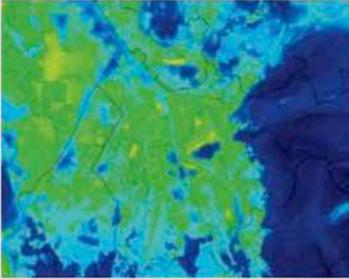


1981-2010

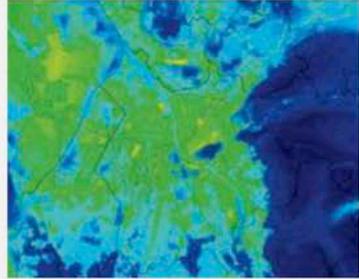


### Zukünftige Entwicklung

bis 2050

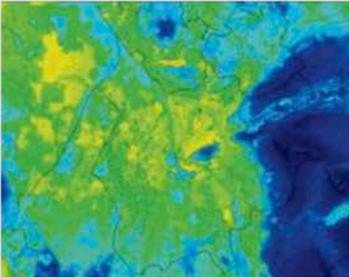


mit Klimaanpassungs- bzw. globalen Klimaschutzmaßnahmen

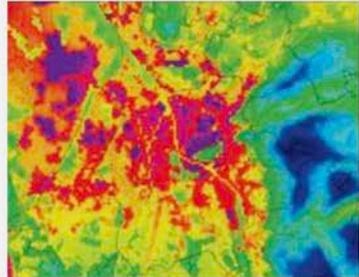


ohne Klimaanpassungs- bzw. globalen Klimaschutzmaßnahmen

2071-2100



mit Klimaanpassungs- bzw. globalen Klimaschutzmaßnahmen



ohne Klimaanpassungs- bzw. globalen Klimaschutzmaßnahmen

Durchschnittliche Anzahl der Hitzetage pro Jahr ( $T_{\max} \geq 30^{\circ}\text{C}$ )



Abbildung: Stadtklimatologische Simulation der mittleren Anzahl der Hitzetage pro Jahr 1971-2000 und 1981-2000 und die Projektion für 2021-2050 und 2071-2100. Quelle: ADAPT-UHI 2020

## Urban Heating & Schwammstadt Das Schwammstadt-Prinzip

Durch den Klimawandel nehmen Extremwetterereignisse wie Trockenheit mit Wassermangel einerseits sowie Starkregen mit Überflutungen auf der anderen Seite zu. Die Begrünung der Städte soll diese Phänomene teilweise auffangen. Für die Entwicklung von großkronigen Bäumen ist die richtige Wasserdosierung jedoch essenziell. Daher wird im Schwammstadtprinzip das Oberflächenwasser im ersten Schritt gefiltert und anschließend unterirdisch gesammelt. Durch den Filterprozess wird das Regenwasser von Reifenabrieb, Streusalz und anderen Schadstoffen befreit. Der Untergrund ist aus Grobschlag, um die Verkehrslast durch Lastübertragung auf die einzelnen Steine aufzuteilen. Die Hohlräume werden mit Schlammsubstrat befüllt, welches gut durchwurzelbar ist (vgl. Abb. 054, ACO 2023).



Die Lösung

Ein grobes Steinskelett gewährleistet den notwendigen Lastabtrag. Mit feinporenreichem Substrat gefüllte Hohlräume zwischen den Steinen des Unterbaus versorgen die Bäume selbst in Trockenperioden mit Wasser. Ein positiver Nebeneffekt ist, dass im Wurzelwerk und im umliegenden Erdreich große Wassermengen gespeichert werden können.

Der Aufbau

- 1 Aufbau Belag inkl. Tragschicht
- 2 Trennvlies
- 3 Belüftungs- und Verteilungsschicht
- 4 Grobschlag mit Schlammsubstrat gefüllt
- 5 Planum/Untergrund
- 6 Baumscheibeneinfassung
- 7 Splittbeet/Bepflanzung
- 8 Wiener Baumsubstrat
- 9 Schutzlage im Bereich Fassade

12

(c) 3zu0 Landschaftsarchitektur

Funktionsprinzip



(c) Karl Grimm, Erwin Murer, Stefan Schmidt

## Urban Heating & Schwammstadt Zusammenspiel von Wald und Wasser

Die Bucht am Perronplatz (Abb. 055) zeigt formal das Zusammenspiel der Baumgruppen und Plätze, welches als Motiv bereits auf S. 93 hergeleitet wurde. Funktional folgt der dargestellte Platz dem Prinzip der Schwammstadt (S. 101). Die Plätze sind mit Wasserbecken ausgestattet, welche das Oberflächenwasser sammeln und gefiltert an den Untergrund abgeben. Die Wasserbecken werden von Sitzsteinen umgeben, die zum einen zum Verweilen einladen und zum anderen als physische Barriere den Anrainerverkehr lenken (siehe Abb. 056, S. 105)

Die Grünbereiche sind wiederum unterteilt in begehbare Bodenflächen mit Rasengittersteinen sowie reinen Grünbereichen mit tieferem Erdreich. Diese sind als ‚kleine, wilde Wälder‘ konzipiert, die das Umfeld noch stärker abkühlen. In den begehbaren Grünbereichen wachsen die Bäume aus Bodenringen (siehe Abb. 057, S. 107 & Abb. 025, S. 25).



Begehbarer Grünbereich  
(S. 106)



Wilder Grünbereich  
mit tieferem Erdreich für  
anspruchvollere Baumarten

Grobschlag  
speichert Wasser

- Wilder Grünbereich (S. 106)
- kühlt das Umfeld



- Wasserbecken
- sammelt, filtert und verteilt
- das Oberflächenwasser

## Zonierung der Baumarten Dichter Wald und Stadtbäume

Die Baumarten unterscheiden sich nach ihrer Positionierung in der Parklandschaft. Diese Landschaft lässt sich grob in drei Bereiche einteilen. Die Plätze besitzen keine Bäume, sie sind bewusst als Lichtungen konzipiert.

Begehbare Grünbereiche | Balsam-Pappel (*Populus balsamifera* | Flachwurzler | Höhe 20-30 m), Spitzahorn (*Acer platanoides* | Herzwurzler | Höhe 15 m)

Wilde Grünbereiche | amerikanische Linde (*Tilia americana* | Pfahlwurzler | Höhe 25-30 m), Rosskastanien (*Aesculus hippocastanum* | Flachwurzler | Höhe 25-30 m)

Abb. 057 | Zonierung der Baumarten



## Urban Heating Beläge und Oberflächen

Die Beläge erfüllen mehrere Funktionen. Zum einen geben sie den Passant:innen Richtungen vor und zum andern tragen sie zur Regulierung des örtlichen Klimas bei. Es wurden bewusst Oberflächen gewählt, die sich wenig erhitzen. Zusätzlich sollen die kühlenden Eigenschaften von Grünflächen genutzt werden. Für die Plätze findet daher ein heller Betonbelag Anwendung (siehe Abb. 061, Landhausplatz Innsbruck). Für die befahrbaren Böden werden Rasensteine genutzt. Sie kommen in unterschiedlichen Ausführungen zum Einsatz, um die Benutzer:innen optisch zu lenken und die Bodenfläche in verschiedene Zonen ausdifferenzieren (Abb. 060 & Abb. 062, S. 110 & S. 111). Die dritte Form der Oberflächengestaltung ist die wilde Grünfläche. Diese ist als Hügel ausgestaltet, auf welchen sich die Natur frei entfalten kann und ihr einen großen Wurzelraum bietet (Abb. 059, S. 110 ).





Abb. 060 | Rasensteine GDM.SCADA linear



Abb. 059 | Wilder Grünbereich



Abb. 062 | Rasensteine GDM.LINUX ornament

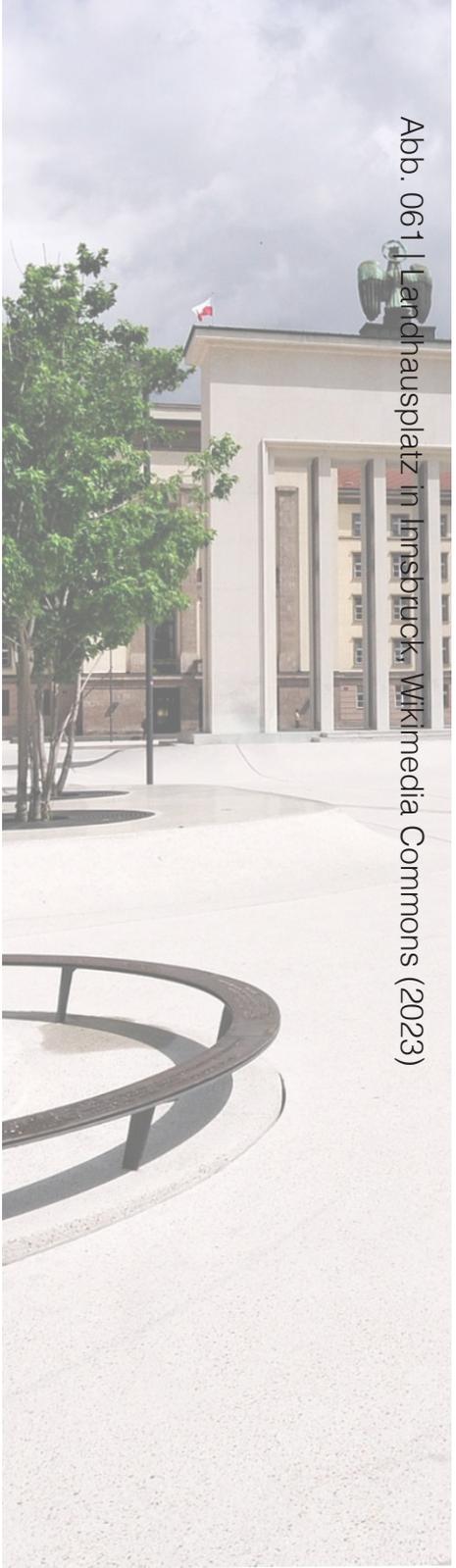
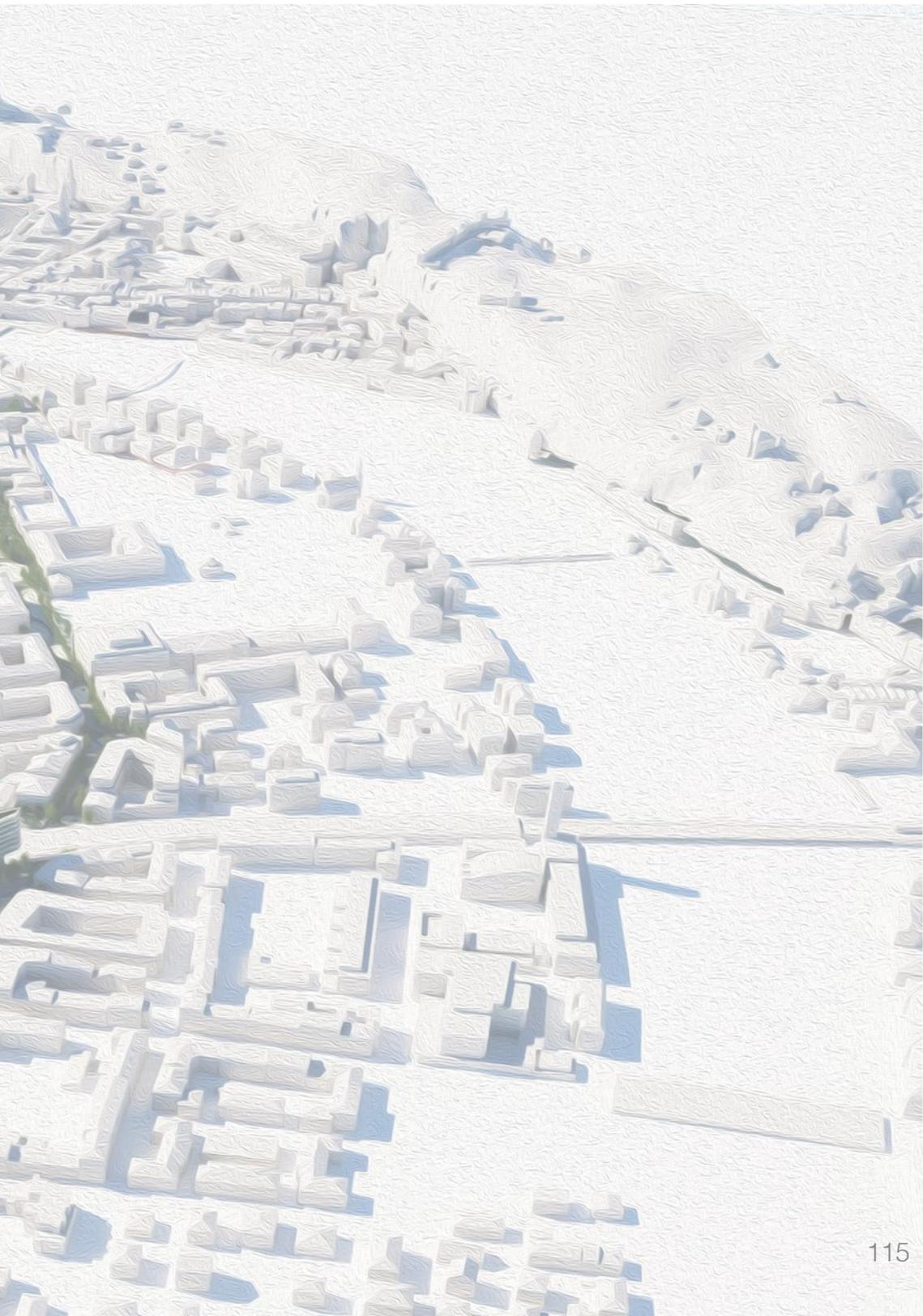


Abb. 061 | Landhausplatz in Innsbruck, Wikimedia Commons (2023)

# Die Rückkehr der Lebensader

## Eins..Zwei Kilometer Parklandschaft





## Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft Rückkehr zur Lebensader

Die Grundintention ist es, verlorene Qualitäten wieder herzustellen und auf aktuelle Herausforderungen zu reagieren. Die Innenstadtzone soll nahtlos und atmosphärisch mit dem Bahnhofsviertel verbunden werden. Dafür wird eine Parklandschaft mit einer Länge von 1,2 Kilometern vom Salzburger Hauptbahnhof bis zum Makartplatz in der Innenstadt konzipiert. Diese Parklandschaft ist angeordnet wie eine Perlenkette aus Plätzen, die aus dem Park hervortreten und zum Verweilen einladen. Zentrale Orte wie der Kieselpark und die Bahnpromenade werden in den Kapiteln der ZOOM INs (siehe ab S. 140) im Detail beschrieben. Die Stadtansicht von Franz Kulstrunk von 1916 (Abb. 064) dient als historische Inspiration für die Parklandschaft.

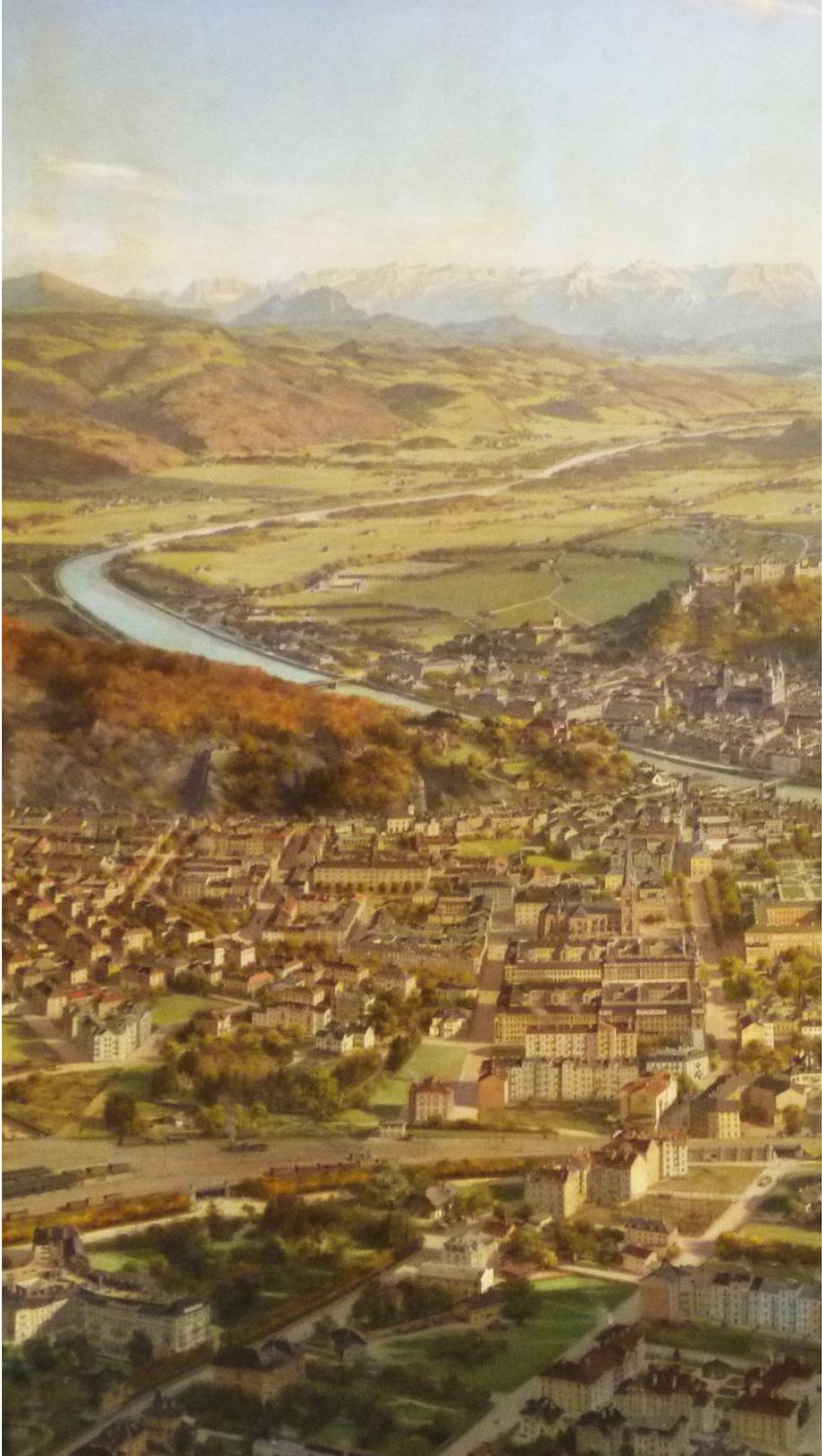
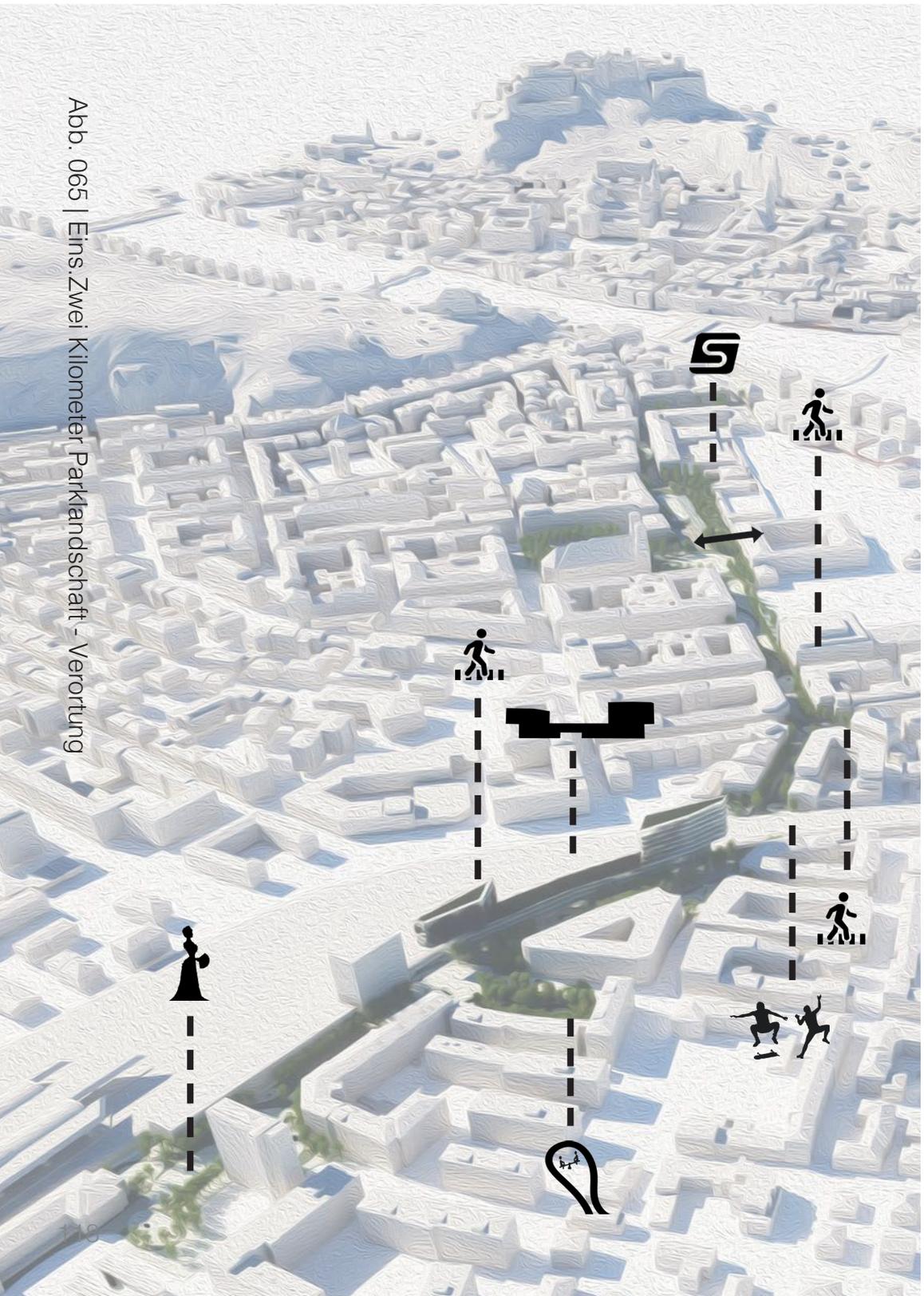


Abb. 064 | Die Stadt Salzburg im Jahre 1916, Kulstunk

Abb. 065 | Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft - Verortung





Der Kiesel Park | Im Zentrum des Parks ist ein Tisch, der den Spielplatz umrahmt (siehe Abb. 100, S. 190).



Der Imlauer Platz | Die Bahnunterführung wird durch Sportanlagen aufgewertet (siehe Abb. 136, S. 254).



Die Megazebrastreifen | Sie ermöglichen den Querverkehr auf den städtischen Hauptachsen (siehe Abb. 90, S. 170)



S-Link | Haltestelle Mirabell (siehe Abb. 30, S. 30 & Abb. 73, S. 133)



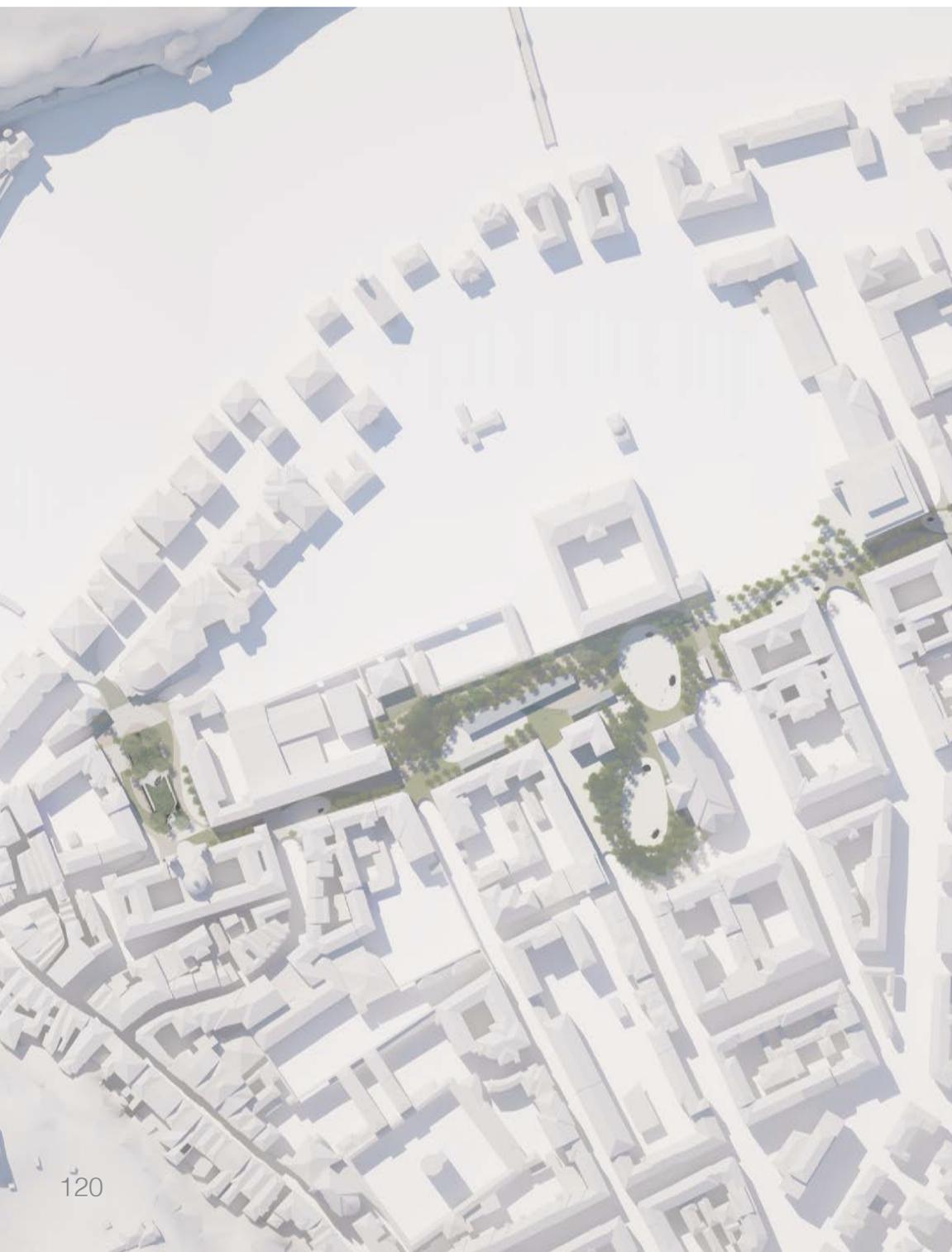
Der Sisiplatz | Derzeit befindet sich die Statue der Kaiserin versteckt hinter Radständern. Sie soll einen eigenen Platz bekommen (Abb. 068, S. 125)

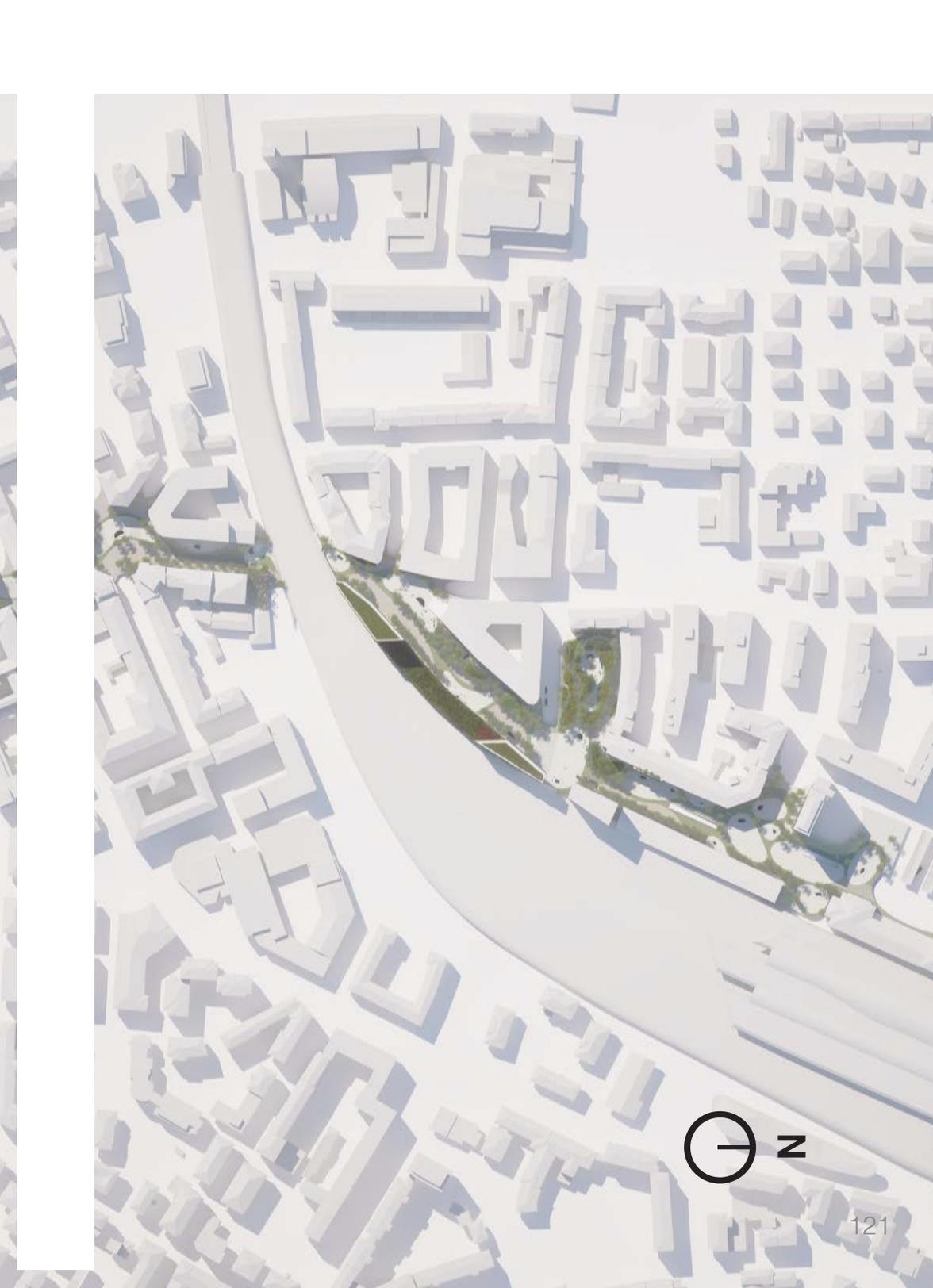


Der Mirabellplatz | Nachdem der historische Platz räumlich aufgelöst wurde, soll ein neuer geschaffen werden. Dieser soll Schloss und Kirche visuell verbinden (Abb. 73, S. 133)



Den Schwung mitnehmen | Durch den Abriss der Bahnpromenade für den S-Link entsteht Raum für Neues (S. 196)





Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft  
In vier Teilabschnitte geteilt

1. Startpunkt:

Ins Fließen kommen

2. Den Schwung mitnehmen

Das Gelenk der Parklandschaft

3. Mit Dynamik zum Schloss Mirabell

Maximale Fließgeschwindigkeit

4. Ankommen beim Schloss Mirabell

In die Stadt hineinfließen



Abb. 067 | Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft – Die vier Teilabschnitte

## 1. Startpunkt Ins Fließen kommen

Alles beginnt mit Kaiserin Elisabeth. Ihre Statue ist versteckt hinter Radständern und befindet sich in einem vernachlässigten Park. Die erste Intervention vom Hauptbahnhof kommend spielt diese Statue frei und schafft einen Platz. Dieser beinhaltet den ersten Megazebrastreifen, der zum einen dem Verkehr das Tempo nehmen soll und zum anderen die Menschen vom Hauptbahnhof in der neuen Parklandschaft willkommen heißt. Die Lichtungen und Grünbereiche beginnen sich in diesem Bereich zu formen und entwickeln in Richtung Arte Hotel in ihrer formalen Ausgestaltung immer mehr Fließdynamik. Der Zugang zur Kiss&Ride Garage, in der sich das Car Sharing der ÖBB befindet, bleibt zugänglich. Der Busverkehr bleibt mit reduziertem Tempo von 20km/h in der Begegnungszone weiterhin möglich.



Abb. 068 | Startpunkt – Ins Fließen kommen

**M 1:1000**

## 2. Den Schwung mitnehmen Das Gelenk der Parklandschaft

Eine Schlüsselstelle für die Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft bildet der Platz vor dem Baukörper „die neue Bahnpromenade“ (siehe S. 196 & Abb. 108, S. 202). Dieser bildet das Gelenk der Parklandschaft, während der neue Baukörper als Wegweiser fungiert, welcher den Schwung und die Fließdynamik der Boden- und Platzgestaltung aufnimmt und weiterführt. Die bestehende Tankstelle weicht einem als Park mit Spielplatz (siehe Abb. 097, S. 185) ausgestalteten Begegnungsraum, da im Moment trotz sehr hoher Bebauungsdichte qualitative Infrastruktur für Kinder im nahen Umfeld fehlt. Am Ende des Baukörpers „die neue Bahnpromenade“ stellt die Bahnunterführung eine atmosphärische Sperre dar. Diese soll durch die Gestaltung des Übergangs vom Motzkopplatz zum Imlauerplatz (siehe Abb. 133, S. 249) überwunden werden.

Abb. 069 | Das Gelenk der Parklandschaft



Saint-Julien-Straße

Kiesel

Eisenbahn

**M 1:1000**

### 3. Mit Dynamik zum Schloss Mirabell Maximale Fließgeschwindigkeit

Nach der Bahnunterführung steigert sich die formale Dynamik in Richtung Schloss Mirabell. Wälder und Lichtungen wechseln sich schnell ab. Sie schaffen zum einen konsumfreie Plätze am Wasser (siehe Abb. 056 auf S. 105) und zum andern Raum für Gastgärten der Gastronomie. Die zahlreichen Bäume sorgen für Abkühlung und die Lichtungen lassen Platz für urbanen Flair. Der Querverkehr wird in diesem Bereich an zwei Stellen zugelassen. Zunächst in der Markus-Sittikus-Straße im Bereich des Kreisverkehrs, der als solcher für Anrainer:innen weiter nutzbar bleibt, und weiters in der Querung mit der Auerspergstraße vor dem Kongresshaus.

Abb. 070 | Mit Dynamik zum Schloss Mirabell

**M 1:1000**



Auerspergstraße

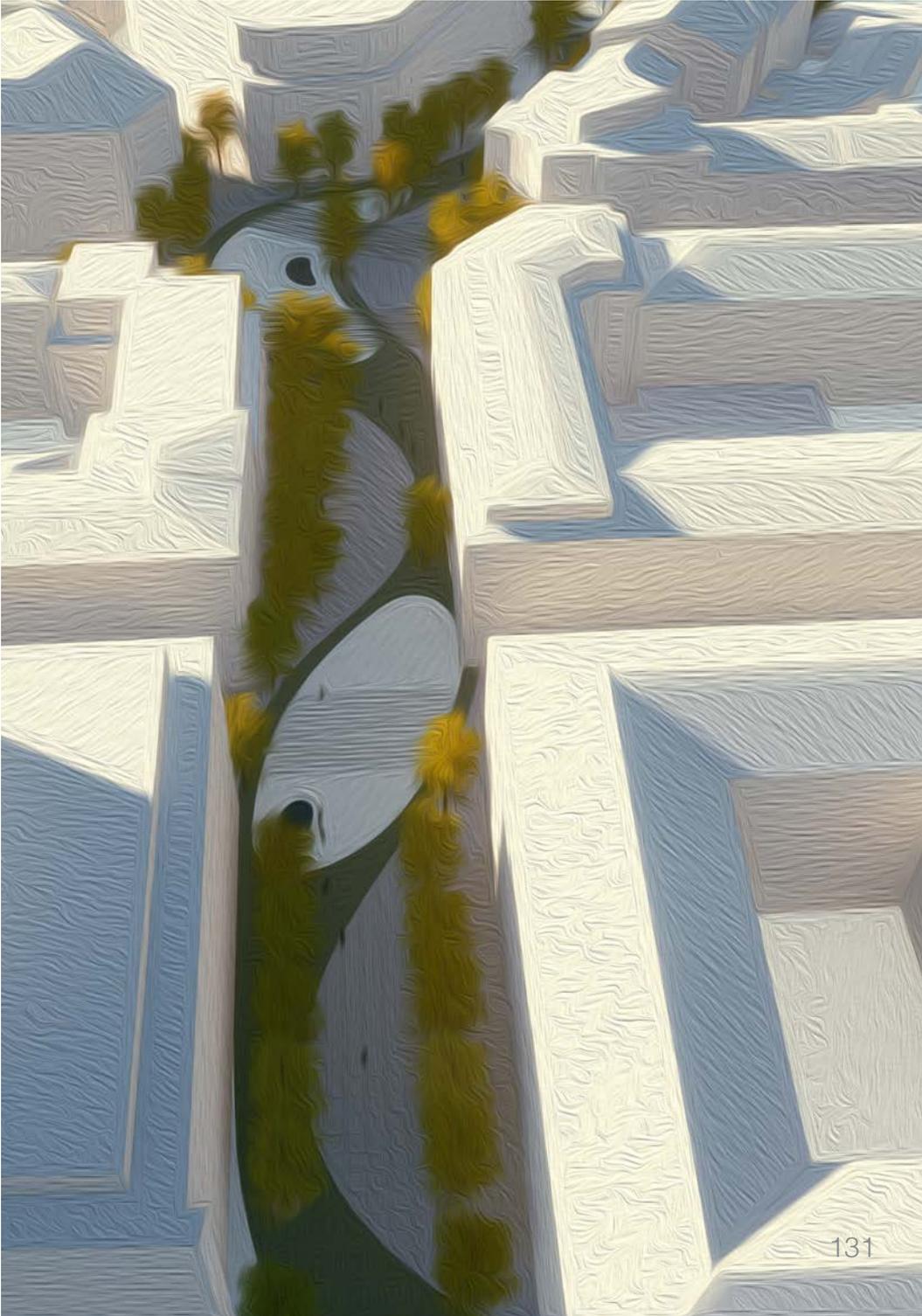
Kongresshaus

Imlauer

Markus-Sittikus-Straße



Abb. 072 | Skizze der Rainerstraße in Richtung Kongresshaus



## 4. Ankommen

### In die Stadt hineinfließen

Die Parklandschaft als Lebensader schließt immer wieder an die bestehende Stadt mit ihren hohen Qualitäten an. Der Mirabellplatz bietet zum Beispiel zentrale Bestandqualitäten, die für die Neugestaltung genutzt werden sollen. Der Megazebrastreifen zur Hubert-Sattler-Gasse soll den Verkehr noch einmal abbremesen, bevor die neuen Mirabell-Plätze hervortreten (siehe Abb. 073). Der historische Mirabellplatz wurde im Zuge der Stadterweiterung aufgelöst (siehe Abb. 004, S. 18, Abb. 009, S. 29, Abb. 074, S. 135). Die neuen Mirabell-Plätze reagieren auf diesen Umstand und schaffen mehrere Bereiche, welche durch Bäume und Bodenbeläge zониert sind. Sie folgen dem Motiv ‚Stadtraum durch Grünraum‘ (siehe S. 93). Ein Teil des bestehenden oberirdischen Parkplatzes weicht dieser Parklandschaft. Der ‚nördliche‘ neue Mirabellplatz verbindet die Andräkirche visuell mit dem Schloss Mirabell. Der südliche Mirabellplatz wird zum öffentlichen Verkehrsknotenpunkt, der die neue S-Link Station sowie die Stationen der Postbusse und O-Busse enthält.

Abb. 073 | Ankommen – In die Stadt hineinfließen



**M 1:1000**



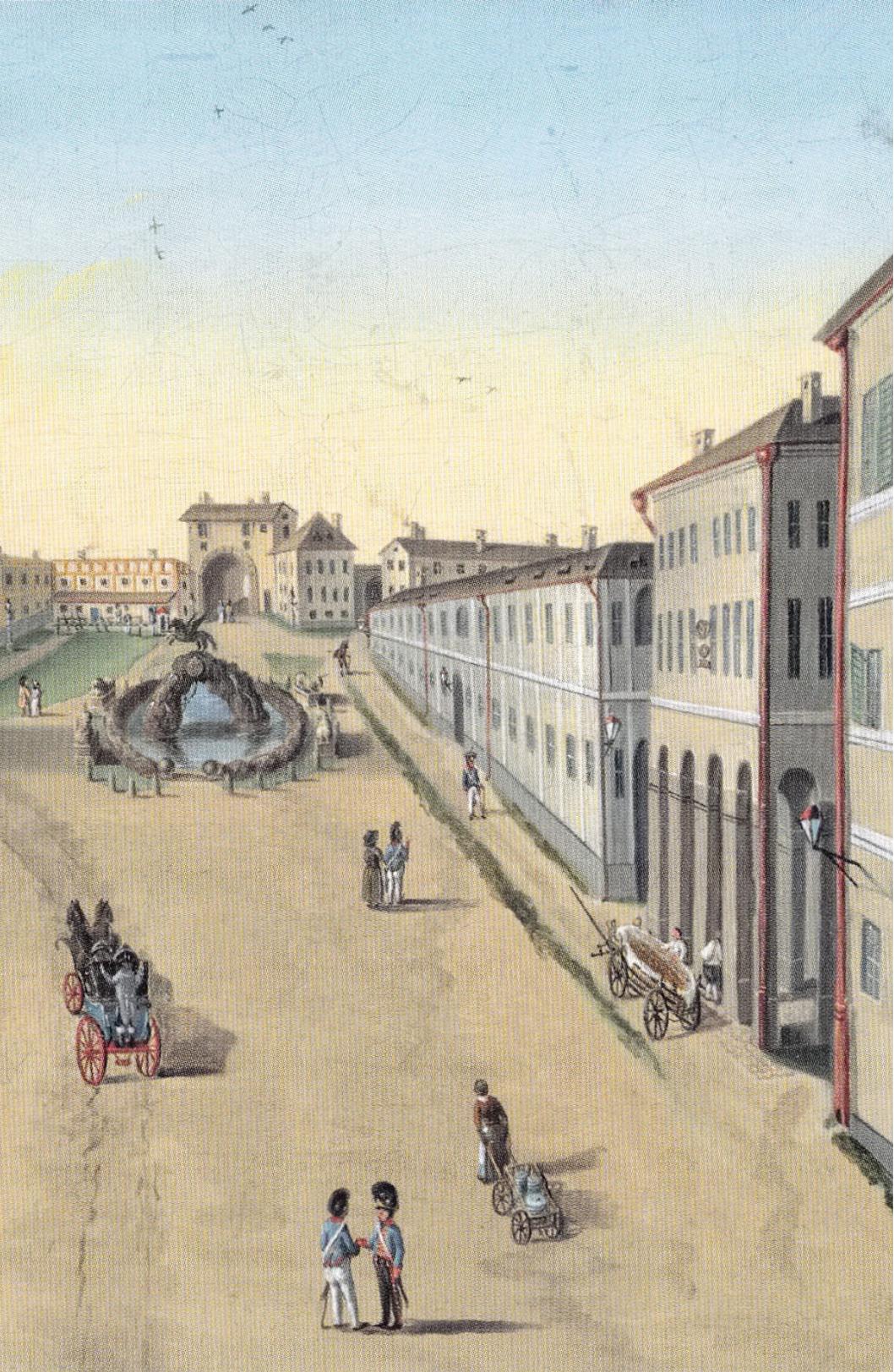
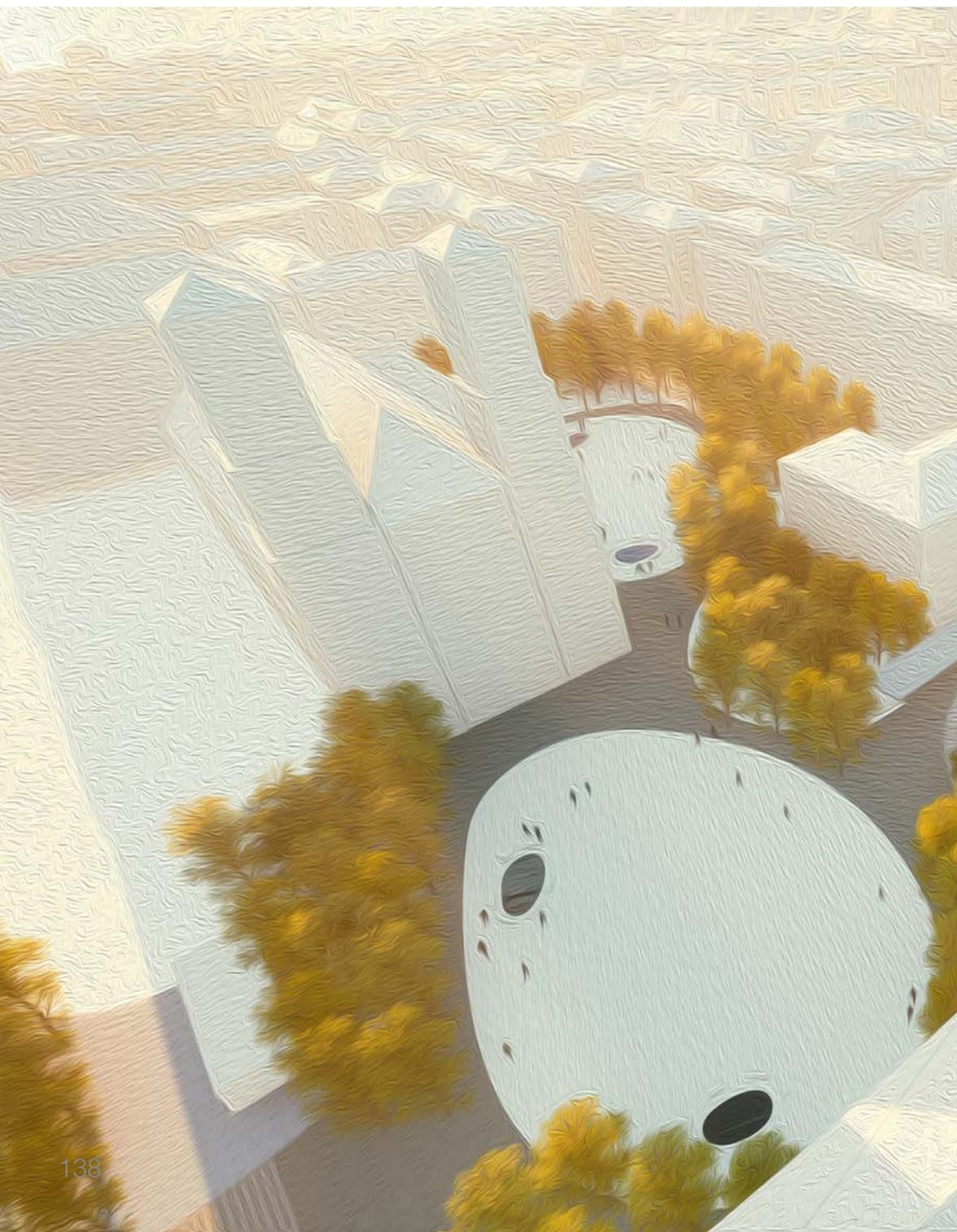


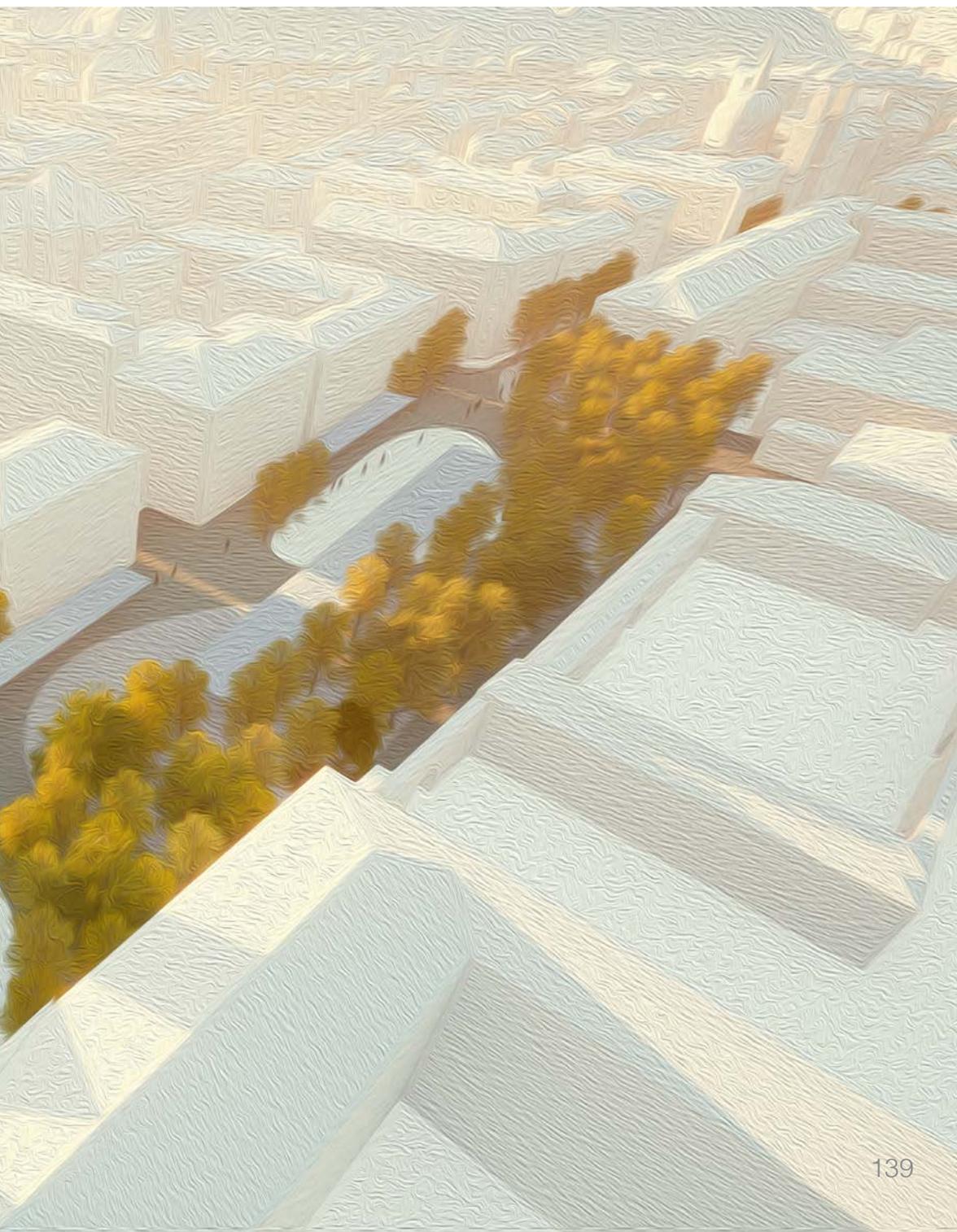
Abb. 074 | Mirabellplatz um 1812, Wurzer 1812

Abb. 075 | Mirabellplatz heute



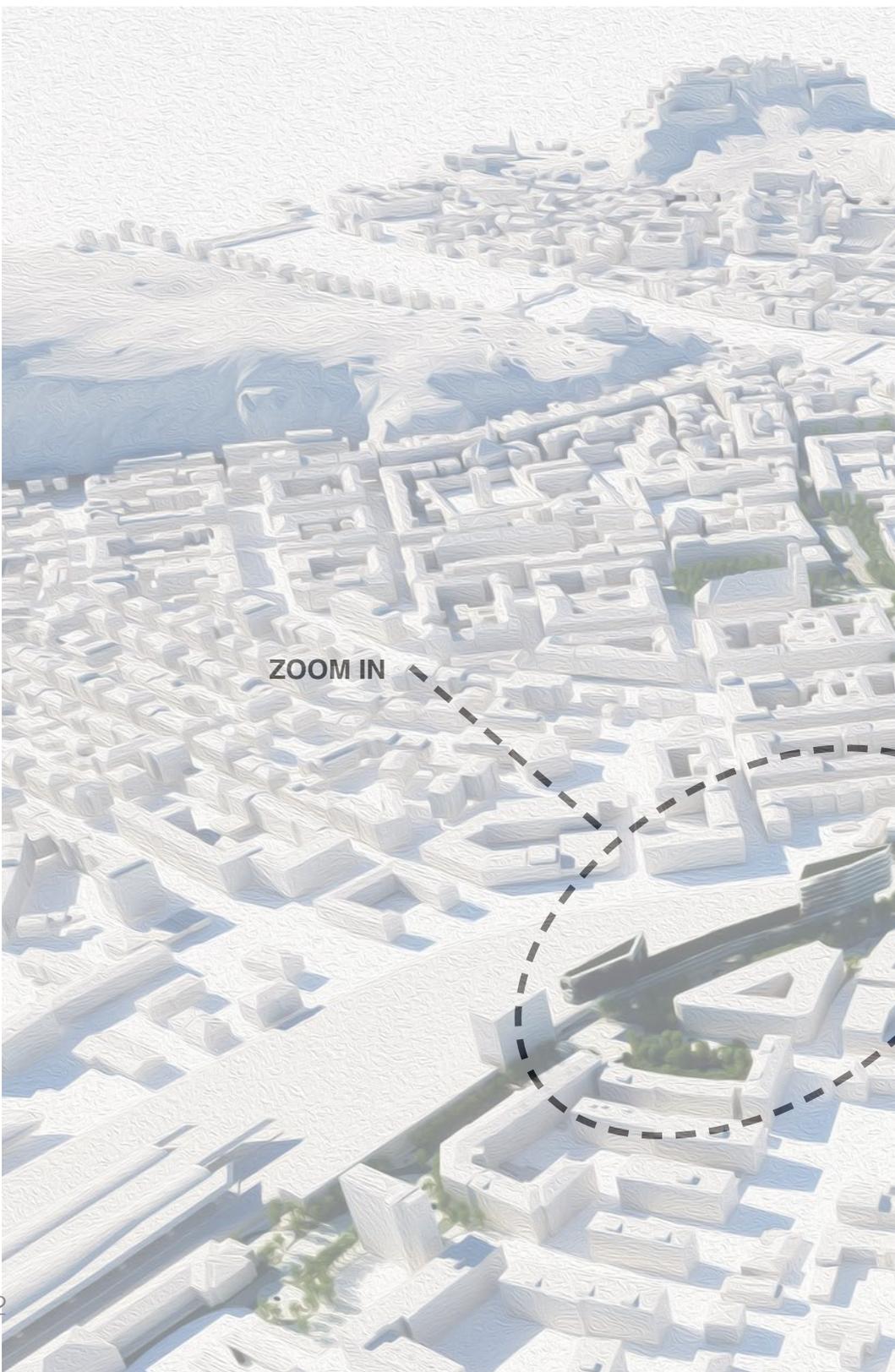


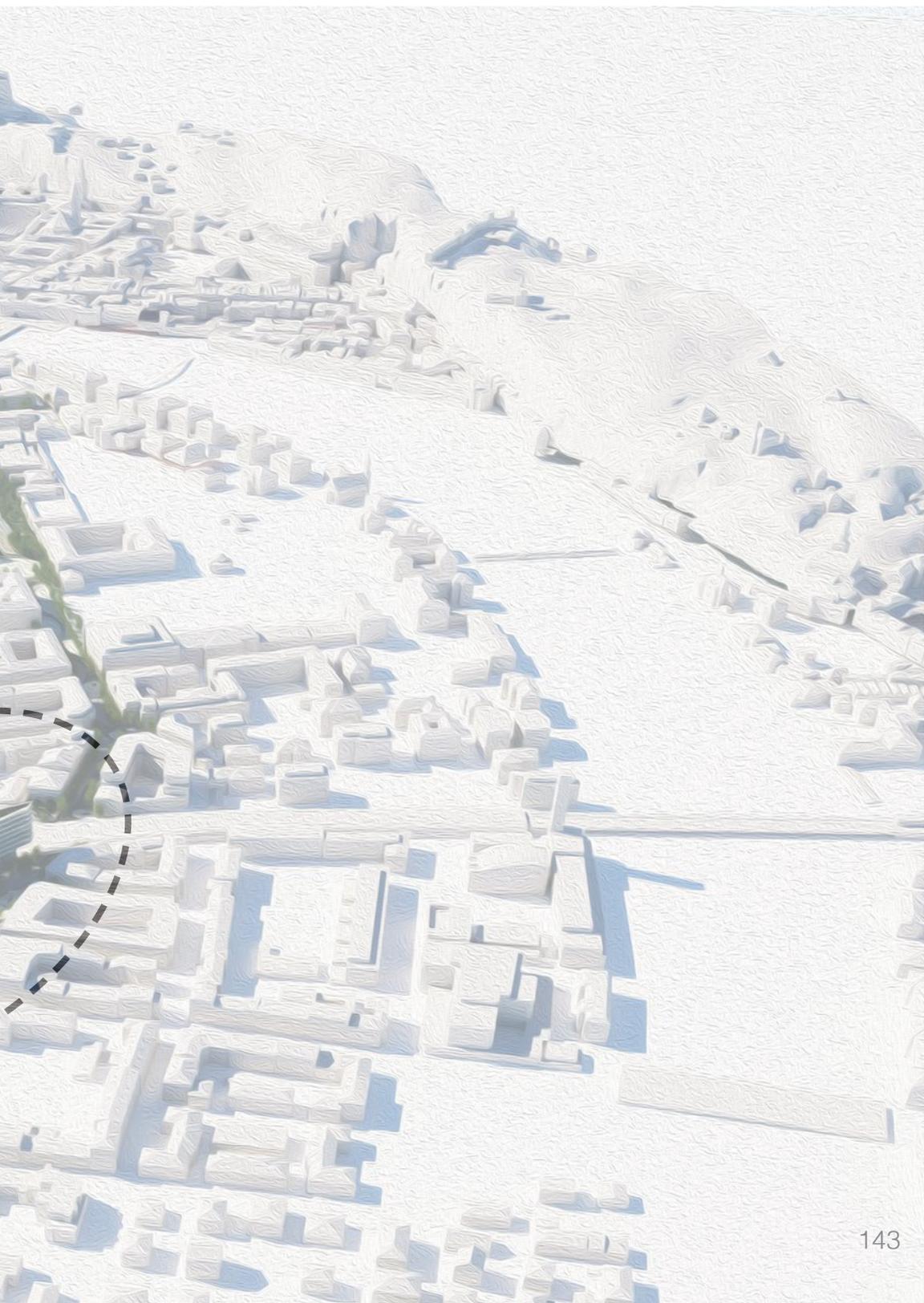




# Die Rückkehr der Lebensader

# ZOOM IN: Überblick



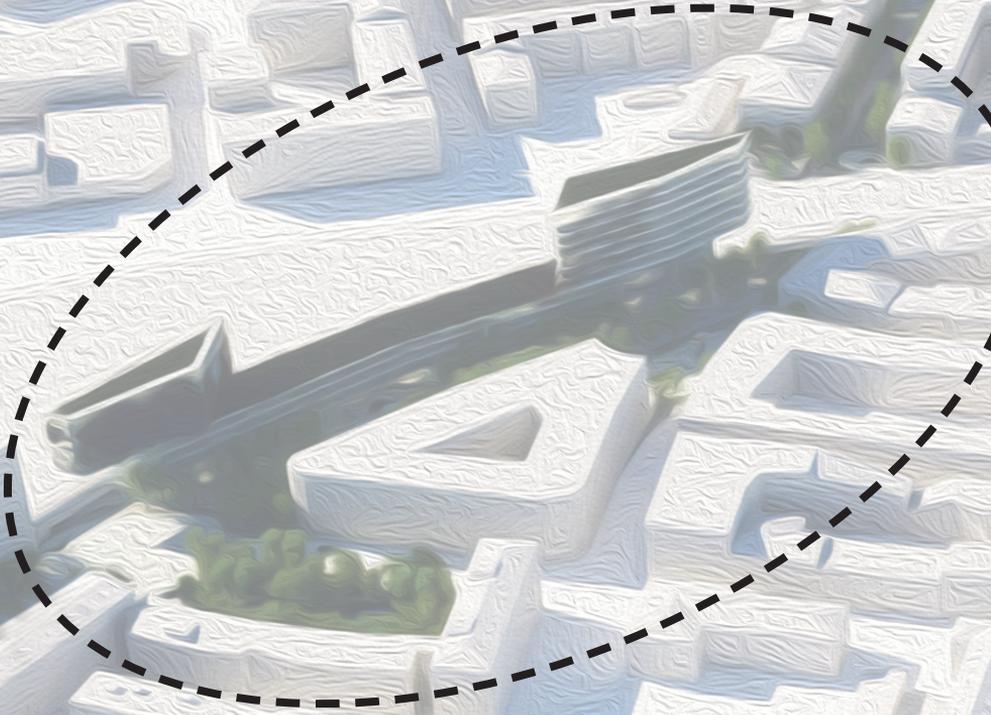


## ZOOM IN: Überblick

### Das Gelenk der Parklandschaft

Im ZOOM IN soll ein Teil der ca. 1,2 Kilometer Parklandschaft exemplarisch ausführlicher beschrieben werden. Diese Schlüsselstelle des Entwurfs fungiert wie ein Gelenk der Parklandschaft. Der Fokus liegt hier auf dem Bereich beginnend beim Perronplatz und Kieselpark, über „die neue Bahnpromenade“ bis hin zum Motzko- und Imlauerplatz. Es sollen die neuen und alten Qualitäten der beschriebenen Orte dargestellt werden. Anhand der Gestaltung des Perronplatzes wird der Umgang mit dem Querverkehr erläutert. Im Kieselpark liegt der Fokus auf dem Raum für Bewohner:innen. Aus dem Abriss der alten Bahnpromenade, der Platz schaffen soll für einen Notausstieg des S-Link, ergibt sich Raum für „die neue Bahnpromenade“, die zusammen mit der Parklandschaft davor die Funktionen des Leitens und Verweilens erfüllt. Der Motzkoplatz zeigt in Kombination mit dem Imlauerplatz auf, wie zwei Viertel miteinander verbunden werden können.

Abb. 078 | Zoom In - Eins-Zwei-Kilometer Parklandschaft



# Die Rückkehr der Lebensader

## ZOOM IN: Der Perronplatz & Kieselpark

## Analyse Perron & Kiesel Neue & alte Qualitäten

Dieser Projektteil befindet sich im Stadtteil Elisabeth-Vorstadt. Bei Betrachtung des Gebiets fällt auf, dass in diesem sehr dicht bebauten Stadtteil vor allem Grünflächen und Spielflächen fehlen. Die meisten Grünflächen in diesem Bereich sind privat zugeordnet und somit nicht für die Allgemeinheit zugänglich (siehe Abb. 080, S. 150). Des Weiteren fällt auf, dass sich in einem Abstand von nur 270 Metern gleich zwei Tankstellen befinden. Als Antwort auf diese Gegebenheiten sollen im vorliegenden Entwurf neue Qualitäten für den Stadtteil in Form von Grünraum und Spielflächen geschaffen werden. Die Fläche dafür wird aus dem Überangebot an Tankstellen generiert.

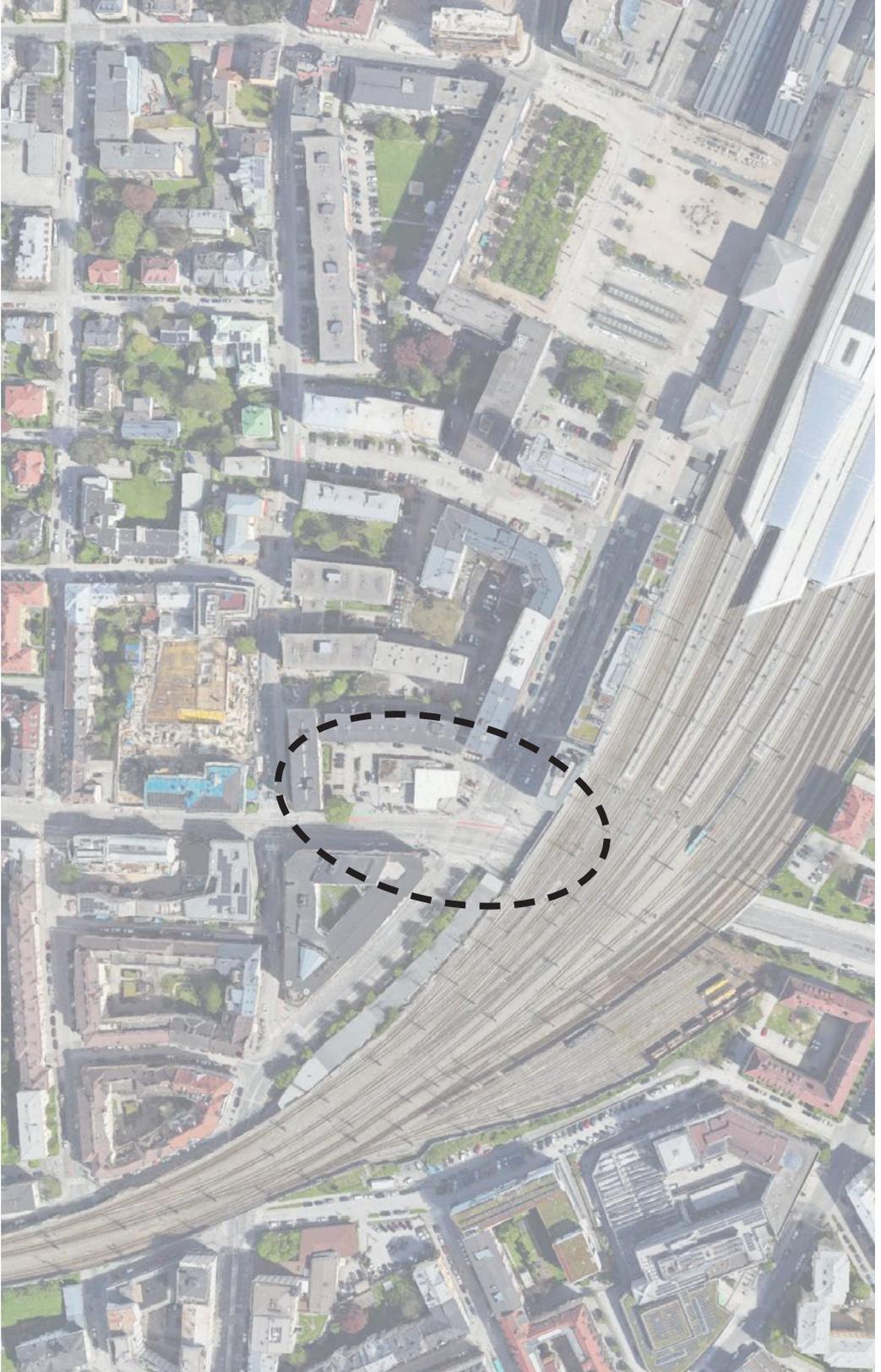
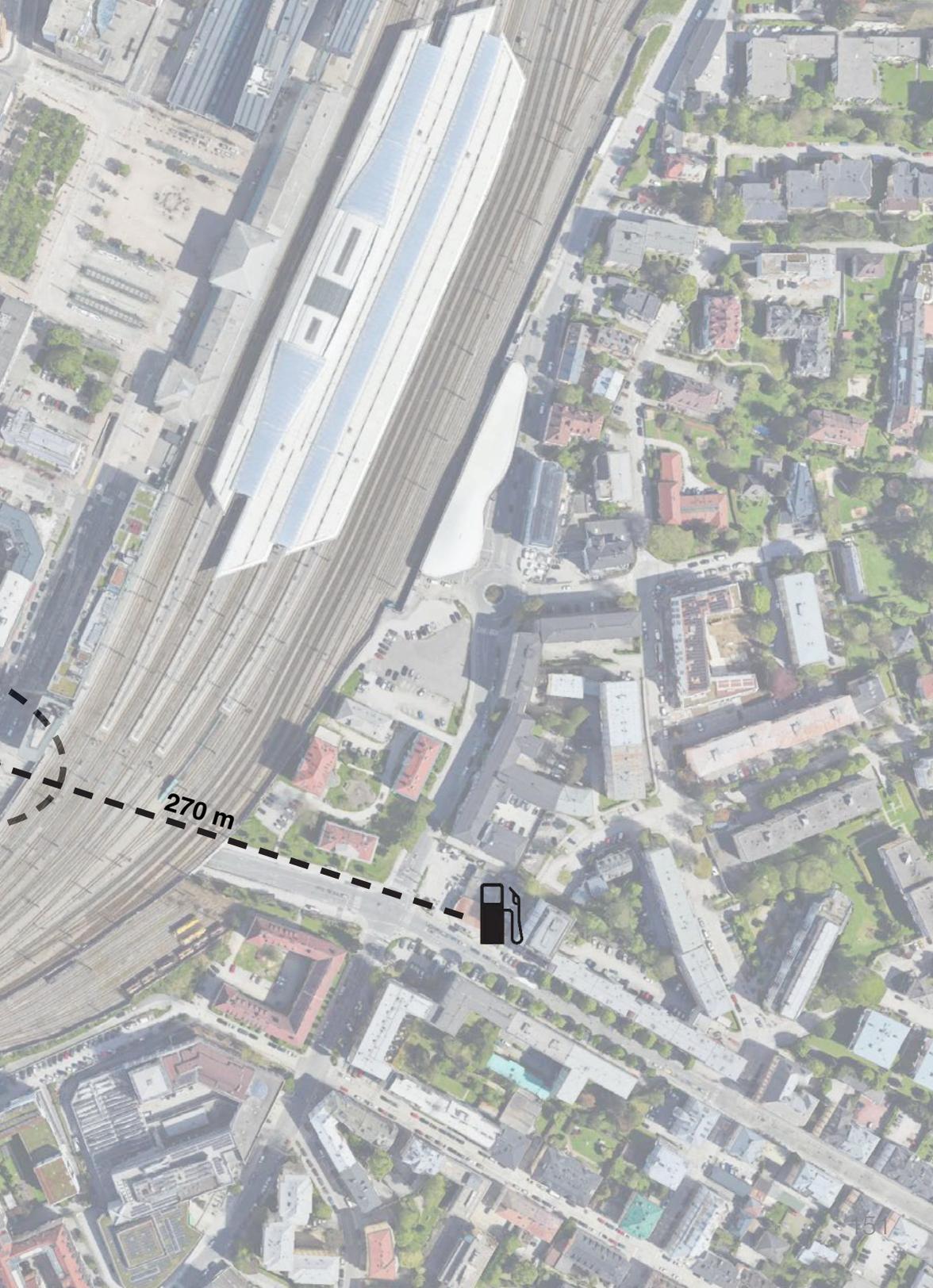


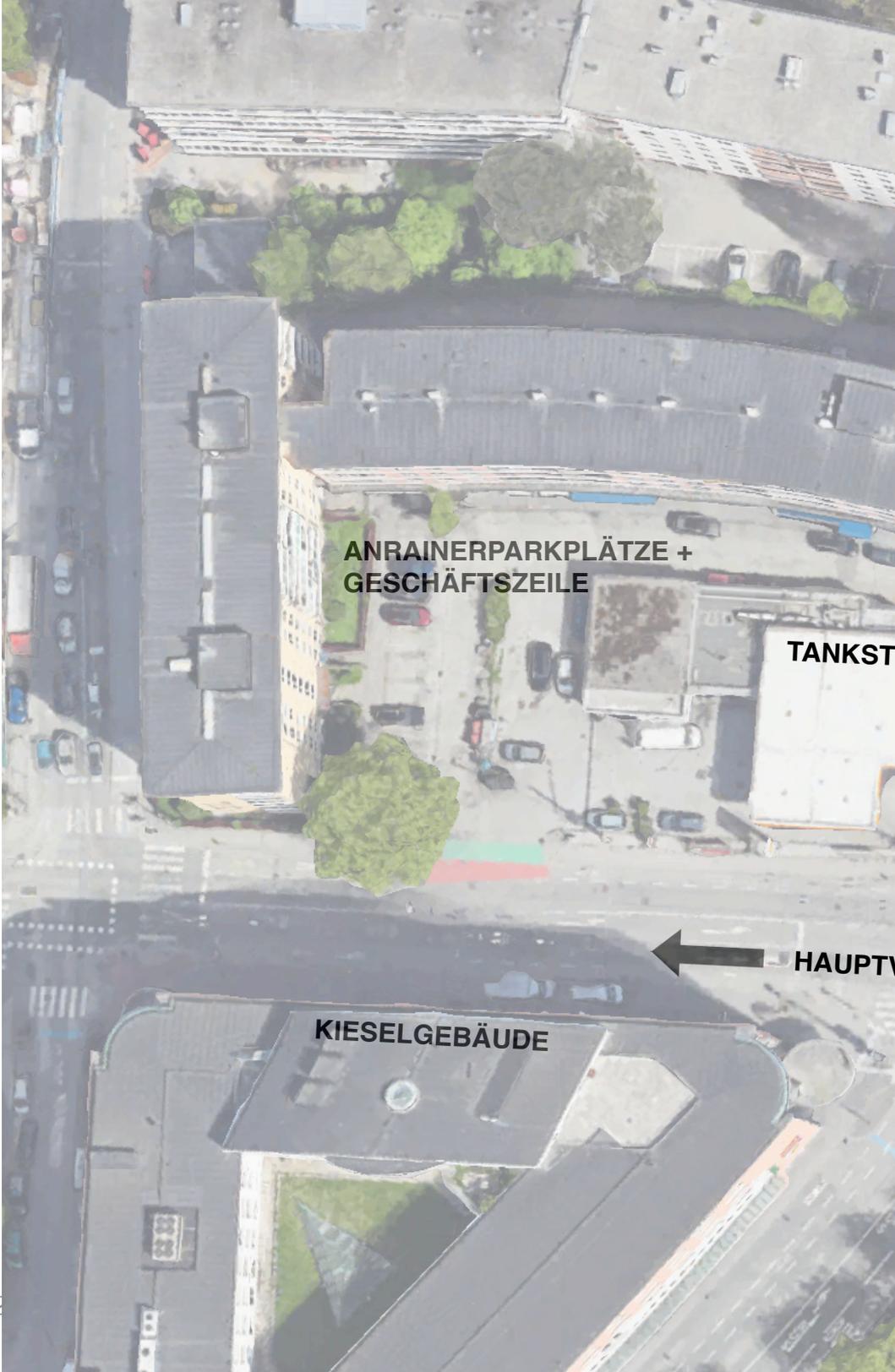


Abb. 080 | Städtische Bestandanalyse - Kiesel und Perron



270 m





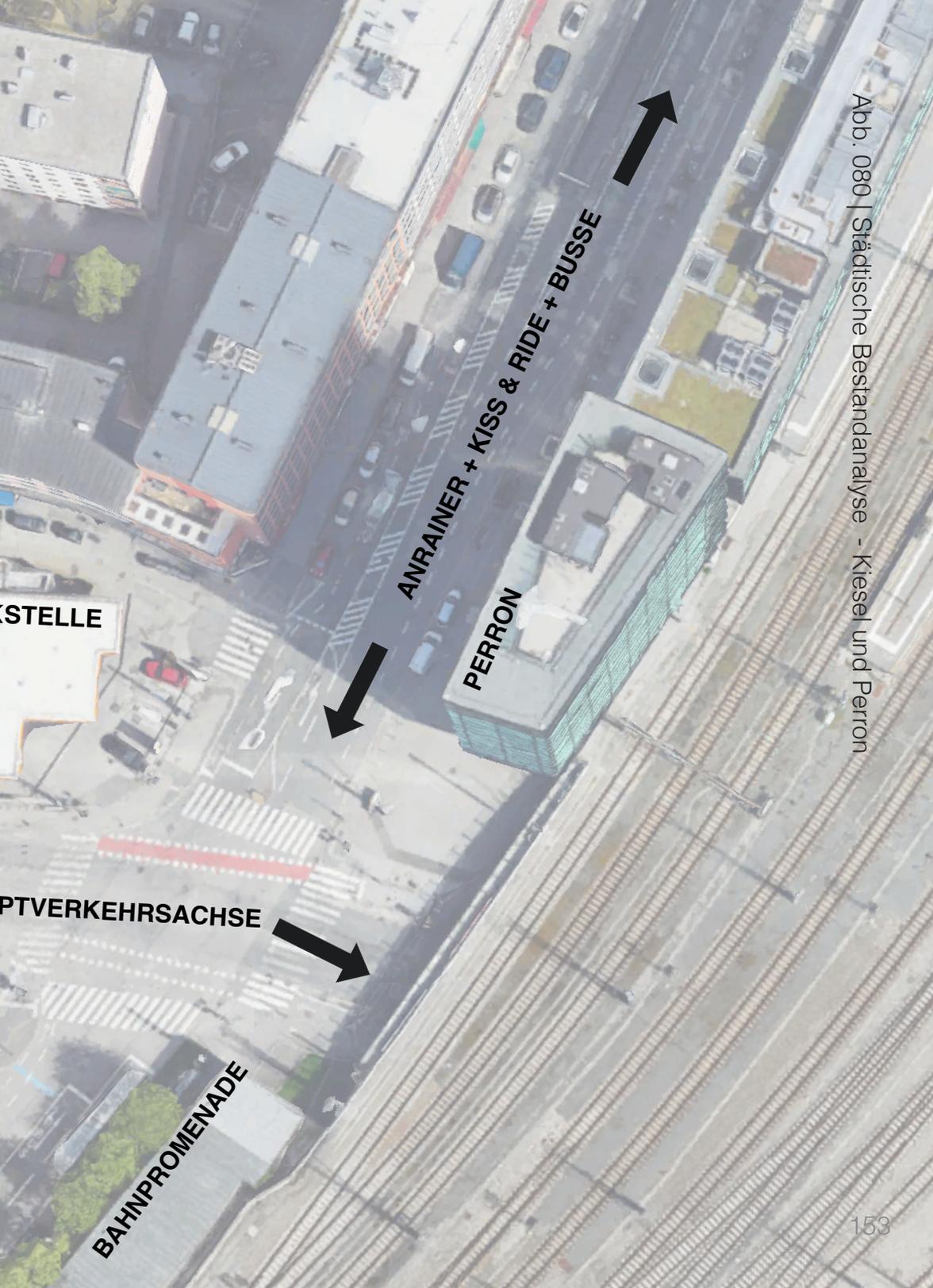
**ANRAINERPARKPLÄTZE +  
GESCHÄFTSZEILE**

**TANKST**

**KIESELGEBÄUDE**

**HAUPTV**

Abb. 081 | Bestandssituation - Kiesel und Perron



STELLE

BAHNVERKEHRSACHSE

BAHNPROMENADE

PERRON  
ANRAINER + KISS & RIDE + BUSSE

Abb. 080 | Städtische Bestandanalyse - Kiesel und Perron

## Perronplatz & Kieselpark Maßnahmen für neue Qualitäten

Um dem Mangel an Grünflächen und Spielplätzen entgegenzuwirken, muss Raum freigemacht werden. Die bestehende Tankstelle weicht dem Kieselpark mit seinem Spielplatz. Durch die Interventionen gehen auch die oberirdischen Anrainerparkplätze verloren. Als Ersatz wird eine Parkgarage unter dem Kieselpark geschaffen. So wird dieser Bereich gleichzeitig vom ruhenden Verkehr befreit. Entlang der Rainerstraße ist weiterhin der Anrainer- und öffentliche Verkehr möglich sowie die Zufahrt zur Kiss&Ride Garage (siehe Abb. 082).

Abb. 082 | Maßnahmen für neue Qualitäten - Kieselpark und Perronplatz

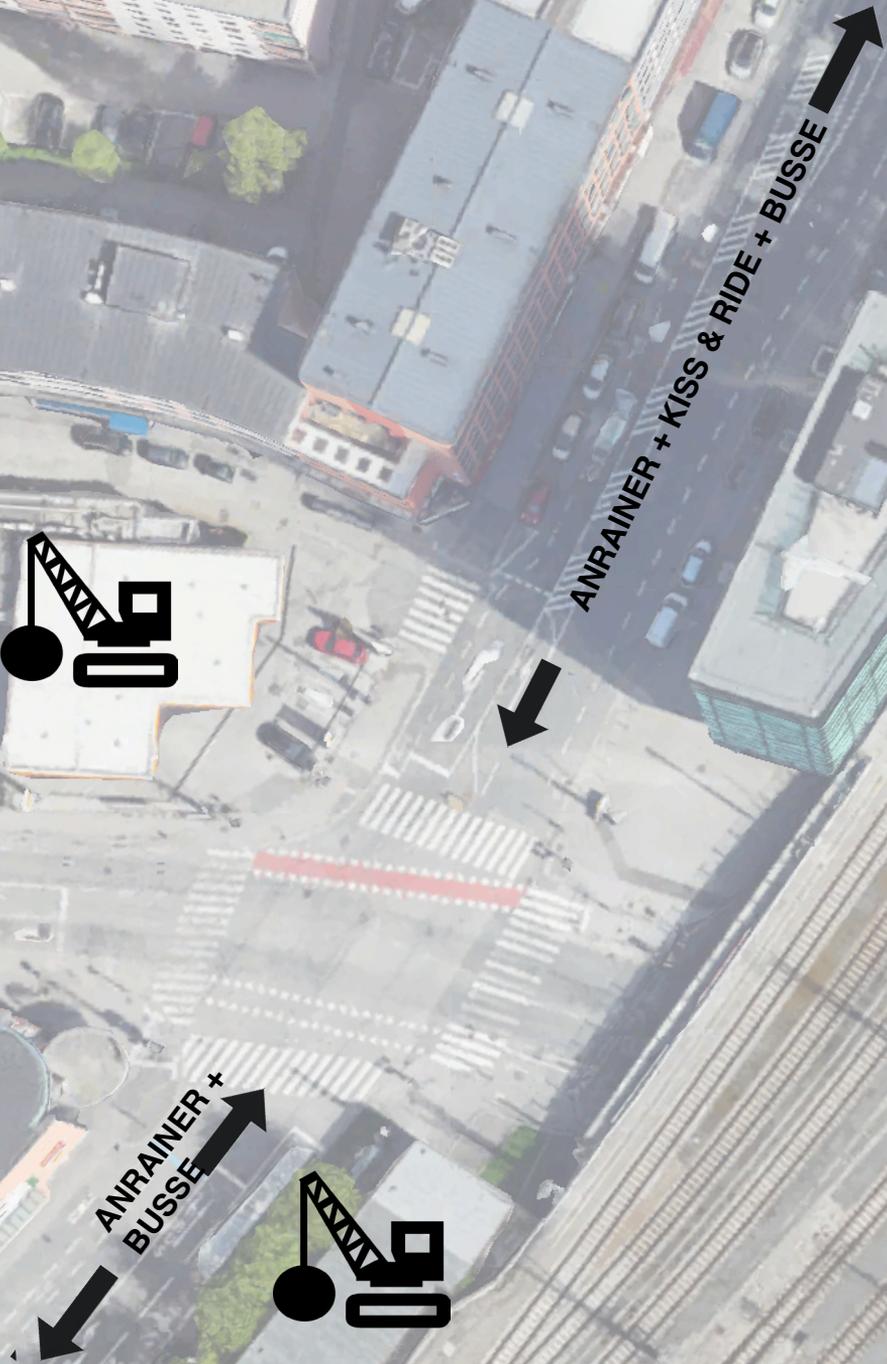


Abb. 083 | Draufsicht - Kieselpark und Perronplatz





Perron

**M 1:500**

Abb. 084 | Grundriss - Kieselpark und Perronplatz



bestehende Geschäftszeile

Bushaltestelle | Kieselpark

Saint-Julien-Straße

Kiesel

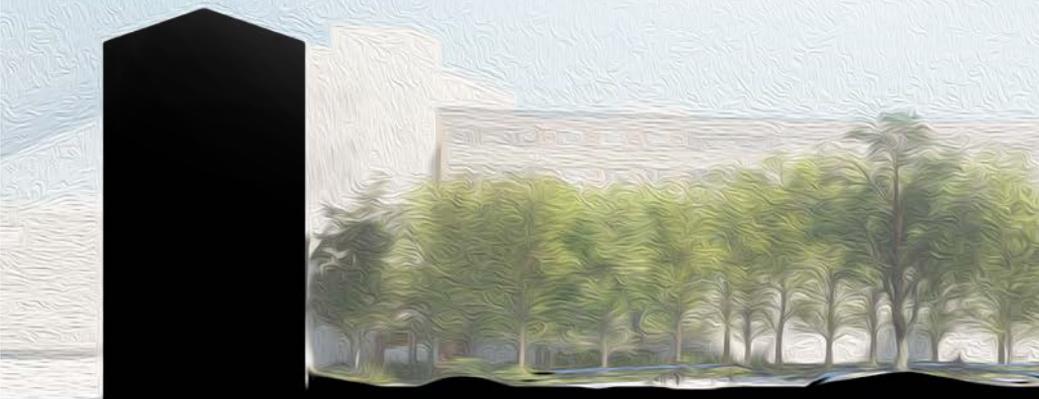




Perron

**M 1:500**

Abb. 085 | Längsschnitt - Kieselpark und Perronplatz



**M 1:500**



## Der Perronplatz Ein Gelenk der Parklandschaft

Der Perronplatz ist der größte städtische Platz innerhalb der Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft. Seine Funktion ist es, zum einen konsumfreie Verweilorte zu schaffen, die z. B. auch für Veranstaltungen und Feste (z. B. Take the A-Train, Jazz & TheCity, Unite Parade, etc.) genutzt werden können, und zum anderen die Passant:innen in die verschiedenen Richtungen zu leiten. Die Bäume nehmen eine räumliche Leitfunktion ein. So blenden diese den Kieselpark, insbesondere den Spielplatz, räumlich aus. Dieser Spielplatz ist für die Anrainer:innen konzipiert und soll sich hinter einer zweiten Ebene verstecken, um ein Gefühl der Geborgenheit zu generieren. Die Bodenbeläge leiten die Passant:innen gezielt zu den unterschiedlichen Verweilorten, wie z. B. zum Kieselgebäude mit seinen Geschäften, in den Park, zur Geschäftszeile im Kieselpark und in Richtung Hauptbahnhof. Der Platz selbst besteht aus unterschiedlichen Zonen wie der Verweilzone bei den Wasserbecken, die Verkehrszone sowie dem Megazebrastreifen für den Querverkehr.

Abb. 086 | Draufsicht der Perronplatz

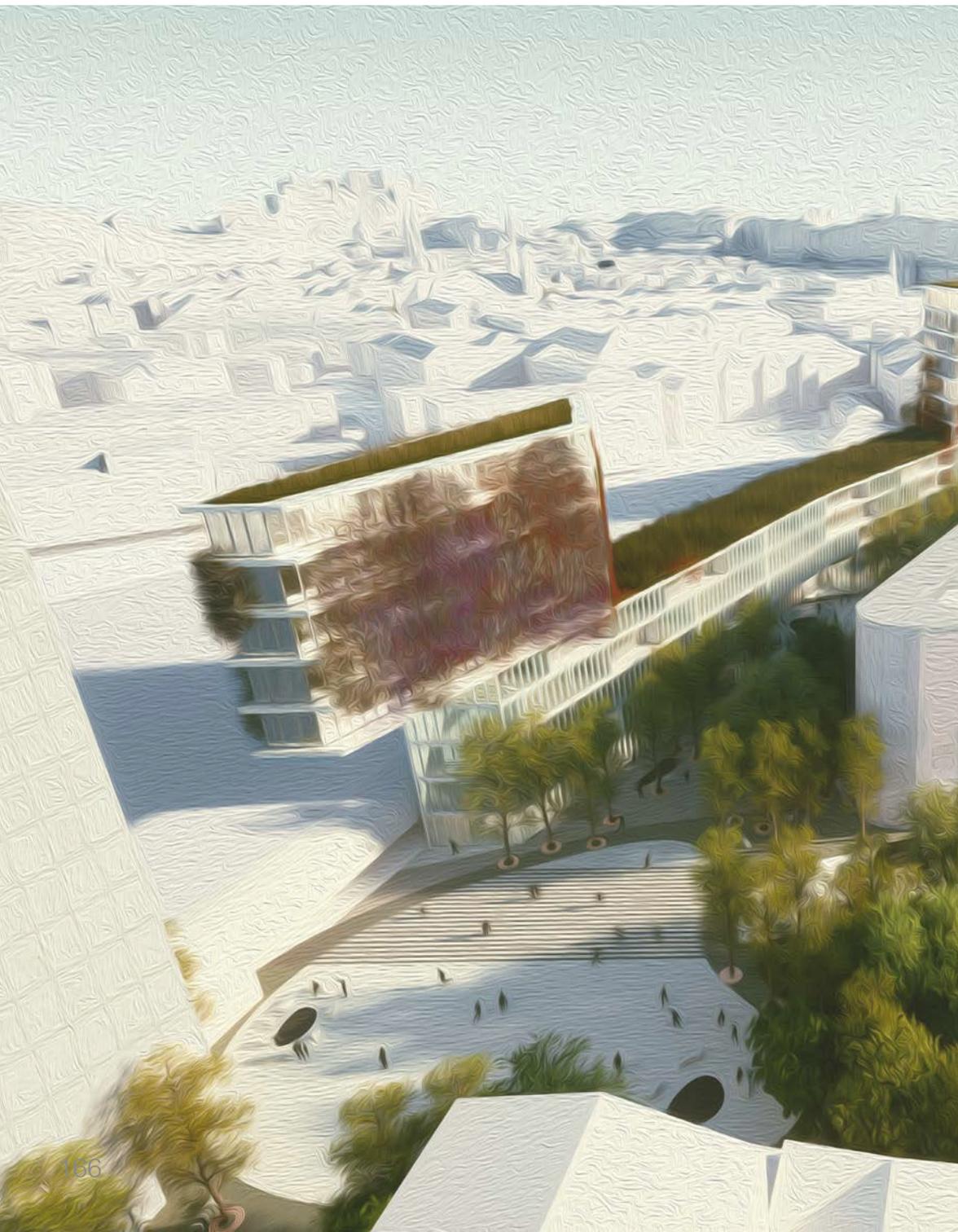


M 1:500

Abb. 087 | Bestand um das Kieselgebäude









## Der Perronplatz Zone mit Megazebrastreifen

Im südlichen Bereich des Perronplatzes befindet sich der Megazebrastreifen. Dieser ist ca. 35 m breit und ermöglicht den Querverkehr (siehe Abb. 089), ohne eine atmosphärische Unterbrechung in der Parklandschaft zu erzeugen. Die Idee ist es, dass bei grüner Fußgängerampel der Mensch den Raum beherrscht und die Autos aus dem Sichtfeld verschwinden. Der Belag des Platzes greift über die Querung hinweg, um die Fließdynamik Richtung Stadt aufrecht zu erhalten. Die Auskragung der „neuen Bahnpromenade“ ragt über den Perronplatz und schafft in Kombination mit dem Perronturm eine Torwirkung. In den Abbildungen 090 (S. 170) & 091 (S. 172) ist die atmosphärische Wirkung des Megazebrastreifens dargestellt.

Abb. 089 | Grundriss - Perronplatz



**M 1:500**

Abb. 090 | Megazebrastreifen Fußgänger





Abb. 091 | Megazebrastreifen Querverkehr





## Der Perronplatz Die Bucht vor dem Park

Die zentrale räumliche Funktion der Bucht ist die eines Gelenks. Sie fängt die Besucher:innen von beiden Richtungen kommend auf und bietet ihnen mit ihrer Wasserfläche und den umrahmenden Grünflächen einen kühlen Ort zum Verweilen. Die Sitzsteine um die Wasserflächen dienen dabei zusätzlich als Schutz vor dem Bus- und Anrainerverkehr am Perronplatz. Zudem ist das Wasserbecken Teil des Schwammstadt-Konzepts und soll, zusammen mit anderen Maßnahmen, dem Urban Heating entgegenwirken (siehe S. 102).

Abb. 092 | Draufsicht – Die Bucht am Perronplatz

**M 1:250**



## Der Perronplatz

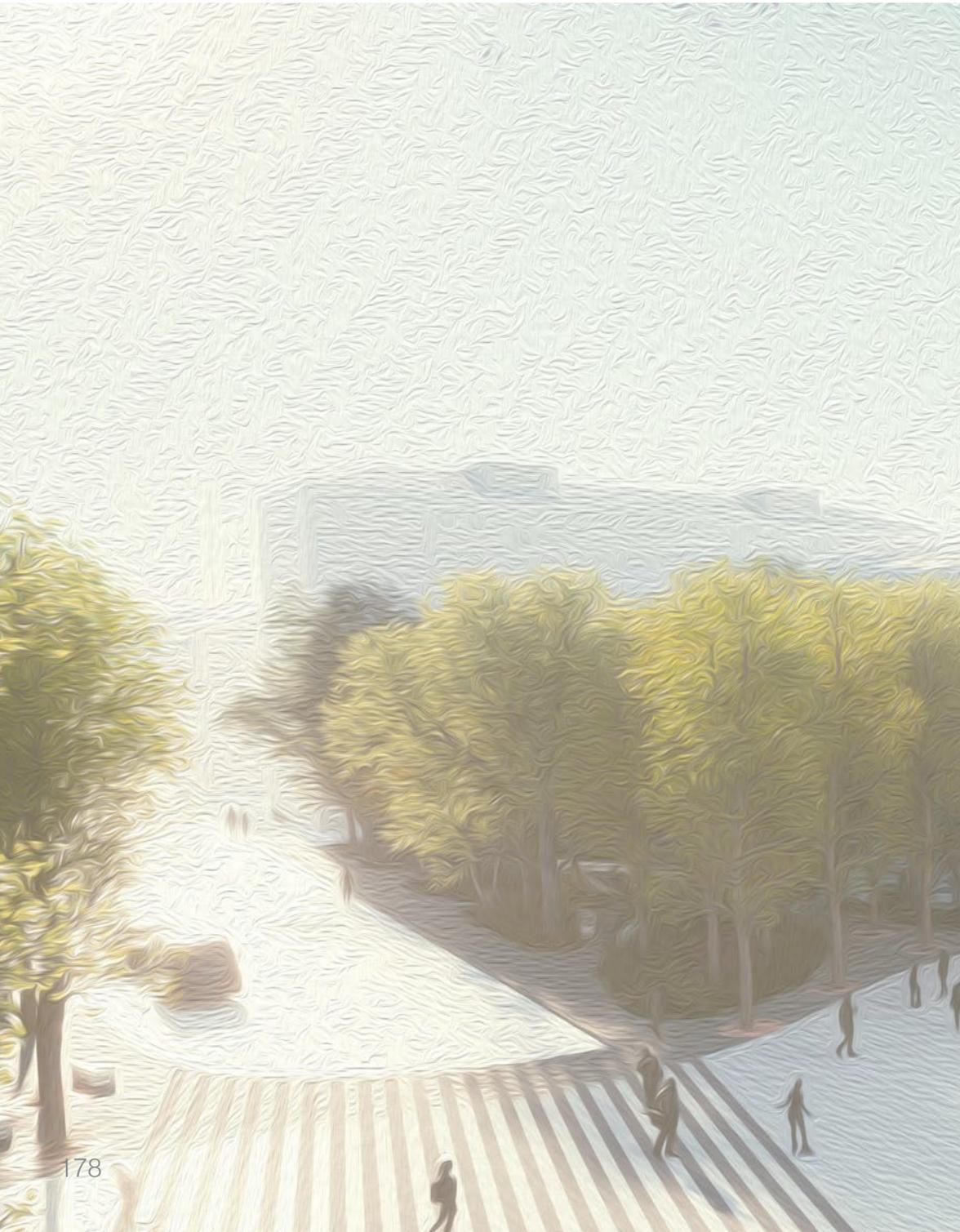
### Die Bucht führt in den Park

Die zuvor beschriebene Funktion der Bucht als Gelenk lässt sich anhand von Abbildung 093 erklären. Während die Bucht zum einen zum geborgenen Verweilen einlädt, ist sie zum anderen Verteiler in den neu geschaffenen Kieselpark. Die Bodenbeläge sind dabei die Wegweiser für die Besucher:innen (siehe Abb. 094, S. 178). Sie leiten entweder direkt zu der bereits bestehenden Geschäftszeile oder in die Parkanlage. Beide Wege umrunden die Lichtung im Zentrum des Kieselparkes (siehe Abb. 093) und führen wieder zurück zur Bucht. Der Spielplatz mit dem umrahmenden Tisch ist hinter dem wilden Grün verborgen. In Richtung der bestehenden Geschäftszeile bleibt eine Lücke in den Bäumen, sodass ein räumlicher Fokus auf sie gerichtet wird und die Anlieferung gewährleistet bleibt.

Abb. 093 | Grundriss – Die Bucht am Perronplatz

M 1:250





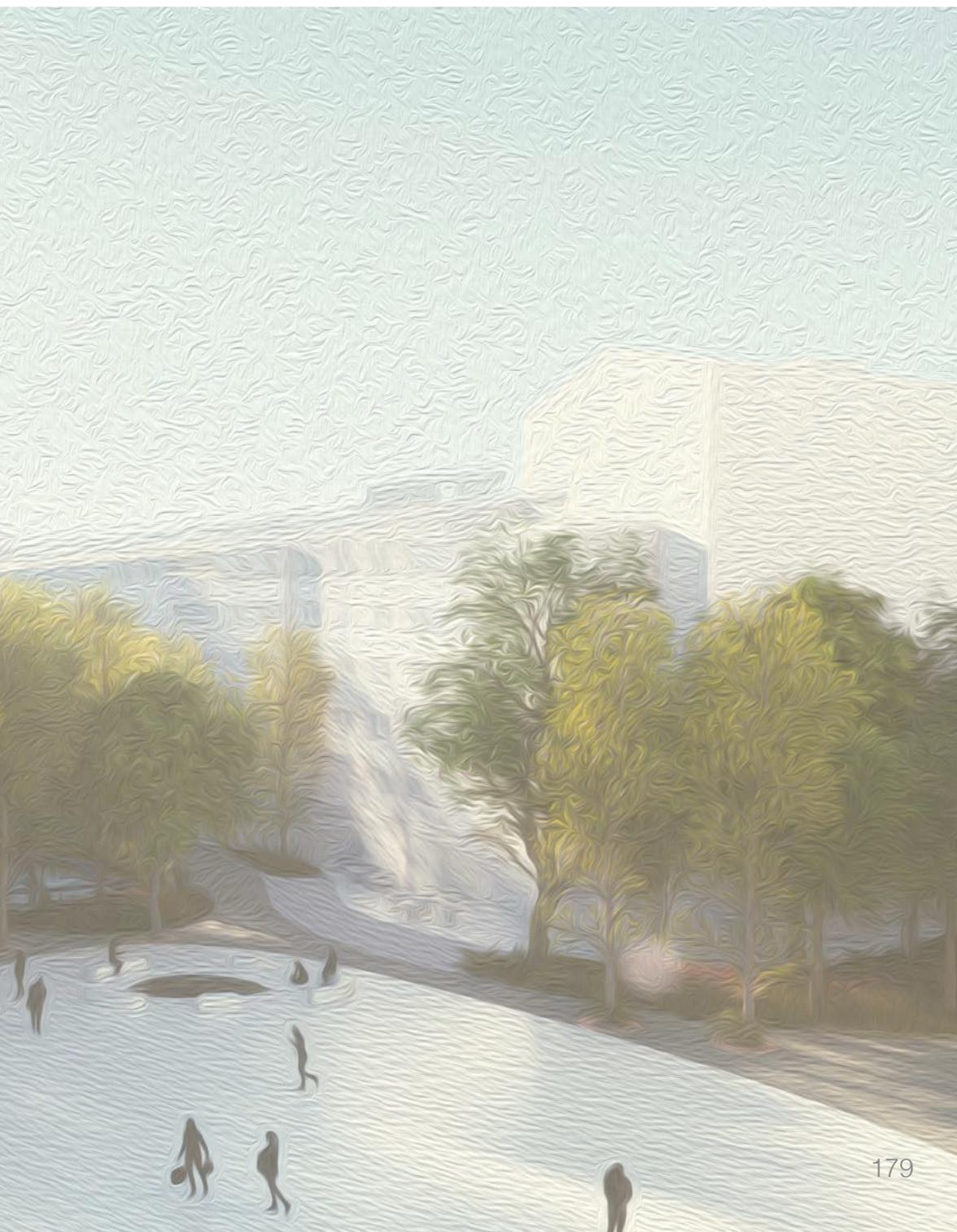
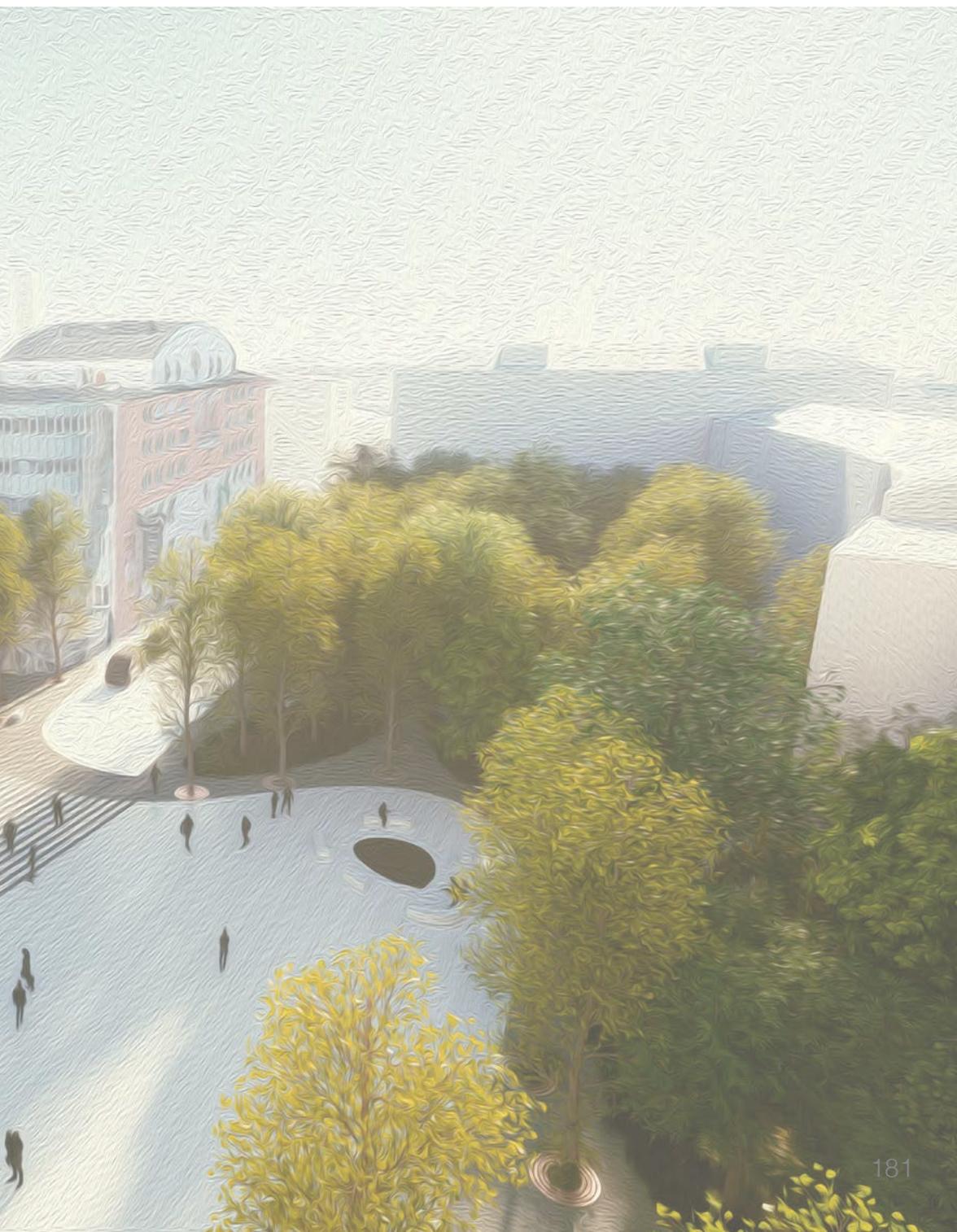


Abb. 095 | Die Bucht am Perronplatz – Blick vom Arte-Hotel





## Der Kieselpark Verschwinden ins Grün

Aus der Vogelperspektive betrachtet ist der Kieselpark ein wilder Wald, in dessen Zentrum sich eine große Lichtung verbirgt. Diese Lichtung dient als zentraler Begegnungsort der Nachbarschaft. Ein großer freigeformter Tisch umrahmt die Lichtung. Im Zentrum dieser Umrahmung befindet sich der Spielplatz. Die Eltern können sich, während sie ihre Kinder vom Tisch aus im Auge behalten, mit anderen Bewohner:innen der Nachbarschaft austauschen. Der Tisch soll offen bleiben für unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten, wie zum Beispiel für Flohmärkte, Schachspiele, private Feste oder andere Begegnungsaktivitäten.

Abb. 096 | Draufsicht – Der Kieselpark

M 1:500



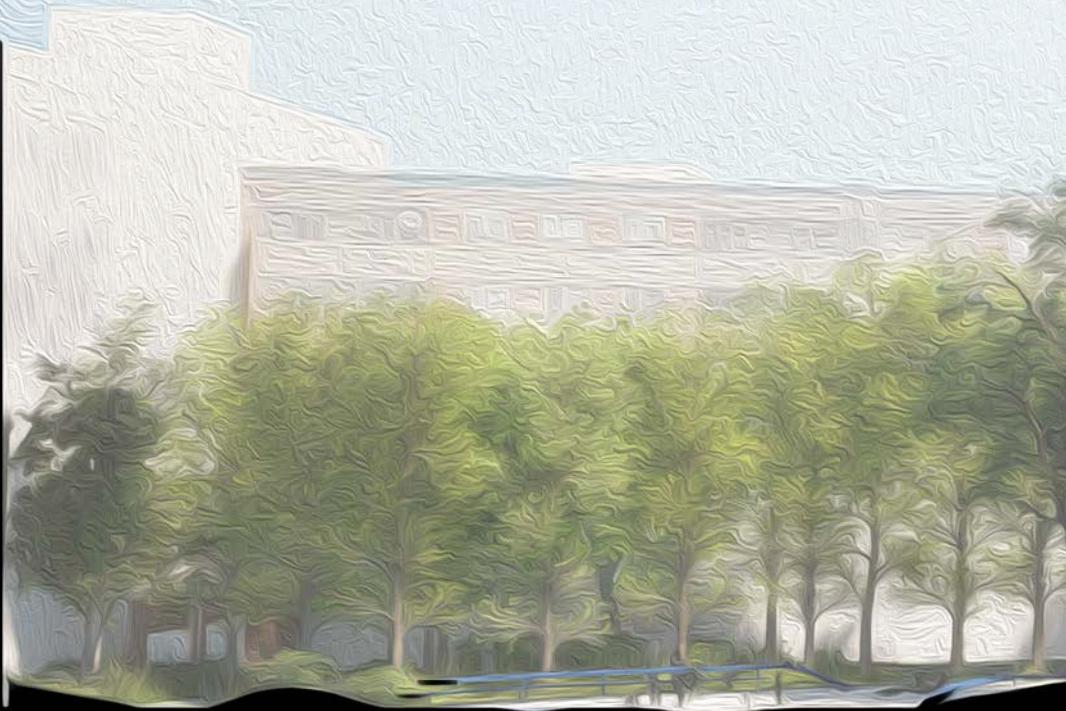
## Der Kieselpark Der geschichtete Raum

Der Kieselpark ist mehrschichtig konzipiert. Die Bucht (Abb. 092 & 093) bildet die Eingangssituation. Von hier aus leiten die Bodenbeläge die Besucher:innen um die Lichtung herum. Beide Wege führen an der bereits bestehenden Geschäftszeile vorbei. Dabei ist der Weg von Sitz- & Liegemöglichkeiten durchzogen. Die Lichtung verbirgt sich bewusst hinter den wilden Grünbereichen (Abb. 056, S. 104). Der Tisch ist der Begegnungsort der Bewohner:innen der Nachbarschaft und soll sich wie die räumliche Situation am Südtirolerplatz in Abbildung 020 (S. 53) in der ‚zweiten Ebene‘ verbergen. Zugleich bietet der Spielplatz Raum für Kinder und Jugendliche (siehe S. 142). Die Anrainerparkplätze werden durch die Tiefgarage unter den Kieselpark geschoben und verschwinden ebenso im Grün wie die Anwohner:innen in ihrem Kieselpark.

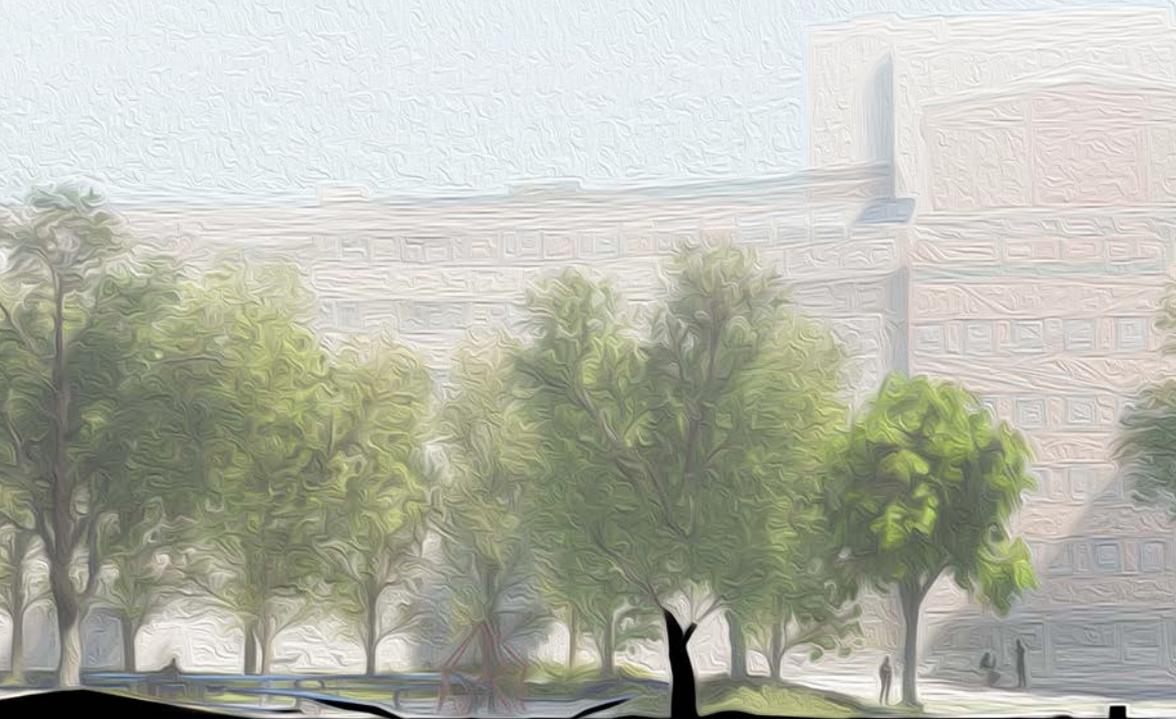
Abb. 097 | Grundriss - Kieselpark

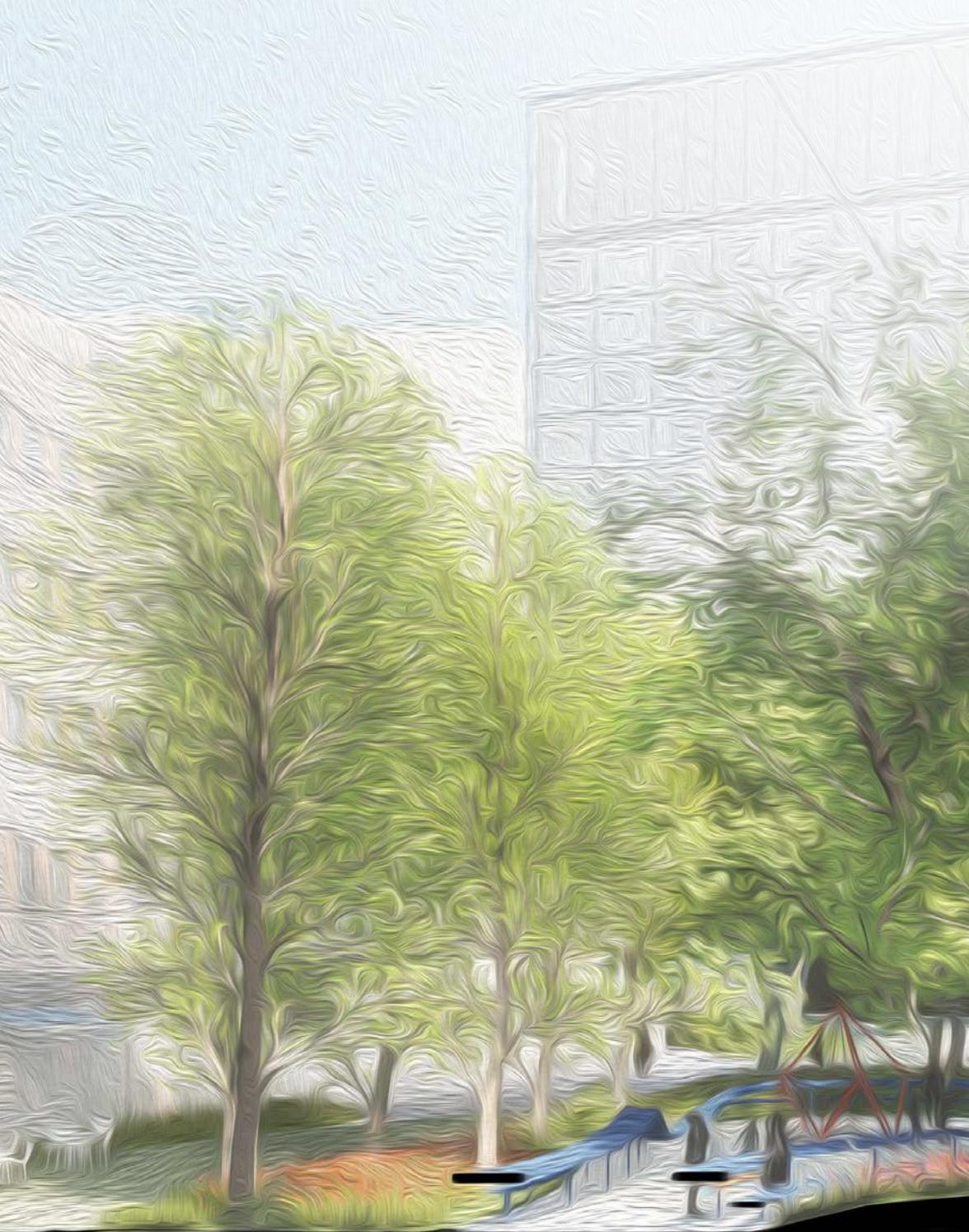
M 1:500





**M 1:250**







**M 1:100**

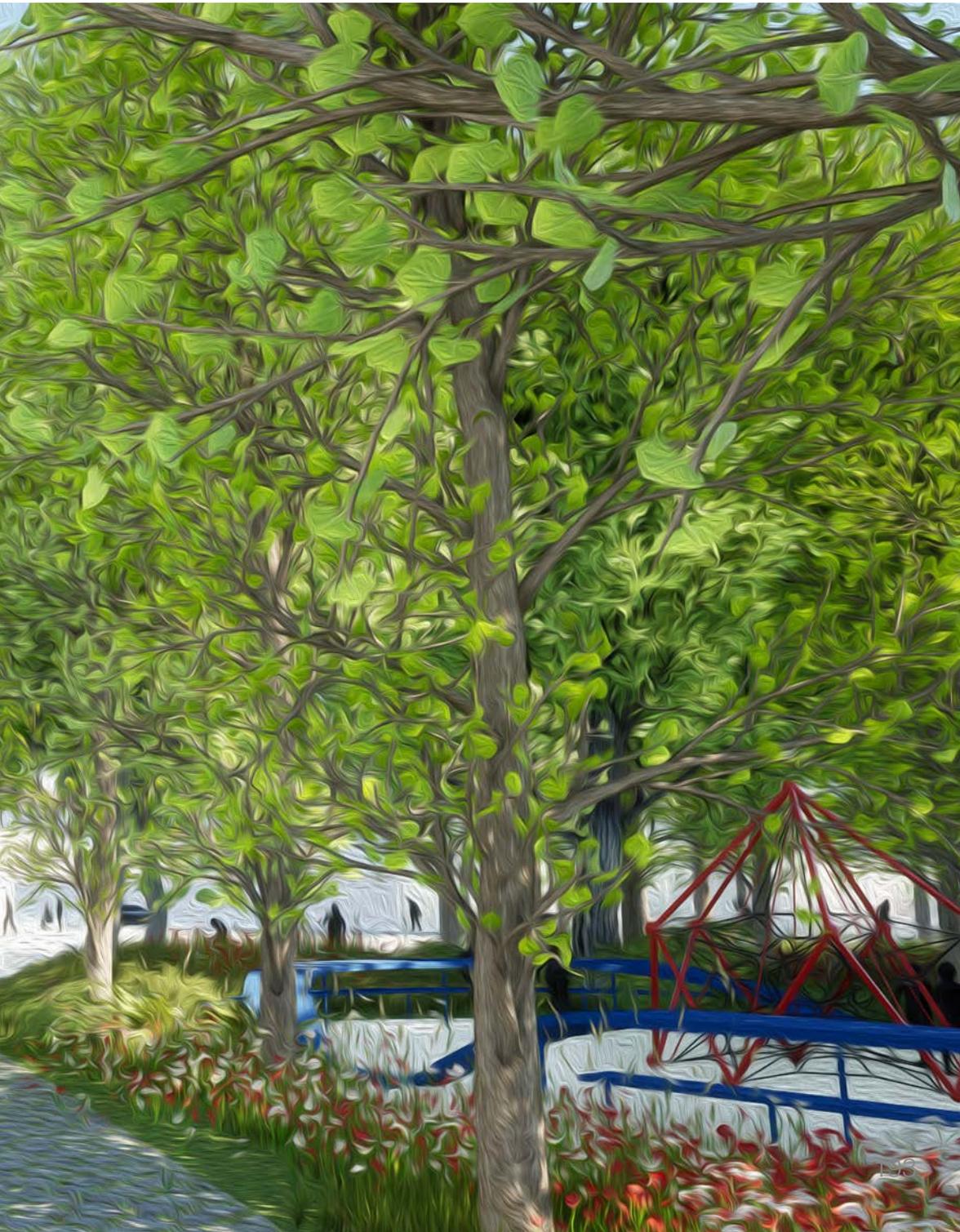
Abb. 100 | Umrahmter Spielplatz im Kieselpark





Abb. 101 | Geschäftszeile im Kieselpark





# Die Rückkehr der Lebensader

# ZOOM IN: Den Schwung mitnehmen

## Den Schwung mitnehmen Die neue Bahnpromenade

Im Rahmen des Baus des S-Links ist es notwendig, die Bahnpromenade abzureißen. Dies erfordert die Errichtung eines neuen Baukörpers. Diese „neue Bahnpromenade“ greift die Dynamik der Parklandschaft auf und führt sie weiter. Dabei reagiert der Baukörper auf die Eisenbahn. Durch die längliche Gestaltung der neuen Bahnpromenade wird die umgebende Bebauung von dem Lärm der Eisenbahn für effektiv abgeschirmt (Abb. 102).

Die Notwendigkeit eines Notausgangs für den S-Link führt zur Schaffung eines kleineren, eingeschossigen Baukörpers unterhalb der neuen Bahnpromenade. Um das Risiko eines Brandüberschlags zu minimieren, wird auf allen Seiten ausreichend Abstand zu diesen Gebäuden gehalten. Die Parklandschaft nutzt den Raum „unter der Bahnpromenade“ für einen einladenden Platz. Auf diese Weise entsteht eine spannende Atmosphäre, die zum Flanieren einlädt (Abb. 123, S.229).

Die Erdgeschosszone bleibt weiterhin für die gewerbliche Nutzung vorgesehen und sollte idealerweise die bestehenden Gewerbetreibenden beherbergen.





Abb. 103 | Bahnpromenade Grünraum



Abb. 104 | Bahnpromenade Geschäftszeile



Abb. 105 | Bahnpromenade Abriss

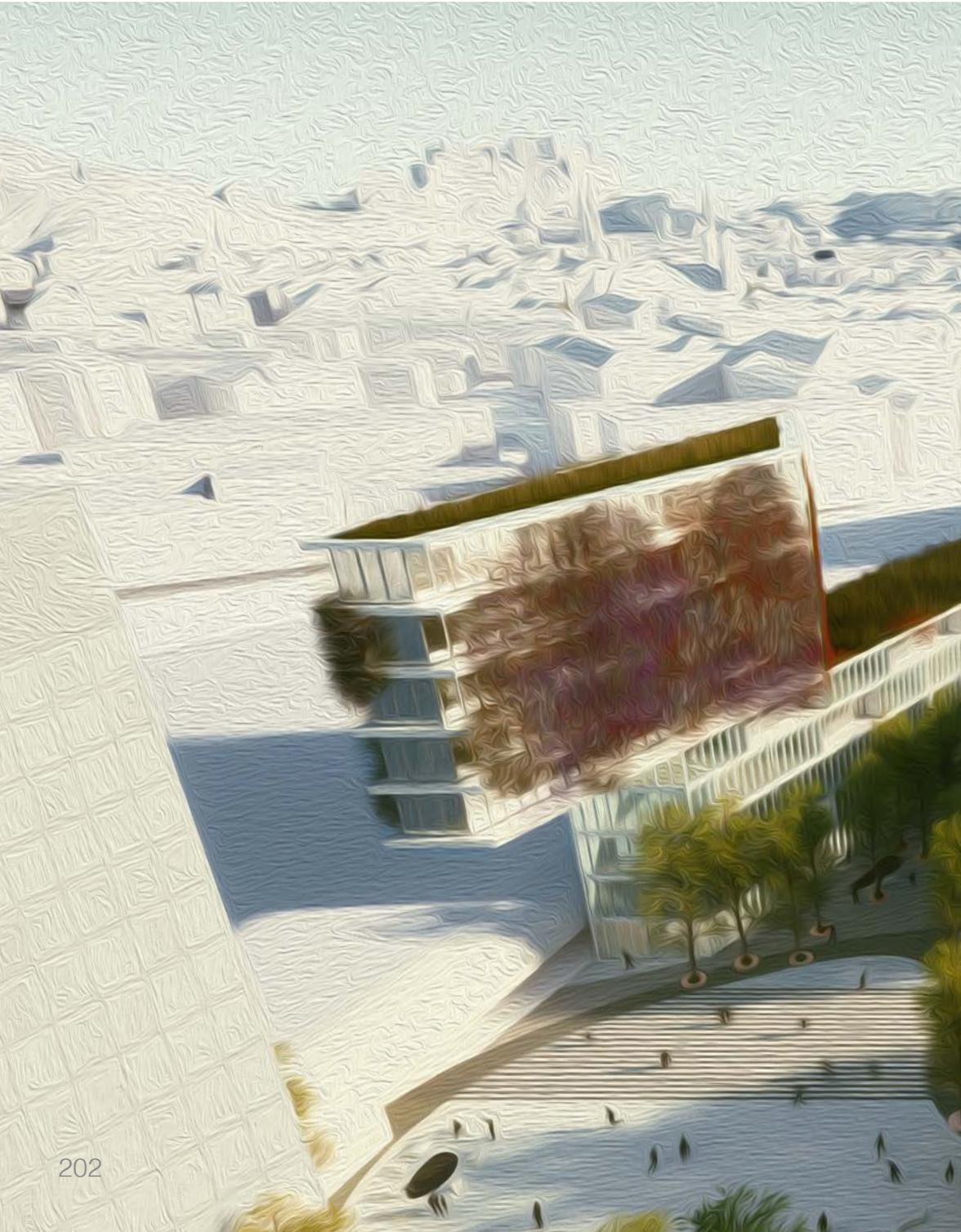


Abb. 106 | Bahnpromenade Straßenansicht

Abb. 107 | Bestand Bahnpromenade









## Den Schwung mitnehmen Die neue Bahnpromenade

Der neue Baukörper der Bahnpromenade orientiert sich funktional und inhaltlich an seinem Vorgänger. Er übernimmt die längliche und geschwungene Form und erweitert seine Qualitäten in die Vertikale. Der neue Baukörper entwickelt sich fünfgeschossig mit zwei ausragenden Hochpunkten an den Enden (siehe Abb. 108, S. 202). Der Büroturm, der gemeinsam mit dem Perronturm eine Stadttor-Wirkung entfaltet, ist neungeschossig. Der Büroturm ist mit einer Höhe von 40 Metern rund 13 Meter niedriger als der Perron. Der Wohnturm vor der Bahnunterführung hat 11 Geschosse mit einer Gesamthöhe von 48 Metern (siehe Abb. 111, S. 208). Die beiden Türme entfalten eine Dynamik in Richtung der Stadt und bilden durch ihre begrünten Fassaden und Dächer ein kühlendes Highlight entlang der Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft.



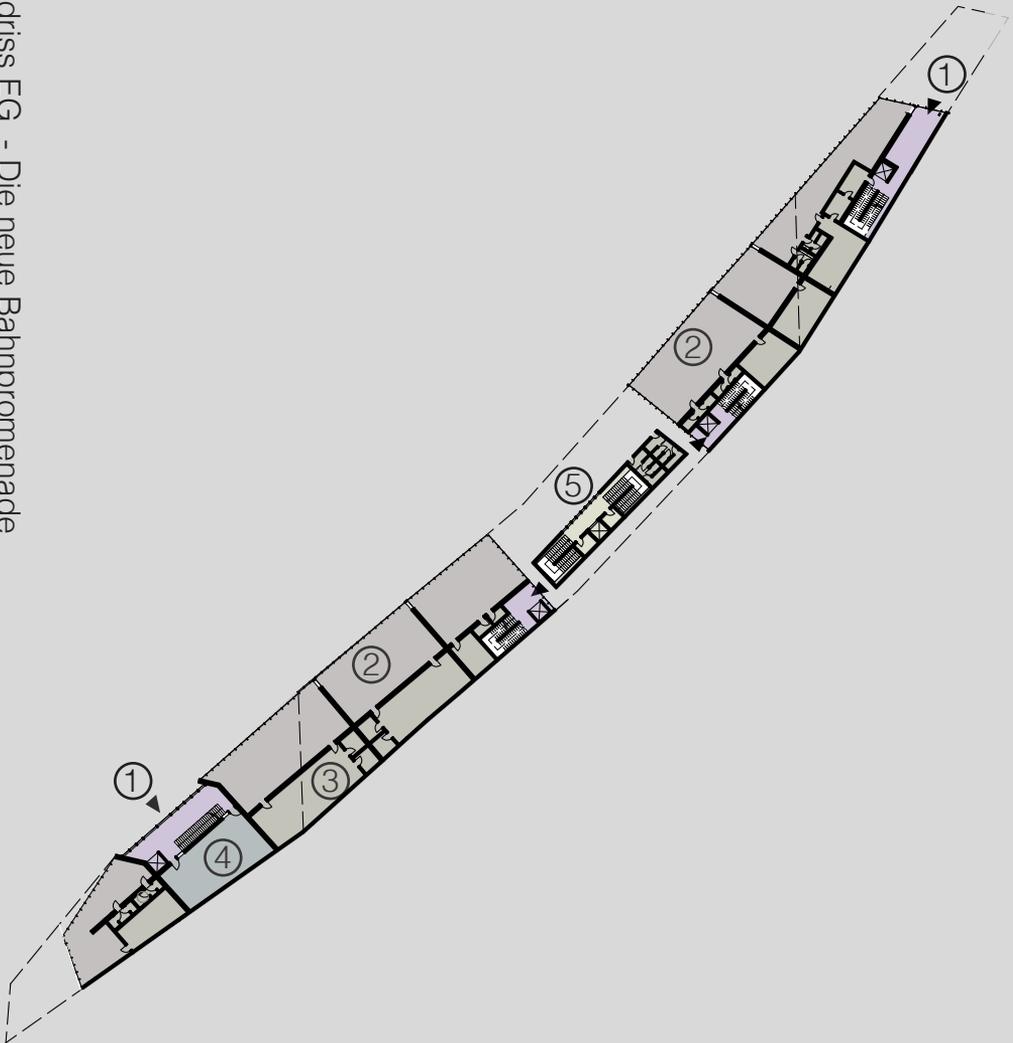
Abb. 109 | Draufsicht - Die neue Bahnpromenade

**M 1:1000**

## Den Schwung mitnehmen Zahlen zum Baukörper

Der Baukörper besitzt vier Erschließungskerne. Jeweils einen bei den beiden auskragenden Türmen und jeweils einen auf beiden Seiten des überdachten Notausstiegs der Lokalbahn. Der Notausstieg selbst bietet der Stadt die Möglichkeit, eine öffentliche Toilettenanlage durch die S-Link Gesellschaft errichten zu lassen. Dies würde Sinn machen, da die nächste öffentliche Toilette erst im Hauptbahnhof zu finden ist. Das Erdgeschoss ist wie im derzeitigen Bestand als Geschäftsmeile angelegt.

- ① Erschließungen & Lobby.....141.99 m<sup>2</sup>
- ② Geschäftsflächen.....803.41 m<sup>2</sup>
- ③ Lagerfl. & Nebenräume.....444.65 m<sup>2</sup>
- ④ Radraum.....95.11 m<sup>2</sup>
- ⑤ Notausstieg & öffentl. WC.....114.82 m<sup>2</sup>



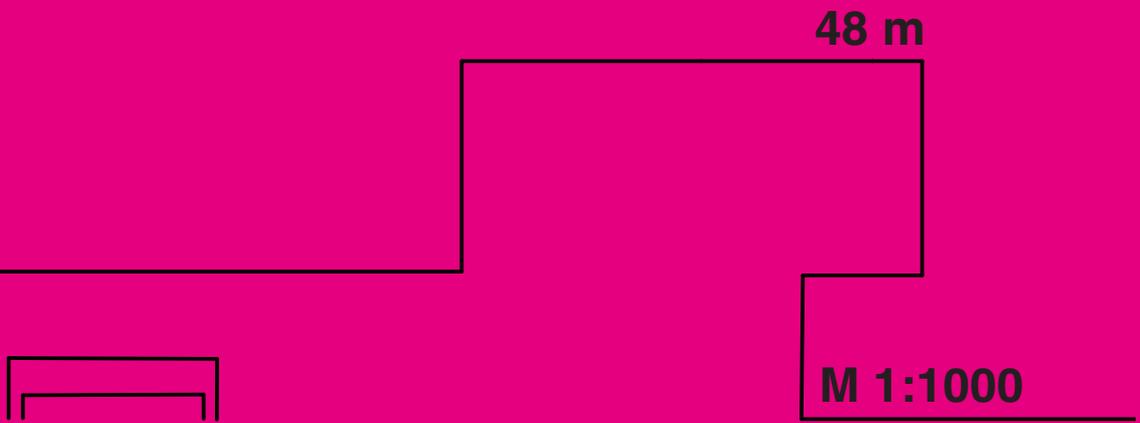
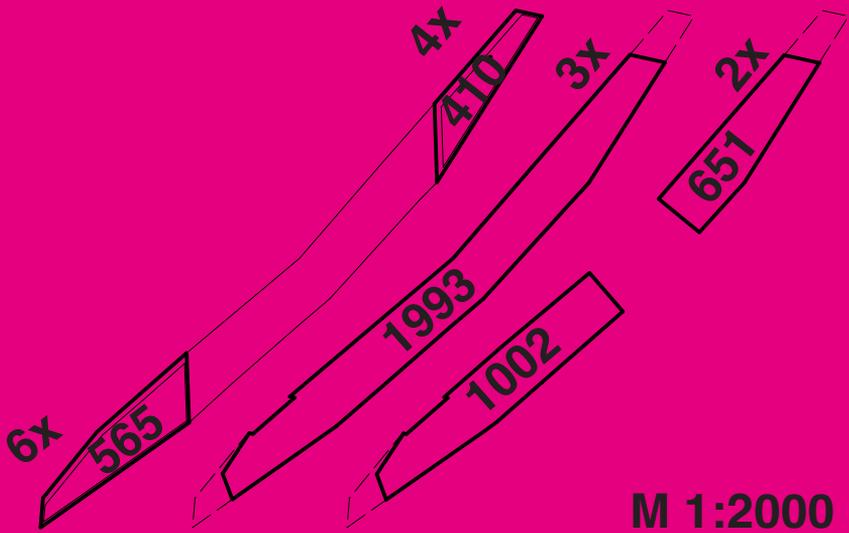
**M 1:1000**

## Den Schwung mitnehmen Zahlen zum Baukörper

Der Baukörper reagiert in seiner Höhenentwicklung auf den Perron. In der Ansicht ist diese Entwicklung abzulesen. Die Baumasse ist auf der rechten Seite in Quadratmetern zu finden. Insgesamt hat die neue Bahnpromenade eine Baumasse von **14.135 m<sup>2</sup>**. Terrassen und Loggias sind dabei miteingerechnet, da sie mit ihren bewachsenem Gitter einen optischen Baukörper bilden (siehe Abb. 117, S. 217 & Abb. 119, S. 119).

**53 m**

**40 m**

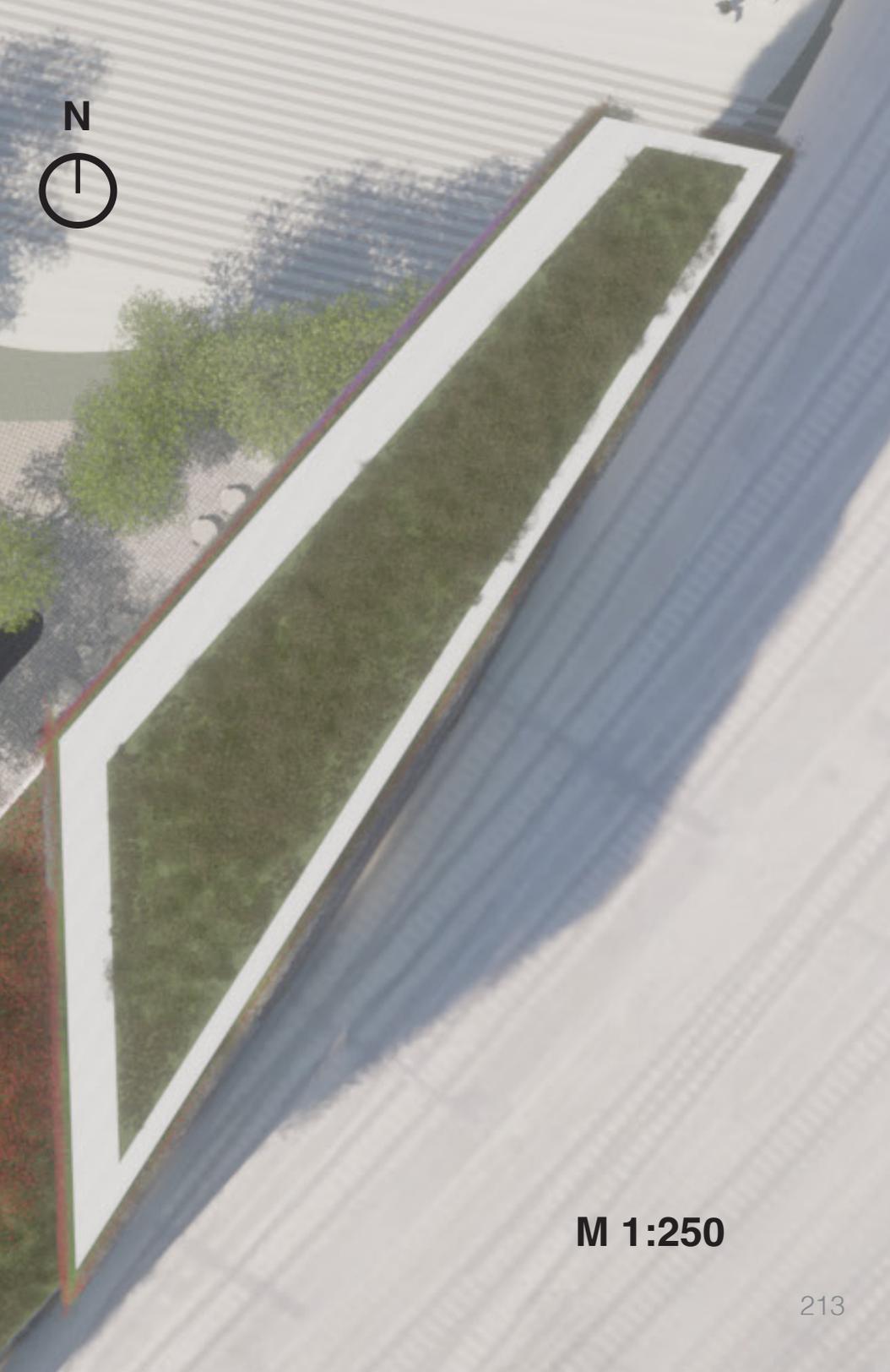






## Den Schwung mitnehmen Der Büroturm

Das Dach der „neuen Bahnpromenade“ ist intensiv begrünt und schützt das Gebäude vor Überhitzung. Ebenso bietet es Lebensraum für Vögel und Insekten. Der Büroturm tritt durch seine vertikale Bepflanzung im Stadtraum als „grünes Juwel“ in Erscheinung. Die Zuspitzung des Baukörpers in Richtung der Altstadt stärkt die Dynamik der gesamten Parklandschaft und ermöglicht eine größere Baumasse, die räumlich verträglich ist. Die „neue Bahnpromenade“ schützt die Parklandschaft vor dem Lärm der Eisenbahn. Der Baukörper benötigt eine Mindesthöhe, um sich in seinem räumlichen Umfeld zu behaupten und Schwung in die Altstadt entwickeln zu können (siehe Abb. 108, S. 202 & Abb. 112, S. 210).



**M 1:250**

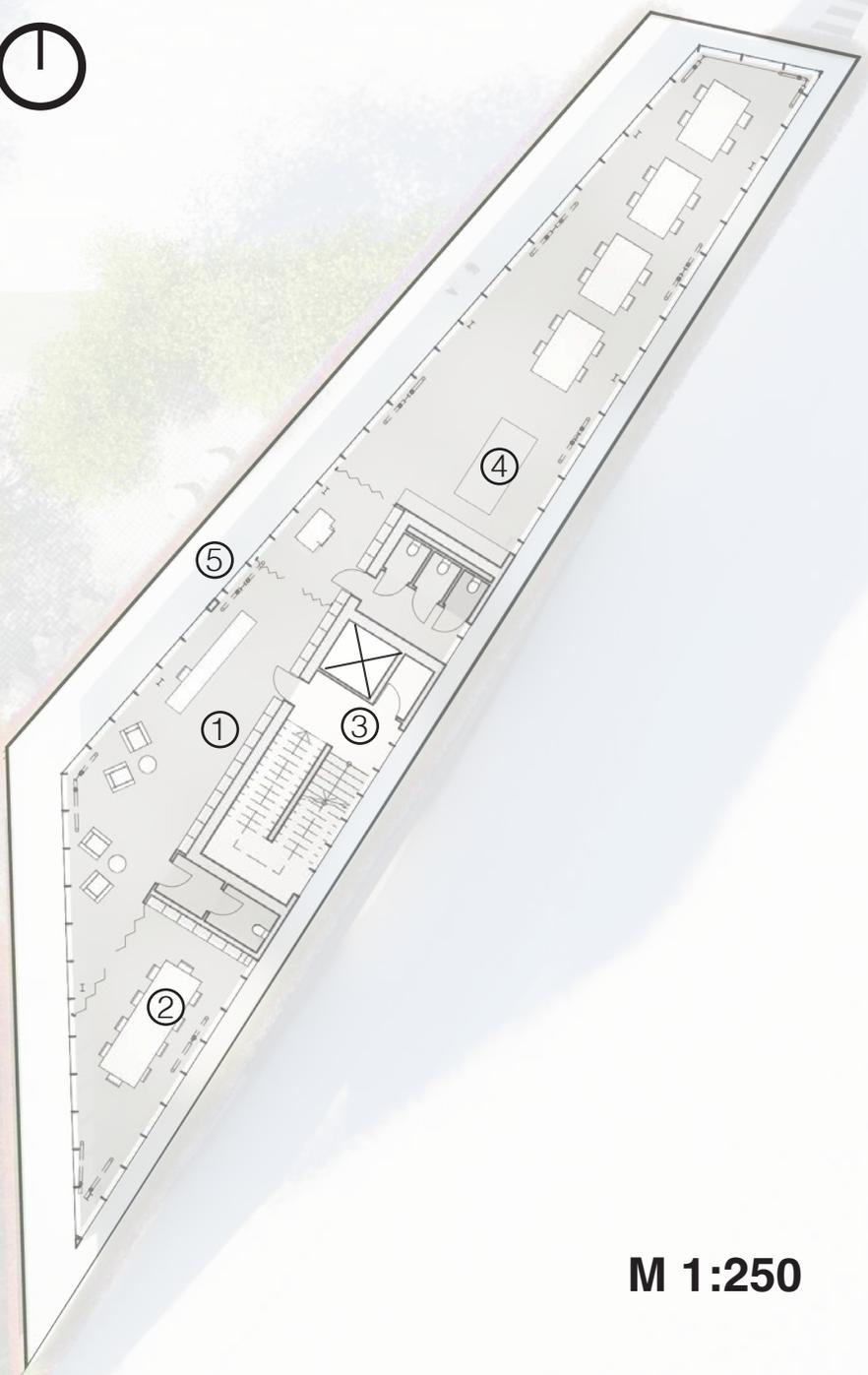
Abb. 113 | Der Büroturm - Draufsicht

## Den Schwung mitnehmen Regelgrundriss Büroräume

- ① Lobby & Nebenräume.....86 m<sup>2</sup>
- ② Besprechungsraum..... 34 m<sup>2</sup>
- ③ Erschließung mit Lift ..... 33 m<sup>2</sup>
- ④ Büroraum mit Teeküche..... 102 m<sup>2</sup>
- ⑤ Umlaufende Terrasse.....142 m<sup>2</sup>

Der Büroturm ist wie eine Zwiebel aufgebaut. Die Erschließung bildet den inneren Kern, um die die Sanitäreanlagen gereiht sind. In einer nächsten Schicht sind die Büroräumlichkeiten positioniert. Diese sind von einer verglasten Fassade umgeben (siehe Abb. 115 & Abb. 116, S. 216). In der nachfolgenden Ebene wird die Terrasse angeordnet, diese besitzt zur Parklandschaft zwei Meter Tiefe und zur Eisenbahn achtzig Zentimeter. Die Terrassen sind raumhoch mit einem Stahlgitternetz abgesichert. Entlang des Netzes wächst die „Pflanze Haut“, welche das Gebäude als äußerste Schicht vor Überhitzung schützt (siehe Abb. 117 & Abb. 118, S. 217).

Abb. 114 | Der Büroturm - Regelgrundriss



**M 1:250**



Abb. 116

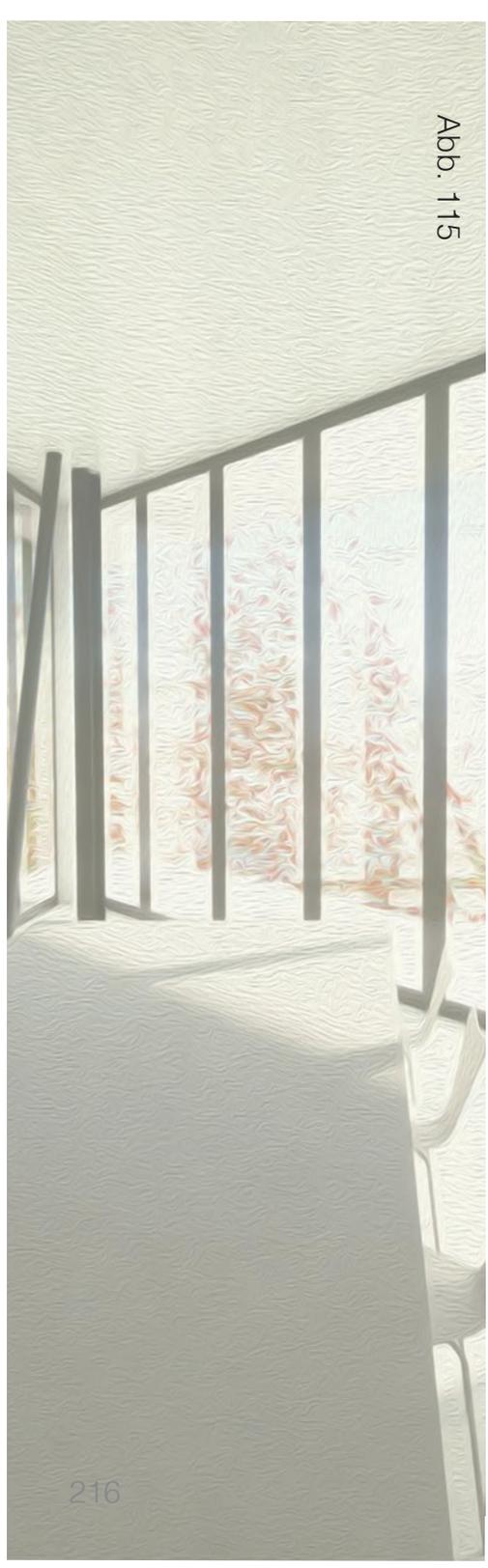


Abb. 115

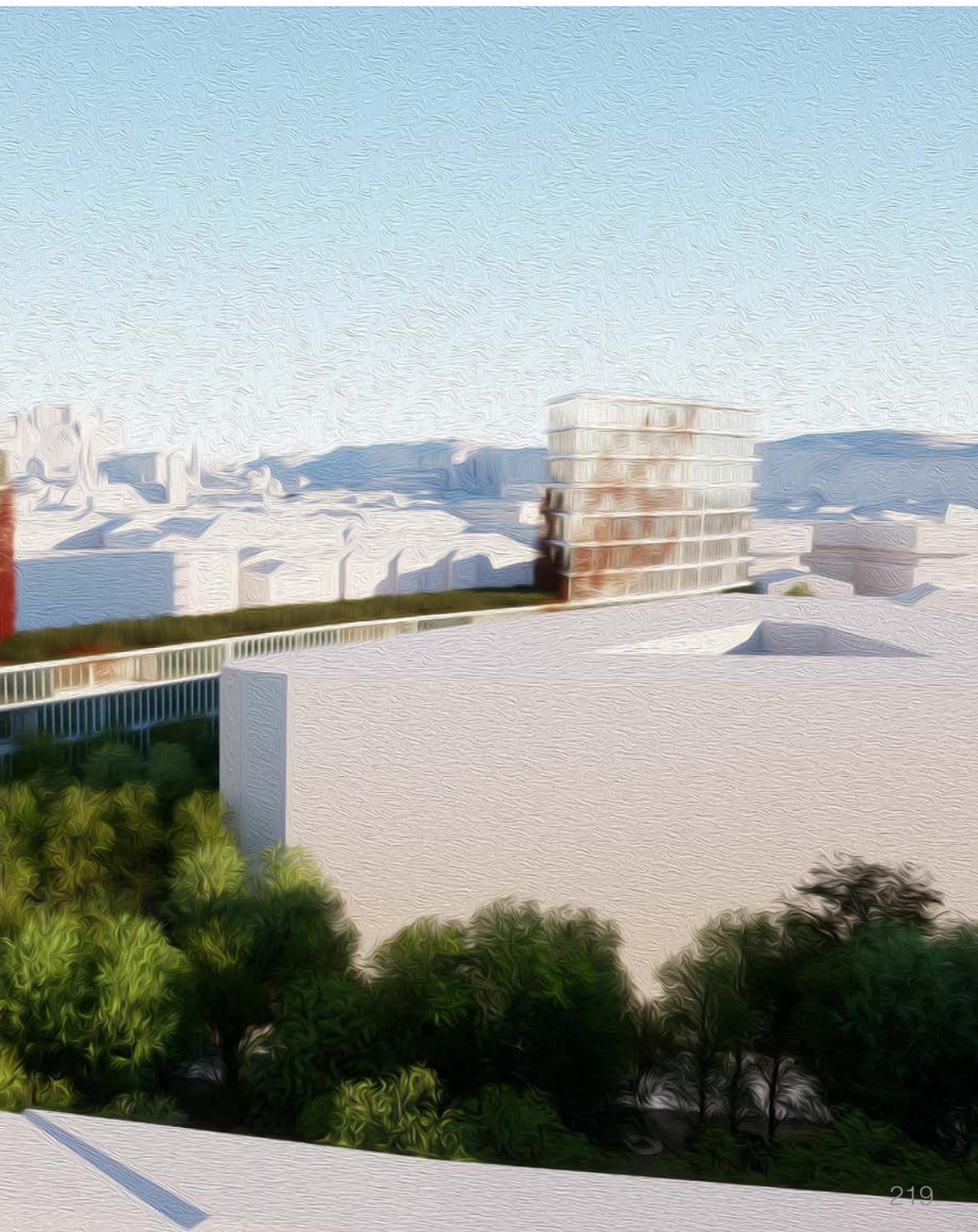
Abb. 117



Abb. 118





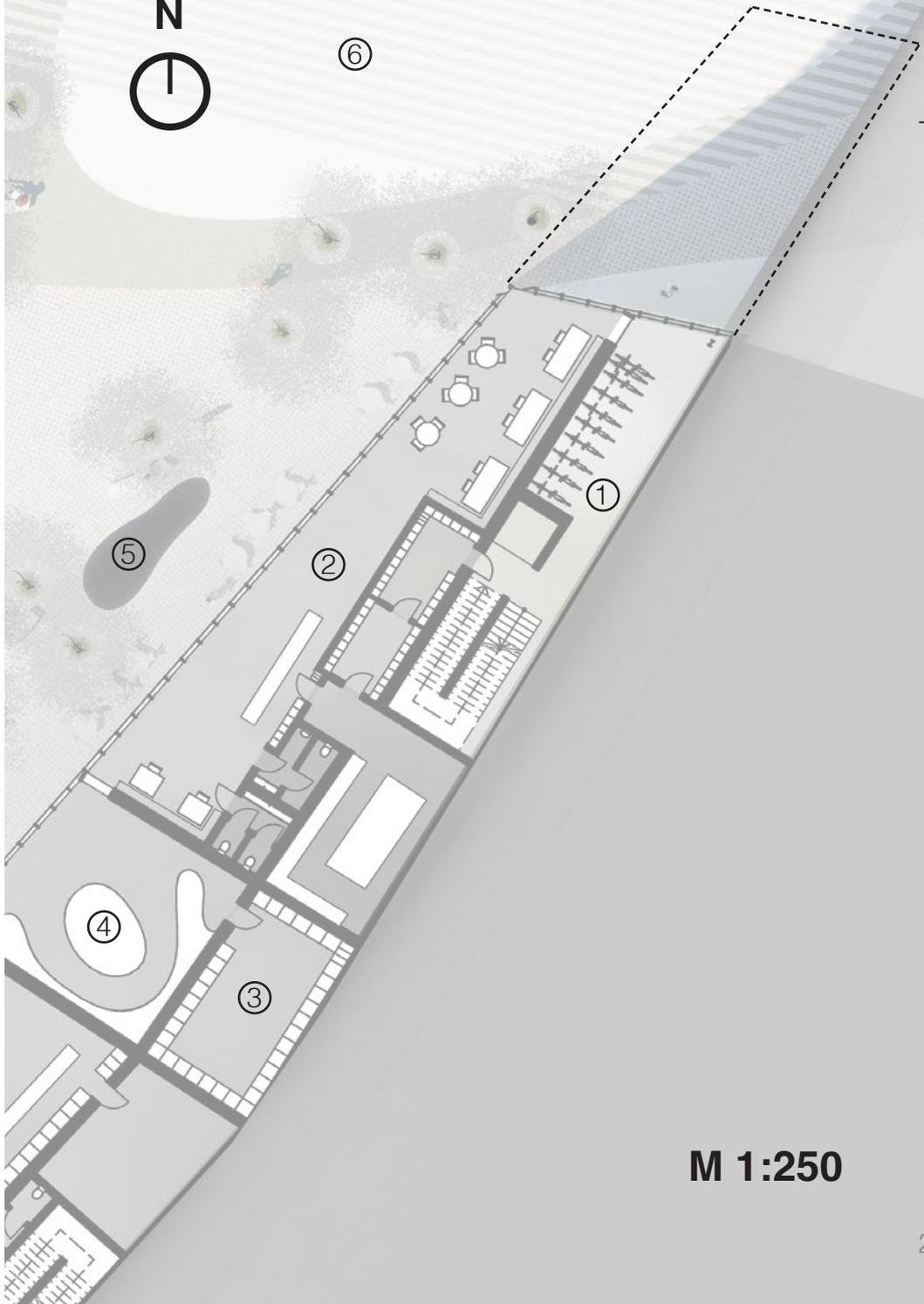


## Den Schwung mitnehmen Erdgeschoss unter den Büros

Die Gastronomie ist zum Perronplatz hin ausgerichtet, um die Besucher:innen willkommen zu heißen. Der „neuen Bahnpromenade“ ist eine Baumreihe vorausgestellt, um diese vor Überhitzung zu schützen. Im hinteren Bereich des Gebäudes sind die Nebenräume, während die Geschäftsräumlichkeiten im vorderen Teil positioniert sind.

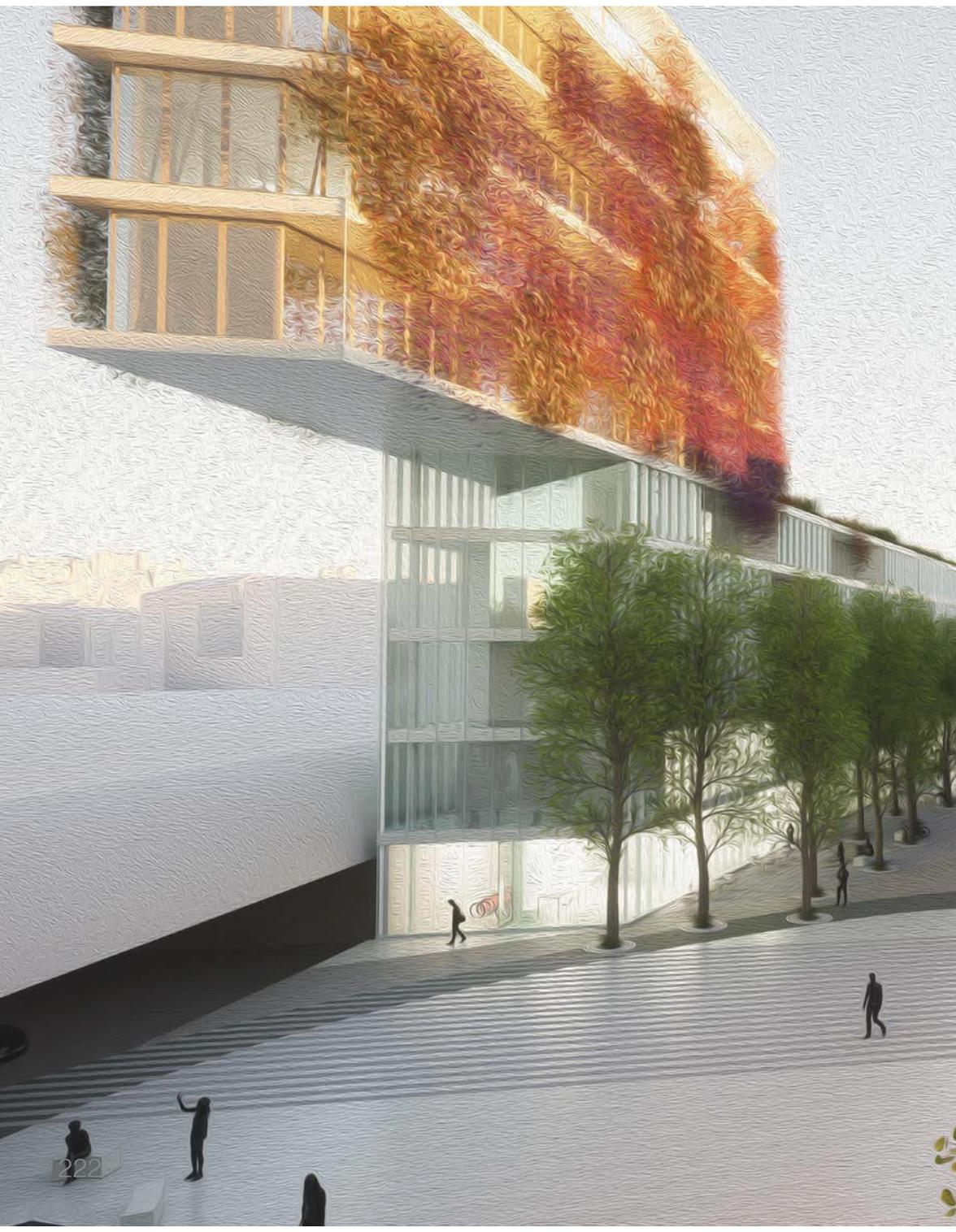
- ① Erschließung mit Radplätzen
- ② Gastronomie
- ③ Lagerflächen
- ④ Geschäfte
- ⑤ Wasserfläche
- ⑥ Perronplatz

Abb. 120 | Der Büroturm – Grundriss EG



**M 1:250**

Abb. 121 | Die neue Bahnpromenade – Blick vom Perronplatz





## Unter die Bahnpromenade Den Baukörper gliedern

Die Parklandschaft fließt unter die „neue Bahnpromenade“ hinein und bildet hier einen Platz. Sie folgt so dem formalen Vokabular des Motivs ‚Stadtraum durch Grünraum‘ (siehe S. 93). Der Platz schafft im Baukörper eine räumliche Unterbrechung und gliedert dadurch seine längliche Form. Durch das Hineinfließen des Vorplatzes verwebt sich die Parklandschaft mit der „neuen Bahnpromenade“. Dabei führen die Bodenbeläge die Besucher:innen der Parklandschaft gezielt am Haupteingang des Kieselgebäudes vorbei. Im weiteren Verlauf schlängelt sich die Parklandschaft durch zwei ‚wilde‘ Grünbereiche hindurch und wird immer wieder durch Sitzmöglichkeiten unter den Bäumen ergänzt. In Abbildung 122 ist unter Punkt 10 eine Postbushaltestelle dargestellt. Der Wartebereich befindet sich am Wasserbecken, welches von Sitzsteinen umgeben ist und als konsumfreie Zone von Gastronomiebetrieben flankiert wird.



**M 1:500**

Abb. 122 | Unter der Bahnpromenade – Draufsicht

## Unter der Bahnpromenade Zonierung des Raumes

In Abb. 122 wird der Bereich um die „neue Bahnpromenade“ dargestellt.

- ① Notausstieg S-LINK
- ② Öffentliche Toiletanlagen
- ③ Gastronomie
- ④ Tische
- ⑤ Wilde Grünbereiche
- ⑥ Bestehende Garage
- ⑦ Eingang Einkaufszentrum Kiesel
- ⑧ Hauptverkehrsachse der Stadt
- ⑨ Geschäft
- ⑩ Haltestelle für Postbusse

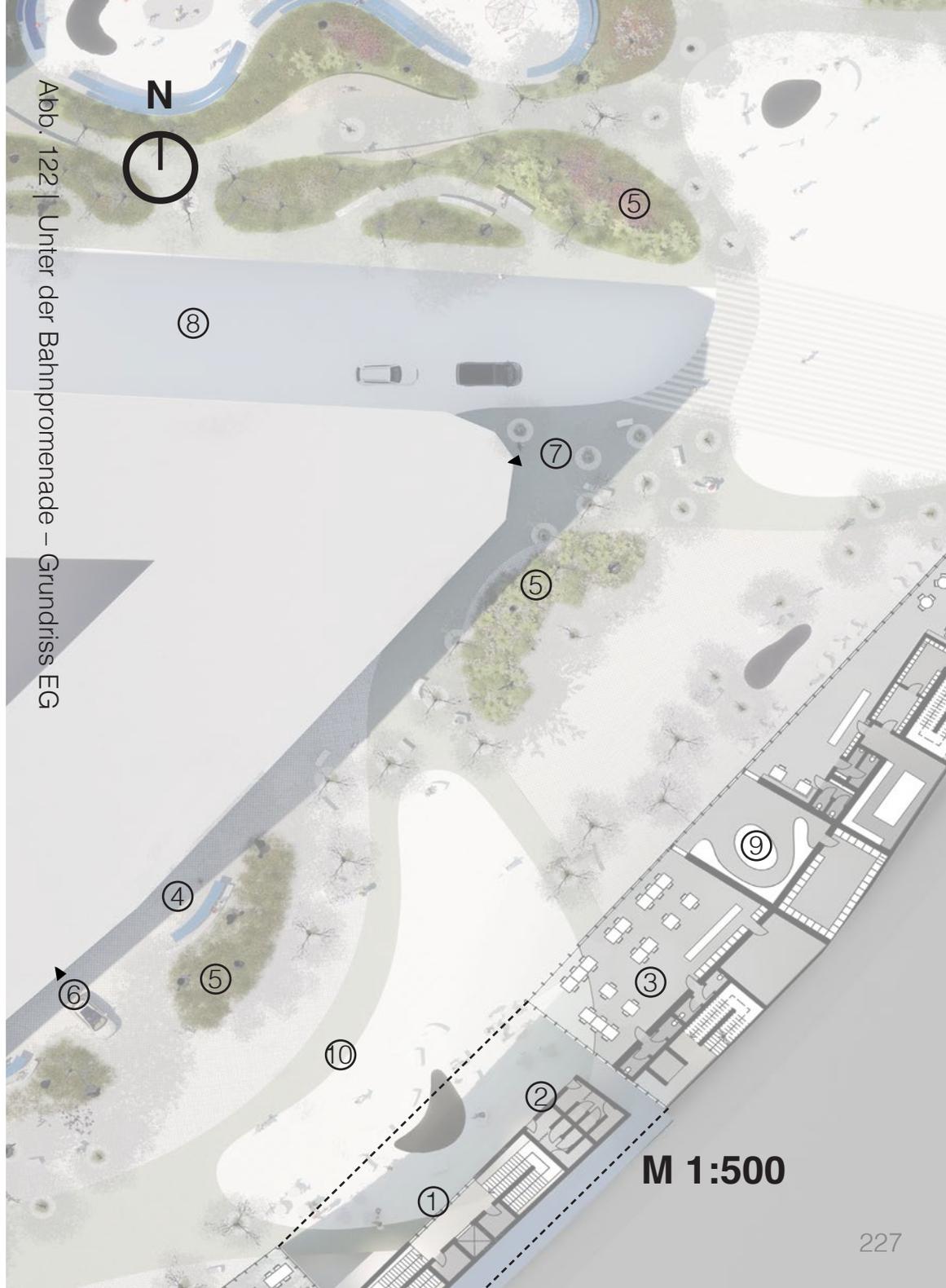


Abb. 122 | Unter der Bahnpromenade – Grundriss EG



**M 1:500**

Abb. 123 | Unter der Bahnpromenade – Perspektive

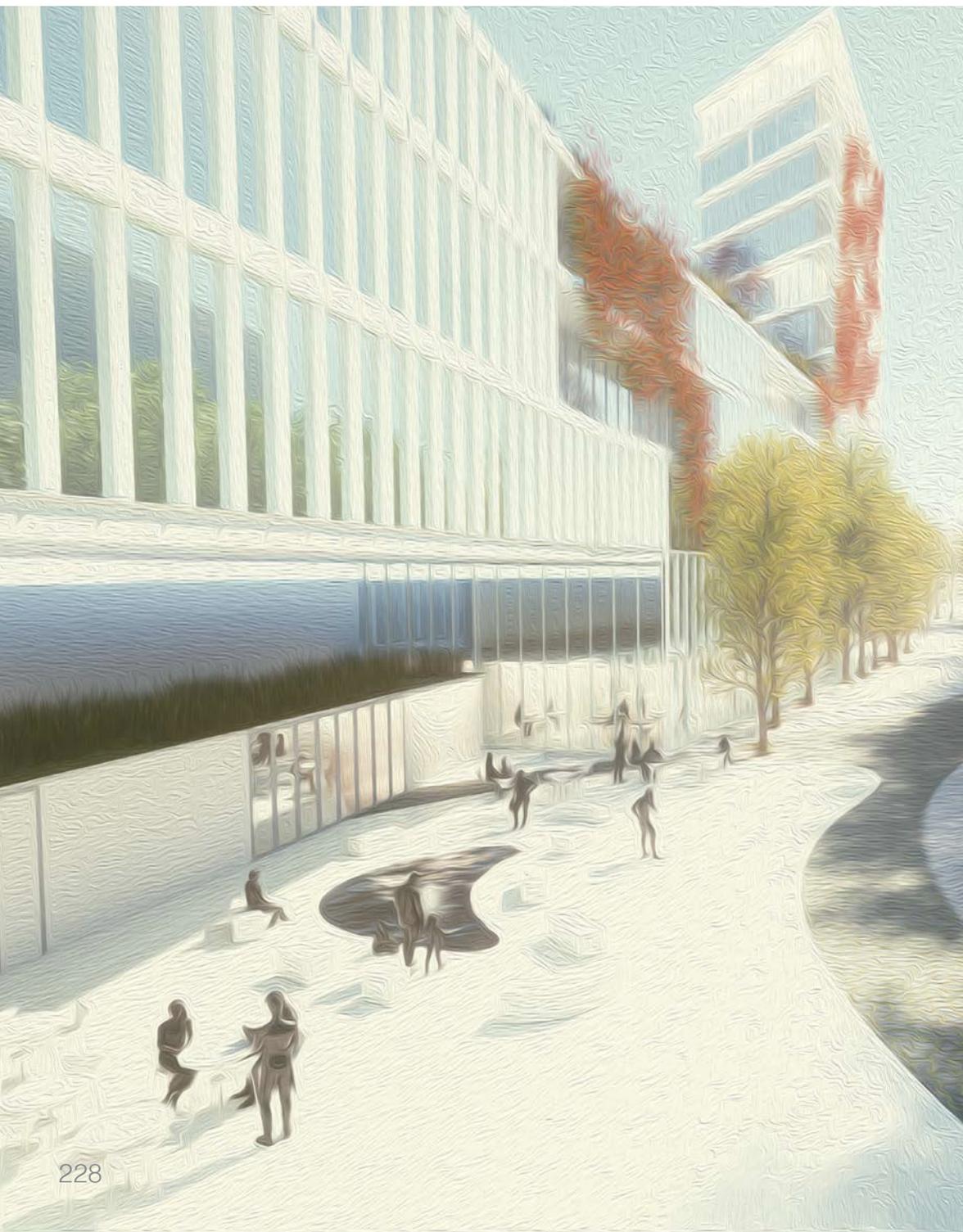






Abb. 124 | Blick Richtung Bahnunterführung

Abb. 125 | Bestandsblick Richtung Bahnunterführung



## Den Schwung mitnehmen Unter der Bahnpromenade

In dem Systemschnitt in Abbildung 126 wird die räumliche Situation um den Notausstieg der Lokalbahnverlängerung S-Link dargestellt. Der Bereich des Notausstieges wird von der „neuen Bahnpromenade“ dreigeschossig mit einem Geschoss Abstand überragt. Am Platz vor dem Notausstieg liegt eine Postbushaltestelle am Wasserbecken. Der Parkraum zoniert sich in den Platzbereich, den Begegnungsraum mit der Fahrbahn, das ‚wilde‘ Grün sowie die Flanierzone entlang des Kieselgebäudes, ausgestattet mit konsumfreien Tischen.

Abb. 126 | Systemschritt Notausstieg

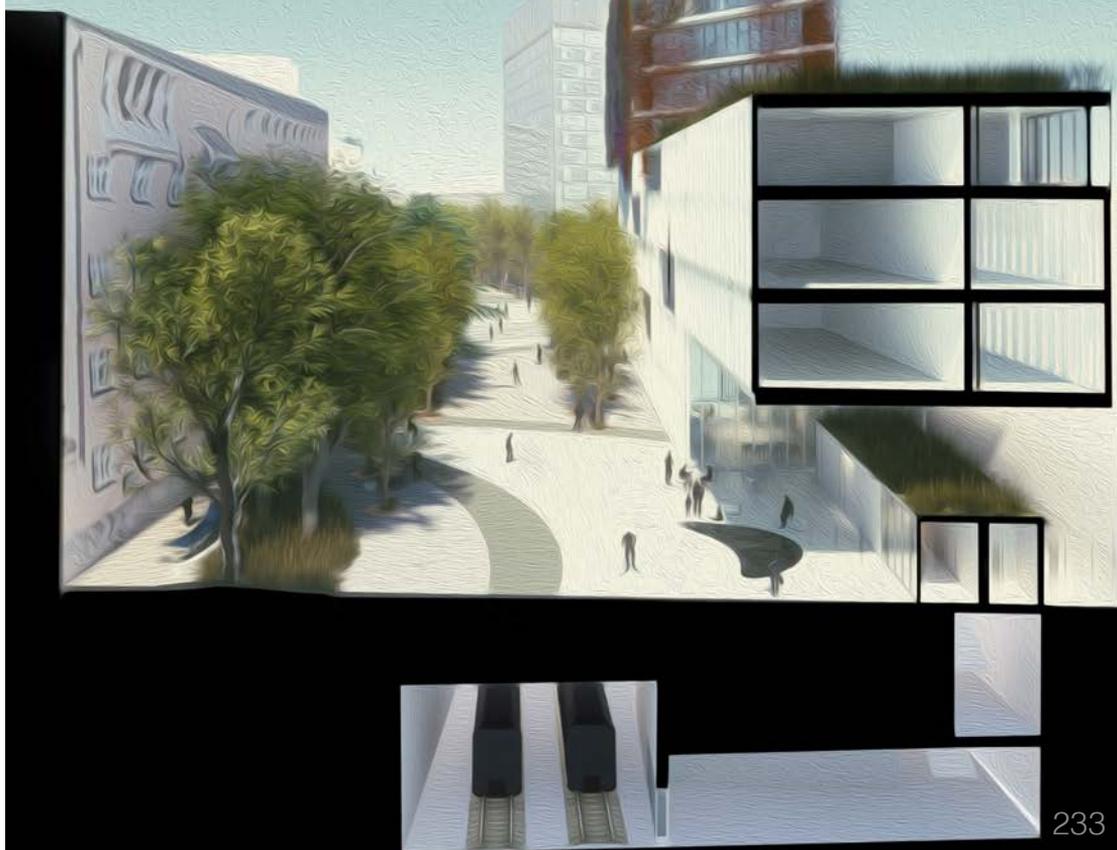


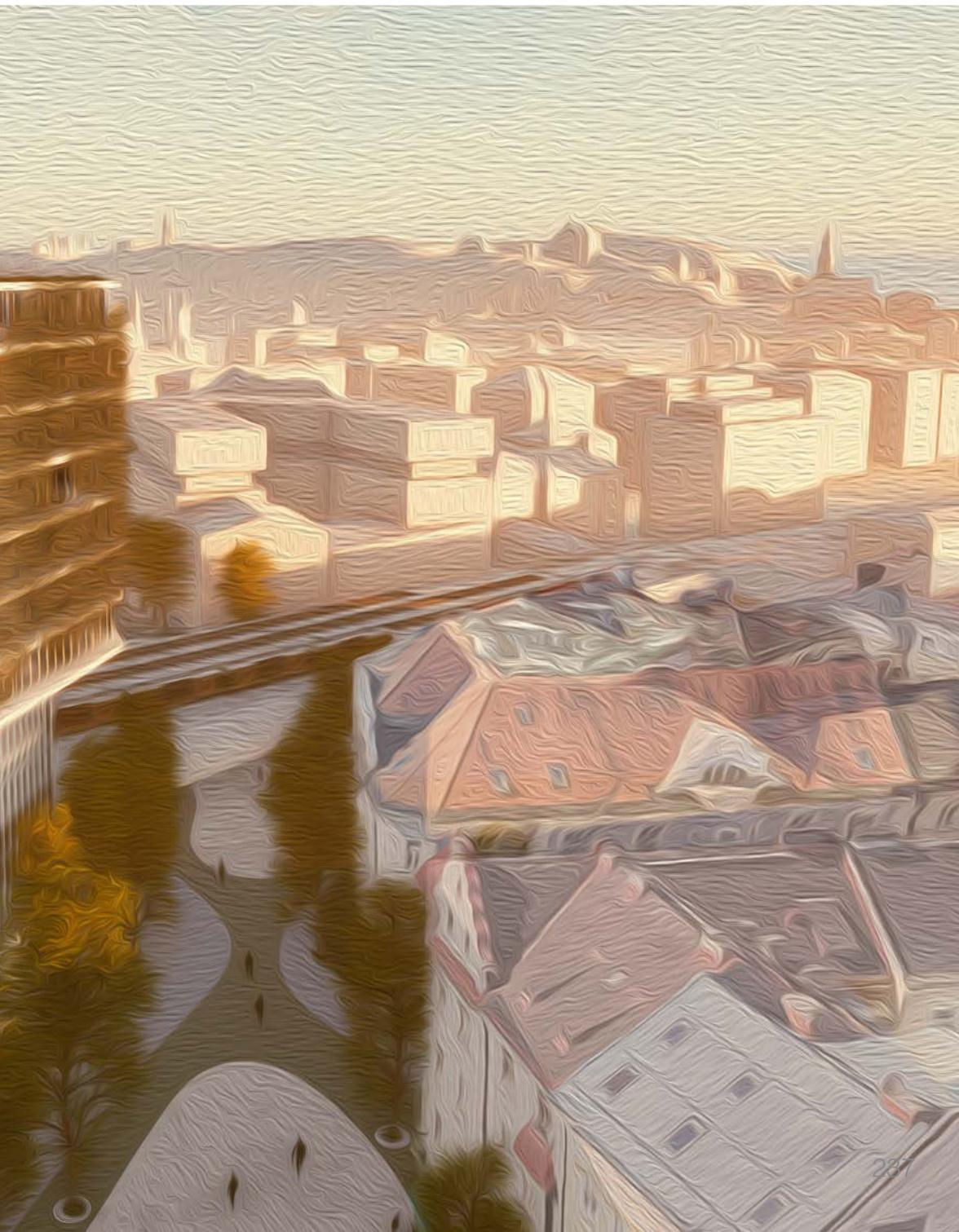
Abb.127 | Bestandsblick zur Bahnunterführung





Abb. 128 | Blick zur Bahnunterführung mit dem Wohnturm





## Kieselplatz & die neue Bahnpromenade Die Parklandschaft um die Kurve führen

In diesem Teilabschnitt ist es wichtig, die Dynamik der Parklandschaft ‚um die Kurve‘ zu bekommen. Daher knickt hier die „neue Bahnpromenade“ auf zwei Ebenen. Zum einen in den Geschossen der Auskragung und zum anderen in einem noch spitzeren Winkel im unteren Gebäudeteil. Die unterschiedlichen Bodenbeläge erzeugen zusätzliche Dynamik und leiten die Besucher:innen in die Altstadt (siehe Abb. 128, S.2 36).

Vor dem Motzkopplatz erzeugen die Rasensteine in unterschiedlichen Ausführungen visuell eine Verengung des Weges, die durch die Begrenzung der Bäume nochmals verstärkt wird. In der Folge öffnet sich der Motzkopplatz und wirkt durch die vorgegangene Zuspitzung noch größer. Der Kieselplatz bietet Fläche, die z. B. für Flohmärkte, Foodtrucks oder Konzerte genutzt werden kann.



Abb. 129 | Kieselplatz – Draufsicht

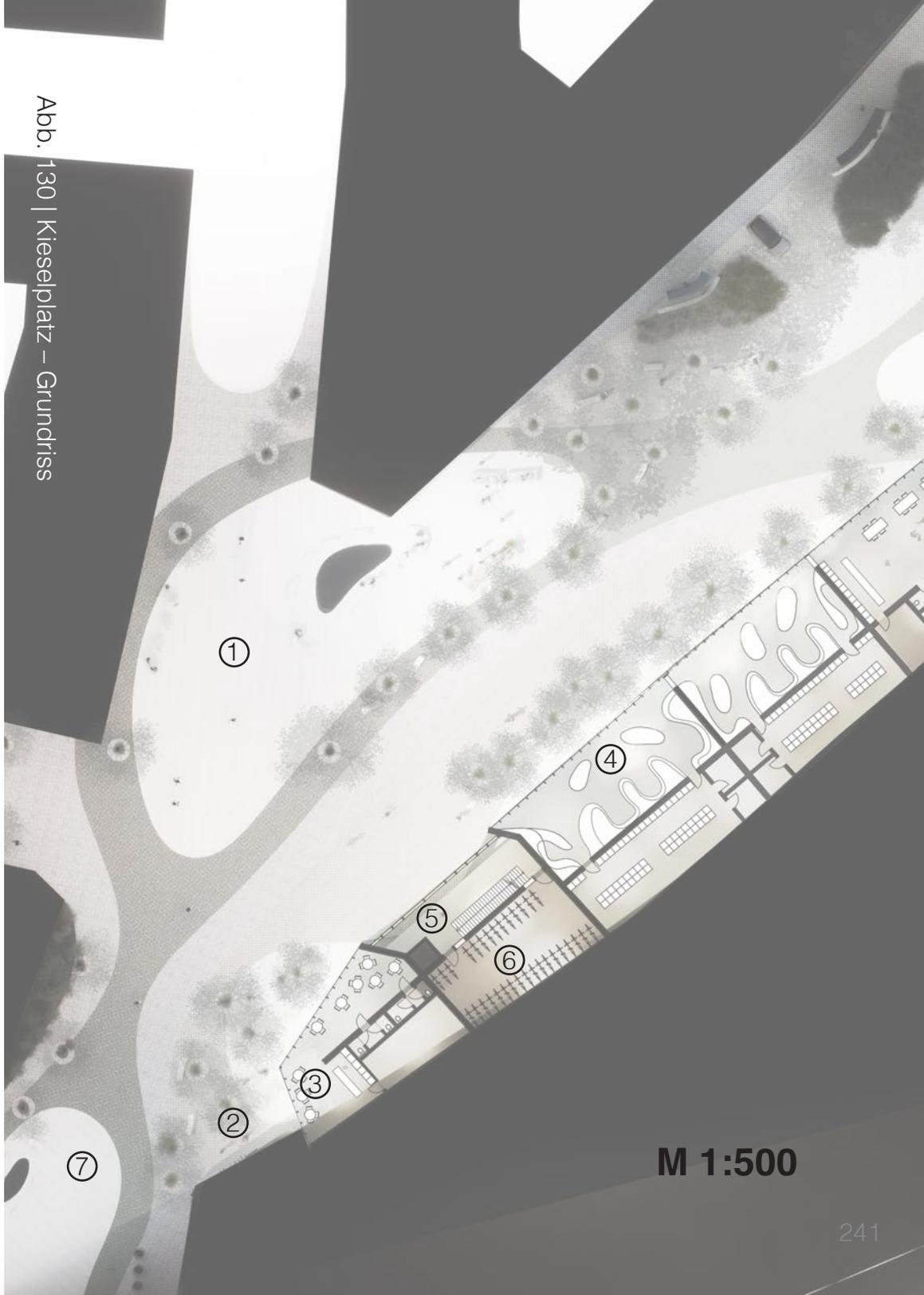
**M 1:500**

## Kieselplatz & neue Bahnpromenade Zonierung des Raumes

- ① Kieselplatz
- ② Boulder- & Kletterwand
- ③ Gastronomie
- ④ Geschäfte
- ⑤ Erschließung
- ⑥ Radraum
- ⑦ Motzkopplatz

Die Nutzungen verstärken die Dynamik. Die Gastronomie am Eck schafft einen Treffpunkt zum Verweilen. Die vorgelagerte Boulder- & Kletterwand sorgt für Belebung. Die Bäume schaffen Abkühlung.

Abb. 130 | Kieselplatz – Grundriss



M 1:500

## Wohnen in der Parklandschaft Leben mitten im Grün

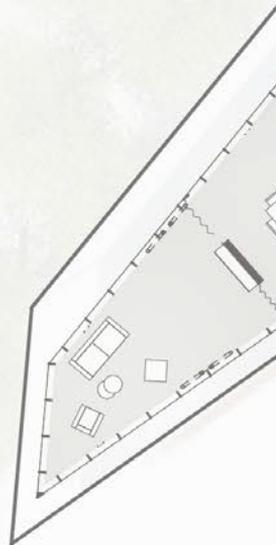
Die Erschließung des Wohnturmes ist in Richtung der Parklandschaft offen und in den unteren Geschossen ohne Bepflanzung, damit das Kommen und Gehen aus den Wohnungen zur vertikalen Belebung der Parklandschaft beiträgt (siehe Abb. 128, S. 236). Hinter seinem grünen Kleid besitzt der umlaufende Balkon eine Tiefe von zwei Metern und bietet Raum zum Leben. Ebenso befinden sich hier die Pflanzentröge, aus denen sich die Fassadenbepflanzung in die Höhe entwickelt. Zur Eisenbahn sind die Balkone nur achtzig Zentimeter tief und dienen lediglich als Ausgangspunkt für die Pflanzen.

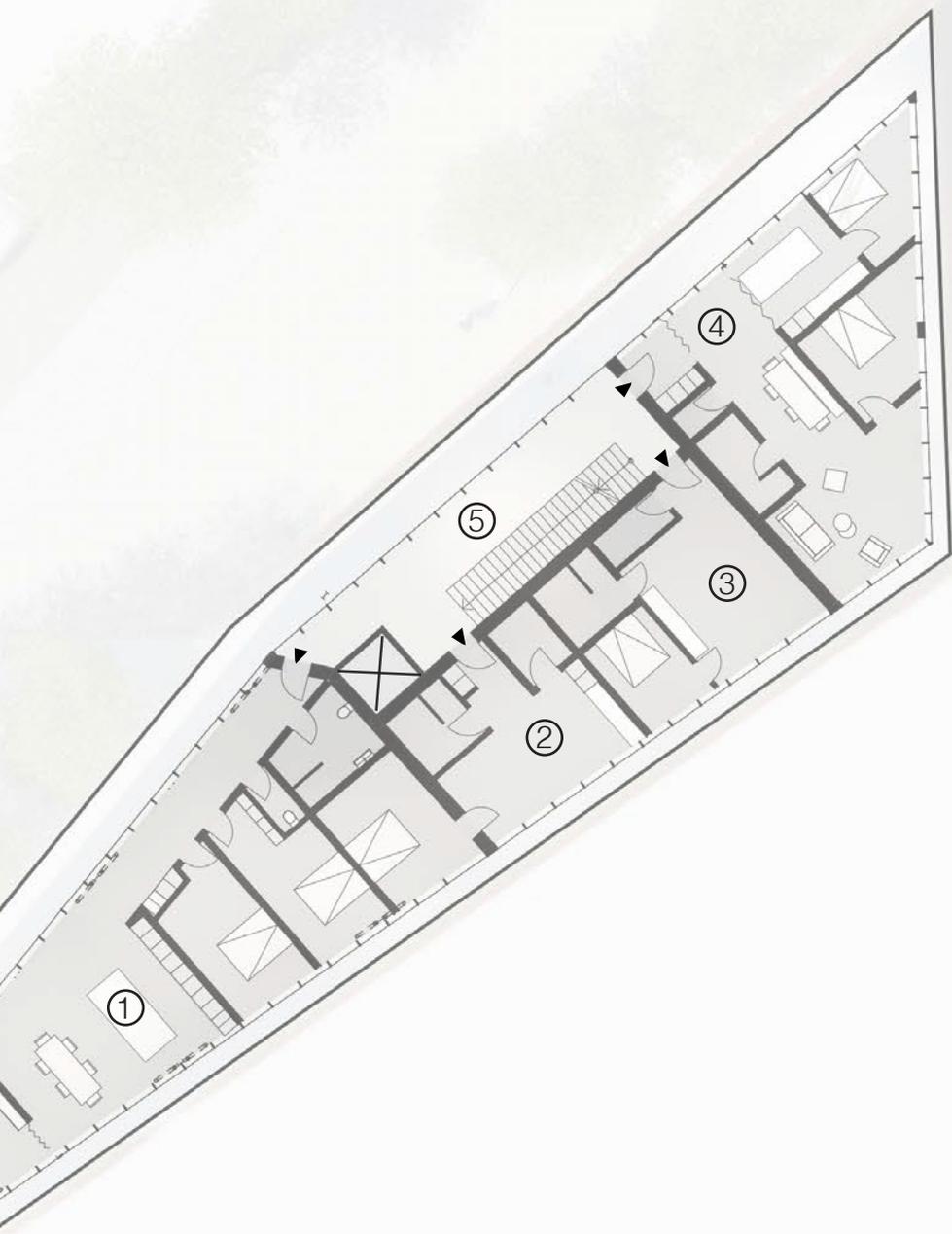


**M 1:250**

## Wohnen in der Parklandschaft Regelgrundriss Wohnturm

①	Wohnung 1.....	141 m <sup>2</sup>
②	Wohnung 2.....	53 m <sup>2</sup>
③	Wohnung 3.....	47 m <sup>2</sup>
④	Wohnung 4.....	96 m <sup>2</sup>
⑤	Erschließung.....	53 m <sup>2</sup>





**M 1:250**

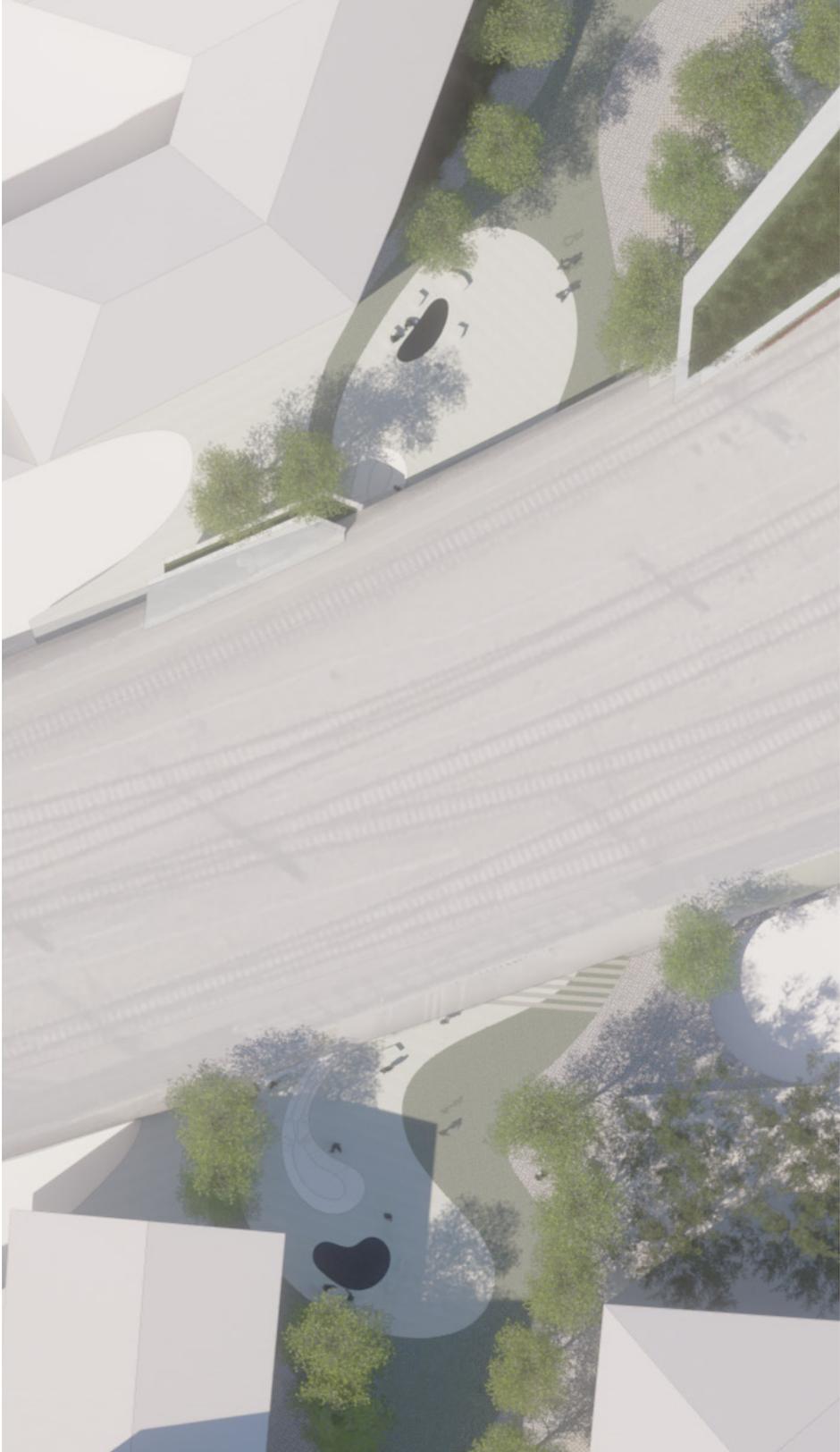
# Die Rückkehr der Lebensader

# ZOON IN: Motzko- & Imlauerplatz

## Motzko- & Imlauerplatz Zwei Viertel verbinden

Im Bereich der Bahnunterführung wird es für die Dynamik der Parklandschaft besonders kritisch. Die Eisenbahn zerteilt die Stadt in ein ‚Davor‘ und ein ‚Dahinter‘. Daher muss die Dynamik der Bodenbeläge durch die Unterführung formal ‚durchgreifen‘. Der Motzko- & Imlauerplatz schwingen tief in die Unterführung hinein und berühren sich beinahe (siehe Abb. 134, S.251). Der Imlauerplatz stärkt die bestehende Gastronomie. Sein Wasserbecken lädt zum Verweilen ein (Abb. 136, S. 254).

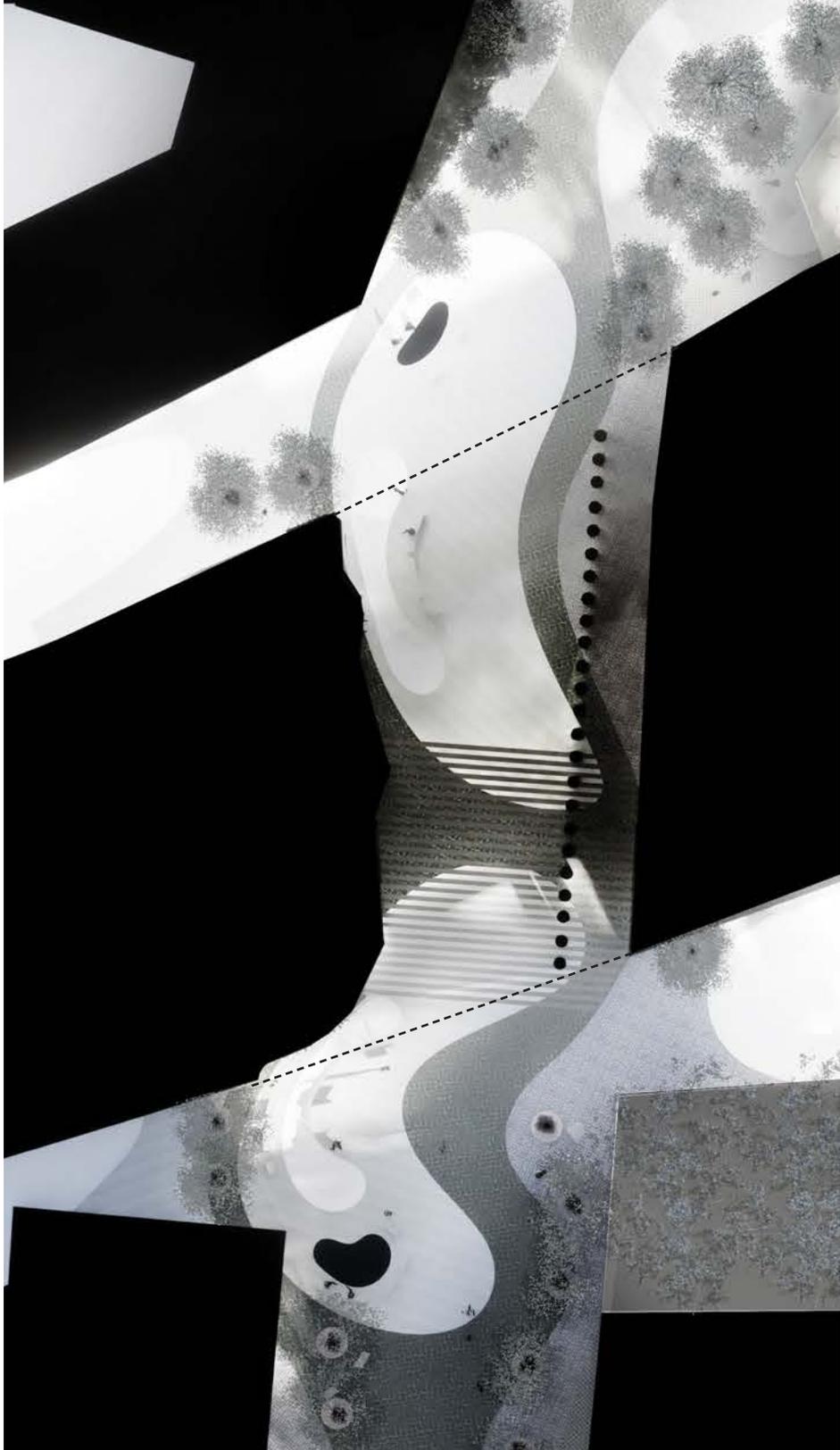
Abb. 133 | Motzko- und Immlauerplatz – Draufsicht



## Motzko- & Imlauerplatz Zwei Viertel verbinden

Inhaltlich wird darauf abgezielt, den Raum der Unterführung zu beleben, um ihm den Charakter eines Angstraums zu nehmen. Zu diesem Zweck sind Außensportbereiche vorgesehen. In Salzburg erfreut sich das Bouldern und Klettern großer Beliebtheit, weshalb eine durchgehende Boulderwand vom Motzkoplatz bis zum Imlauerplatz verläuft. Davor sind zwei Pumptracks für Skateboarding angelegt, die wiederum von Sitzsteinen umgeben sind. Diese Sitzsteine dienen nicht nur zur Erholung, sondern auch dazu, den Anrainerverkehr auf Distanz zu halten. Ein übergroßer Zebrastreifen soll den Verkehrsfluss zusätzlich verlangsamen.

Abb. 134 | Motzko- und Imlauerplatz – Grundriss











Was gibt es noch  
zu sagen?

# Fazit

# Fazit

Der Bau des S-LINKs und die Verlängerung der Lokalbahn eröffnen für die Stadt Salzburg eine einmalige Gelegenheit. Durch das Deckelbauverfahren, die Aufreißung sämtlicher Oberflächen und die Verlegung zahlreicher unterirdischer Leitungen bietet sich die Möglichkeit, die Rainerstraße äußerst effektiv neu zu gestalten und ihr ästhetisches Erscheinungsbild zu optimieren.

In diesem Kontext ist es von entscheidender Bedeutung, die historische städtebauliche Entwicklung angemessen zu würdigen und harmonisch in die Gestaltung einzuflechten. Aus Sicht des Autors sollte diese Neugestaltung eine Wiederbelebung der historischen Qualitäten in zeitgemäßer Form verkörpern. Dabei versteht sich ‚zeitgemäß‘ als die sensible Berücksichtigung der aktuellen Herausforderungen unserer Zeit, einschließlich der Problematik der städtischen Hitzeentwicklung (Urban Heating), der dringenden Nachverdichtung aufgrund der Wohnungsnot sowie der Gestaltung des Individualverkehrs.

Diese Arbeit präsentiert einen möglichen Lösungsansatz für die bestehende Situation und soll somit zur laufenden Diskussion und dem weiteren Planungsprozess beitragen.

# Modellbilder



# Quellen



# Literaturverzeichnis

Dopsch, H. & Hoffmann, R. (1996): Salzburg. Die Geschichte einer Stadt (2. aktualisierte Auflage 2008). Salzburg: Verlag Anton Pustet.

Marx, E. & Laub, P. (2008): Stadt Salzburg. Ansichten aus fünf Jahrhunderten. Salzburg: Salzburg Museum.

Kapfinger, O., Höllbacher, R., Mayr, N. (2010): Baukunst in Salzburg seit 1980. Ein Führer zu 600 sehenswerten Beispielen in Stadt und Land. Salzburg: Müry Salzmann Verlag.

Salzburgwiki (2023): Salzburger Lokalbahn. Verfügbar unter: [https://www.sn.at/wiki/index.php?title=Salzburger\\_Lokalbahn&ol did=2164952](https://www.sn.at/wiki/index.php?title=Salzburger_Lokalbahn&ol did=2164952) (30.06.2023)

Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbh (2021). Streckenverlauf. Verfügbar unter: <https://www.s-link.at/streckenverlauf/> (30.06.2023)

Magnago Lampugnani, V. (2020). Von der Darstellung zum Paradigma. Der Romplan von Giovanni Battista Nolli und die Wiederentdeckung des Stadtraums im 20. Jahrhundert. In V. Magnago Lampugnani & R. Schützeichel, *Die Stadt als Raumentwurf: Theorien und Projekte im Städtebau seit dem Ende des 19. Jahrhunderts* (S.226-248). Berlin, Boston: Deutscher Kunstverlag (DKV).

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Perronplatz & neue Bahnpromenade, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 2: Ausbreitung der Lebensader, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 3: Weiter Blick auf Salzburg, Quelle: Hansch (1875)

Abbildung 4: Plan de la ville de Salzburg et de ses environs, Quelle: Raffy & Clement (1810)

Abbildung 5: Plan-Skizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg, Quelle: Bayer (1861)

Abbildung 6: Bebauungszustand in der Neustadt ca. 1886-1890, Quelle: Salzburger Landes Archiv

Abbildung 7: Kurhaus und Kursalon, Quelle: Thienemann (1866-1868)

Abbildung 8: Der Salzburger Hauptbahnhof, Quelle: Heinrich (1870)

Abbildung 9: Die Stadt Salzburg im Jahre 1916, Quelle: Kulstrunk (1914-1921)

Abb. 010: Parkende Autos auf dem Alten Markt,  
Quelle: Barth (1957-1960)

Abbildung 11: Das Hotel de l'Europe in Salzburg. Kolorierter Holzstich um 1868. Quelle: Antiquariat Johannes Müller

Abbildung 12: Hotel Europa, Quelle: Sammlung Risch-Lau, Vorarlberger Landesbibliothek (o. J.)

Abbildung 13: Ausschnitt aus „Die Stadt Salzburg im Jahre 1916“, Quelle: Kulstrunk (1914-1921)

Abbildung 13: „Fordhof“ im Bahnhofsviertel,  
Quelle: Dopsch (1991)

Abbildung 14: Salzburg Hauptbahnhof. Vorplatz. Mitte 1992, Quelle: Wikimedia Commons (2022)

Abbildung 15. Bahnhofvorplatz 1987, Quelle: Voggenhuber (1988)

Abbildung 16: Flugblatt Lokalbahn 1988, Quelle: Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH (2022)

Abbildung 17: Tieferlegung des Lokalbahnhofs in den 1990er Jahren, Quelle: Herbrich Consult Ziviltechnikergesellschaft mbH

Abbildung 18: Tieferlegung des Lokalbahnhofs in den 1990er Jahren, Quelle: Herbrich Consult Ziviltechnikergesellschaft mbH

Abbildung 19: Der Südtirolerplatz 2023, Quelle: Google Earth (07.2023)

Abbildung 20: Zweite Ebene des Südtirolerplatzes, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 21: Schloss Hellbrunn – Wasserspiele, Quelle: Wikimedia Commons (2020)

Abbildung 22: Der Residenzbrunnen 2023, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 23: Wasserlauf in der Richard-Mayr-Gasse 2023, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 24: Labyrinthbrunnen am Südtirolerplatz, Quelle: Fuchs (2018)

Abbildung 25: Brunnen am Kajetanerplatz 2023, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 26: Brunnen im Mirabellgarten 2023, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 27: Brunnen im Mirabellgarten 2023, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 28: Baum in Kurpark 2023, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 29: Gesamtstrecke S-Link, Quelle: Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH (2021)

Abbildung 30: Trassenverlauf 1. Vorhaben, Quelle: Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH (o.J.)

Abbildung 31: Tieferlegung des Lokalbahn- hofs in den 1990er Jahren, Quelle: Herbrich Consult Ziviltechnikergesellschaft mbH

Abbildung 32: Verkehrsführung während der S-Link Baustelle, Quelle: Greinmeister (2022)

Abbildung 33: ZIS-P Verkehrsplanung, Hr. Gerald Röschel, Quelle: Greinmeister (2022)

Abbildung 34: Megazebrastreifen Barcelona, Quelle: eigene Darstellung (2022)

Abbildung 35: Autofreie Lebensader, Quelle: eigene Darstellung mit Google Earth (2023)

Abbildung 36: Verkehrsskizze, Quelle: eigene Darstellung mit Google Earth (2023)

Abbildung 37: O-Bus Oberleitungen 1, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 38: O-Bus Oberleitungen 2, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 39: Blick aus dem Schloss Mirabell 1, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 40: Blick aus dem Schloss Mirabell 2, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 41: Schwarzplan von Salzburg, Quelle: schwarzplan.eu

Abbildung 42: Gründerzeit am Beispiel Hauptbahnhof, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 43: Der Perron & der internationale Style, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 44: ‚Plattenbauten‘ & Nachkriegsarchitektur, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 45: Zwischenkriegszeit trifft Postmoderne , Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 46: Lessingerstraße 7 von Jakob Ceconi um 1913, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 47: ‚Faberhäuser‘ als Bsp. der Gründerzeit, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 48: Schloss Mirabell, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 49: Barockisierte mittelalterliche Stadt , Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 50: Nolli-Plan von Rom , Quelle: The Regents of the University of California (2009)

Abbildung 51: Ausschnitt aus der Plan-Skizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg, Quelle: Bayer (1861)

Abbildung 52: Ausschnitt aus Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft, Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 53: Entwicklung der Hitzetage, Quelle: Stadt Salzburg (2022)

Abbildung 54: Das Schwammstadtprinzip der ACO-Gruppe, Quelle: ACO (2023)

Abbildung 55: Die Bucht am Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 56: Schwammstadtprinzip Perronplatz & Kieselpark, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 57: Zonierung der Baumarten, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 58: Der Belag führt zum Kiesel, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 59: Wilder Grünbereich, Quelle: Skyler Ewing (2023)

Abbildung 60: RasensteineeGDM.SCADA linear, Quelle: GODELMAANN (2023)

Abbildung 61: Landhausplatz in Innsbruck, Wikimedia Commons (2023)

Abbildung 62: RasensteineeGDM.SCADA ornament, Quelle: GODELMAANN (2023)

Abbildung 63: Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 64: Die Stadt Salzburg im Jahre 1916, Quelle: Kulstrunk (1914-1921)

Abbildung 65: Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft - Verortung, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 66: Gesamtdraufsicht Makartplatz bis Hauptbahnhof, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 67: Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft – Die vier Teilabschnitte, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 68: Startpunkt – Ins Fließen kommen, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 69: Das Gelenk der Parklandschaft, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 70: Mit Dynamik zum Schloss Mirabell, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 71: Skizze der Rainerstraße in Richtung Kongresshaus, Quelle: Google Earth (07.2023)

Abbildung 72: Skizze der Rainerstraße zum Kongresshaus, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 73: Ankommen – In die Stadt hineinfließen, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 74: Mirabellplatz um 1812, Quelle: Wurzer 1812

Abbildung 75: Mirabellplatz heute, Quelle: Google Earth (07.2023)

Abbildung 76: Perspektivische Skizze des Mirabellplatzes, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 77: - Verortung - Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft 2, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 78: Zoom In – Eins.Zwei Kilometer Parklandschaft, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 79: Luftbild - Kiesel und Perron, Quelle: Google Earth (07.2023)

Abbildung 80: Städtische Bestandanalyse - Kiesel und Perron, Quelle: eigene Darstellung mit Google Earth (2023)

Abbildung 81: Bestandssituation - Kiesel und Perron, Quelle: eigene Darstellung mit Google Earth (2023)

Abbildung 82: Maßnahmen für neue Qualitäten - Kieselpark und Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung mit Google Earth (2023)

Abbildung 83: Draufsicht - Kieselpark und Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 84: Grundriss - Kieselpark und Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 85: Längsschnitt - Kieselpark und Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 86: Draufsicht - der Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 87: Bestand um das Kieselgebäude, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 88: Perronplatz und Kieselpark, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 89: Grundriss - Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 90: Megazebrastreifen Fußgänger, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 91: Megazebrastreifen Querverkehr, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 92: Draufsicht – Die Bucht am Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 93: Grundriss – Die Bucht am Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 94: Die Bucht am Perronplatz – Blick von der Bahnpromenade, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 95: Die Bucht am Perronplatz – Blick vom Arte-Hotel, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 96: Draufsicht – Der Kieselpark, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 97: Grundriss - Kieselpark, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 98: Längsschnitt - Kieselpark, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 99: Querschnitt - Kieselpark, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 100: Umrahmter Spielplatz im Kieselpark, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 101: Geschäftszeile im Kieselpark,  
Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 102: Abriss Bahnpromenade, Quelle:  
Google Earth (07.2023)

Abbildung 103: Bahnpromenade Grünraum,  
Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 104: Bahnpromenade Geschäftszeile,  
Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 105: Bahnpromenade Abriss, Quelle:  
eigene Darstellung (2023)

Abbildung 106: Bahnpromenade Straßenseite,  
Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 107: Bestand Bahnpromenade,  
Quelle: Google Earth (07.2023)

Abbildung 108: Die neue Bahnpromenade,  
Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 109: Draufsicht - Die neue Bahnpromenade,  
Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 110: Grundriss EG - Die neue Bahnpromenade,  
Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 111: Die neue Bahnpromenade – Baumasse, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 112: Die neue Bahnpromenade – Blick vom Kieselgebäude, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 113: Der Büroturm - Draufsicht, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 114: Der Büroturm - Regelgrundriss, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 115: Der Büroturm - 3D Skizze Besprechungsraum, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 116: Der Büroturm - 3D Skizze Fachwerkstragwerk, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 117: Der Büroturm - 3D Skizze Pflanzentrug auf umlaufender Terrasse, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 118: Der Büroturm - 3D Skizze umlaufender Terrasse, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 119: Perspektivische Darstellung Büroturm, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 120: Der Büroturm – Grundriss EG, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 121: Die neue Bahnpromenade – Blick vom Perronplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 122: Unter der Bahnpromenade – Draufsicht, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 123: Unter der Bahnpromenade – Grundriss EG, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 123: Unter der Bahnpromenade – Perspektive, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 124: Blick Richtung Bahnunterführung, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 125: Bestandsblick Richtung Bahnunterführung, Quelle: Google Earth (07.2023)

Abbildung 126: Systemschnitt Notausstieg, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 127: Bestandsblick zur Bahnunterführung, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 128: Blick zur Bahnunterführung mit dem Wohnturm, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 129: Kieselplatz – Draufsicht, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 130: Kieselplatz – Grundriss, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 131: Wohnturm – Draufsicht, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 132: Wohnturm - Regelgrundriss, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 133: Motzko- und Imlauerplatz – Draufsicht, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 134: Motzko- und Imlauerplatz – Grundriss, Quelle: eigene Darstellung (2023)

Abbildung 135: Motzkopplatz, Quelle: eigene Darstellung (2023)



# Bildquellen

ACO (2023). Das ACO Baukastensystem für die Schwammstadt. Klimaretter Stadtbaum. Mehr Raum für Grün und Blau. Verfügbar unter: [https://www.aco.at/fileadmin/standard/aco-at/10\\_FreePages/Green\\_City/Dokumente/ACO\\_Klimaretter-Stadtbaum-Schwammstadt-Prospekt\\_AD.pdf](https://www.aco.at/fileadmin/standard/aco-at/10_FreePages/Green_City/Dokumente/ACO_Klimaretter-Stadtbaum-Schwammstadt-Prospekt_AD.pdf) (21.06.2023)

Barth, J. (1957-1960). Parkende Autos auf dem Alten Markt. Fotosammlung JOBA. Stadtarchiv Salzburg.

Bayer, R. (1861). Plan-Skizze zur Erweiterung der Stadt Salzburg. Stadtarchiv Salzburg. Plansammlung 2.989

Kulstrunk, F. (1914-1921). Die Stadt Salzburg im Jahre 1916. Rathaus Salzburg.

Das Hotel de l'Europe in Salzburg. Kolorierter Holzstich um 1868 (1868). Antiquariat Johannes Müller.

Fuchs, F. (2018). Südtirolerplatz Süd Skyline mit Hotel Euopa und Perron Salzburg. Verfügbar unter: [https://www.sn.at/wiki/images/e/e2/S%C3%BCdtirolerplatz.S%C3%BCd\\_Skyline\\_mit\\_Hotel\\_Europa\\_und\\_Porrn-Tower.jpg](https://www.sn.at/wiki/images/e/e2/S%C3%BCdtirolerplatz.S%C3%BCd_Skyline_mit_Hotel_Europa_und_Porrn-Tower.jpg) (22.06.2023)

Greinmeister, A. (15.12.2022). S-Link. Geotechnische Herausforderungen. Universität Salzburg

Hansch, A. (1875). Weiter Blick auf Salzburg. Öl auf Leinwand

Herbrich Consult Ziviltechnikergesellschaft (1996). Tieferlegung der Lokalbahn in der 1990er Jahren. Verfügbar unter: <https://www.herbrich.at/alle-projekte/57-lokalbahn-salzburg> (20.06.2023)

Heinrich, F. (1870). Der Salzburger Hauptbahnhof. Aquarell auf weißem Zeichenpapier. In: Marx, E. & Laub, P. (Hrsg.), Stadt Salzburg. Ansichten aus fünf Jahrhunderten (S.159). Salzburg: Salzburg Museum.

Raffy & Clement, (1810). Plan de la vie de Salzbourg et de ses environs. Salzburg: Haus für Stadtgeschichte

Sammlung Risch-Lau, Vorarlberger Landesbibliothek (o.J.).Hotel Europa. Verfügbar unter: <https://pid.volare.vorarlberg.at/o:39800> (28.06.2023)

Salzburger Landesarchiv, Karten und Risse F104. Bebauungszustand in der Neustadt ca. 1886-1890. In: Hoffmann, R. & Kreis, Ch. (1990): Die Salzbugrer „Neustadt“. Bau- und Entwicklungsgeschichte eines gründerzeitlichen Stadtviertels. Mitt(h)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, 130, S. 635-668.

Salzburger Regionalstadtbahn mbH (2022). Flugblatt Lokalbahn 1988. Verfügbar unter: <https://www.s-link.at/s-link-ein-projekt-mit-langer-vorgeschichte-wird-konkret/> (26.06.2023)

Salzburger Regionalstadtbahn mbH (2021). Gesamtstrecke des S-Link. Graphische Darstellung des S-Link Streckenverlaufs durch das Salzburger Stadtzentrums. Verfügbar unter: <https://www.s-link.at/animiertes-video-informiert-und-macht-lust-auf-den-s-link/> (27.06.2023)

Salzburger Regionalstadtbahn mbH (o. J.). Streckenverlauf. Verfügbar unter: <https://www.s-link.at/streckenverlauf/> (27.06.2023)

Salzbugrer Regionalstadtbahn mbH (2022). Salzburger Fenster 1988. Verfügbar unter: <https://www.s-link.at/s-link-ein-projekt-mit-langer-vorgeschichte-wird-konkret/> ( 27.06.2023)

The Regents of the University of California (2009). La nuova topografia di Roma Comasco by Giambattista Nolli. Verfügbar unter: [https://www.lib.berkeley.edu/EART/maps/nolli\\_06.jpg](https://www.lib.berkeley.edu/EART/maps/nolli_06.jpg) (21.06.2023)

Thienemann, O. (1866-1868). Kurhaus und Kursalon. Aquarell auf Papier und Karton. In: Marx, E. & Laub, P. (Hrsg.), Stadt-Salzburg. Ansichten aus fünf Jahrhunderten (S.158). Salzburg: Salzburg Museum.

Stadt Salzburg. Ausstellung Klimafitte Stadt – Leitfaden Bauwerksbegrünung. Stadtklima in Salzburg (2022). Verfügbar unter: [https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/user\\_upload/14283/klimafitte\\_stadt\\_ausstellung\\_ff.pdf](https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/user_upload/14283/klimafitte_stadt_ausstellung_ff.pdf) (23.06.2023)

Voggenhuber, J. (1988): Berichte an den Souverän. Salzburg: Der Bürger und seine Stadt. Salzburg und Wien: Residenz Verlag

Wikimedia Commons (2020). Schloss Hellbrunn – Wasserspiele. Verfügbar unter: [https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Schloss\\_Hellbrunn\\_-\\_Wasserspiele\\_\(18\).jpg&oldid=476411027](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Schloss_Hellbrunn_-_Wasserspiele_(18).jpg&oldid=476411027) (23.06.2023)

Wikimedia Commons (2022). Salzburg Hauptbahnhof. Vorplatz.Mitte 1992. Verfügbar unter: [https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Salzburg- Hauptbahnhof-\(Mitte-1992\).jpg&oldid=657851347](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Salzburg- Hauptbahnhof-(Mitte-1992).jpg&oldid=657851347). (22.06.2023)

Wikimedia Commons (2023). Salzburg Lokalbahnhof.abfahrbereiter Zug. Mitte 1992. Verfügbar unter: [https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Salzburg-Lokalbahnhof-abfahrbereiter-Zug-\(Mitte-1992\).jpg&oldid=739405622](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Salzburg-Lokalbahnhof-abfahrbereiter-Zug-(Mitte-1992).jpg&oldid=739405622). (20.06.2023)

Wikimedia Commons (2022). View of Salzburg Fortress from Mirabell Gardens. Verfügbar unter: [https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:View\\_of\\_Salzburg\\_Fortress\\_from\\_Mirabell\\_Gardens.jpg&oldid=663599130](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:View_of_Salzburg_Fortress_from_Mirabell_Gardens.jpg&oldid=663599130) (24.06.2023)

Wurzer, J. (1812). Mirabellplatz um 1812. Öl auf Karton. In: Marx, E. & Laub, P. (Hrsg.), Stadt Salzburg. Ansichten aus fünf Jahrhunderten (S.75). Salzburg: Salzburg Museum.





# Danke

Ich möchte an dieser Stelle besonders Peter Haimerl hervorheben, der mich während meines gesamten Masterstudiums an der Kunstuniversität Linz begleitet hat und maßgeblich dazu beigetragen hat, meinen Blickwinkel auf die Architektur zu erweitern. Viele Ideen und Denkansätze dieser Arbeit wären ohne seine Betreuung nicht möglich gewesen.

Für ihre Geduld, ermutigenden Gespräche und inspirierenden Worte möchte ich mich bei meiner Frau Verena Lechner, meinem Bruder Horst Lechner, meiner Mutter Christine Lechner und Lukas Ployer herzlich bedanken. Sie waren in vielerlei Hinsicht eine immense Unterstützung für mich. Vielen Dank für alles, was ihr für mich getan habt.

Ein besonderes Dankeschön geht auch an den Salzburger Architekten Johannes Schallhammer, der mir mit seinem wertvollen Input sehr geholfen hat.

Ebenso möchte ich mich herzlich bei Franz Schober und Albert Greinmeister für die spannenden und informativen Gespräche bedanken. Ein besonderes Dankeschön geht an Daniela Lockowandt, die mich mit ihrer Masterarbeit „267 Meter Stadtgemeinschaft“ zur Konzeption des ‚umrahmten Spielplatzes‘ inspiriert hat.

