

Andreas Hajdu und Gerd Seidl

Vor dem Abriss: der Salzburger Hauptbahnhof

Der Salzburger Hauptbahnhof ist als Zeugnis deutsch-österreichischer Grenzgeschichte ein hervorragendes Beispiel ingenieurtechnischen und architektonischen Könnens. Ihm kommt darüber hinaus eine hohe städtebauliche und stadtgeschichtliche Bedeutung zu. Die Österreichischen Bundesbahnen sind derzeit im Begriff, dieses Denkmal in radikaler Weise zu devastieren. Ihr Informationsblatt vom November 2008 erwähnt die denkmalwerten Bauten sowohl des Marmor- als auch des Kaisersaals, Ergebnisse des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg, mit keinem Wort.

Bei der Überlegung zu verschiedenen Standorten für einen neu zu errichtenden Bahnhof war 1853 die Wahl auf Froschheim, ein Vorort Salzburgs, der nach der Salzachregulierung und der Schleifung der Lodronschen Befestigungsanlagen nach der Mitte des 19. Jahrhunderts entstand und später in Elisabeth-Vorstadt umbenannt wurde, gefallen. Das erste Teilstück der «Westbahn» wurde hier am 12. August 1860 eröffnet. Der Zugverbindung nach Wien sollten 1871 die Halleiner Bahn sowie 1875 die so genannte Gisela-Bahn folgen. Um den Salzburger Bahnhof entstanden mit diesem außerordentlichen Modernisierungsschub zahlreiche Wohn- und Geschäftshäuser. Mit der Ankunft am Bahnhof sollten die Reisenden einen ersten Eindruck vom pulsierenden Leben in der Mozartstadt gewinnen. Die Provinzstadt begann aufzublühen und zu wachsen. In kurzer Zeit wurde Salzburg ein beliebtes Reiseziel. Aus Wien im Osten und Innsbruck im Westen nutzten Besucher zunehmend das wegweisende Verkehrsmittel.

Als neues Eingangstor in die Stadt hatte der Bahnhof auch besondere repräsentative Funktionen zu erfüllen. Der Bahnhofsvorplatz war davon nicht ausgenommen. Der ungestaltete Platz von heute ist nur mehr eine Folge der gravierenden Eingriffe der 1970er Jahre, von seiner ursprünglichen Gestaltung ist nichts mehr zu erleben.

Selbstredend hatte jedoch auch der Bahnhof 1860 noch nicht das heutige Aussehen erlangt. Der erste Bau beschränkte sich auf das Hauptgebäude mit den beiden Seitentrakten und dem Österreichischen sowie dem Bayerischen Pavillon. Dort befanden sich Zoll,

Wartesäle, Restaurant, Telegraf sowie die Zimmer für den Kaiser und den König von Bayern. 1880 brannte der mittlere Teil des ersten Baues ab und der Uhrturm verschwand. 1886 bekam der Bahnhof einen Übergangssteg, der in Prag gefertigt worden war. Die Hälfte dieser zeittypischen Konstruktion wurde vor ca. drei Jahren abgetragen.

1906 wurde mit dem Ausbau des Bahnhofes begonnen, man beauftragte den Architekten, Oberbaurat und Ministerialrat Johann Granichstaedten und den Bauleiter Ladislaus von Dioszeghy, beide Angestellte des K. u. K. Eisenbahnministeriums, mit dem Neubau des so genannten Mittelbahnsteigs. In diesem Zusammenhang entstand der für den Salzburger Hauptbahnhof so charakteristische Mittelbau: Er beinhaltete Wartesäle, ein Restaurant und das Kaiserzimmer. An den Mittelbau schlossen zu beiden Seiten die Überdachungen – heute historisch wertvolle Stahlkonstruktionen – an. An der bayerischen Seite endend baute man die beiden Zollgebäude, jeweils anschließend kamen fingerartige Kopfbahngleise hinzu.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Salzburger Hauptbahnhof in Teilen zerstört. Im Gegensatz zu anderen Bahnhöfen konnte er jedoch mit besten Mitteln instand gesetzt und wieder aufgebaut werden. Bei dieser Instandsetzung wurde das Restaurant neu gestaltet. Dazu verwendete man die nicht eingebauten Marmorplatten des für Staatsgäste in Klessheim geplanten Bahnhofs. Dieser Marmor stammt aus Adnet und soll während des Krieges von Zwangsarbeitern abgebaut worden sein. Er ist als so genannter Korallenmarmor eine geologische Kostbarkeit: Das Vorkommen dieses seltenen österreichischen Steins ist heute nahezu erschöpft. Die beiden Säle, Marmor- und Kaisersaal, sind in zurückhaltend historisierenden Formen gestaltet und haben ihr Pendant in den wieder aufgebauten Häusern der Innenstadt, die sich als Neubauten zu erkennen geben, jedoch den Bruch zu ihrer historischen Umgebung nicht anstreben. Im Gegensatz zu zahlreichen späteren An- und Umbauten des Salzburger Hauptbahnhofes gehören die Säle zu den qualitätvollen Leistungen der unmittelbaren Nachkriegszeit.

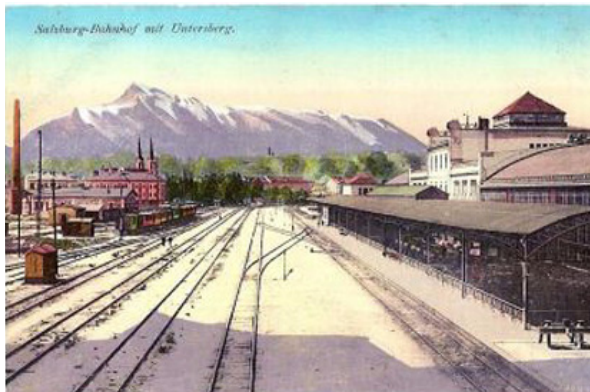


Abb.1: Blick auf die Gleise sowie die Bauten des Mittelbahnsteigs. Postkarte um 1920, Quelle: Archiv Gerd Seidl.

Unvollständige Chronik des bevorstehenden Abrisses

In den 1980er Jahren planen die ÖBB die Vergrößerung des Hauptbahnhofes. 1989 liegen fertige Planungen vor, die die Schleifung des Mittelbahnsteigs vorsehen. Der Salzburger Hauptbahnhof ist zu dieser Zeit Bundeseigentum und steht ex lege unter Denkmalschutz.

Am 1. Jänner 1993 wird das Unternehmen „Österreichische Bundesbahnen“ gegründet. Die bundeseigene Körperschaft ÖBB wird zur juristischen Person des privaten Rechts. Der Bund hält 100% der Aktien. Der Denkmalschutz ex lege besteht weitere fünf Jahre bis Ende 1998.

November 1998: Denkmalschutz per Bescheid

Das Bundesdenkmalamt (BDA) eröffnet ein Verfahren nach § 2 DMSG für alle Denkmäler entlang der Kaiserin-Elisabeth-Bahn. Unter anderem wird in diesem Verfahren die Schutzwürdigkeit des Salzburger Hauptbahnhofes samt Mittelbahnsteig ermittelt. Den ÖBB werden Gelegenheiten gegeben, zum Ergebnis des Ermittlungsverfahrens Stellung zu nehmen. Sie weisen u. a. darauf hin, dass durch die Notwendigkeit einer veränderten Gleisgestaltung auch der Speisesaal des Bahnhofrestaurants nicht erhalten werden kann. Vor Bescheiderlassung kommt es zu einer Besprechung zwischen ÖBB und BDA, in der den ÖBB ein «realitätsbezogener Denkmalschutz» versichert wird. Am 3. November 1998 stellt das BDA den Salzburger Hauptbahnhof mit Halle und Restaurant per Bescheid unter Schutz.

Das Vorliegen eines öffentlichen Interesses an der Erhaltung dieser Denkmale erachtet die Behörde für gegeben, da die Kaiserin Elisabeth Bahn ein Denkmal der österreichischen Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte



Abb.2: Der Mittelbahnsteig. Foto: Gerd Seidl 2008.

sei, das sichtbar durch die weitgehend original erhaltenen Hochbauten repräsentiert wird. Die Planung und Gestaltung derselben sei für diese Bahnlinie und ihre historische Entwicklung charakteristisch.

Weder die ÖBB noch Stadt und Land Salzburg erheben gegen diesen Bescheid Einspruch. Der Bescheid erlangt Rechtskraft. Er geht am 13. November 1998 beim Landeskonservator für Salzburg ein.

November 1998: Ausschreibung eines Gutachterverfahrens zur Neugestaltung des Salzburger Hauptbahnhofes im Auftrag der ÖBB

Am 31. November 1998 schreibt die Firma Drees & Sommer, München, im Auftrag der ÖBB ein Gutachterverfahren aus. Der Denkmalschutz des Restaurants und der Halle auf dem Mittelbahnsteig wird in den Rahmenbedingungen verschwiegen, der Abriss des «massiven Baukörpers» auf dem Mittelbahnsteig vorgeschrieben. Am 23. Dezember bestätigt die Firma Drees & Sommer den Architekten den Denkmalschutz des Marmorsalles, stellt ihn aber als ignorierbar hin. Vertreter der Stadt Salzburg werden im Planungsausschuss der Bahnhofsoffensive von den ÖBB falsch informiert. Das BDA wird über die Abrisspläne nicht in Kenntnis gesetzt.

Mai 1999: Das Siegerprojekt des Gutachterverfahrens wird vorgestellt.



Abb.3: Das Bahnhofsgebäude der Lokalbahn. Abriss 1970er Jahre. Foto: Familienchronik Dioszeghy.



Abb.4: Der Marmorsaal. Foto: Gerd Seidl 2008.

Im Mai wird das Siegerprojekt des österreichisch-deutschen Architektenteams Kada-Wittfeld der Öffentlichkeit vorgestellt. Es sieht die Schleifung des Mittelbahnsteigs vor. Von der Eisenkonstruktion sollen lediglich 6 Binder erhalten bleiben, vorausgesetzt, dass sie der neuen Bedachung standhalten.

Entwürfe, die den Erhalt des Marmorsaales vorsahen, werden nicht berücksichtigt.

Juni 1999

Die Planungen zum Umbau sind mehrfach Inhalt parlamentarischer Anfragen und Diskussionen. Eine Unterschriftenaktion zum Erhalt des Bahnhofes wird gestartet.

Januar 2000

Die Verlegung des Marmorsaales in den Bereich des Aufnahmegebäudes wird als Lösung des Konfliktes um den Denkmalschutz diskutiert. Der Denkmalbeirat erachtet den vollständigen Erhalt des Mittelbahnsteigs für nicht sinnvoll sowie die Verlegung des Marmorsaales als nicht wünschenswert.

Juli 2000

Um die Auseinandersetzungen wird es still. Für die Umbaupläne fehlen die nötigen finanziellen Voraussetzungen.

Juli 2001

Das Büro für Industriearchäologie Darmstadt erstellt ein Gutachten zum Salzburger Bahnhof. Darin wird der Versuch unternommen, den Abriss des Mittelbahnsteigs abzuwehren und die älteste, noch erhaltene Stahlhalle in Österreich aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg in situ zu erhalten.

2002

Mit der Bereitstellung der Gelder zum Umbau beginnt die Diskussion um den Salzburger Hauptbahnhof erneut.

2006 wird der Abriss des Mittelbahnsteigs sowie des



Abb.5: Wartesaal 1. Klasse (Marmorsaal), um 1910, Foto: Familienchronik Dioszeghy.

Marmor- und Kaisersaals in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt genehmigt. Die Bauarbeiten sollen in Kürze beginnen.

Die Chronik wurde mit Hilfe von Ulrike Schrott verfasst, der die Autoren an dieser Stelle für ihre Arbeit danken möchten.

Zusammenfassung

Der Salzburger Hauptbahnhof ist als Zeugnis deutsch-österreichischer Grenzgeschichte ein hervorragendes Beispiel ingenieurtechnischen und architektonischen Könnens. Ihm kommt darüber hinaus eine hohe städtebauliche und stadtgeschichtliche Bedeutung zu. Die Österreichischen Bundesbahnen sind derzeit im Begriff, das Denkmal in radikaler Weise zu devastieren. Ihr Informationsblatt vom November 2008 erwähnt die denkmalwerten Bauten sowohl des Marmor- als auch des Kaisersaals, Ergebnisse des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg, mit keinem Wort.

Autoren

Andreas Hajdu, geb. 1971 in Linz, Lehre als Einrichtungsberater, anschließend drei Jahre Ausbildung zum Fachtechniker für Innenausbau und Raumgestaltung, danach mehrere Jahre im Bereich Immobilien, Finanzdienstleistung und Fertighäuser tätig, seit 2005 Studium der Kunstgeschichte an der Universität Salzburg.

Gerd Seidl, geb. 1986 in Salzburg, Fachschule für Tischlerei in Hallein, angelernt zum Stellmacher, Matura 2007 auf dem Kolleg für Hochbau der Ortweinschule Graz, seit 2007 Studium der Architektur in Graz. Besonderes Interesse für historische Gebäude und deren Instandsetzung in fachgerechten Techniken.

Titel

Andreas Hajdu und Gerd Seidl, «Vor dem Abriss: der Salzburger Hauptbahnhof», in: *kunsttexte.de*, Nr. 4, 2008 (4 Seiten), www.kunsttexte.de.