

Jana Breuste

Kleine Anleitung zum Denkmalabriss. Der Salzburger Hauptbahnhof

Eisenbahngesellschaften als Denkmaleigentümer

Neben den Kirchen zählen die Eisenbahngesellschaften sicherlich zu den größten Denkmaleigentümern. Gemeinsamkeiten bestehen in der Nutzung der Denkmäler durch die Öffentlichkeit, allerdings bei sehr unterschiedlichen Nutzerzahlen. Der Umgang mit diesem Wertbestand ist jedoch bei beiden Denkmaleigentümern sehr verschieden. Während die Kirche sich des großen Stellenwertes bewusst zu sein scheint und eine Unterschützstellung historischer Substanz zumeist als Aufwertung begrüßt, wird dagegen bei den Bahnen vielfach Einspruch dagegen erhoben. Dem im Vergleich jüngeren Denkmalbestand der Eisenbahnen droht damit viel öfter der Abriss. Die so häufig zwischen Bahngesellschaften und Denkmalpflege angesichts des großen öffentlichen Interesses an der Mobilität und der vermeintlichen technischen Notwendigkeit ausgehandelten Abrissbewilligungen, haben scheinbar Methode. Die Taktik beleuchteten bereits Jan Gympel und Hermann Wirth am Exempel des Erfurter Hauptbahnhofes (Abb. 1).¹ Die Parallelen zum Salzburger Hauptbahnhof (Abb. 2), bei dem in jüngerer Zeit ein Teil-Abriss des Mittelbahnsteigs erfolgte und über dessen Umbau kürzlich eine Publikation erschienen ist, sind frappierend.² Eine ergänzte, modellhafte «Anleitung» zum Denkmalabriss nach beiden Vorbildern in exemplarischen Schritten kann erfolgversprechend und alarmierend zugleich sein.

Die Besonderheit des Salzburger Hauptbahnhofes

Warum stellte das Bundesdenkmalamt (BDA) die Hochbauten am Salzburger Mittelbahnsteig unter Schutz?

In der Begründung des Bescheides steht zu lesen: «Es handelt sich hierbei um die letzte erhaltene Eisenbahn-Hallenkonstruktion dieser Art in Österreich von besonders repräsentativer und benutzerfreundlicher Ausprägung, die auch ästhetisch-architektonische Bedeutung besitzt.» Im Ermittlungsverfahren wurde der Mittelbahnsteig samt Halle und Restaurant sowie das straßenseitige Aufnahmegebäude mit Fassade als «Bauteile von besonderer Bedeutung» definiert.³

Grenzbahnhöfe gibt es viele. Die Besonderheit des

Salzburger Hauptbahnhofes lag in seiner Form als Verbundbahnhof, eine spezielle, erweiterte Form des einfachen Durchgangsbahnhofes kombiniert mit einem Inselbahnhof mit Hochgleisanlage.⁴ Bei diesem Typus wird ein Teil der Räumlichkeiten wie Vorhalle, Fahrkartenschalter und Gepäckaufgabe seitlich der Bahnsteige im Erdgeschoß untergebracht. Auf dem Mittelbahnsteig befinden sich dann die restlichen Räume für die Reisenden, wie Wartesäle und Restaurant. Diese Bahnhofform kann – wie in Salzburg – durch die Anlage von Kopfbahnsteigen an den Schmalseiten des Mittelperrons eine Kombination von Durchgangsbahnhof und Kopfbahnhof am Mittelbahnsteig herstellen.⁵

Für Bahnhöfe mit lebhaftem Übergangsverkehr ergibt sich aus der Anlage von Verbundbahnhöfen der Vorteil, dass der umsteigende Reisende verkürzte Wege ohne Gleisüberschreitungen und Treppen vorfindet. Gegenüber den großen Hallenbauten der Anfangszeit der Eisenbahn entstanden geringere Baukosten und weniger Korrosion.⁶ Bahnhöfe dieser Art haben aber den Nachteil, dass sie nicht erweiterungsfähig sind. Wenn beide Durchgangsgleise, die sich rechts und links des Inselbahnsteigs entlang ziehen, nicht mehr ausreichen, sind weitere Inselbahnsteige anzulegen. Dann verschwinden allerdings die Vorzüge der Anlage. Zu weiten Wegen kommt nun die Unübersichtlichkeit hinzu.

Im deutschsprachigen Raum wurden Bahnhöfe dieses Funktionsmusters am Ende des 19. Jahrhunderts häufig realisiert. Dazu gehören Straßburg (1883), Hildesheim (1882), Düsseldorf (1890), Erfurt (1893) und Köln (1894). Bereits 1913 sprach man sich bei Neubauten aber nur mehr im Ausnahmefall für die Variante des Verbundbahnhofes aus.⁷ Bis zum heutigen Tag haben sich wenige Beispiele dieses Typus erhalten. Als letztes deutsches Beispiel bestand der gründerzeitliche und denkmalgeschützte Bahnhof von Erfurt (Abb. 1) bis ins 21. Jahrhundert, dessen Empfangsgebäude am Inselbahnsteig allerdings 2003 wegen des ICE-gerechten Ausbaus⁸ der Strecke abgerissen und durch eine Hallenüberdachung und unterirdische Verkaufsflächen ersetzt wurde.⁹

In Österreich wurden nur drei Bahnhöfe mit einem bebauten Mittelbahnsteig ausgestattet: einer davon



Abb.1: Der Erfurter Verbundbahnhof mit seitlichem Empfangsgebäude und Inselbahnsteig vor dem Abriss, 2003, Blick Richtung Osten (Beate Hövelmans).

liegt in der Steiermark (Selzthal), und zwei lagen in Salzburg (Bischofshofen und Salzburg Hauptbahnhof). In Bischofshofen wurde der Hochbau am Inselbahnsteig 2003 entfernt.¹⁰ Der Selzthaler Bahnhof (Abb. 2) aus dem Jahr 1872 wurde 1912 durch Johann Granichsiedten, denselben Architekten, welcher auch die Detailplanung und künstlerische Ausgestaltung des 1907 bis 1909 umgestalteten Salzburger Hauptbahnhofes schuf, zu einem Verbundbahnhof erweitert und besteht als einziger der drei bis heute. Der sehr gut und in vielen Bereichen ursprünglich erhaltene Inselempfangsgebäude zeigt zahlreiche Ähnlichkeiten mit Salzburg: eine dreischiffige Hallenkonstruktion, zwischen der sich das Hauptgebäude mit Restauration, Warte- und Diensträumen sowie Toiletten heraushebt, sowie anschließende Perrowdächer. Einzelne Pavillons werden hier ebenso in Stahlfachwerkbauweise ausgeführt und containerartig in das Stützensystem eingestellt. Zwar steht der Inselbahnsteig in Selzthal unter Denkmalschutz, nicht aber das seitliche Vorgebäude. Es ist zu hoffen, dass es der Denkmalpflege gelingen wird, beide als letztes Beispiel eines Verbundbahnhofes zusammen mit der Hallenkonstruktion zu erhalten.¹¹

Der Salzburger Hauptbahnhof stellte demnach bis

zum Abriss des Mittelbahnsteigs als letztes gesichertes Beispiel eines für die Funktion des Grenzbahnhofes adaptierten Verbundbahnhofes im deutschsprachigen Raum eine Besonderheit dar. Es kam ihm daher «auch bei weiträumigerer Betrachtung, im europäischen Zusammenhang, besondere Bedeutung als Denkmal der Eisenbahngeschichte zu».¹²

Anleitung zur Denkmalabriss – schrittweise

Schritt 1: Das Denkmal verfallen lassen und Nutzungsverlust nicht entgegenwirken

Salzburg verlor das Ensemble der Hochbauten auf dem Mittelbahnsteig im Jahr 2009 pünktlich zum 100-Jahr-Jubiläum, am Beginn des bis 2014 dauernden Umbaus am Hauptbahnhof. Die lange Nutzungsgeschichte führte zu diversen Um- und Einbauten sowie Erweiterungen, welche eine inhomogene Struktur hervorbrachten und den Blick auf den historischen Kern der anspruchsvollen Gesamtanlage verstellten. Die Gebäude waren somit weniger als Juwel der Architekturgeschichte in Erinnerung geblieben. Zahlreiche bauliche Eingriffe blieben von der Denkmalpflege unbeachtet.¹³ Im Laufe der Jahre immer wieder den

Bedürfnissen der Reisenden und Betreiber angepasst, hatten die großzügigen Strukturen ihre Aufenthaltsqualitäten verloren. Die durch das Schengener Abkommen obsolet gewordene originale Nutzung wurde durch kleinteiligste Nutzungen ersetzt. Auch das Empfangsgebäude mit seinen secessionistischen Fliesenbildern wurde massiv verändert. Bereits im Wiederaufbau wurden die zerstörten Fenster durch Profilitverglasungen ersetzt und die unteren Fensterflächen bahnseitig ausgemauert, was die Lichtwirkung massiv veränderte.

Der erste Schritt im Abrissprozess besteht darin, das Denkmal durch fehlende, die Einzigartigkeit beeinträchtigende oder zerstörende Maßnahmen verfallen oder verbauen zu lassen. Die Öffentlichkeit wird dann mehrheitlich die Ansicht entwickeln, dass das Objekt keinen Wert mehr besitzt und einem Neubau der Vorzug einzuräumen sei.

Schritt 2: Das Denkmal so gut wie möglich dem Blick der Öffentlichkeit entziehen

Vor allem der Bereich des Wartesaal-Anbaus III. Klasse am Salzburger Mittelbahnsteig wurde im Laufe der Zeit vollständig zugebaut und offenbarte zuletzt nur mehr dem aufmerksamen Betrachter seine Jugendstil-Details. Eine neue steuerliche Regelung für Reklame, welche die Lichtwerbung begünstigte, ließ Mitte der 1970er-Jahre die Fliesenbilder in der Empfangshalle hinter einer billigen Werbeverschalung verschwinden. Die damaligen Pläne der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für einen radikalen Bahnhofsnubau, scheiterten am Denkmalschutz.¹⁴ Daher führte eine Übereinkunft der bahneigenen Eisenbahnreklame mit der Gebäudeerhaltung dazu, statt eines Abrisses eine Umgestaltung der Empfangshalle vorzunehmen. Die inzwischen desolate Halle, generell als unzeitgemäß empfunden, wurde umgestaltet, wobei sich Umbau und Erhaltung quasi aus der Werbung selbst finanzierten.¹⁵

Interessanterweise ging man in Erfurt ähnlich vor: die Wartesäle hatte man frühzeitig geschlossen und die Verblendungen der 1926 im Stile des Art Déco umgestalteten Kassenschalter größtenteils zerstört oder verblendet.¹⁶

Man achte darauf, das für den Abriss vorgesehene Baudenkmal so gut wie möglich dem Blick der Öffentlichkeit zu entziehen, damit beim tatsächlichen Abriss der Aufschrei in der Öffentlichkeit nicht so groß sei und keine Sentimentalität aufkomme.¹⁷

Schritt 3: Die Unterschutzstellung im öffentlichen Interesse ablehnen

Zusammen mit den sie überspannenden Stahlhallen wurden die Hochbauten des Mittelbahnsteigs nach einer im April 1998 erfolgten Verständigung im Bescheid vom Anfang November 1998 – pünktlich innerhalb der Ablauffrist von fünf Jahren nach der Ausgliederung aus dem Eigentum des Bundes – unter Denkmalschutz gestellt.¹⁸

Seit dem Beitritt zum Schengener Abkommen 1995 und den dadurch unnötig gewordenen Pass- und Zollkontrollen hatte der Salzburger Hauptbahnhof neue Anforderungen zu erfüllen. Der Bestand des Mittelbahnsteiges, welcher mit seinen Kopfbahnsteigen 1907-1909 errichtet worden war, um Raum für Zollformalitäten und Grenzkontrollen, sowie Wartesäle und Restaurationen zu bieten, stand dem Wunsch nach mehr durchgehenden Gleisen für den grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr sowie für den S-Bahn-Taktverkehr im Nahverkehrssystem im Weg. Die ÖBB äußerten sich folgerichtig gegen die Unterschutzstellung in einem Schreiben vom 2. Juni 1998.¹⁹ Man erklärte, dass die im öffentlichen Interesse gelegene Verbesserung der Abwicklung des öffentlichen Verkehrs den Abriss notwendig mache. Speziell sei ein vierter zwischen Empfangsgebäude und Mittelbahnsteig gelegener Nahverkehrsbahnsteig einzuordnen, welcher für die betrieblichen Erfordernisse unabdingbar wäre.²⁰

Bei einem Treffen von BDA und ÖBB schon im Mai 1998 wurden als Bauteile von besonderer Bedeutung das Empfangsgebäude sowie der «Mittelbahnsteig samt Halle und Restaurant» definiert,²¹ welche sich dann auch im Unterschutzstellungsbescheid wiederfanden. Die unklare Ausdrucksweise bezüglich der Hochbauten auf dem Mittelbahnsteig, die ja nicht nur die Stahlhallen und den Marmorsaal umfassten, sondern zusätzlich die Quer- und Seitenhallen, die Zollrevisionshallen, das Zollgebäude und die Fahrdienstleitung, lässt vermuten, dass bereits hier eine Fokussierung der Diskussion auf den Marmorsaal angestrebt wurde. Die undeutliche Formulierung lieferte jedenfalls eine Möglichkeit dazu. Gegen den Bescheid wurde keine Berufung eingelegt.²²



Abb.2: Gesamtansicht des Mittelbahnsteigs am Salzburger Hauptbahnhof, um 1910, Blick Richtung Südosten (Archiv Hans und Ulrike Schrott).

Es sollte ein Einspruch gegen eine Unterschutzstellung erfolgen. Das große öffentliche Interesse an einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation ist dabei ins Feld zu führen und die Unausweichlichkeit der Abrissabsichten zur Erreichung dieses Ziels aufzuzeigen.

Schritt 4: Wettbewerb mit Ignoranz des Denkmalschutzes ausschreiben²³

Ende November 1998 schrieben die ÖBB die völlige Umgestaltung des nicht mehr zeitgemäßen Bestandes in einem internationalen, zweistufigen Wettbewerb unter zwölf Architektenteams aus. In der Ausschreibung formulierte der Auslober das Ziel, auf dem «in seiner bisherigen Breite reduzierten Mittelbahnsteig aus den Nutzungen Laden, Gastronomie, Kultur, Mietbüros [...] unter Ausnutzung des Hallenvolumens Vorschläge zu entwickeln»²⁴ und «Kultur als fester Bestandteil des öffentlichen Lebens»²⁵ zu integrieren. Um dies umzusetzen, wurden allerdings trotz Denkmalschutz der Abriss aller Einbauten auf dem Mittelperron und eine Neuschaffung vorausgesetzt.²⁶ Wettbewerbssieger Architekt Kada schlug daher in seinem Siegerentwurf die Erhaltung von Teilen der Stahlhallen und eine neue, aufgeständerte «multifunktionale hybride Gebäudestruktur»²⁷ – de facto ein Hochhaus – am Mittelperron

vor. Die Überarbeitung des Entwurfes zeigte dann einen leeren, aber noch bestehenden Mittelbahnsteig ohne durchlaufende Gleise unter den erhaltenen Stahlhallen. Anstelle der «massiven Überbauung der Mittelinsel»²⁸ wurde die Verwertung der Flächen durch Hochhausbauten an den Gleisrand verlagert. Erst im Juni 1999 wurden die Planungen zu einem Abriss der Gebäude am Mittelperron und großer Teile der Stahlhallen dem Denkmalamt bekannt.

Im Falle von Erfurt waren die Denkmalbehörden schon vor dem Wettbewerb 1994 überzeugt worden, dass aus verkehrstechnischen Gründen der Abriss des zwei Jahre zuvor unter Denkmalschutz gestellten Bahnhofs zwingend notwendig wäre. Es wurde daher vorgegeben, die vorhandene Bausubstanz des Inselgebäudes als nicht integrierbar zu behandeln.²⁹ Das erst nach Abschluss des Wettbewerbes erstellte Gegengutachten ist bis heute nicht öffentlich.³⁰

Man schreibe einen Wettbewerb aus, in dem der Abriss denkmalgeschützter Bauteile Voraussetzung ist, und achte darauf, die Denkmalpflege über diesen Schritt nicht in Kenntnis zu setzen. Die bloße Planung der Veränderung von Denkmalen ist nicht bewilligungspflichtig. Auf diese Weise wird kein Architekt eine Alternativplanung entwerfen, in der das Baudenkmal bestehen bleibt.³¹

Schritt 5: Mögliche Alternativentwürfe nicht veröffentlichen

Ideen zur Erhaltung der Kernsubstanz des Salzburger Mittelbahnsteiges, die das Baudenkmal nicht als Feindbild, sondern als Aufwertung, ja Herausforderung verstanden, gab es einige. Die Expertise des Industriearchäologen Rolf Höhmann vom Juli 2001 hätte das Potential gehabt, weiterentwickelt zu werden. Bei den drei erarbeiteten Alternativvarianten wurde der Denkmalbestand mit Einschränkung in situ erhalten und z. T. sogar ein zusätzliches Durchgangsgleis mit Bahnsteig zwischen Empfangsgebäude und Mittelbahnsteig gewonnen. Zudem konnte aus Kadas Siegerentwurf die zentrale Passage integriert werden. Variante drei konnte zwar nicht mit einem neuen Gleis, dafür aber mit einem zusätzlichen Bahnsteig aufwarten und schlug ein im Mitteltrakt geöffnetes Gebäude auf dem Mittelbahnsteig vor. Trotz des zur Umsetzung vorgeschlagenen und zu bemängelnden Abrisses des Wartesaals-Anbaus III. Klasse und der westlichen Seitenhalle hätte man auf diese Weise die Anforderung der 1,80m Mindestaufenthaltsbreite über einen Maximalbereich von 15m Länge umsetzen können.³² Diese Planung, die bei gleichzeitiger Umsetzung der von den ÖBB geforderten technischen Notwendigkeiten auch das Denkmal erhalten hätte, wurde aber weder weiterentwickelt noch in die Öffentlichkeit getragen.³³ Die Argumentationen des BDA wären dadurch unterstützt worden.

Auch der Alternativentwurf einer Konstanzer Architektin, der das Inselgebäude von Erfurt erhalten hätte, wurde nicht umgesetzt.³⁴ Sie hielt sich als einzige der 123 Wettbewerbsteilnehmer nicht an die Forderung des Abrisses und stellte zusätzliche Untersuchungen an. Ihr Beitrag hätte die geforderten zehn durchgehenden Gleise bei zwölf Bahnsteigkanten umgesetzt und gleichzeitig das Baudenkmal zu großen Teilen erhalten, indem die Fenster und Türen des Gebäudes zu offenen Arkadenbögen umgestaltet worden und dadurch Teile des Hausinneren der Bahnsteigbreite hinzuzurechnen gewesen wären. Als Wettbewerbsbeitrag musste der Entwurf ausgestellt werden und wurde damit öffentlich.³⁵

Alternativvorschläge, die der Ausschließlichkeit der eigenen Argumentation entgegenlaufen, sind strengstens geheim zu halten.³⁶

Schritt 6: Konzentration auf einen Hauptgrund für den Abriss und Argumentation von dessen Unausweichlichkeit

Die Ignoranz des Denkmalschutzes rief nicht nur das Bundesdenkmalamt auf den Plan, sondern löste auch in der Salzburger Bevölkerung große Empörung aus.³⁷ In der öffentlichen Wahrnehmung fokussierte der Diskussionsprozess vor allem auf den Erhalt des Restaurants im Mittelperrongebäude (Marmorsaal), nicht aber auf das gesamte Gebäudeensemble oder die Hallenkonstruktion. Aufgrund des großen öffentlichen Druckes erwirkte man ein überaus irrwitziges Angebot, das trotz ähnlicher Maße und Kubatur undurchführbar war: die Übersiedlung der Innenausstattung des Marmorsaales in einen denkmalgeschützten Raum im seitlichen Empfangsgebäude mit erhaltener Innenausstattung von 1860. Architekt Kada hatte die Adaptierung sogar schon projektiert.

Weitere, niemals in den Vordergrund gestellte Gründe für die Abrissabsichten der ÖBB lagen darin, in der unterirdischen Passage lukrative Verkaufsflächen einzurichten sowie im Zuge des Umbaus die Verwertung der Restflächen zu betreiben. Natürlich wurde der Nutzen für die Öffentlichkeit in den Vordergrund gestellt, doch ohne Gewinn lässt sich kein Projekt wirtschaftlich umsetzen. Es überrascht daher nicht, in der Ausschreibung zu lesen, dass es «unabdingbar erforderlich [sei], den Bahnhof auch zu einem lukrativen Renditeobjekt werden zu lassen».³⁸ Eine Hochhausstudie von kadawittfeldarchitektur aus dem Jahr 2001 eruierte die Möglichkeiten gleich mehrerer Hochhäuser an den Rändern der ÖBB-Grundstücke beiderseits des Bahnhofs. Der Umbau eines davon ist momentan mit sehr gewinnbringenden Geschoßflächenzahlen Thema im Salzburger Gestaltungsbeirat.³⁹

Öffentlicher Widerstand regte sich auch in Erfurt. Die Bürgerinitiative Altstadtentwicklung plädierte sowohl beim Petitionsausschluss des Landtages als auch beim Verkehrsausschuss des Bundestages für ein Umdenken.⁴⁰ Ein zusätzlicher Grund für den Abriss des Erfurter Bahnhofs zeigte sich auch beim Rückfragekolloquium des Wettbewerbs. Hier offenbarte sich, dass das Abbruchbegehren auch durch die Anlage von ebenerdigen Verkaufsflächen motiviert gewesen war.⁴¹

Durch Funktionsverlust lässt sich ein Denkmal am besten töten, vor allem, wenn es sich um öffentliche Interessen wie den Verkehr handelt. Daher ist dem öffentlichem Widerstand mit der Argumenta-



Abb.3: Der Selzthaler Verbundbahnhof, 1915, Blick Richtung Nordosten (Postkarte mit Foto von F. Längauer, Sammlung Robert Pawlik).

tion materieller Unbrauchbarkeit für zukünftige materielle Zwecke zu begegnen.⁴² Positive Begleiterscheinungen des Abrisses, die einem als Profitgier ausgelegt werden können, sollte man besser unerwähnt lassen.⁴³

Schritt 7: Verzichtserklärung der Denkmalpflege

Die Denkmalpflege hat in gut erhaltenen Städten oft einen schwereren Stand als in solchen, die vom Krieg stark in Mitleidenschaft gezogen wurden. Die hier vorhandene Dichte historischer Bauten kann das Opfer eines vermeintlich minderwertigen Objektes zur Folge haben.⁴⁴ Oberstes Ziel der Denkmalpflege ist das Erhalten der Denkmaleigenschaften. Um dieses Ziel zu erreichen ist das Erkennen und Definieren der besonderen Charakteristika Voraussetzung. Fehlt die Kenntnis der besonderen Eigenschaften, dann hat der Abrisswunsch des Eigentümers größere Chancen.

Der Denkmalbeirat erachtete in einer Sitzung im Jänner 2000 den Erhalt des gesamten Mittelbahnsteigs einstimmig als «nicht sinnvoll». Eine Erhaltung oder Wiederverwendung der Stahlhallen wäre zwar möglich, aber mit vielen Zwängen behaftet, so der mehrheitliche Entschluss.⁴⁵ Die Experten äußern sich dabei mit keinem Wort zur besonderen Form des Bahnhofs. Selbst

dem Bundesdenkmalamt stand somit keine Argumentationsbasis zur Erhaltung der Gebäude am Mittelbahnsteig zur Verfügung. Deren Grundlage muss neben der Literaturrecherche und einem Befund durch Lokalangewandten auch eine genaue bauliche Erforschung und kunsthistorische Bewertung aufgrund historischer Quellen sein. Deutlich wird diese Fehlstelle in der bereits erwähnten unklaren Formulierung im Unterschutzstellungsbescheid sowie bei der in der neuen Publikation geäußerten Behauptung, man habe die Empfangshallen-Verglasungen nicht mehr wiederherstellen können, da keine Vorlagen ausreichender Qualität zugrunde gelegt werden konnten.⁴⁶

Wird die Entscheidung allerdings anstelle eines Fachdiskurses im Denkmalamt zur Chefsache, wie im Falle von Salzburg und auch von Erfurt, dann kommt ein weiteres Totschlagargument hinzu. In Erfurt räumte der verantwortliche Landeskonservator Rudolf Zießler in vorauseilendem Gehorsam⁴⁷ der Neuinvestition den Vorrang ein und genehmigte den Abriss vorschnell. BDA-Präsident Wilhelm Georg Rizzi ließ sich 2005 von den Darlegungen der ÖBB überzeugen und erklärte kurzerhand in einem Schreiben an die ÖBB Infrastruktur Bau AG: «Der Verzicht auf das Bahnsteigbauwerk dürfte unter den künftigen verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen offenbar unvermeidlich sein.»⁴⁸ Der näch-

ste Schritt der Kompromiss-Verhandlungen war der Verzicht auf den originalen Standort der um ihre Seiten- und Querhalle reduzierten beiden großen Stahlhallen, die nun zusammengerückt zentral gegenüber dem Empfangsgebäude stehen und mit einem transparenten Membrandach gedeckt sind. Die weiteren Planungen erfolgten zumindest auf der Grundlage einer denkmalpflegerischen Dokumentation und der Umbau wurde beratend durch die Denkmalpflege begleitet.

Das Befolgen der Schritte 1-6, besonders aber Hartnäckigkeit bei Schritt 6, kann eine Verzichtserklärung der Denkmalpflege erwirken. Eine in Aussicht gestellte städtische Großinvestition oder mangelnde Erforschung und damit Argumentierbarkeit des Schutzes können dabei ebenso hilfreich sein.

Schritt 8: Abrisstermin als Beginn der Erneuerung begehen

Der Abrisstermin kann aufgrund der gegebenen Aktualität abermals Bürgerinitiativen und Sachverständige auf den Plan holen, was schlichtweg erneut schlechte Presse bedeutet. Dies kann man nicht verhindern, aber positiv beeinflussen, indem man den Abrisstermin als Beginn der lang ersehnten Erneuerung begehrt.

Schritt 9: Verbergen des Denkmalabrisses bei öffentlichen Auftritten bzw. Selbstdarstellung als Denkmalerhalter (wenn Teile des Denkmals erhalten bleiben)

Für Salzburg lässt sich zusammenfassen: Am Ende eines langen Diskussionsprozesses zwischen Eigentümern, Planern und der Denkmalpflege, stand eine Kompromisslösung, die zwar den Erhalt der stählernen Hallenkonstruktionen nach Translozierung ermöglichte, andererseits aber den völligen Abbruch der Hochbauten des Mittelperrons, der südlichen Querhalle und der westlichen Seitenhalle sowie der Unterführungsbrücken des k. k. Hofschlossers Ignaz Gridls forderte.⁴⁹

Stolz zeigen die ÖBB nun in der Öffentlichkeit den Erhalt der Stahlhallen und die Wiederherstellung der Empfangshalle auf und präsentieren sich als vorbildliche Denkmalerhalter. Bei rund 270 Millionen Euro Investition, wovon sieben Millionen – also weniger als 2,6 Prozent – in denkmalrelevante Maßnahmen flossen,⁵⁰ erzeugt dies allerdings einen fahlen Beigeschmack. Die Tatsache der Translozierung der Stahlhallen und des Abrisses der Gebäude am Mittelbahnsteig wurde bei keiner öffentlichen Präsentation in den Vordergrund gestellt und blieb überhaupt meist unerwähnt.

Wer aufmerksam liest, kann feststellen, dass man die «Neupositionierung» der Stahlhallen,⁵¹ wenn man sie denn erwähnt, als Gewinn in Wertigkeit und Bedeutung verstehen will. Man kann daher ganz leicht in Euphorie verfallen und die Rettung des Bahnhofs feiern.⁵² Richtig ist jedoch die Sichtweise, darin eine Kombination von Großspolien⁵³ zu sehen bzw. von einem Zitat zu sprechen.⁵⁴ Die Methode wird deutlich sichtbar in der ohne Enthusiasmus verfolgten, aber in der Presse immer wieder veröffentlichten Absicht, den Wiederaufbau abgebauter Teile des Marmorsaales an anderer Stelle voranzutreiben.

In Erfurt, wo nur das Empfangsgebäude erhalten blieb, wird ebenso versucht, den Abriss im positiven Licht erscheinen zu lassen: «Der Entwurf kompensiert den Verlust eines historischen Inselgebäudes mit einer großzügigen, lichtdurchfluteten Halle».⁵⁵

Bei öffentlichen Auftritten sollte man darauf bedacht sein, den Abriss nicht anzusprechen. Wenn Teile des Baudenkmals als Kompromiss erhalten bleiben, bietet dies die Gelegenheit, sich als Denkmalerhalter zu präsentieren und die Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege hervorzuheben.

Fazit

Die im Jahr 1916 im «Katechismus der Denkmalpflege» angeführten Gefahren für das kulturelle Erbe haben auch jetzt noch ihre Gültigkeit.⁵⁶ Besonders zutreffend scheint Dvořáks Bemerkung, dass die Modernisierung oft nur ein Vorwand für den Nutzen sei, den Bauspekulanten aus einer Umgestaltung ziehen.⁵⁷ Das Überleben bestehender Bausubstanz wird heute vor allem über ökonomische Verwertbarkeit und kontinuierliche Nutzung gewährleistet. Sind diese nicht mehr gegeben, wird nicht mehr investiert und das Denkmal verfällt - ein Zustand, der sozusagen in Verzögerungstaktik auch absichtlich herbeigefügt werden kann. Der Denkmalschutz beschränkt sich auf die Materialität von Objekten und kann nicht ihre Nutzung schützen.⁵⁸

Ein Baudenkmal in schlechtem Zustand, wie es beim Salzburger Mittelbahnsteig der Fall war, steht auf der ersten Stufe zum Abriss. Hier ist unsere kulturelle Intelligenz gefragt, die Potentiale auszuloten und neue Nutzungsszenarien zu entwerfen, um seinen Bestand zu sichern.

Endnoten

- 1 Jan Gympel, *Schrittmacher des Fortschritts – Opfer des Fortschritts?, Bauten und Anlagen d. Verkehrs.* hg. v. Deutschen Nationalkomitee für Denkmalschutz, 1. Auflage, Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 60, Bonn 1999, S. 75-76; Hermann Wirth, *Denkmaltötung durch technische «Verbesserungen»*, in: *Burgen u. Schlösser*, Zeitschrift für Burgenforschung und Denkmalpflege, 48, 2007/4, 203-211, S. 207.
- 2 *Der neue Salzburger Hauptbahnhof. Stationen seiner Geschichte von 1860 bis 2014*, hg. v. Ronald Gobiet u. a., Bd. IV der Salzburger Beiträge zur Kunst und Denkmalpflege, Salzburg 2012. Darin findet sich auch ein Artikel der Autorin über den Mittelbahnsteig und seine Ausstattung.
- 3 Bescheid über die Unterschutzstellung des Denkmals Mittelbahnsteig vom Bundesdenkmalamt Wien (GZ: 30.729/4/1998), 03.11.1998, S. 7 bzw. 14-15.
- 4 Der Inselbahnhof befindet sich zwischen den Gleisen. Die Verbindung zwischen dem Vorplatz und den Inselbahnhof gewährleistet eine Unter- oder eine Überführung. Zumeist wurde die Form der Hochgleisanlage mit Unterführungen gewählt, um die leichte Erschließung durch Personentunnel und die kreuzungsfreie Durchbindung der Bahngleise durch die Stadt zu ermöglichen (Mihály Kubinszky, *Bahnhöfe in Österreich, Architektur und Geschichte*, Wien 1986, S. 19).
- 5 Rudolf Hykysch, *Die Bahnhöfe im Lande Salzburg*, Diss. Univ. Salzburg, Bd. 1, Salzburg 1989, S. 6-7 und Alfred Horn und Mihály Kubinszky, *K. u. k. Eisenbahn Bilderalbum, Die Eisenbahnen in der österreichisch-ungarischen Monarchie – auf alten Ansichten*, Wien 1992, S. 12. In Salzburg, in handelt es sich sogar um einen doppelten Kopfbahnhof.
- 6 Kubinszky (wie Anm. 4), 61.
- 7 *Handbuch der Architektur*, hg. v. Eduard Schmitt, Bd. IV (Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude), Halbbd. 2 (Gebäude für die Zwecke des Wohnens, des Handels und Verkehrs), Heft 4 (Empfangsgebäude der Bahnhöfe und Bahnsteigüberdachungen), Leipzig 1911, S. 223; N. N., *Empfangsgebäude*, Beispiele für die Gesamtanordnung von Empfangsgebäuden, in: *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, hrsg. v. Freiherr von Röll, 2. Aufl., Bd. 4 (Eilzüge bis Fahrordnung), Berlin/Wien 1913, S. 329-332, S. 320-321.
- 8 Die Forderung, den Bahnhof Erfurt neben dem vorhandenen Regionalverkehr zusätzlich zu einem Kreuzungspunkt mit zwei ICE-Strecken (Frankfurt-Dresden und Berlin-München) auszubauen, machte zehn durchgehende Gleise im Bereich des Inselgebäudes mit der gleichzeitigen Abfertigung an zwölf Bahnsteigen (vier davon im ICE- und acht im Regionalverkehr) notwendig (Gerd Schöneburg, *Der Erfurter Hauptbahnhof – eines der letzten gründerzeitlichen Bauensembles der Stadt*, in: *Stadt und Geschichte*, Zeitschrift für Erfurt, Nr. 2, 01/1999, S. 5-8, S. 6) Der Bau der ICE-Strecke, für die das ganze Projekt ins Leben gerufen wurde, ruhte zwischen 1999 und 2002 und soll nach jetzigem Stand 2017 fertig gestellt sein. http://de.wikipedia.org/wiki/Schnellfahrstrecke_N%C3%BCrnberg%E2%80%93Erfurt#cite_note-ek-2008-11-40-4,07.04.2013.
- 9 Als einer der wenigen Großstadtbahnhöfe Deutschlands, der im Verlauf des Zweiten Weltkrieges nicht zerstört wurde und in wesentlichen Teilen noch erhalten war, wurde er 1992 unter Denkmalschutz gestellt. Er war zugleich Durchgangs- und Kopfstation mit einer Hochgleisanlage. Heute befindet sich oberirdisch ein Hallenensemble aus Haupt- und Seitenschiff (Schöneburg (wie Anm. 8), S. 7).
- 10 <http://de.wikipedia.org/wiki/Bischofshofen,07.01.2012>. Näheres zum ehemaligen Bischofshofener Verbundbahnhof in: Hugo Koestler, *Oberbau, Bahnhofsanlagen und Eisenbahnhochbau*, in: *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Bd. V (Das Eisenbahnwesen Österreichs in seiner allgemeinen und technischen Entwicklung 1898-1908. Bd. II), hrsg. v. Karl Prochaska, Wien/Teschen/Leipzig 1908, S. 153-198, S. 174.
- 11 Das seitliche Empfangsgebäude wurde um 1870 erbaut. Als Knotenpunkt von vier Strecken wurde es bald zu klein. Die Bahnhofserweiterung mittels eines Inselbahnsteiges konnte aber aus Platzgründen nicht gegenüber dem Empfangsgebäude stattfinden, sondern wurde Richtung Osten verschoben und über einen Stahlübergang zugänglich gemacht. Die Türme des Hauptgebäudes bestanden bis ca. 1960. Das seitliche Empfangsgebäude war immer weniger in Verwendung und wurde schließlich zum Wohnhaus umfunktioniert. Es steht nicht unter Schutz, da die Veränderungen (abgeräumte Fasse, neue Fenster) bereits zu groß waren und man sich auf den Kern der Gruppe, den Mittelbahnsteig, konzentrieren wollte (Auskunft Richard Wittasek vom 23.01.2012). Der Stahlübergang wurde ca. 1994 abgebaut, vermutlich eingelagert und durch eine Unterführung ersetzt, deren seitliches Eintrittsgebäude sich in Formen, Material und Farben auf die Gestaltung der Bestandgebäude bezieht. Der gut erhaltene Speisesaal der Passagiere erster Klasse mit einem steirischen Wappen aus Glas im Oberlicht und einer Gestaltung im Stil der Secession ganz ähnlich derer von Heinrich Kathrein am Salzburger Hauptbahnhof, steht seit kurzem wieder der Öffentlichkeit als Warteraum zur Verfügung. Quellen: Georgeacopol-Winischhofer Ute, *Gränichstaedten*, Hans. In: Saur, *Allgemeines Künstlerlexikon. Die Bildenden Künstler aller Zeiten und Völker*. Bd. 60, München / Leipzig 2008, S. 339, N.N., *Der neue Bahnhof Salzburg*, in: *Fremden-Blatt*, Nr. 222, 13.08.1909, S. 8; Georgeacopol, Ute: *Salzburg Hauptbahnhof – 1860 bis 2012*, in: *Denkmail*, Nr. 10 /2012, S. 30-31; Bescheid über die Unterschutzstellung des Denkmals Inselbahnhof Selzthal vom Bundesdenkmalamt Wien (GZ.: 2.095/3/2001); Horn und Kubinszky (wie Anm. 5), 349; http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Selzthal, 06.01.2012; Auskunft von Robert Pawlik, Selzthal, 28.03.2013 (siehe auch dessen Ansichten-Sammlung von Selzthal: <http://www.selzthal-ansichtskarten.at/gallery/>).
- 12 Rolf Höhmann u.a., *Hauptbahnhof Salzburg. Expertise zum Erhalt des denkmalgeschützten baulichen Bestands und seiner Nutzung*, Darmstadt 2002, S. 4.
- 13 Sämtliche Eingriffe (wie z. B. der Anstrich der Konstruktionselemente der Hallen in knalligen Farben, die Umfärbelung in bräunlichen Tönen 1978 oder das Ersetzen des historischen, hellen Klinkerbelags durch einfachen Asphalt) wurden – so das BDA –, da der Bahnhof noch nicht als denkmalwürdig eingestuft wurde, ohne die Einbeziehung des Landeskonservators für Salzburg und damit ohne historische Grundlagen durchgeführt und sind daher nicht aktenkundig (Brief von Walter Schlegel, Landeskonservator für Salzburg an das Bundesdenkmalamt Präsidium Wien Hofburg, *Betreff: Anzeige wegen Verdacht des Amtsmissbrauches*, Akt Hauptbahnhof Salzburg, BDA Salzburg, 23.02.2000, S. 2-3).
- 14 Norbert Mayr, *Stadtbühne und Talschluss. Baukultur in Stadt und Land Salzburg*, Salzburg / Wien 2006, S. 207; Hykysch (wie Anm. 5), S. 184.
- 15 Dass dabei das Raster aus mit Schrauben und Dübeln fixierten Dachlatten die Fliesenbilder mit Löchern von ca. 14 mm Durchmesser durchdrang, war offenbar einer an der Qualität des Betungsmörtels gescheiterten Abnahme der Fliesenbilder geschuldet. Diese konnte man sich aber erst nach dem Totalverlust von 1,5 Fliesenbildern eingestehen (Christoph Tinzl, *Die historische Empfangshalle und ihre Wiederherstellung*, in: Gobiet (wie Anm. 2), S. 220-234, S. 228).
- 16 Gympel (wie Anm. 1), S. 76; Eberhard Menzel, *Bahngelände-Impressionen*, in: *Stadt und Geschichte*, Zeitschrift für Erfurt, Nr. 2, 01/1999, S. 9-10, S. 10. Hier sind auch historische Innenaufnahmen des Mittelperrons abgebildet.
- 17 Gympel (wie Anm. 1), S. 76.
- 18 Bescheid (wie Anm. 3). Die Verständigung erfolgte am 8. April 1998.
- 19 Ebd., S. 8.
- 20 Bislang waren dort nur zwei Gleise mit Bahnsteigkanten und eines ohne vorhanden. Der Verkehr insgesamt wurde auf 14 Bahnsteiggleisen, davon neun Kopfbahnsteige und fünf durchgehende, besagtem westlichen Durchfahrtsgleis ohne Bahnsteig und vier östlichen abgewickelt. Das Verhältnis der Kopf- und Durchgangsbahnsteige wollte man umkehren (Höhmann (wie Anm. 12), S. 7).
- 21 Bescheid (wie Anm. 3), S. 13.

- 22 Andreas Hajdu und Gerd Seidl, *Vor dem Abriss: der Salzburger Hauptbahnhof*, in: kunsttexte.de, Nr. 4, 2008, 2, www.kunsttexte.de, 08.04.2013.
- 23 Gympel (wie Anm. 1), S. 76.
- 24 Gutachterverfahren der ÖBB Bahnhofsoffensive Salzburg, Auslobungsunterlagen, Teil II: Rahmenbedingungen, 30.11.1998, S. 15.
- 25 Ebd., 12.
- 26 Hajdu und Seidl (wie Anm. 22), S. 2. Auf die Frage, ob Auflagen der Denkmalpflege bestünden, wurden ganz dem Bescheid entsprechend «das Dach des Mittelbahnsteigs, das Restaurant (Mittelbahnsteig) und das Hauptgebäude» genannt. Gleichzeitig wird aber erklärt, dass «für den Entwurf davon ausgegangen werden kann, daß das Restaurant nicht konserviert werden muss». Der Denkmalschutz der Stahlhallen wird zwar formuliert, den Teilnehmern aber eine Translozierung oder Ergänzung der Halle freigestellt (Gutachterverfahren (wie Anm. 24), S. 14 u. 15). Die Frage, ob der massive Baukörper des Restaurationsgebäudes auch abzureißen sei, wurde deutlich mit «Ja» beantwortet (Gutachterverfahren der ÖBB Bahnhofsoffensive Salzburg, Auslobungsunterlagen, Teil: Fragenbeantwortung, 23. Dezember 1998, S. 1 u. 7).
- 27 Siegl, Günter: Der Wettbewerb zum Projekt. In: Gobiet (wie Anm. 2), S. 62-67, S. 63.
- 28 Ebd., S. 64.
- 29 Schöneburg (wie Anm. 9), S. 7.
- 30 Christoph Schwarzkopf, *Episoden aus 100 Jahren Heimatschutz und Denkmalpflege in Thüringen. Der Erfurter Hauptbahnhof und die >>Berufsrevolutionäre<<*, in: Denkmale in Raum und Zeit. Neue Beiträge zur Denkmalpflege, hg. v. Sabine Bock, Schwerin, 2000, S. 137-138, S. 138.
- 31 Gympel (wie Anm. 1), S. 76; Schöneburg (wie Anm. 9), S. 8.
- 32 Höhmann (wie Anm. 12), S. 11.
- 33 Möglicherweise lag dies daran, dass die Expertise von den ÖBB bezahlt worden war.
- 34 Schwarzkopf (wie Anm. 30), S. 138.
- 35 Schöneburg (wie Anm. 8), S. 7. Hier auch Planzeichnungen des Alternativvorschlages.
- 36 Wirth (wie Anm. 1), S. 207.
- 37 Die überaus aktive «Bürgerinitiative Rettet den Marmorsaal» um Hans Schrott setzte sich insbesondere für die Erhaltung des Restaurants ein, der sich in den letzten Jahren als Veranstaltungsort u. a. von Schrotts Salzburger SalonEnsemble etabliert hatte.
- 38 Gutachterverfahren (wie Anm. 24), S. 12.
- 39 Norbert Mayr, *Hochhaus-Versionen*, 01.02.2013, http://www.drehpunkt.kultur.at/index.php?option=com_content&view=article&id=5445:hochhaus-versionen&catid=54:meldungen&Itemid=1, 08.04.2013.
- 40 Schöneburg (wie Anm. 8), S. 8.
- 41 Schwarzkopf (wie Anm. 30), S. 138.
- 42 Wirth (wie Anm. 1), S. 207.
- 43 Gympel (wie Anm. 1), S. 75.
- 44 Ebd., S. 76.
- 45 Protokoll der Sitzung des Ausschusses des Denkmalbeirates, Gegenstand: Salzburg-Stadt Hauptbahnhof, 18.01.2000, S. 5. Fälschlicherweise wird für die Stahlhallen zudem angeführt, dass diese bereits 1909 disloziert worden seien. Der Denkmalbeirat war vertreten durch Gerbert Frodl (Österreichische Galerie Belvedere), Kurt Moser (Universität Innsbruck), Erich G. Steinmayr (Architekt), Herbert Schmid (Salzburger Landesregierung, Kulturabteilung) und Franz Schober (Magistrat Salzburg, Abteilung Raumplanung und Verkehr, i. V. von Bürgermeister Schaden).
- 46 Clemens Reinberger, *Die Aufgaben der Denkmalpflege*, in: Gobiet (wie Anm. 2), S. 200-207, S. 206 bzw. Hermann Fuchsberger und Martin Weber, *Denkmalpflegerische Projektsteuerung bei Restaurierung und Rekonstruktion am Salzburger Hauptbahnhof*, S. 208-215, S. 214. Eine fundierte Recherche in allen überlieferten Planzeichnungen und Unterlagen im Staatsarchiv hätte die handgezeichneten Originalpläne von Hans Kalmsteiner bzw. die Fotografien im Technischen Museum von so hervorragender Qualität, dass sie zur Rekonstruktion hätten dienen können, zutage gebracht (ÖStA, AVA Verkehr: PZ. 47328/2646518; TMW, EA-916-1 bis 2).
- 47 Wirth (wie Anm. 1), S. 207.
- 48 Mayr (wie Anm. 14), S. 206.
- 49 Gridl war einer der ersten Unternehmer Österreichs, der den neuen Stahlkonstruktionsbau mit vorfabrizierten Bauteilen konsequent rationalisierte. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts zeichnete die Firma für die Mehrzahl der Großbauaufträge der Donaunomarchie in Brücken- und Eisenbahnbau über Bühnentechnik und Sternwarten, bis zu privaten Gewächshäusern fast alle Bereiche des Eisenkonstruktionsbaus verantwortlich.
- 50 Reinberger (wie Anm. 46), S. 207.
- 51 Siegl (wie Anm. 27), S. 64.
- 52 Hedwig Kainberger, *Bahnhof gerettet und erneuert*, in: Salzburger Nachrichten, 29.06.2012. http://search.salzburg.com/news/artikel.html?uri=http%3A%2F%2Fsearch.salzburg.com%2Fnews%2Fresource%2Fsn%2Fnews%2Fsn2909_29.06.2012_41-40692494, 08.04.2013.
- 53 Norbert Mayr, *Von der Plattform zum Bahnsteig*, in: Architektur & Bau Forum, 20.02.2013, <http://www.architektur-bauforum.at/von-der-plattform-zum-bahnsteig-124692.html>, 08.04.2013.
- 54 Georgeacopol (wie Anmerk. 11), S. 30-31.
- 55 Gympel (wie Anm. 1), 76 zitiert hier: Renaissance der Bahnhöfe. Braunschweig / Wiesbaden 1996, o. S.
- 56 Sie beruhen heute wie damals auf Unwissenheit und Indolenz, Habsucht und Betrug, missverstandenen Fortschrittsideen und Forderungen der Gegenwart, auf unangebrachter Verschönerungs- und Neuerungsstucht sowie künstlerischer Unbildung oder Verbildung.
- 57 Max Dvořák: Katechismus der Denkmalpflege. Wien 1916/1918, S. 20.
- 58 Maja Lorbek und Edeltraud Haselsteiner, *Plädoyer gegen den Abbruch!*, in: Architektur & Bau Forum, Nr. 03 2013. 18.03.2013. S. 1-2. S. 1-2; Wirth (wie Anm. 1), S. 207.

Zusammenfassung

Welche Berechtigung hat heute ein Baudenkmal, welches der Mobilität im Weg zu stehen scheint? Die so häufig zwischen Bahngesellschaften und Denkmalpflege angesichts des großen öffentlichen Interesses an der Mobilität, vermeintlicher technischer Notwendigkeit und Funktionsverlustes ausgehandelten Abrissbewilligungen, haben scheinbar Methode. Eine modellhafte Anleitung zur Denkmaltötung auf Grundlage der Abrissgeschichte am Salzburger und Erfurter Hauptbahnhof, beide Vertreter der seltenen Form eines Verbundbahnhofes, soll in exemplarischen Schritten diese Taktik aufzeigen.

Autorin

Mag. phil. Jana Breuste, geb. 1982 in Halle/Saale. Selbstständige Kunsthistorikerin mit Fachgebiet: Architektur und Städtebau. 2002-2007 Diplomstudium der Kunstgeschichte (Hauptfach), sowie Klassische Archäologie und Geschichte und seit 2010 Doktoratsstudium an der Universität Salzburg. Seit 2007 Vermittlung moderner Architektur beim Verein INITIATIVE ARCHITEKTUR in Salzburg.

Titel

Jana Breuste, Kleine Anleitung zum Denkmalabriss. Der Salzburger Hauptbahnhof, in: *kunsttexte.de*, Nr. 2, 2013 (10 Seiten), www.kunsttexte.de.