Hauptbahnhof Salzburg – einer der schönsten Bahnhöfe Österreichs

Main Railway Station Salzburg – One of Austria's most beautiful railway stations

Von Thomas Wörndl, Salzburg, und Juliane Pamme, Wien

Mit 16 Abbildungen



Dipl.-Ing. Thomas Wörndl



Juliane Pamme, MA

Kurzfassung

Im neuen Hauptbahnhof findet sich ein großes Stück Eisenbahngeschichte wieder: Er ist national eines der wenigen Relikte der österreichischen Eisenbahngeschichte der Kaiserin-Elisabeth-Bahn. Seit 2008 erfolgte die Verwandlung vom hässlichen Entlein zum schönen Schwan – vom ehemaligen Kopfbahnhof zu einem modernen Durchgangsbahnhof. Durch eine kongeniale Symbiose gelang es, die seit Frühjahr 1998 denkmalgeschützten zentralen Teile des Bahnhofbestandes zu erhalten. Seit Anfang November 2014 erstrahlt der Hauptbahnhof Salzburg nun in neuem Licht.

Abstract

The new Main Railway Station in Salzburg exhibits significant railway history. It represents one of the rare relies of the Empress-Elisabeth-Railway, opened in 1860. The architect Otto Thienemann (1827–1905) was the same who designed the Central Engineers' Palace of the ÖlAV (Austrian Society of Engineers and Architects) in Vienna. Since 2008 Salzburg's Main Railway Station has changed from a previous head station to a modern through station. A congenial symbiosis made it possible to preserve the central parts of the station that have been listed as historic monument since 1998. In November 2014 the Main Railway Station was officially opened (Fig. 1).

1. Die Geschichte

Der Salzburger Hauptbahnhof blickt auf eine traditionsreiche Vergangenheit zurück. Bereits 1860 wurde der Salzburger Hauptbahnhof unter der Leitung des Baumeisters Otto Thienemann erstmals errichtet. Die architektonischen Pläne jedoch stammen aus der Feder des Architekten Franz Rudolf Bayer. Unter Teilnahme des Kaisers von Österreich und des Königs von Bayern öffnete er am 12. August 1860 das erste Mal seine Pforten.

1906 bis 1909 erfolgte ein beachtlicher und gut gelungener Umbau durch die k.k. österreichischen Staatsbahnen. Dabei blieb das ehemalige Aufnahmegebäude der Kaiserin-Elisabeth-Bahn weitgehend erhalten und diente als Ticket- bzw. Empfangshal-

le. Auch die Gleise führten seither am damals neu errichteten Mittelbau mit Inselbahnsteigen und Stahlbauüberdachung vorbei. Der berühmte Mittelbahnsteig fungierte damals unter anderem als Unterbringung von Fahrdienstleitern und des Restaurants. Knapp 40 Jahre später, am Ende des 2. Weltkriegs, erforderten die enormen Zerstörungen neue, umfassende Bautätigkeiten. Denn zahlreiche Bomben der amerikanischen Flottenverbände zerstörten 1944 und 1945 die verzweigte Bahnhofsanlage, wobei der Mittelbahnsteig und die Gleisanlagen am stärksten betroffen waren.

Im Zuge des Wiederaufbaus bis 1950 wurde der Mittelbahnsteig mit all seinen Gebäuden und Räumlichkeiten im zeitgenössisch optimierten Profil rekonstruiert. Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre wurden schließlich die Gleis- und Oberleitungsanlagen der Westausfahrtsseite erneuert und ein vierter Durchfahrtsbahnsteig gebaut. In den 80ern und 90ern folgten die Neuge-



Abb. 1: Robert Deopito, neuer Salzburg Hauptbahnhof Fig. 1: New Main Railway Station in Salzburg.



Abb. 2: ÖBB, Stahlhalle 80er Jahre Fig. 2: Steel structure of the station hall in the 1980ies.



Abb. 3: Luftbildservice Redl, Luftperspektive Hauptbahnhof Salz-

Fig. 3: Aerial view of the Salzburg Main Railway Station.



Abb. 4: Angelo Kaunat, Umbauarbeiten (siehe auch Abb. 15) Fig. 4: Construction work during full operation of railway traffic.

staltung des Bahnhofvorplatzes sowie der Ausbau des S-Bahnsystems im Salzburger Raum, durch den der Bahnhof an seine Kapazitätsgrenzen stieß. Seither fanden aber keine größeren Umbaumaßnahmen statt - bis 2008!

2. Vom Kopfbahnhof zum Durchgangsbahnhof

Der Salzburger Hauptbahnhof hatte lange Zeit die Funktion eines Grenzbahnhofs in Richtung Deutschland. Er wurde daher einst als kombinierter Durchgangs- und Inselbahnhof angelegt, bei dem ein Großteil der Züge bis vor kurzem hier endete. 2008 startete der Ausbau der neun durchgehenden Bahnsteige, durch die künftig mehr Züge durchgeführt werden können. Die West-Ost-Verbindung wird dadurch optimiert und der Hauptbahnhof Salzburg noch effizienter in das transeuropäische Netz von Paris und Stuttgart über Wien nach Bratislava (TEN-17) integriert. Auch die durchgehende Anbindung der S-Bahn sorgt für eine deutliche Qualitätssteigerung im Nahverkehr. Damit wird der neue Durchgangsbahnhof als regionale und internationale Verkehrsdrehscheibe den Anforderungen eines modernen Bahnzeitalters voll gerecht.

3. Umbau unter laufendem Betrieb

Ob die Sanierung der Bahnsteige, die Verlegung von Gleisen oder die Rekonstruktion der alten Stahlhalle - sämtliche Umbauarbeiten des Salzburger Hauptbahnhofs erfolgten unter Aufrechterhaltung des laufenden Zugverkehrs. Dabei galt es täglich rund 500 Züge und 25.000 Bahnkunden mit den unterschiedlichen Bauphasen strategisch zu koordinieren. Monitore, Durchsagen, Aushänge sowie provisorische Wegeleitsysteme informierten über die aktuellen Gegebenheiten, die ein hohes Maß an Flexibilität und Verständnis unserer Kundinnen und Kunden voraussetzten (siehe auch Abb. 15).

4. Bahnhofsgebäude und Bahnsteige

Das Bahnhofsgebäude wurde unter strengen Denkmalschutzauflagen renoviert und blieb in seiner ursprünglichen Form bestehen: Die denkmalgeschützte Stahlhalle am einstigen Mittelbahnsteig wurde in die neue Bahnsteigüberdachung integriert. Sie überdacht in ihrer neuen Form nun alle Bahnsteige und



Abb. 5: Robert Deopito, neue Bahnsteige Fig. 5: New station platforms.

deren angrenzende Gleise. Dies ermöglicht den Reisenden ein komfortables und witterungsgeschütztes Warten. Für leichteres und bequemeres Ein- und Aussteigen wurden alle Bahnsteigkanten auf 55 cm Höhe angehoben und ein Blindenleitsystem integriert.

5. Umbau bestehender Gleisanlagen

hn-

eine

ren

ion

her

egt,

800

rch

sthof

on te-

für

rird

en

en

uf-

ch

-ill -h

oraß

en

el-

Alle Gleisanlagen im Bahnhofsbereich wurden komplett umgebaut. Der ehemalige Mittelbahnsteig wurde durch vier Inselbahnsteige ersetzt, an denen jetzt beidseitig Züge fahren. Ausgenommen Bahnsteig 1 – der ehemalige Hausbahnsteig – grenzt an das Bahnhofsgebäude und ist damit noch ein Randbahnsteig. So stehen dem Hauptbahnhof Salzburg zukünftig neun Bahnsteige mit durchgehenden Gleisen zur Verfügung.

6. Moderner Denkmalschutz

Der neue Hauptbahnhof Salzburg ist ein gelungenes Beispiel für die erfolgreiche Verknüpfung denkmalgeschützter, historischer Bausubstanz mit innovativen Maßstäben der modernen Bahninfrastruktur. Bereits 2013 wurde der Hauptbahnhof Salzburg mit dem renommierten Europäischen Stahlbaupreis der "European Convention for Constructional Steelwork" (ECCS) sowie mit dem Staatspreis Design in der Kategorie Räumliche Gestaltung ausgezeichnet. Ein Erfolg, der durch die enge Kooperation mit dem Bundesdenkmalamt möglich wurde.

Bereits 1999 wurde ein zweistufiger, gutachterlicher Wettbewerb ausgeschrieben, den kadawittfeldarchitektur damals für sich entschied. Seither ist das österreichisch-deutsche Architektenteam federführend bei der komplexen Planung und Umsetzung des Umbaus.

Durch eine kongeniale Symbiose gelang es, die seit Frühjahr 1998 denkmalgeschützten zentralen Teile des Bahnhofbestandes zu erhalten: Die imposante Stahlhalle wurde geprüft, vermessen, nummeriert und in rund 2.500 Einzelteile zerlegt. Nach der Restaurierung in minutiöser Kleinarbeit wurde die Stahlfachwerkkonstruktion wieder neu errichtet. Sie steht auf Gusseisenlagern und wird durch Querstreben verstärkt. Das moderne Membrandach aus Kunststofffolienbahnen ermöglicht eine gute Belichtung der Bahnsteige.

In der Jugendstilhalle wurden zehn Keramikfliesen-Bilder aus dem Jahr 1908 entdeckt. Voruntersuchungen ergaben bereits, dass diese Schätze hinter den alten Werbeflächen und Gipskartonverplattungen aus den 60er Jahren verborgen liegen. Bis auf das in schwarz-weiß nachgebaute Bild der Festung Hohen-

salzburg konnten alle Fliesenkunstwerke restauriert werden. Die neuen jugendstilartigen Fenstergläser sorgen dabei für helles, natürliches Flair.

Der Hausbahnsteig – Bahnsteig 1 – stammt noch aus der ersten Erbauungszeit 1860. Die 40 Gusseisensäulen wurden gleich-

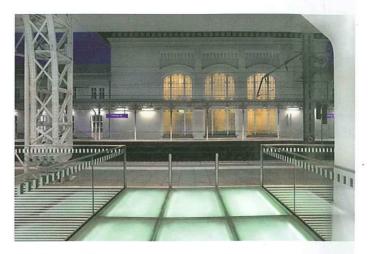


Abb. 7: Robert Deopito, neuer Bahnsteig 1
Fig. 7: Restored station platform No. 1 (original structure from 1860).



Abb. 8: Robert Deopito, historische Eingangshalle Fig. 8: Historical hall after restoration.



Abb. 6: Robert Deopito, Gleisanlage Fig. 6: Railway track system.



Abb. 9: Robert Deopito, helle, breite Passage Fig. 9: 20 m wide underground passage below 16 railway tracks to connect the city districts Schallmoos and Elisabeth-Vorstadt of Salzburg.



Abb. 10: Robert Deopito, neuer Zugang Schallmoos Fig. 10: New structure to enter Schallmoos.



Abb. 11: ÖBB, Nelböckviadukt
Fig. 11: Three bridges bearing three roads crossing the railway trackts.



Abb. 12: Robert Deopito, Wegeleitsystem
Fig. 12: Detailed information and path guidance system based on
recommendations from the Austrian Federal Monuments Office.

zeitig mit den Stahlhallenelementen restauriert und originalgetreu rekonstruiert. Das farbliche Design wurde dabei im ursprünglichen original Grau- bzw. Verkehrsweiß gehalten – sowie bei der Stahldachkonstruktion und den Vordächern.

Auch der *Bayerische Pavillon* des alten Grenzbahnhofes konnte mit seinen historischen Fliesen und der Holzmaserung erhalten bleiben und wurde entsprechen restauriert.

7. Urbane Passage mit Weitblick

Im Zuge des Bahnhofumbaus wurden nicht nur funktionale, sondern auch städtebauliche Elemente berücksichtigt. So erschließt die neue zentrale Bahnhofspassage nicht nur die Bahnsteige an sich, sondern verbindet auch Lastenstraße mit Südtiroler Platz; und somit die beiden Stadtteile Schallmoos und Elisabeth-Vorstadt. Bisher waren die beiden Viertel im Bahnhofsbereich nur durch einen schmalen Steg zugänglich. Nun wurden die beiden Bezirke unter 16 Gleisen hindurch vernetzt, so dass ein bequemer und barrierefreier Zugang bis zu den Bahnsteigen durch Stiegen, Rolltreppen und Lifte möglich ist.

Die lichtdurchflutete Passage ist bis zu 20 Meter breit und bietet einen vielfältigen Branchenmix, der sich über 3.500 m² erstreckt. Dieser erlaubt es, die eigenen Besorgungen "im Vorbeigehen" zu tätigen, sich mit Reiseproviant zu verpflegen, das gastronomische Angebot zu nutzen und darüber hinaus reichende Bedürfnisse in Trafiken oder bei Buchhändlern zu stillen … und das in einer hellen, freundlichen Atmosphäre. Denn der offene Blick von der Einkaufspassage bis unter das Dach der historischen Stahlhalle trägt zur optischen Weitläufigkeit der Bahnsteighalle bei und verkörpert einen völlig neuen Bautyp des Bahnhofbaus.

8. Drei erneuerte Eisenbahnbrücken

Im Westen des Salzburger Hauptbahnhofes liegen die drei Eisenbahnbrücken über die Saint-Julien-Straße (Nelböckviadukt), die Plainstraße und die Rainerstraße. Um den Hauptbahnhof optimal an die dreigleisige Strecke nach Freilassing anzubinden, wurden diese drei Viadukte erneuert. Dazu wurden die 100 Jahre alten Stahlbrücken abgetragen, durch helle Neubauten ersetzt und die Durchfahrtshöhen von derzeit 3,6 Meter auf 4,2 Meter bzw. 4,6 Meter angehoben.

Zusätzlich profitieren die AutofahrerInnen, FußgängerInnen und RadfahrerInnen beim Nelböckviadukt von dem neuen Stiegenaufgang zu den Bahnsteigen der S-Bahn, von der dreispurigen Fahrbahn sowie von den verbreiterten Geh- und Radwegen.

9. Durchgängig und übersichtlich gestaltete Wege

Der neue Salzburger Hauptbahnhof präsentiert sich mit einem ausgeklügelten Informations- und Wegeleitsystem: Die blauen Schilder des Wegeleitsystems weisen den Reisenden verlässlich durch das Bahnhofsareal und führen ihn vom Bahnhofsvorplatz barrierefrei über den Haupteingang in die Kassenhalle durch die neue Einkaufspassage bis hin zum Zugang Schallmoos. Zu



Abb. 13: kadawittfeld, Schnitt durch die Passage Fig. 13: Cross section through the passage.



Abb. 14: Historische Stahlkonstruktion (1909) aus Gründen des Denkmalschutzes in die neu gestaltete Überdachung des Mittelbahnsteiges integriert.

Fig. 14: Steel structure (historical monument of 1909) integrated into the new roof of the central platform.



Abb. 16: Eingangsbereich – Bahnhofsgebäude Fig. 16: New entrance hall of the railway station © Robert Deopito

Gunsten einer leichten Verständlichkeit involviert das Informations- und Wegeleitsystem wissenschaftliche Grundsätze und folgt damit einem "roten Faden" mit gemeinsamen graphischen Elementen: Leitfarbe für die Beschilderung ist Dunkelbau, bevorzugter Einsatz von Bildzeichen (Piktogramme), Schildern, Logos, Uhren, Infotafeln, Monitoren, Vitrinen, Beschriftungen, Zugzielanzeigen. Die Positionierung der Informationsinhalte erfolgt in unveränderlicher Reihenfolge: Pfeil, Zug-Piktogramme, Bahnhofsbezeichnung, Gebäudehinweise-Piktogramme sowie ergänzende Texte falls erforderlich.

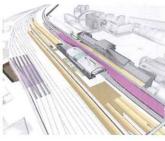
Beim Salzburger Hauptbahnhof wurde die Wegeleitung teilweise in enger Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt realisiert.

10. Nachhaltiges Erdwärmekonzept

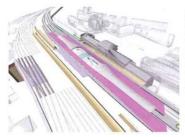
Die Integration von aktivem Klima und Umweltschutz war den ÖBB beim Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes ein wesentliches Anliegen. Deutlich sichtbar wird dieses Engagement durch die Implementierung einer eigenen Erdwärmeanlage, die das gesamte Areal des neuen Hauptbahnhofs, rund 6.000 m², künftig heizen und kühlen wird. Details sind dem folgenden Beitrag von Dipl.-Ing. Johann Hofinger zu entnehmen.



Wiederaufbau restaurierte Stadthalle Reconstruction of restored steel hall

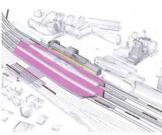


Errichtung neue Bahnsteige Construction of new platforms



Teilbetrieb neuer Bahnhof

Partial operation of new station



Neuer Kundenbereich komplett in Betrieb New passenger zones fully under operation

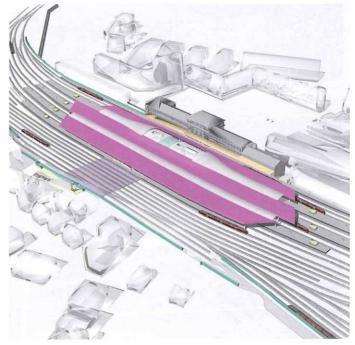


Abb. 15: Umbauphase unter laufendem Betrieb. Fig. 15: Construction phases during full operation of railway traffic.

Dipl.-Ing. Thomas Wörndl Projektleitung Nahverkehr Salzburg ÖBB-Infrastruktur AG Weiserstraße 7, 5020 Salzburg

Juliane Pamme MA Fachreferentin ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien e-mail: Juliane.Pamme@oebb.at BAUGRUNDERKUNDUNG - GEOMECHANIK - GEOHYDROLOGIE

BGG Consult

WIEN WOLFSBERG HOHENEMS

BGG Consult ist eine Ziviltechnikergesellschaft, die auf den Fachgebieten der Geotechnik, Geologie und Hydrogeologie tätig ist. Das interdisziplinär zusammengesetzte Team aus Bauingenieuren, Geologen und Kulturtechnikern kann auf eine jahrzehntelange Erfahrung bei der Bearbeitung zahlreicher Bauvorhaben für die Öffentliche Hand und für private Auftraggeber zurückgreifen und gewährleistet somit eine fachlich fundierte Beurteilung des Baugrundes und eine qualifizierte Beratung während der Planung und Realisierung eines Projektes.

BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH, Mariahilfer Str. 20, 1070 Wien - Tel.: +43/1/524 29 80 - office@bgg.at - www.bgg.at





Jahrzehntelange Erfahrung im Stahlbau machen Zeman Stahl zum verlässlichen Partner – von komplexen Stahlkonstruktionen über Hallen für Fertigung, Logistik und Shoppingcentern bis zu Sportstätten, Architekturstahlbau sowie Maschinen- und Anlagenbau.

Neben Beratung, Planung und Konstruktion realisiert Zeman die Bauabwicklung, Produktion und Montage, auch als Generalunternehmer.

Und über allem steht der ständige Wille, durch Neues noch besser zu werden. Für perfekte Lösungen aus einer Hand: Competence in Steel.

Competence in Steel

Zemai