

FLUSSRAUM SALZACH  
TRANSFORMATION ZUR LEBENSADER

Masterarbeit zur Erlangung des akademischen Grades  
„Master of Architecture“

Kunstuniversität Linz  
die architektur | konzeption und entwurf

[diarchitektur.at](http://diarchitektur.at)

Betreuung  
Roland Gnaiger

Projektverfasser  
Horst Lechner & Lukas Ployer





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



## EHRENWÖRTLICHE ERKLÄRUNG

Wir haben die vorliegende Arbeit selbständig und ohne fremde Hilfe verfasst. Andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel haben wir 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 den Verfassern nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet. Dies versichern wir mit unserem Ehrenwort.









Abstract	12
Einleitung	16
Der Flussraum heute	32
Geschichte	70
Beispielprojekte	114
Strategie	128
Vokabular	154
Masterplan	216
Zusammenfassung	288
Fazit und Ausblick	292
Modellfotos	296
Quellenverzeichnisse	308

A





## ABSTRACT

Der Flussraum der Salzach im Stadtgebiet von Salzburg in seiner heutigen Ausformung besteht seit der Regulierung des Flusses im 19. Jahrhundert. Dem Eingriff geschuldet ist der heutige trapezförmige Querschnitt des Flusses. Diese Verengung des Flussraums hat sich folgendermaßen ausgewirkt:

- Bedingt durch die erhöhte Fließgeschwindigkeit hat sich das Flussbett massiv vertieft.
- Es wurden Autostraßen am Fluss errichtet, die sich durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens massiv vergrößert haben und das Ufer für Aufenthalte unbenutzbar machen.
- Die Regulierung des Flusses hat diesen „kanalisiert“. Aus einer differenzierten Auenlandschaft mit einem weitverzweigten Flussverlauf ist ein Kanal geworden.
- Durch den Verlust der natürlichen Ausbreitungs- und Retentionsflächen haben alle Städte entlang der Salzach vermehrt mit außergewöhnlich hohen Hochwassern zu kämpfen.

In Anbetracht dieser Situation, die den gesamten Flussverlauf der Salzach betrifft, haben wir für die nähere Betrachtung den Flussabschnitt zwischen dem „Überfuhrsteg“ im Süden der Stadt Salzburg bis zum Staukraftwerk in Itzling gewählt. Dabei steht die Forschungsfrage „Wie kann der Flussraum zur zentralen Lebensader der Stadt Salzburg umgestaltet werden?“ im Mittelpunkt. In dieser Arbeit werden, neben einer geschichtlichen Aufarbeitung des Themas, eine Strategie und ein formales Vokabular entwickelt, aus dem heraus der zukünftige Umgang mit dem Fluss geregelt werden kann. Die darin enthaltenen einzelnen Interventionen werden im zweiten Teil der Arbeit zu einem Masterplan für den gesamten Betrachtungsabschnitt weiterentwickelt. Ziel dieser Arbeit ist es, den Flussraum Salzach zum Thema zu machen und eine möglichst breite Öffentlichkeit zu sensibilisieren. Nur durch eine Bewusstmachung kann eine Verbesserung eintreten.









## EINLEITUNG

Salzburg verfügt über eine der touristisch bestgenutzten Altstädte der Welt. Zu hunderten strömen Touristen von überall in die Stadt. Christkindlmarkt, Festspiele, Sound of Music-Touren – zu jeder Jahreszeit gibt es das passende Event und damit zahlreiche Gelegenheiten, um nach Salzburg zu reisen. Dabei werden große Teile der Altstadt bespielt. Der „Jedermann“ – eine der wichtigsten Aufführungen in der Stadt – wird bei Schönwetter vor der Kulisse des Domes gespielt. Die Weihnachtsmärkte verteilen sich über die gesamte Stadt und locken unzählige Besucher. Straßen werden mit Festen, wie zum Beispiel dem Linzergassenfest oder dem Kaigassenfest, bespielt. Auf Plätzen finden wöchentliche Märkte, wie beispielsweise die Schranne, statt. Eine große Ausnahme bildet der Flussraum der Salzach, der kaum bespielt wird. Durch seine steilen Ufer wird dieser weitestgehend unbenutzbar. Die Salzach fließt zwar durch die Stadt – eine Interaktion zwischen dem Wasser und den Menschen in der Stadt findet nicht statt. Das war nicht immer so. Vor der Flussregulierung war der Flussraum der Salzach eine großflächige Auenlandschaft, die Naherholungsflächen bis mitten in die Stadt Salzburg hinein bot.



Abb. 1

Die Salzach wurde im Zuge der Regulierung des Flusslaufs ab dem Jahr 1861 durch Karl Freiherr von Schwarz in geregelte Bahnen gelenkt. Nachdem dieser einen Vertrag mit der Stadt geschlossen hatte, verpflichtete er sich dazu, die Salzach zu begradigen. Die Grundstücke, die er dadurch lukrieren konnte, durfte er laut Vertrag selbst bebauen und verkaufen. Im Vergleich zu den Flussregulierungen in anderen Städten wurden bei dieser Regulierung viele Grundsatzentscheidungen richtig getroffen. Dort wo es möglich war, wurde beispielsweise der Verkehr in die zweite Reihe hinter die neue Bebauung gelegt. Am Fluss wurden Promenaden und Alleen platziert. Darüber hinaus wurde eine lockere und durchlässige Bebauung durchgesetzt (Dopsch/Spatzenegger 1991: 2289 ff.). Es war jedoch nicht in allen Bereichen möglich, den Verkehr in die zweite Reihe hinter die Häuser zu verlegen. Gerade in der Innenstadt – im Bereich der Staatsbrücke und flussaufwärts – musste aufgrund des Platzmangels die Verkehrsfläche an den Fluss gelegt werden. Nicht bedacht wurde bei der damaligen Regulierung die rasche Eintiefung des Flussbettes. Mittlerweile hat sich das Flussbett (im weiterem Textverlauf als Sohle bezeichnet) 7 bis 8 Meter eingetieft (Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband 2011: 219–222). Durch aufwendige Flussbaumaßnahmen konnte die Sohle im Stadtgebiet auf dieser Höhe stabilisiert werden (Schramm 2012: 42).

Diese massive Eintiefung hat die Erscheinung des Flusses maßgeblich verändert. Durch die steilen Ufer weckt die einstige Auenlandschaft mittlerweile Assoziationen an einen Kanal. Bewegt man sich außerhalb des Stadtzentrums, so tritt der kanalisierte Fluss deutlich in Erscheinung. Im Kontext der Stadt Salzburg mit ihrer atemberaubenden Kulisse fällt dies den meisten nicht auf. Diskutiert man das Thema mit Freunden und Bekannten, so sieht man sich zumeist mit Unverständnis konfrontiert, warum das Stadtzentrum thematisiert werden müsse. Alle kennen die Silhouette der Stadt mit der Festung, den Kirchtürmen, den Häusern und dem Fluss. Erstaunlicherweise erkennen die wenigsten den kanalisierten Fluss als Potential. In den Köpfen vieler scheint der historische Stadtkern von Salzburg schon „fertig gebaut“ zu sein. Um unseren Beweggrund zum Verfassen dieser Arbeit verständlicher zu machen, versuchen wir das Thema der Kanalisierung besser zu veranschaulichen. Betrachtet man die rechts dargestellte Abbildung, so hat man die gewohnte Stadtansicht vor Augen, wie sie auf Ansichtskarten unzählige Male publiziert wurde. Der Kanal ist zwar auch im Bild, wird aber oftmals nicht als störend oder verbesserungswürdig wahrgenommen.



Abb. 2



Abb. 2



Vergrößert man den Ausschnitt des Bildes und betrachtet den Flussraum isoliert vom Stadtbild Salzburgs, lässt sich die Notwendigkeit einer Veränderung schon eher erkennen. Das historische Salzburg wird manchmal als „Gesamtkunstwerk“ bezeichnet. Mit Blick auf die Abbildung links wird der dargestellte Flussraum diesem Anspruch nicht gerecht. Die Ufer sind mit Geländern von den Gehwegen abgetrennt und der Böschungsbereich ist steil und unzugänglich. Eine Interaktion zwischen den Menschen in der Stadt und der Wasserfläche scheint so nicht möglich zu sein. Auch aus gestalterischer Perspektive würden wohl nur wenige diese Abbildung als Teil eines „Gesamtkunstwerkes“ bezeichnen.

Das Problem wird umso offensichtlicher, wenn man sich eine der wenigen Veranstaltungen am Fluss – den Künstlermarkt „Salzachgalerien“ – näher betrachtet. Obwohl sich viele Menschen am Fluss aufhalten, interagiert kein einziger mit der Wasserfläche; niemand betritt die Uferböschung und sehr wenige haben ihren Blick in Richtung Wasser gerichtet. Innerhalb der komplexen Beziehungen des städtischen Kosmos ist die Wasserfläche – obwohl physisch anwesend – quasi nicht vorhanden.



Darüber hinaus sind große Teile des Flussufers in der Innenstadt mit Autostraßen verbaut, die ein integraler Bestandteil des Konzeptes für motorisierten Verkehr in der Stadt Salzburg zu sein scheinen. Fast alle Verbindungen – vom Norden der Stadt in den Süden – führen über dieses „Nadelöhr“ am Fluss. Zwar ist dieses so weit als möglich ausgebaut, dennoch sind Staus an der Tagesordnung. Zudem nehmen die Straßen zum Teil so viel Platz in Anspruch, dass sie über die Böschung auskragen müssen. Die Ufer, die bei dieser Menge an Spuren übrigbleiben, sind so steil, dass sie mit Geländern abgesperrt werden müssen. Durch die vielen Spuren und das tiefe Flussbett sind weite Teile der Uferzone in der Innenstadt für eine Ausgestaltung als Naherholungsfläche „unbenutzbar“ geworden. Eine „Verbindung“ zwischen Stadt und Fluss scheint unter diesen Bedingungen nicht umsetzbar zu sein.



Entlang des gesamten Flussverlaufs wurden nach den Hochwassern von 2002 und 2013 die Hochwasserschutzmaßnahmen verstärkt. Diese wurden zum Teil von Landschaftsarchitekten als Freizeitmöbel ausgestaltet. Dies scheint nicht in allen Bereichen möglich gewesen zu sein. Große Teile des Hochwasserschutzes wurden als pragmatische Mauer zwischen Flussraum und Stadt errichtet. Dass es sich dabei um die bestmögliche Lösung handelt, bezweifeln wir. Im Kontext der dargestellten Realitäten stellt sich uns die Frage, wie Methoden und Strategien für eine Umwandlung des Kanales in eine pulsierende Lebensader aussehen können. Ein Anliegen ist es uns dabei, nicht nur den historischen Teil der Stadt zu thematisieren, sondern auch die Peripherie der Stadt mitzudenken. Ein starkes Konzept, das auch den Menschen in den an den Flussraum angrenzenden Wohnbebauungen und Einrichtungen, wie zum Beispiel Schulen, soziale Mehrwerte bietet, kann unserer Überzeugung nach nur entstehen, wenn auch die Bereiche außerhalb der Innenstadt belebt und mit Freizeitangeboten bespielt werden. Unser Ziel ist es, den Flussraum als Naherholungsgebiet für alle Salzburger zurückzugewinnen.











## DER FLUSSRAUM HEUTE

Um den Flussraum in unserem Betrachtungsbereich zu veranschaulichen, beginnen wir unsere Arbeit mit einer Bestandsaufnahme des gesamten Projektgebietes. Hierfür haben wir eine Fotostrecke vom Überfuhrsteg aus in Fließrichtung abwärts zum Staukraftwerk erstellt, die das Projektgebiet dokumentiert. Um trotz der Größe des Projektgebietes von 4 Kilometern Flusslänge – also 8 Kilometern Uferlänge – eine geographische Übersicht zu bewahren, haben wir das Gebiet in drei Abschnitte eingeteilt. Manche im weiteren Projektverlauf wichtigen Stellen oder im Bild nicht ersichtliche Details und Zusammenhänge werden wir beschreiben.



## ABSCHNITT 1 – SÜDLICHE VORSTADT

Der erste Abschnitt erstreckt sich vom Überfuhrsteg flussabwärts bis zur Karolinenbrücke. Auf beiden Seiten wird der Fluss von einem Kai flankiert, der aus einer Straße und einem Gehweg mit Fahrradstreifen besteht. Zwischen der Straße und dem Geh- und Radweg befindet sich auf dem Großteil des Abschnittes eine Baumallee. Das den Fluss in diesem Abschnitt begleitende städtische Gefüge wird durch eine „Stadtsauce“ aus Einfamilienhäusern, Mehrfamilienhäusern und manchmal auch Gewerbebauten gebildet. Prägend für diesen Bereich der Stadt sind nicht die Gebäudetypen – also die Einfamilien- oder Zweifamilienhäuser an sich – sondern vielmehr die Tatsache, dass sie allesamt keinerlei städtebaulichen Bezug zueinander aufnehmen. Fast jedes Gebäude steht für sich auf seiner Parzelle; die meisten zentriert in der Mitte. Die einzige Ausnahme innerhalb dieses Gefüges bildet der „Volksgarten“ Park auf der flussabwärts gesehen rechten Seite, direkt hinter der den Fluss begleitenden Straße. Die Ufer sind komplett verwachsen, sodass direkte Blickbeziehungen mit der Wasserfläche nur selten möglich sind. Begeht man den Abschnitt von einem Ende zum anderen, so führt einen der Weg immer an der gleichen, sich nie verändernden Uferpromenade entlang. Dies gilt für beide Flussufer gleichermaßen. Auch im Bereich des Volksgartens ändert sich das Ufer nicht – es ist genauso verwachsen und undurchsichtig wie im restlichen Uferbereich.

Abb. 3



Abb. 4

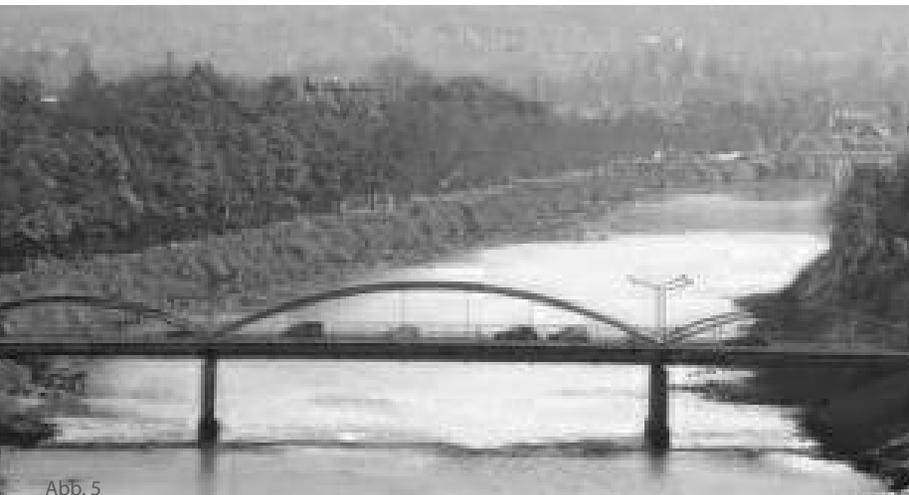


Abb. 5







Abb. 7 // Der Überfuhrsteg im Sommer.

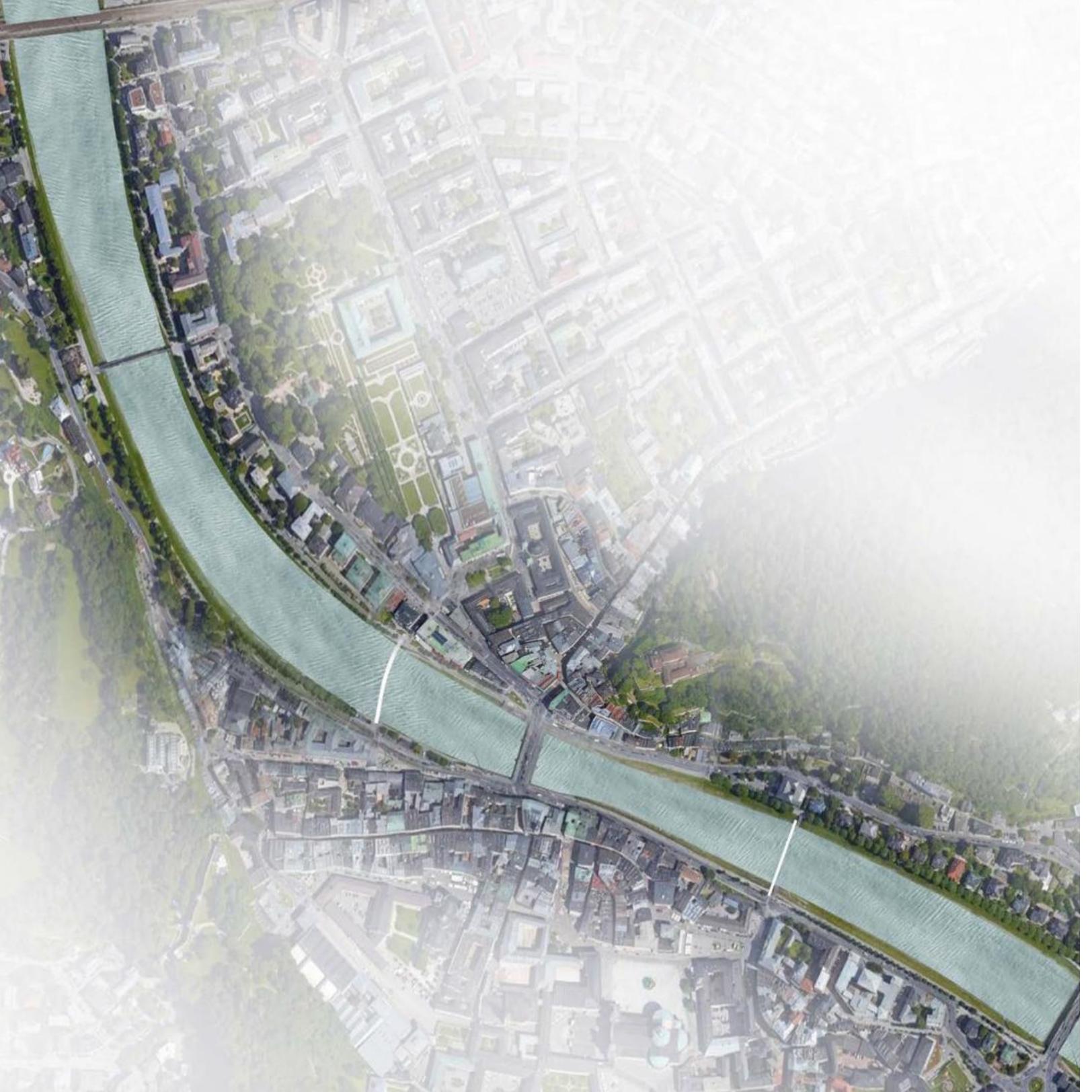
Eine der wenigen Möglichkeiten, in diesem Abschnitt Zeit am Fluss zu verbringen, bietet sich am Überfuhrsteg. Diese Brücke weist in der Mitte zwischen den zwei Gehwegen eine erhöhte Fläche auf, von der aus der Flussraum über die Geländer hinweg eingesehen werden kann. Die Sonne erwärmt den Beton und gibt diese Wärme wieder ab. Diese Eigenschaften formt diese Plattform am Abend, aber auch im Herbst und im Frühling, zu einem beliebten Jugendtreff. In der Abbildung ist ein typischer Sommertag am Überfuhrsteg zu sehen.





Die Einmündung des Gersbaches.

In Bereichen, in denen Bäche in den Fluss einmünden, kann die Eintiefung der Salzachsohle gelesen werden. In der Abbildung ist die Einmündung des Gersbaches in die Salzach dargestellt. Wie die Salzach, wurde auch der Gersbach reguliert, wobei die Sohle des regulierten Baches der Höhe der damaligen Salzachsohle in etwa angeglichen wurde. Anhand der Abbildung wird jedoch ersichtlich, dass der Gersbach bei seiner Einmündung in die Salzach eine kurze Strecke über die Böschung der Salzach hinabrinnen muss. Diese Höhendifferenz ist der Eintiefung der Salzach verschuldet (Schmall, Ratschan 2011: 56).



## ABSCHNITT 2 – INNENSTADT

Der zweite Abschnitt erstreckt sich von der Karolinenbrücke am Beginn des historischen Stadtkerns Salzburgs bis zur Eisenbahnbrücke am Ende der Altstadt. Die Ufer in diesem Bereich können nicht pauschal beschrieben werden, denn sie unterscheiden sich in den verschiedenen Bereichen grundsätzlich voneinander. Im Wesentlichen herrschen zwei komplett konträre Ufertypologien vor. Es gibt weitläufige Uferabschnitte, die maßgeblich von den Verkehrsflächen charakterisiert werden. Es gibt auch Abschnitte, die von Boulevards mit Baumalleen geprägt sind. Wesentlich ist die Dichte an „Knotenpunkten“ zwischen den unterschiedlichen Ufertypologien. Diese Knotenpunkte bestehen an Brücken und beinhalten Situationen, an denen sich die Wege verschiedener Uferbenutzer, wie Fußgänger, Radfahrer und motorisierter Verkehr, überkreuzen. Der den Abschnitt begleitende Stadtteil ist das historische Salzburg. Viele Begebenheiten sind gewachsen und haben eine lange Geschichte. Der erste Teilbereich dieses Abschnitts reicht von der Karolinenbrücke bis zur Staatsbrücke. Die Thematik der Verkehrsflächen am Fluss trifft auf Teile der Uferzonen dieses Bereiches zu – konkret auf den Rudolfskai und Fragmente des Giselakais. Der zweite Teilbereich erstreckt sich von der Staatsbrücke flussabwärts bis zum Makartsteg. Dieser ist relativ kurz, er umfasst den komplexesten Teil des Abschnittes, den Hanuschplatz. Gegenüber des Platzes auf der rechten Flusseite befinden sich das Café Bazar, ein im neobyzantinischen Stil errichtetes Kaffeehaus, sowie das Hotel Sacher, der ehemalige Österreichische Hof. Die Uferzone vor den Gebäuden ist mit einem Geländer vom Rad- und Fußgängerweg abgetrennt. Der dritte Teilbereich reicht vom Makartsteg bis zur Eisenbahnbrücke und besteht aus Uferpromenaden.





Abb. 9



Abb. 10



Abb. 11





Das „Troja“: Döner-Kebab-Lokal am Giselakai.

Das unterste Geschoss vieler historischer Gebäude am Giselakai wurde im Zuge der Flussregulierung teilweise eingeschüttet. Das höhere Straßenniveau scheint für den Hochwasserschutz nötig zu sein. Viele Gebäude haben Stufen nach unten in ihrem Eingangsbereich, wie in der Abbildung links im Falle eines Geschäftslokals zu sehen ist. In anderen Fällen existieren zwar keine Stufen vor dem Eingang, dafür beginnen die Geschäftslokale nach dem Passieren des Zuganges mit einer Treppe nach unten.



Abb. 12



Abb. 15







Abb. 13



Abb. 14



Abb. 17





Abb. 15 // Der Hanuschplatz von der „AVA-Passage“ aus gesehen.

Der Hanuschplatz ist ein städtischer Platz, der auf den ehemaligen Schotterbänken der Salzach errichtet wurde. Aus diesem Grund wurde er früher auch „Gries“ genannt. Der Hanuschplatz bildet den Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in der Stadt, ein Großteil seiner Fläche ist dem motorisierten Verkehr zugeordnet. Befindet man sich auf dem Platz, so spürt man die Nähe des Wassers nicht. Dies liegt an der Hochwasserschutzmauer in Kombination mit dem vertieften Fluss. Durch dieses Zusammenspiel aus hoher Sichtbarriere und tiefliegendem Wasser kann eine Blickbeziehung nicht funktionieren. Ein weiterer Grund ist das Gebäude des Fischkrieges, das zwischen dem Platz und der Wasserfläche errichtet wurde und die Sichtbeziehung blockiert.



Die Einmündung des oberen Kapitelarmes des Almkanals.

Auf Höhe des Hanuschplatzes mündet ein Arm des Almkanals in die Salzach. Der Almkanal ist die ehemalige Frischwasserversorgung der Stadt; er versorgte Salzburg mit frischem Untersbergwasser und wurde in der Vergangenheit auch genutzt, um die Straßen zu spülen. Durch die Hochwasserschutzmauer und das darüber errichtete Geländer ist dieser Frischwasserauslass vom Hanuschplatz aus nicht wahrnehmbar. In der Abbildung wird der Niveauunterschied zwischen dem einmündenden Gewässer und der Salzach deutlich, der ebenfalls durch die Eintiefung der Salzachsohle entstanden ist. Dahinter ist in der rechten oberen Ecke der Fischkrieg zu sehen.



Der Uferbereich vor dem Hotel Sacher vom Makartsteg aus aufgenommen.

In dieser Abbildung ist der Uferbereich zwischen Staatsbrücke und Makartsteg auf der rechten Flussseite dargestellt. Der dargestellte Bereich befindet sich gegenüber des Hanuschplatzes. Durch die geografische Nähe der beiden Brücken verbindet sich die Unterführung des Radfahrweges von der Staatsbrücke beinahe nahtlos mit der des Makartstegs. Durch diese mit einem Geländer gesicherte Bewegungszone ist ein Zugang zum südseitig besonnten Uferbereich direkt im innersten Stadtzentrum nicht möglich.



Abb. 17 // Die gefährliche S-Kurve im Brückenkopf der Staatsbrücke.

Eine besonders gefährliche Stelle am Salzachradweg befindet sich am Brückenkopf der Staatsbrücke. Hier werden die Radfahrer durch eine in den Brückenkopf eingelassene S-Kurve geschleust. Durch den Pfeiler der darüber liegenden Plattform ist der Kurvenbereich nicht einsehbar. Gleichzeitig haben Beobachtungen gezeigt, dass sich viele Radfahrer mit sehr hoher Geschwindigkeit an diese Kurve annähern. Radunfälle scheinen durch diese Situation begünstigt zu werden.





Abb. 19

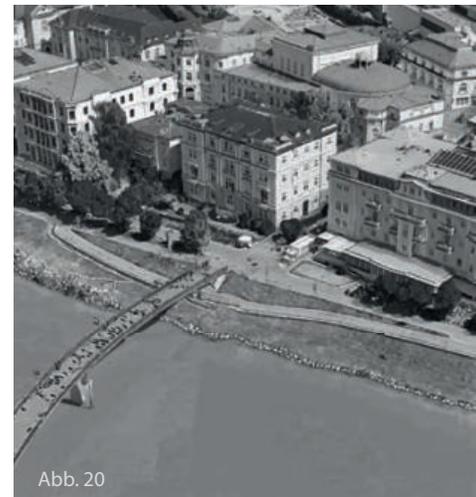


Abb. 20



Abb. 22

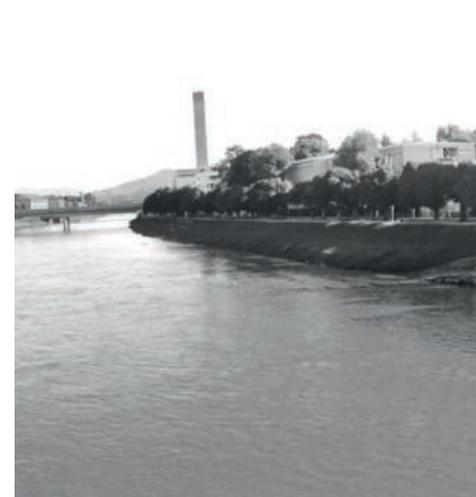




Abb. 23 // Das sonnige Salzachufer vom Makartsteg fotografiert.

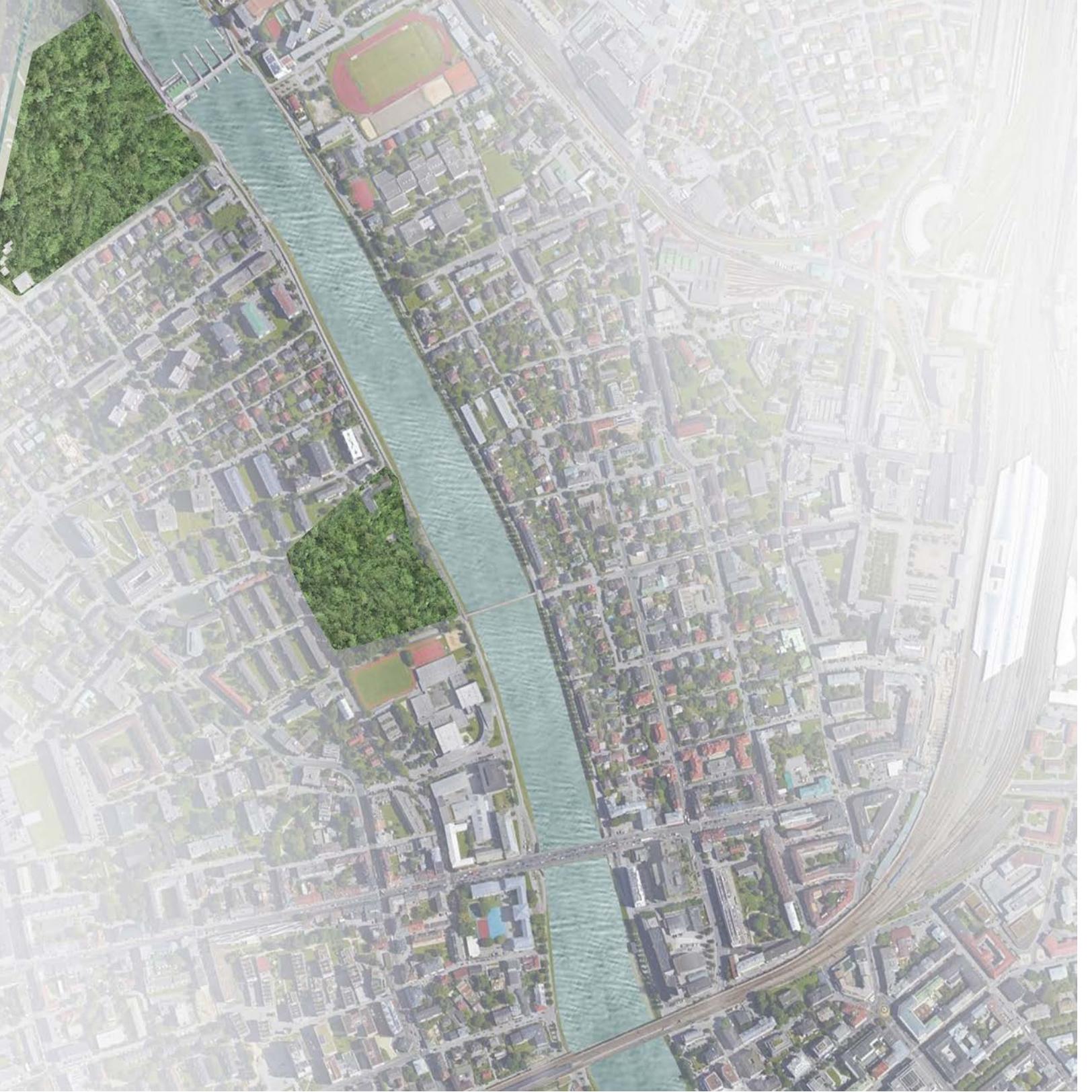
Das der Südsonne zugewandte Salzachufer unterhalb des Makartstegs wird an sonnigen Tagen oft von jungen Menschen als Liegefläche verwendet. In der Abbildung ist zum Beispiel eine Gruppe zu erkennen, die sich am Salzachwasser erfrischt. Sie strecken ihre Füße ins Wasser und treten mit dem Fluss in eine Interaktion. Dieser Flussabschnitt ist der einzige, an dem wir solche Interaktionen beobachten konnten.





Die Anlegestelle der Salzschiffahrt.

Auf der gegenüberliegenden Salzachseite – ebenfalls direkt unterhalb des Makartstegs – befindet sich die Anlegestelle der Salzschiffahrt. Die Anlegestelle besteht aus einer schwimmenden Plattform, die mit aufwendigen Hochwasserschutzkonstruktionen gesichert ist. Die Plattform stellt eine der wenigen Stellen innerhalb des Betrachtungsausschnittes dar, an der sich die Menschen der Stadt direkt an die Wasserfläche aufhalten können. Durch die gastronomische Nutzung der Plattform ist dies dem konsumierenden Publikum vorbehalten.



### ABSCHNITT 3 – NÖRDLICHE VORSTADT

Der dritte Abschnitt erstreckt sich von der Eisenbahnbrücke flussabwärts bis zum Staukraftwerk „Sohlstufe Lehen“. Auf beiden Seiten wird der Fluss von einer Promenade flankiert. Eine Allee folgt dem Flussverlauf in weiten Bereichen des Ausschnittes. Das städtische Gefüge in diesem Abschnitt ist vielschichtig. Es gibt sowohl industrielle Bebauungen und große Wohnanlagen, als auch Einfamilienhäuser und einen Park. Mit der städtischen Einbindung im ersten Abschnitt lässt sich die Situation vergleichen. Auch wenn die Bebauungsdichte in diesem Abschnitt viel höher ist, so ist die städtebauliche Bezugnahme der Gebäude zueinander auch hier nicht vorhanden. An der Eisenbahnbrücke befindet sich eine S-Bahn-Station, gegenüber auf der rechten Seite flussabwärts sind ein Fernheizkraftwerk und ein großes Hotel situiert. Auf der linken Flussseite befinden sich mehrere kleinere Gebäude und das Christian-Doppler-Gymnasium. In diesem Bereich ist das Ufer durch sehr hohe Hochwasserschutzmauern gesichert. Diese Mauern machen die Uferzone unzugänglich. Nach der Lehenbrücke folgen auf der rechten Flussseite klein strukturierte Wohnbebauungen. Gegenüber – auf der linken Flussseite – sind die Landesberufsschulen und die Handelsakademien situiert. Im Nahbereich des Kraftwerks erhebt sich das Ufer und wird zum Damm. Es bildet streckenweise eine Mauer zwischen dem Fluss und der umgebenden Bebauung aus.



Abb. 27

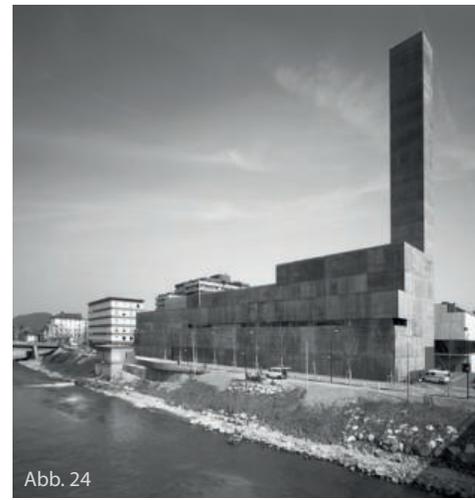




Abb. 28



Abb. 31





Abb. 29



Abb. 30



Abb. 32



Abb. 33







Abb. 35



Der Damm zwischen Fluss und Stadt in Lehen.

Die obere Abbildung zeigt den Damm zwischen Salzach und Bebauung im Nahbereich des Staukraftwerks, der in diesem Abschnitt als Mauer ausgeführt und höher als ein durchschnittlicher PKW ist. Diese Mauer schiebt sich zwischen Wohnbebauungen, Einfamilienhäuser und Gärten auf der einen Seite und den Flussraum auf der anderen Seite.



Der Standort der eingestauten Sohlstufe.

Im Bereich der betonierten Uferböschung, die in der oberen Aufnahme abgebildet ist, befand sich früher eine Sohlschwelle. Unter einer Sohlschwelle versteht man einen massiven Mauereinbau in den Fluss, der das mitgeführte Geschiebe so lange staut, bis der Bereich hinter der Mauer komplett aufgefüllt ist. Dadurch erhöht sich die Flusssohle nachträglich. Mit der Errichtung des Staukraftwerkes wurde die Sohlstufe eingestaut.

Bewegt man sich entlang des Betrachtungsausschnittes, so findet man Situationen vor, deren Hintergrund sich einem zunächst nicht erschließt. Situationen werden aus Gewohnheit, ohne weiter darüber nachzudenken, als gegeben hingenommen. Viele dieser Beschaffenheiten des Flussufers sind historisch gewachsen – um sie verstehen zu können, ist ein Blick in die Geschichte der Stadt und ihres Flusses unabdingbar.







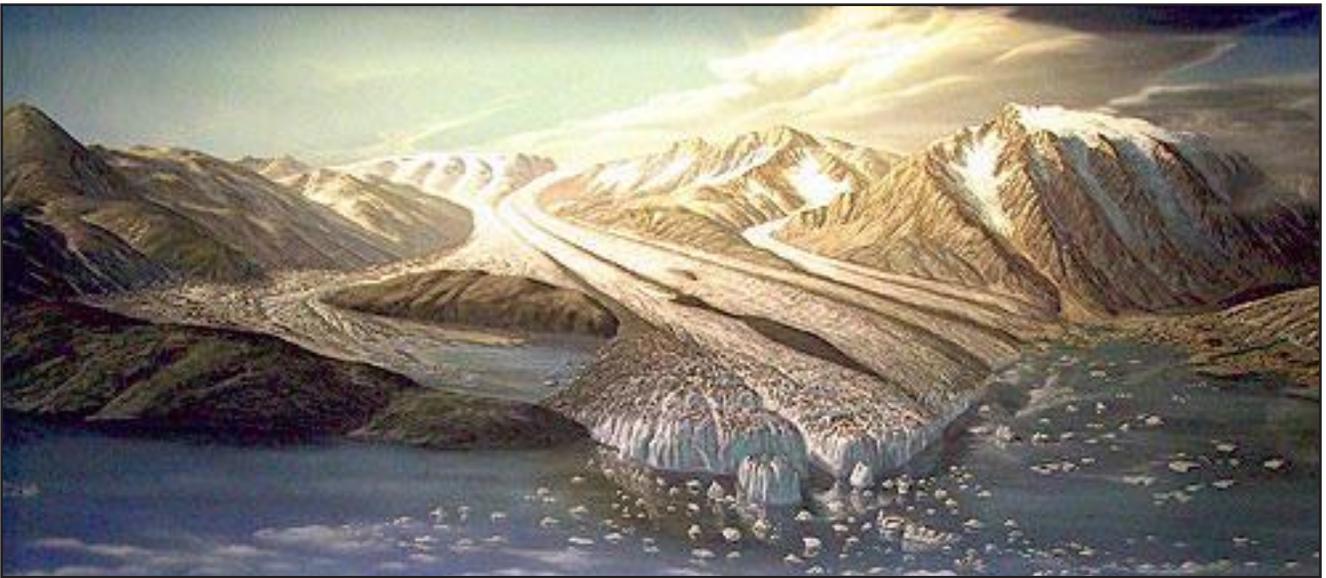


Abb. 36 // Die Landschaft des Salzburger Beckens am Ende der letzten Eiszeit.



## GESCHICHTE

Um den Fluss in seiner Gesamtheit verstehen zu können, beginnen wir unseren Betrachtungszeitraum mit den geologischen Kräften, die das Salzburger Becken und damit auch den Flusslauf gestaltet haben. Dies ist notwendig, um ein grundsätzliches Verständnis für die speziellen Hürden einer Planung an der Salzach, wie zum Beispiel den Sohledurchschlag, zu entwickeln. In der Würm-Kaltzeit vor circa 115.000 bis 10.000 Jahren war das heutige Stadtgebiet Salzburgs durch den circa 600 Meter starken Salzachgletscher überdeckt. Dieser formte das Salzachtal bis zum Ende der Alpen. Nahe dem heutigen Ort Anif breitete sich der Gletscher in weiterer Folge in alle Richtungen aus und schuf so das Salzburger Becken. Mit dem mitgeführten Geschiebe erschuf der Gletscher den Mönchsberg im „Schatten“ des massiven Festungsberges, der vor circa 200 Millionen Jahren durch Kalkablagerungen geformt wurde. Durch das Schmelzen des Gletschers vor 20.000 Jahren entstand ein großer See im Salzburger Becken, der bis vor 10.000 Jahren existierte. Dieser hat feinkörnige Ablagerungen – den Seeton – hinterlassen. Der Seeton füllt das gesamte, vom Gletscher geformte Becken aus. Später wurde er vom Geschiebe des Flusses zugedeckt. Dadurch ist eine Kiesauflage über dem Seeton entstanden, auf der die Stadt Salzburg errichtet wurde. Die heutige Salzach bahnt sich ihren Weg durch diese Auflage (Waldherr 2010: 1, HP Land Salzburg 2006).

Die ersten Siedlungen im Bereich der heutigen Stadt entstanden erst viel später; sie lassen sich in der Jungsteinzeit (11.500 bis 9.500 Jahre v. u. Z.) und der Keltenzeit (ab 800 Jahre v. u. Z.) auf den Stadtbergen nachweisen. Die höheren Lagen boten Sicherheit vor rivalisierenden Gruppierungen und Überschwemmungen und wurden vermutlich deswegen als Siedlungsgebiet ausgewählt. Bereits die Kelten betrieben am nördlich von Salzburg liegenden Dürrnberg Salzgewinnung und erlangten dadurch beachtlichen Reichtum. Hinweise auf eine Nutzung der Salzach für die Schifffahrt gibt es schon zu Zeiten der Kelten (Dopsch 1999: 41). Erst mit dem Einmarsch der Römer 14/15 Jahre v. u. Z. wurde die Stadt Iuvavum am flussabwärts gesehen linken Salzachufer gegründet. An der engsten Stelle der Salzach errichteten die Römer die erste Brücke, die sich auf der Höhe des heutigen Klampfergässchens, etwas stromaufwärts der heutigen Staatsbrücke, befand. Außerdem ist eine Therme aus römischer Zeit dokumentiert, die vermutlich vom Flusswasser gespeist wurde. Dokumentiert ist überdies ein Hochwasser im damaligen Handwerkerviertel, das sich in etwa auf der Höhe des heutigen Bürgerspitalsplatz befand. Als Konsequenz daraus wurden die Holzhäuser durch Steinhäuser ersetzt und das Bodenniveau im Bezirk um einen Meter erhöht (Herz, Schmid, Stoll 2010: 21;13). Im Jahr 488 endete die römische Herrschaft im Zuge der Evakuierung der romanischen Bevölkerung durch den Westgoten König Odoaker. Infolgedessen lag die Nutzung der Salzach für den Gütertransport bis ins 9. Jahrhundert brach. Aufgrund fehlender Wartungsarbeiten verwilderte das römische Straßennetz während der Völkerwanderung größtenteils. Die Fernstraßen im alpinen Bereich bestanden nahezu das gesamte Mittelalter hindurch aus Saumpfaden (HP Friederike Harl – Iuvavum).

Im 8. Jahrhundert wurde auf der Stelle des römischen Iuvavums die bajuwarische Stadt Salzburg gegründet. Diese neue Stadt wurde vom Fürsterzbischof als geistlicher und weltlicher Herrscher in Personalunion regiert. Im 9. Jahrhundert wurde wieder damit begonnen, den Warenverkehr über die Salzach abzuwickeln und ab 1185 wurde am Dürrnberg bei Salzburg erstmals seit den Kelten wieder Salz gewonnen (Dopsch 1999: 42). Die Stadt Salzburg konnte sich im Mittelalter und in der Neuzeit vor allem als Handelsstadt und Umschlagplatz etablieren. Der Gütertransport auf der Salzach stand in ständiger Konkurrenz zu der Transportroute über den Inn, da beide Flüsse wichtige Transportwege für Getreide, Erze, Wein und Venezianerwaren darstellten. In der Residenzstadt Salzburg wurden die Waren an einer Schiffslände auf Höhe der heutigen Staatsbrücke bis zur AVA-Passage für den Fernhandel verladen. Alle Waren – mit Ausnahme des Salzes – wurden hier von Saumpferden und Fuhrwerken auf Flöße und Schiffe verladen. Salzburg bildete das Bindeglied zwischen Land- und Schiffstransport, was trotz des Fehlens eines exportierenden Gewerbes zur Ansiedlung zahlreicher Händler in der Stadt Salzburg führte, die zum damaligen Reichtum der Stadt beitrugen (Dopsch 1983: 760 f.). Der Gütertransport auf der Salzach erfolgte auf Zillen in unterschiedlichen Dimensionen, wobei für den Transport des Salzes vor allem die Zille „Hallsch“ zum Einsatz kam. Die Gegenfahrt der Schiffe flussaufwärts wurde bis ins 14. Jahrhundert aufgrund einer Verordnung zur Sicherung von Arbeitsplätzen mit Menschenkraft durchgeführt (Dopsch 1983: 806).

Die Stadtberge boten der Stadt einen natürlichen Schutz vor Angriffen, weshalb diese bis in das 13. Jahrhundert unbefestigt blieb. Ab dem frühen Mittelalter leiteten Lederer, Metzger, Färber, Gerber und andere Gewerke ihre Abfallprodukte in den Fluss, außerdem befanden sich die Fleischbänke der Stadt auf der Stadtbrücke, weshalb auch Schlachtabfälle in den Fluss entsorgt wurden. Dadurch verschmutzte die Salzach stark, was letztlich die Errichtung einer alternativen Frischwasserzufuhr ab dem 8. Jahrhundert erforderlich machte (Dopsch 1983: 765). Das Wasser des heute versiegten Riedenburbaches wurde dazu mittels eines Kanals, der als ältestes Teilstück des sogenannten Almkanals gilt, über Mülln bis in die Salzach umgeleitet. Nach dem Stadtbrand von 1127 wurde dieser Kanal weiter ausgebaut und mehrere Seitenarme errichtet. Zu diesem Zweck wurde unter anderem ein 370 Meter langer und 2 Meter hoher Stollen durch den Mönchsberg geschlagen. Da das Wasser des Riedenburbaches für den zusätzlichen Kanal nicht ausreichte, wurde dieser Kanal zusätzlich mit dem Wasser des Rosittenbaches gespeist. Dafür musste das Untersberger Moor mit Holzzinnen überbrückt werden. Im Endausbau wurde die Stadt mit 80 Auslässen für Brunnen, Bäder und Fischbecken versorgt. Auch die städtischen Bäder wurden wegen der starken Verschmutzung der Salzach ab dem 15. Jahrhundert durch den Almkanal versorgt. Zudem wurden die Gassen der Stadt einmal pro Woche mit dem Almwasser gespült, um Dreck und Unrat der Bewohner zu entfernen (Dopsch 1982: 117–121).

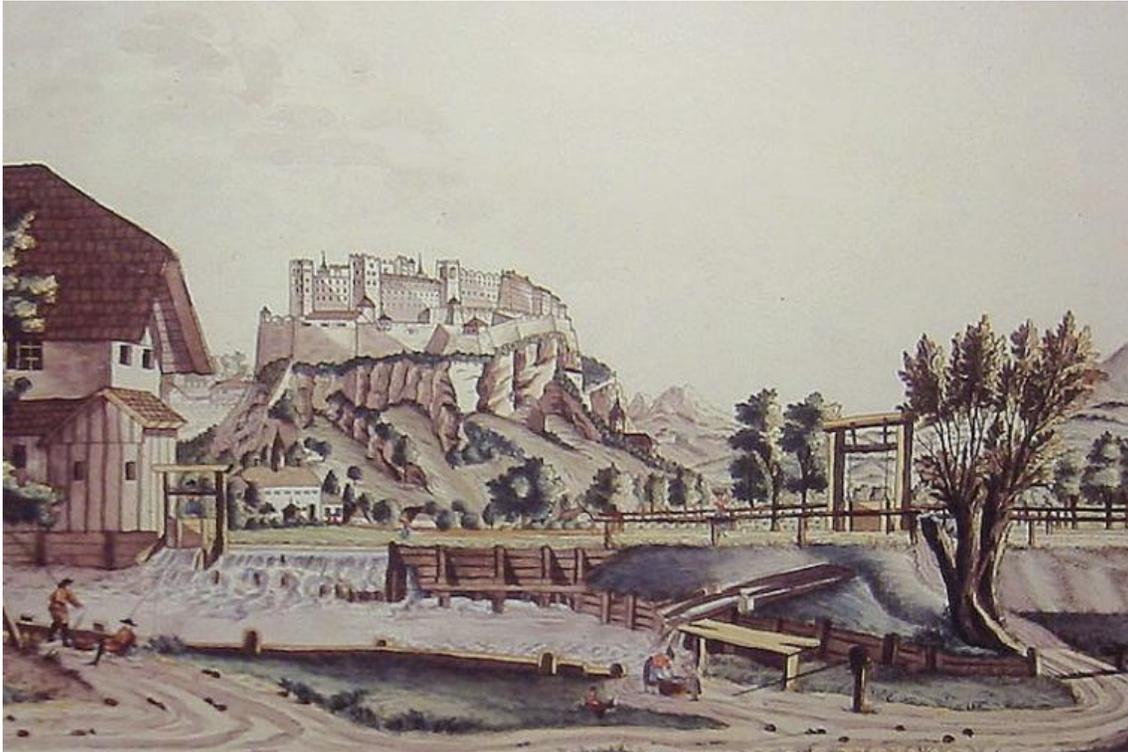


Abb. 37 // Der Almkanal historisch – Pulvermühle.

Der Mönchsberg wurde nicht nur für den Almkanal untertunnelt – auch als Verkehrslösung hat der Tunnelbau in der Stadt Salzburg Geschichte. Zwischen 1676 und 1687 wurde die dünnste Stelle des Mönchbergs auf Höhe des heutigen Festspielhauses als Steinbruch genutzt. Die Idee dahinter bestand darin, den Berg über die Zeit in zwei Teile zu spalten. Diese Initiative wurde, nachdem die ersten 35 Meter abgebaut waren, wieder beendet. Im 18. Jahrhundert wurde die Idee der Verbindung der Stadtteile neu aufgegriffen und 1766 in Form eines Tunnels fertiggestellt (Uhlir 2011: 138–157), der noch heute die Altstadt mit der Riedenburg verbindet und für den motorisierten Verkehr genutzt wird. Das sogenannte „Sigmundstor“ ist kein reiner Verkehrsbau und weist eine tiefe architektonische Durcharbeitung in der Ausgestaltung der Tunnelportale auf. Die überhöhte Proportion formt ihn zu einem Portal.

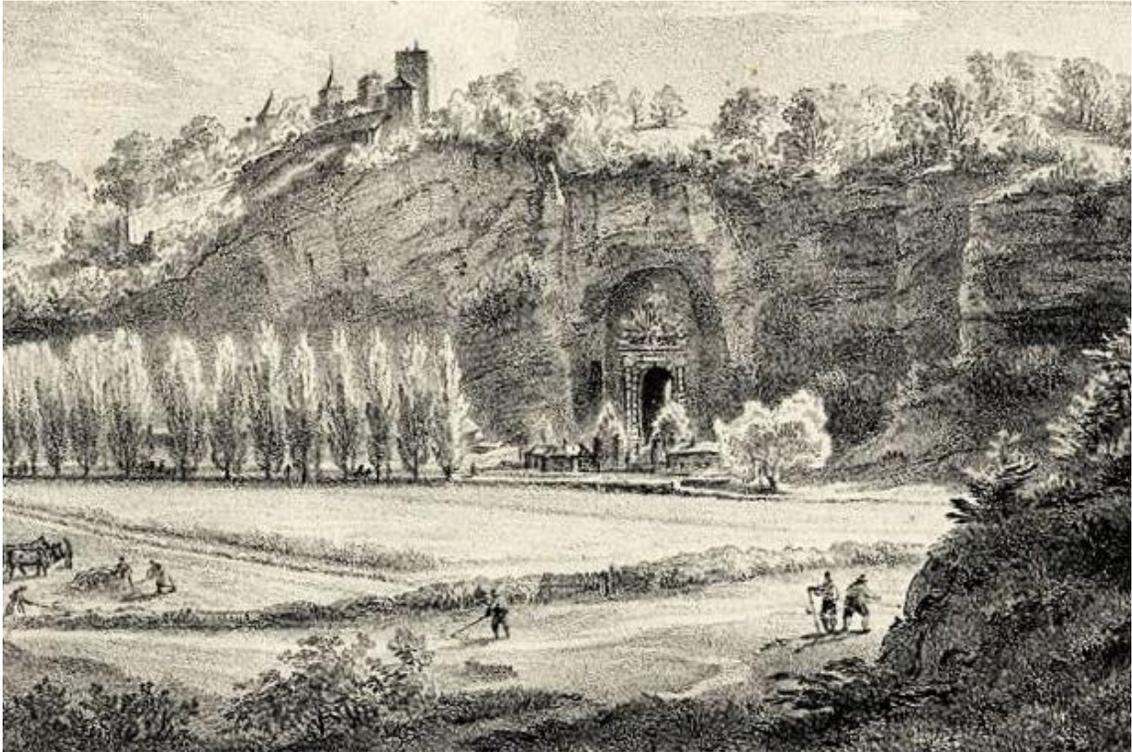


Abb. 38 // Das Sigmundstor von der unverbauten Riedenburg aus, Friedrich Loos 1832.

In der vorindustriellen Zeit beherrschte die Salzach den gesamten Talboden des Salzachtals, das damals aus großen Auenlandschaften bestand. Die Hochwasser veränderten immer wieder den Verlauf des Flusses und seiner Seitenarme. Der Fluss besaß ein natürliches Überschwemmungsgebiet nördlich und südlich der Altstadt. Die Stadtberge engten die Salzach, natürlich bedingt im Bereich des Stadtgebietes, ein – vor allem im Bereich des Klausentores. Bereits in der vorindustriellen Zeit wurden etliche flussbauliche Maßnahmen getätigt, um ausreichend tiefe Schiffahrtsrinnen für den Gütertransport am Wasser zu gewährleisten. Die Salzach war damals in weiten Teilen des Stadtgebietes befestigt; vor den Toren der Stadt weitete sie sich aus (Schmall 2007: 1).



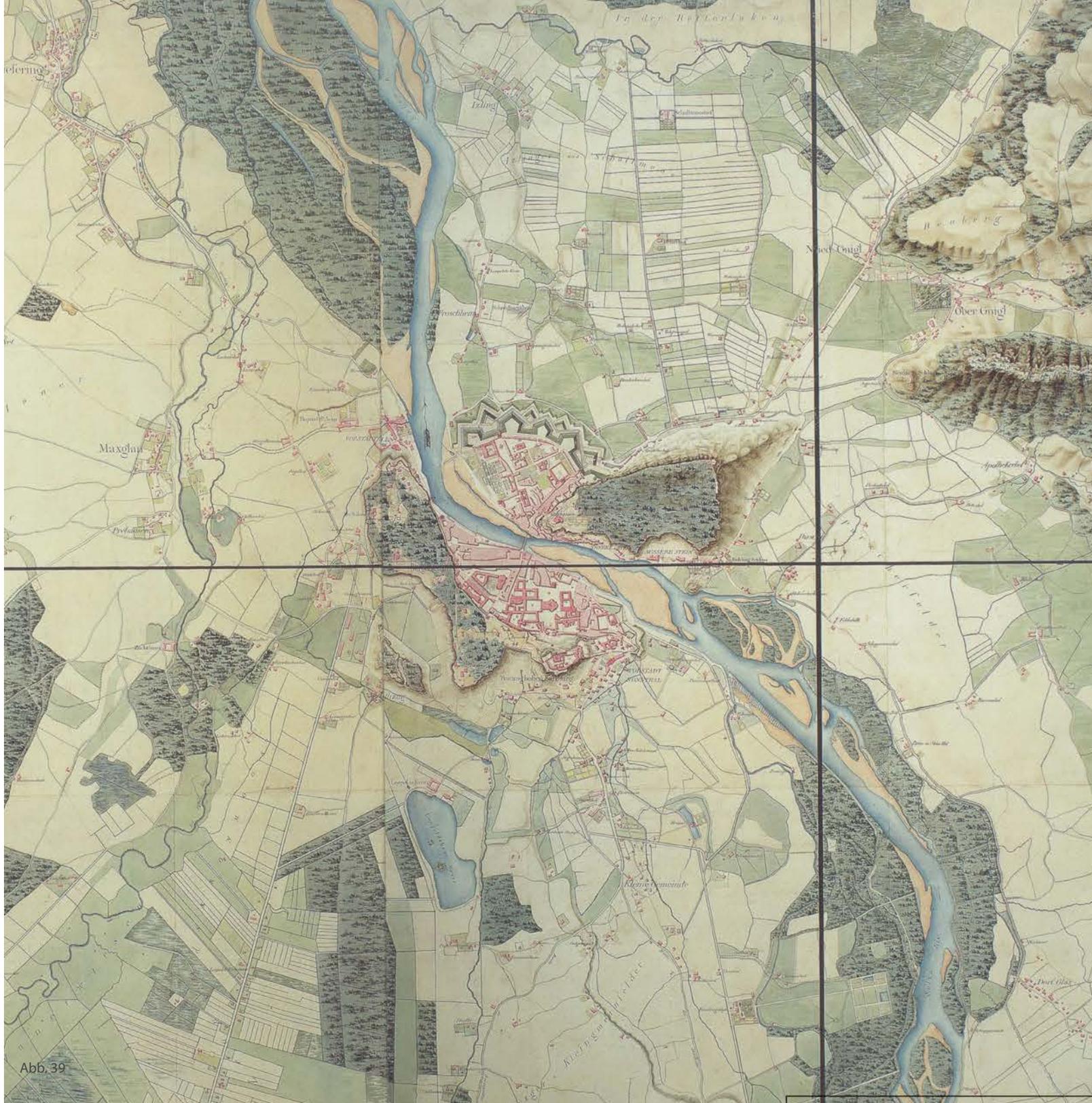


Abb. 39



Abb. 40 // Salzburg vom Michaelstor um 1849, Georg Pezolt.



Abb. 41 // Salzburg 1850, Carl Friedrich Seiffert.



Abb. 42 // Salzburg im 18. Jahrhundert, Friedrich Loos.



Abb. 43 // Der unregulierte Fluss, Haus der Natur.



Abb. 44 // Salzburg vom Plainberg, Josef Mayburger, 1881.



Abb. 45 // Salzburg, Johann Anton Eismann, 18. Jahrhundert.



Abb. 46 // Salzburg von Parsch aus, Johann Fischbach, 1840.





Abb. 47 // Auenlandschaft der Salzach, Louis Walleé, 19. Jahrhundert.

Während der Napoleonischen Kriege musste der letzte Fürsterzbischof 1803 aus der Stadt flüchten und Salzburg wurde von den Franzosen besetzt. Die Kunstschatze des Erzbischofs wurden geplündert; bis heute ist ihr Verbleib zum Teil noch ungeklärt. Salzburg verlor seinen Status als Residenzstadt endgültig und der gesamte Hofstaat und ein Großteil der Beamten wurden entlassen. Nach dem Wiener Kongress 1814/15 wurde Salzburg zu einer kleinen, von Linz aus verwalteten Provinzstadt im Habsburgerreich (Dopsch 2001: 156 ff.).



Abb. 48 // Französische Truppen im Kreuzgang von St. Peter, Salzburg Museum, Inv. Nr. 17/62.

In der daraufhin einsetzenden Biedermeierzeit wurde das Bild der schönen Stadt Salzburg durch Gedichte, Malereien und Motive im Bewusstsein der Bevölkerung verankert (Hoffmann 2002: 11 ff.). Eine besondere Erwähnung gebührt in diesem Zusammenhang dem Salzburg-Panorama von Johann Michael Sattler aus dem Jahr 1829. Auf dieser Darstellung jener Zeit ist der Flussverlauf der Salzach deutlich zu erkennen.



Abb. 49 // Sattler-Panorama, Ausschnitt, Johann Michael Sattler, 1825–1829.

In dieser, von vielen Künstlern und Bürgern als kulturell wertvoll erachteten Stadtkulisse entstand die Notwendigkeit zur Errichtung von neuen Wohnungen und öffentlichen Bauten. Durch die Eisenbahn wurde der Güterverkehr an der Salzach langsam verdrängt, wodurch sich die finanzielle Situation der Stadt Salzburg immer weiter verschlechterte. Die kommunale Elite verwarf daraufhin die Vision der „Schönen Stadt“ und ersetzte sie mit der Entwicklungsutopie einer „Neuen Stadt“. In den Köpfen der Entscheidungsträger entstand die Idee einer radikalen Umgestaltung der barocken Stadt in eine Gründerzeitstadt, die sowohl wirtschafts- und verkehrsgerechter als auch hygienischer sein sollte. Dadurch sollte ein wirtschaftlicher Aufschwung ermöglicht werden. Als Gegenbewegung entwickelte sich eine Opposition um die Zerstörung der Stadtkulisse zu verhindern. Diese formierte sich um den Maler und Gemeinderat Josef Mayburger, der 1862 das „Stadtverschönerungskomitee“ gründete. Dieses Komitee – auch als die „Bewahrer“ bezeichnet – sah die Kleinstadt mit ihren idyllischen Naturrahmen gefährdet und setzte sich für deren Erhalt ein (Hoffmann 2002: 30 f.). Der einflussreichste Vertreter der sogenannten „Erneuerer“ war zwischen 1861 bis 1866 der Eisenbahnunternehmer Carl Freiherr von Schwarz, der den Zuschlag für die Salzachregulierung erhielt.

Carl Freiherr von Schwarz schloss mit der Stadt eine Vereinbarung, der zufolge er die Kosten für die Regulierung zu übernehmen hatte. Im Gegenzug erhielt er von der Stadt die Genehmigung, das gewonnene Terrain zu verwerten. Diese Regulierung umfasste den Bereich des Franz-Josef-Kais, Elisabethkais sowie den Gisela- und Rudolfskai. Im Dezember 1861 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Bereits im Vorfeld – ab dem Jahr 1851 – begann die Demolierung der Stadtmauer zwischen dem Klampferertor und dem Klausentor. Die aus der Stadtmauer gewonnenen schweren Blocksteine aus Konglomeratgestein wurden als Rohmaterial verwendet (Bundesdenkmalamt 1986: 607). Die „Bewahrer-Bewegung“ setzte eine S-Form der Salzach im Stadtbereich anstelle eines geraden Kanals durch. Sie verhinderte zudem den Abriss der Müllner Befestigungsanlagen und sogar die ambitionierte Idee der Schleifung der Festung Hohen Salzburg, um zusätzliches Rohmaterial zum Aufschütten der neuen Ufer zu gewinnen. Dabei ging die Abstimmung im Gemeinderat zum Abriss der Festung äußerst knapp aus – die „Bewahrer“ gewannen mit nur einer Stimme Mehrheit. Obwohl sich Carl Freiherr von Schwarz ab 1866 aus wirtschaftlichen Gründen aus der Stadterweiterung zurückzog, war sein formulierter Schwarzplan maßgebend für die Stadterweiterung. Er wurde mit Änderungen realisiert (Dopsch/Spatzenegger 1991: 2289 ff.).



Abb. 50 // Blick auf die regulierte Salzach vom Klausentor aus, Hubert Sattler, 1875.





Abb. 51 // Salzburg nach der Flussregulierung, Franz Kulstrunk, 1916.

In der Abbildung rechts sind die Stadt und ihr Fluss unmittelbar nach der Regulierung zu sehen. Auffallend ist dabei die Wasserfläche, die sich auf einem höhern Niveau als heutzutage befindet. Auf diesem Bild scheint der Flussraum ein äußerst qualitativer Freiraum gewesen zu sein. Die Bewegungszonen der Passanten befanden sich noch direkt am Wasser und Reiter konnten ihre Pferde an das Wasser führen. Der Flussraum scheint auf diesem Bild eine sehr enge Beziehung zum städtischen Gefüge eingegangen zu sein.



Abb. 52 // Josef Mayburger, Salzburg vor der Flusseintiefung, 1894.



Abb. 53 // Der Hanschplatz während der Flussregulierung.

Einer näheren Betrachtung bedarf die Entwicklung des Hanuschplatzes. Vor der Regulierung wurde dieser aufgrund der sich dort befindenden Schotterbänke „Gries“ genannt. Der Gries lag außerhalb der Stadt-  
tore und wurde durch den Schwemmsand der Salzach geformt. Bereits seit 1641 wurde dort – mit einer Unterbrechung von 1872 bis 1926, als der Fischmarkt in die Hofstallgasse verlegt wurde – Fisch verkauft (Dorn 1996: 7–12). Die vom Fluss geformten Schotterbänke des „Grieses“ und damit auch der historische Fischmarkt auf diesen Schotterbänken müssen vor der Flussregulierung eine direkte, spürbare Beziehung mit dem Fluss besessen haben. Nach der Regulierung des Flusses wurde der Platz mit einer Baumallee zum Fluss bepflanzt. Die Abbildung zeigt eine Darstellung des Hanuschplatzes während dieser Flussregulierung, in der auch die noch junge Baumreihe erkennbar ist. Diese Allee scheint anfangs blickdurchlässig gewesen zu sein; das Niveau der Salzach war noch auf derselben Höhe wie vor der Regulierung. Dadurch erscheint es, als sei diese Beziehung zwischen Wasser und Platz in abgeschwächter Form bestehen geblieben.

1926 wurde von der Stadtgemeinde ein neuer Fischmarkt am Gries errichtet. Dabei wurde das Gebäude um die Bäume herum gebaut; noch heute ragt ein Kastanienbaum durch das Dach. Der sogenannte „Löwenkopfbrunnen“, welcher aus dem Spätmittelalter stammt, wurde 1926 in das Gebäude des heutigen Fischkriegs integriert (Eltz-Hoffmann 1979: 124, 136). Betrachtet man das Bild, so wird deutlich das schon damals die Blickbeziehung zwischen Platz und Fluss spürbar abgenommen hat und das Wasser kaum mehr sichtbar war. Später wurden zusätzliche Hochwassermauern errichtet, die Sohle hat sich noch viel tiefer als zu diesem Zeitpunkt eingegraben. Infolgedessen scheint diese historisch enge Beziehung zwischen dem Hanuschplatz und der Salzach heute nicht mehr vorhanden zu sein.



Abb. 54 // Der Fischkrieg nach seiner Eröffnung.

Mit der Flussregulierung gingen weitreichende Veränderungen einher. Durch die Verengung des Flusslaufs auch flussauf- und abwärts des Stadtgebietes – wurde die Fließgeschwindigkeit signifikant erhöht, sodass es zu einem Geschiebedefizit kam. Das bedeutet, dass weniger Material im Fluss liegenbleibt, als durch die Strömung weggespült wird. Daraus resultierte die Vertiefung der Sohle. Im Durchschnitt vertiefte sich die Flusssohle im Zeitraum von 1849 bis 1944 zwischen Hallein und Salzburg um 36 Millimeter pro Jahr; von 1927 bis 1944 steigerte sich die Vertiefung sogar auf 47 Millimeter pro Jahr. Heute werden 66 Millimeter pro Jahr abgetragen. Inzwischen hat sich die Sohle des Flusses 7 bis 8 Meter in die Tiefe eingegraben (Dopsch, Wiesbauer 2007: 212). Durch die immer weiter fortschreitende Vertiefung der Salzach könnte es zum Sohledurchbruch kommen. Das würde bedeuten, dass die gesamte Kiesauflage, die der Fluss über Jahrtausende über dem geologischen Seeton aufgetragen hat, weggespült wäre und die Sohle des Flusses in den viel erosionsanfälligeren Seeton durchbrechen würde. Spontane, weitere Eintiefungen um mehrere Meter wären dann möglich (Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband 2011: 219–222).





Abb. 55 // Grundwasseraustritt flussabwärts der Stadt Salzburg.

Beim Hochwasser 1959 wurden die Pfeiler der erst kurz zuvor fertiggestellten Autobahnbrücke so weit unterspült, dass diese in sich zusammenbrach (HP Stadt Salzburg 2012). Daraufhin wurden erstmals Maßnahmen zur Stabilisierung der Sohle ergriffen. Zwischen 1965 und 1968 wurde im Norden des Stadtgebiets zwischen Itzling und Lehen eine Sohlschwelle errichtet, diese hob die Flusssohle flussaufwärts um 3,5 Meter an (Gerabek 1971: 384). 2015 erlangte eine EU-Richtlinie zur ökologischen Durchgängigkeit von fließenden Gewässern Gesetzeskraft. Dies hätte eine Ergänzung der Sohlstufe um eine Fischaufstiegshilfe erforderlich gemacht. Anstelle des Umbaus wurde knapp unterhalb der Sohlschwelle ein Staukraftwerk mit einer integrierten Fischaufstiegshilfe errichtet, dieses hat die Sohlschwelle eingestaut. Scheinbar stabilisiert das neue Kraftwerk die Sohle zusätzlich (HP Padutsch 2009).



Abb. 56 // Die eingestürzte Autobahnbrücke 1959.



Das Staukraftwerk Sohlstufe Lehen 2017.



Abb 57 // Die Sohlstufe Lehen 2012.



Abb. 58 // Die Salzachtschiffahrt.

Nach dem Niedergang des Gütertransports auf der Salzach wurden erneute Versuche zur Nutzung des Flussraums durch die Schifffahrt für Passagiere unternommen. 1857 legte der bayrische Dampfer „Prinz Otto“ am Franz Josef Kai an, das Projekt wurde jedoch aufgrund der zu geringen Gewässertiefe nach der Probefahrt wieder abgebrochen. Insgesamt wurden bis 1891 vier Versuche gestartet, die alle nicht von Dauer waren. Erst Erich Berer konnte ab 2002 eine dauerhafte Linienschifffahrt etablieren. Seit 2017 verfügt seine Schifffahrt auch über ein Amphibienfahrzeug, mit dem er Strecken zu Land und zu Wasser bespielt (Standard 2007).



Abb. 59 // Der Untergang des Salzachtschiffes 2002.



Ein konstanter Begleiter Salzburgs über die Jahrhunderte hinweg sind die immer wiederkehrenden Hochwasserkatastrophen. Erste Hochwasser sind bereits aus römischer Zeit dokumentiert (Herz, Schmid, Stoll 2010: 21;13). Im Mittelalter und in der Neuzeit wurden die Salzachbrücken immer wieder von Hochwassern fortgespült. Beim Hochwasser 1959 wurde die Autobahnbrücke zerstört. 2002 versenkte das Jahrhunderthochwasser den Steg und das Schiff der Salzachschifffahrt (Salzburgwiki 2017). Durch das Eingreifen der Einsatzkräfte konnte die Loslösung von Boot und Plattform vom Ufer verhindert werden. Dies hätte ansonsten eine erhebliche Gefahr für die Salzachbrücken flussabwärts der Anlegestelle dargestellt. Die zuständige Abteilung der Salzburger Landesregierung genehmigt daher seit damals keine neuen Stege oder andere Einbauten mehr, die sich im Hochwasserfall losreißen und einen Dominoeffekt auslösen könnten. Darunter versteht man eine Kettenreaktion, in der zum Beispiel die Plattform der Schifffahrt die nächste Brücke losreißt, diese wiederum die Folgende zerstört und sich dieses Prinzip dann flussabwärts fortsetzt (Land Salzburg, Wiesenegger, Burgert, Besprechung am 10.2.2014 14:00–15:00). Auch Hochwasserschutzmauern wurden 2003 als direkte Folge der Flut errichtet. Nach dem Hochwasser von 2013 wurden diese Schutzmaßnahmen noch weiter ausgebaut.

BB





## BEISPIELPROJEKTE

In den Sozialen Medien gibt es Gruppierungen, die sich „Salzburg braucht einen Badestrand“ oder ähnlich nennen. Die Beiträge dieser Gruppen werden häufig geteilt, sie haben eine hohe Reichweite und werden von vielen gesehen. Auch in der Medienlandschaft taucht das Thema immer wieder auf. So fordert etwa der Altstadt Salzburg Marketing Verband „Salzach Loungen“, einen „Salzach Strand“ oder ein Flussbad. Auch die Salzburger Nachrichten haben schon des Öfteren über dieses Thema berichtet. Die Thematik einer Salzachuferumgestaltung ist also keineswegs eine neue. Es existieren bereits diverse Projekte von verschiedenen Architekten, Landschaftsarchitekten, Schülern sowie Studierenden der FH Salzburg. Dies ist ein gutes Zeichen, denn es zeigt, dass den Salzburgern ihr Fluss nicht egal ist, auch wenn noch nicht alle Problemzonen der Salzachufer im Bewusstsein der Öffentlichkeit angekommen sind. Vielen Entwürfen liegen wichtige Grunderkenntnisse zugrunde, die völlig unterschiedlich angegangen werden. Wir werden hier einige Projekte kurz vorstellen und versuchen zu verstehen, was durch die entwickelten Interventionen erreicht werden soll.



Abb. 60 // Ein Entwurf der Herz-Jesu-Missionare.

Mehrere Projekte wurden von Schülerinnen und Schülern entwickelt – beispielsweise im Rahmen des Pluskurses „Architektur“ im Schuljahr 2007/08 am Gymnasium der Herz-Jesu-Missionare oder von Schülern des Wirtschaftskundlichen Bundesrealgymnasiums im Fach „design – architektur – technik“ im Schuljahr 2013/14 (REK 2009). Dabei scheint die Sensibilisierung für Architektur und den Flussraum Salzach von Schülern im Fokus gestanden zu haben.



Abb. 61 // Ein Entwurf des Wirtschaftskundlichen Bundesrealgymnasiums.

Es erweckt den Eindruck, als seien die Kurse ein großer Erfolg gewesen. Alle uns vorliegenden Projekte scheinen den Schluss aus der Analyse der Ist-Situation gezogen zu haben, die neuen Interventionen am Wasser situieren zu wollen und nicht oben auf der Uferkante. Die Schülerinnen und Schüler wurden soweit sensibilisiert, dass sie die sinnliche Qualität einer Verbindung zwischen Mensch und Wasser erkannt haben und diese Erkenntnisse hoffentlich teilen. Initiativen wie diese tragen sicherlich dazu bei, einen Diskurs über die Salzachufer zu erzeugen (HP Architekturtag 2014).



Abb. 62 // Die geplante Altstadtkante – Prof. Regine Keller und Franz Damm.

Ein anderes Projekt ist das räumliche Entwicklungskonzept „Salzburg – Die Stadt und ihr Fluss“ von den Landschaftsarchitekten Prof. Regine Keller und Franz Damm aus dem Jahr 2009. Sie schlagen unter anderem Sonnendecks am Josef-Mayburger-Kai, Brückenbalkone auf dem Pioniersteg sowie eine Betonung der Altstadtkante durch einen zweiten betonierten Weg unterhalb des Rudolfskais vor. Auch schwimmende Plattformen, Inszenierungen der Stadttore sowie ein schwebender Steg als Stadtbalkon werden in diesem Konzept angestrebt (REK 2009).



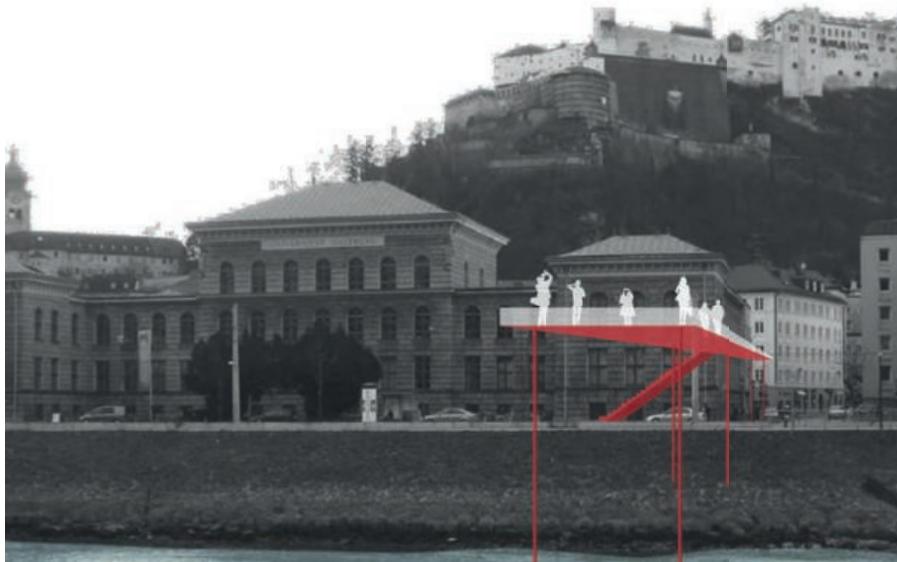


Abb. 63 // Der schwebende Weg – Prof. Regine Keller und Franz Damm.

In den Abbildungen sind Visualisierungen der Altstadtkante und des schwebenden Weges dargestellt. Das Ziel dieses Projektes scheint darin zu bestehen, die Monotonie des immer gleichen Flussprofils aufzubrechen und mit gezielten Interventionen zu unterbrechen. Offenbar streben die Landschaftsarchitekten die Schaffung „interessanter Orte“ entlang des Flussverlaufs an und versuchen gleichzeitig, stellenweise die Bewegungszone der Fußgänger wieder näher an das Wasser zu legen



Abb. 64 // Salzach Beach – soma architects.

Das Salzburger Architekturbüro Soma hat einen Vorschlag zur Schaffung von Freizeitflächen auf den Salzachufern erarbeitet. Ihr Projekt schlägt eine Reihe von betonierten skulpturalen Liegeelementen vor, die unterschiedliche Zielgruppen in verschiedenen Höhen des Ufers ansprechen sollen. Laut Architekt Martin Oberascher befinden sich bei diesem Projekt die sogenannten „Senior-Plattformen“ am Beginn der Böschung, diese seien ihm zufolge leicht zugänglich. Die „Jugend-Plattformen“ in der Mitte sollen die Jugend zum Chill-Out einladen und die „Erlebnis-Plattform“ befinde sich nahe am Wasser, so Oberascher in den Salzburger Nachrichten (Haimerl 2017b). Die Intention dieses Projektes scheint zu sein, die Menschen zu einer Interaktion mit dem Wasser zu bewegen. Diesen Anspruch nehmen wir durch die Positionierung eines Fischers auf der untersten Plattform an. Auch hier scheint es ein Entwurfsziel gewesen zu sein, den monotonen, immer gleich gestalteten Uferbereich durch eine skulpturale Ausformung der Interventionen aufzubrechen und die Salzach mit aufsehenerregenden Formen zu bereichern.

Auch vom Linzer Architekten Lorenz Potocnik liegt ein Entwurf für das Salzachufer im Bereich des Volksgartens vor. Laut den Salzburger Nachrichten vom 27.05.2017 besteht die Grundidee dieses Konzeptes darin, den Volksgarten und den ihm vorgelagerten Uferbereich zu einer Einheit verschmelzen zu lassen. Dies soll durch Betonstufen mit Vertiefungen für Sonnenschirme realisiert werden, denen – wie dem rechts dargestellten Rendering entnommen werden kann – ein schwimmender Steg vorgelagert ist (Haimerl 2017a). Durch eine lange Rampe soll die geplante Intervention und damit auch die Wasserfläche behindertengerecht erschlossen werden. Die Intention scheint auch hier zu sein, die Menschen wieder ans Wasser zu führen und dieses wieder erlebbar und zugänglich zu machen. Auch hier könnte das Entwurfsziel sein, möglichst vielen Menschen einen Sitzplatz mit direktem Blickkontakt zur Wasserfläche anbieten zu können.



Abb. 65 // Entwurfsrendering von Lorenz Potocnik.

Betrachtet man die vorliegenden Entwürfe, so fällt auf, dass alle Projekte die Intention haben, wichtige Aufenthaltsqualitäten an den Fluss zurückzubringen. Die Projekte stellen Möglichkeiten dar, die Flussufer mit kleinen Eingriffen aufzuwerten. Die Richtigkeit dieser Ansätze steht außer Frage und die Projekte sind ein äußerst wichtiger Beitrag für den Diskurs um die Salzachufer. Die Bewohner der Stadt werden durch die mediale Begleitung dieser Projekte dazu animiert, über den Flussraum nachzudenken. Wir finden aber, dass die vorliegenden Entwürfe nicht weit genug gehen, denn sie lösen die durch die Eintiefung der Sohle entstandene Kanalwirkung des Flusses nicht auf. Die Auflösung der Kanalwirkung ist jedoch der eigentliche Beweggrund zum Verfassen dieser Arbeit und wir schätzen das Potential der Flussufer um einiges größer ein, daher werden wir die Materie auf einer wesentlich grundsätzlicheren Ebene thematisieren.







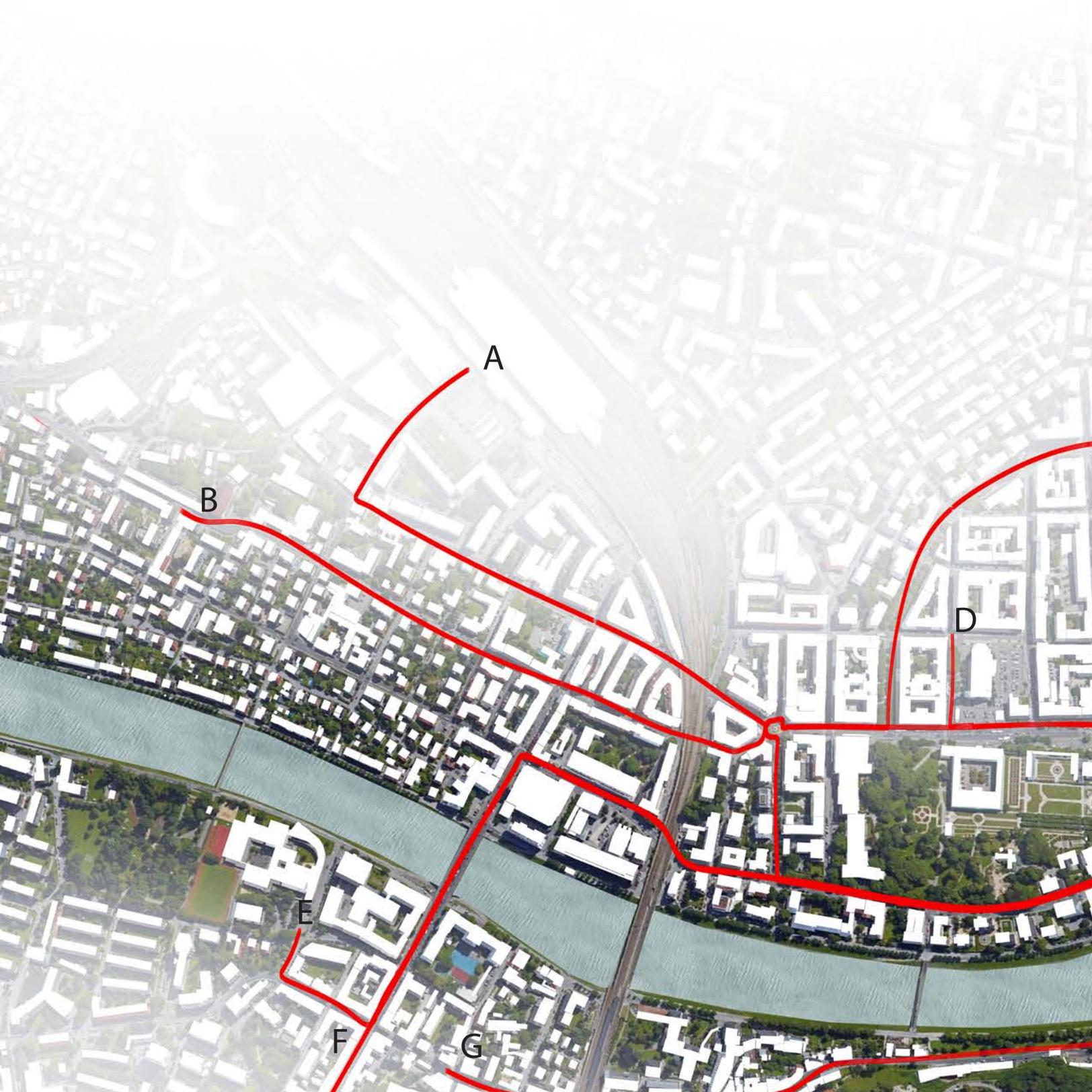




## STRATEGIE

Wie in der Einleitung bereits kurz umrissen, ist der Verkehr am Flussraum ein zentrales Thema. Ohne einen Standpunkt zu diesem Thema zu entwickeln ist unserer Meinung nach keine zukunftsweisende Strategie für den Flussraum denkbar. In der Abbildung im Hintergrund sind die Hauptverkehrsstraßen der Nord-Süd-Verbindung durch die Stadt am Flussraum dargestellt. Auf der nachstehenden Doppelseite befindet sich ein Übersichtsplan der heutigen Verkehrssituation.





A

B

D

E

F

G

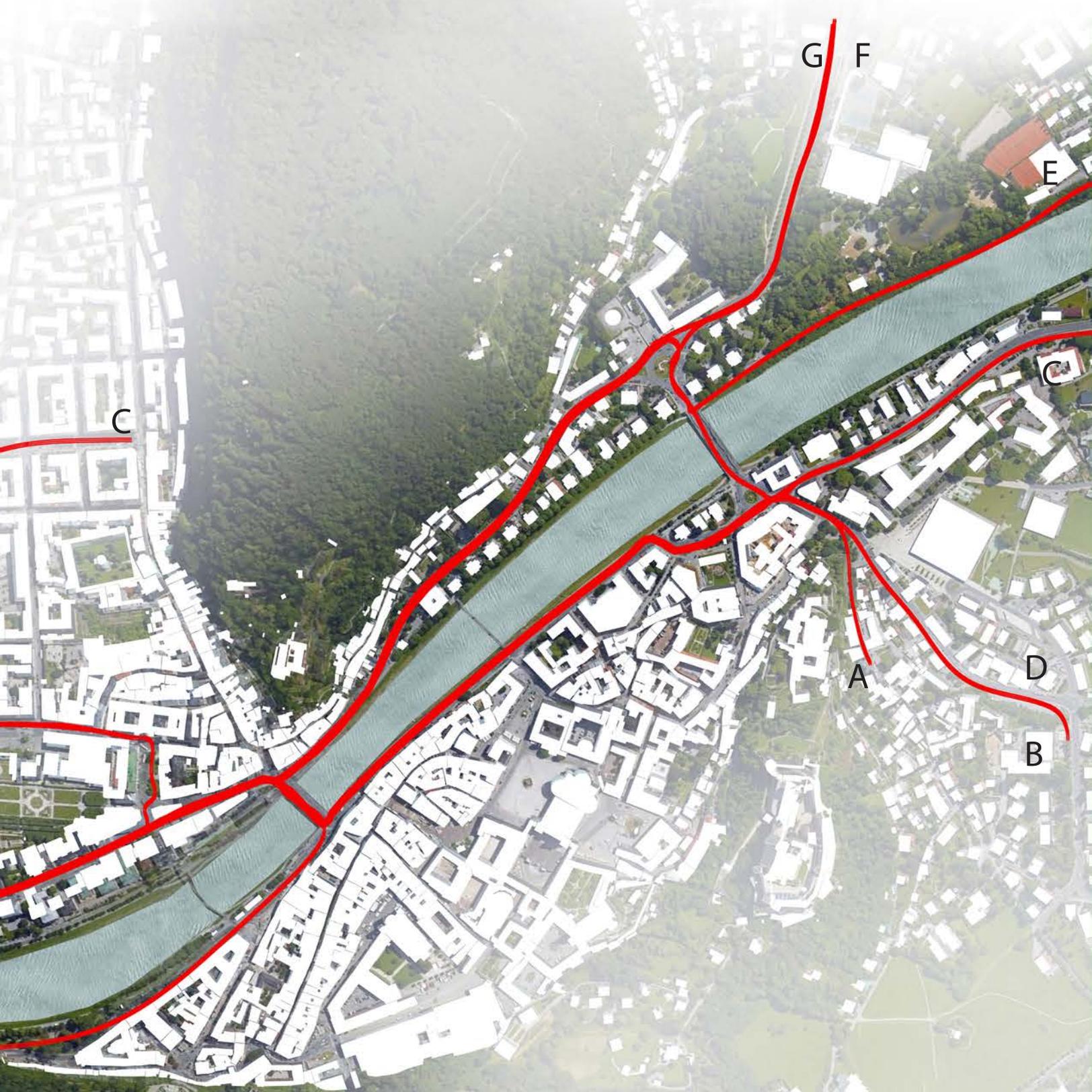




Abb. 66

Im Übersichtsplan sind Straßen abgebildet, die mit dem KFZ vom Norden der Stadt in den Süden zurückgelegt werden müssen. Dabei verbinden die roten Linien immer den Start- und Zielpunkt einer beispielhaften Autofahrt. Die zusammenhängenden Punkte der Strecke sind jeweils mit einem Buchstaben gekennzeichnet. Es wird sichtbar, dass die Straßen am Flussraum die wichtigsten Verbindungen darstellen. Aufgrund der Stadtberge existieren kaum Ausweichrouten – die einzige Möglichkeit, nicht über die Salzachkai zu fahren, besteht darin, um die Berge herum zu fahren. Tägliche Staus an der Salzach sind die Folge und die Flussufer an den betreffenden Abschnitten werden in ihrer Erscheinung maßgeblich durch den Verkehr geprägt. Um die Flussufer von der Last des Verkehrs zu befreien und einer anderen Nutzung zuführen zu können schlagen wir vor, die Nord-Süd-Verbindung grundsätzlich anders zu denken. Eine Möglichkeit hierzu wäre die Errichtung des bereits seit langem diskutierten Kapuzinerbergtunnels. Dies scheint auch vor dem Hintergrund, dass es in Salzburg bereits historische Vorbilder für den Tunnelbau als Verkehrslösung gibt, richtig zu sein. Die Projektierungen für diesen Tunnel sehen meist eine Streckenführung vom Dr.-Franz-Rehrl-Platz auf der Südseite des Berges zur Vogelweiderstraße auf der Nordseite des Berges vor. Auf dem Dr.-Franz-Rehrl-Platz wird zeitnah ein kontrovers diskutierter Wohnbau errichtet, dabei wird eine Trasse für den Tunnel freigehalten (HP Kapuzinerbergtunnel 2017). Diese Maßnahme würde zwei der Haupteinfahrtsstraßen von Salzburg miteinander verbinden. Gleichzeitig könnte dieser Tunnel eine wertvolle Alternative für den motorisierten Verkehr darstellen. Fahrten vom südlichen Teil Salzburgs – wie beispielsweise von der Alpenstraße zum Bahnhof – müssten nicht mehr über den Salzachkai geführt werden. Dies trifft auch auf die meisten anderen Strecken zu. Auf der Abbildung der nächsten Doppelseite sind Strecken durch den Kapuzinerbergtunnel mit denselben Start- und Zielpunkten wie auf dem Übersichtsplan auf der vorherigen Doppelseite dargestellt.







G

F

E

C

C

A

D

B

Ein grundsätzliches Konzept kann unserer Meinung nach nicht gelingen, solange große Teile des Flussraums ein integraler Bestandteil des Konzeptes für den PKW-Verkehr in der Stadt sind. Unsere Kernforderung für den Flussraum ist es demnach, ihn gänzlich vom PKW-Verkehr zu befreien, alle Straßen zu Fußgängerzonen umzuwandeln und in weiterer Folge nur mehr den öffentlichen Verkehr passieren zu lassen. Durch die Errichtung des Kapuzinerbergtunnels könnte eine Alternative für den Verkehr geschaffen werden. Auch wenn dieser politisch nicht durchsetzbar sein sollte, wäre eine Sperrung der Salzachufer der richtige Schritt. Es gilt abzuwägen, was für eine Stadt wertvoller ist – ein lebendiger Flussraum, der in einem Dialog mit dem städtischem Gefüge steht, oder eine autogerechte Stadt. Eine Reduktion der Straßen wäre zudem eine Überzeugungshilfe für den Umstieg auf den Ö-Bus. Zwingend notwendige Fahrten könnten auch um die Stadtberge herum oder über die Autobahn durchgeführt werden. Dies hat bereits bei verschiedenen Straßenbaumaßnahmen – etwa als die Kais für die Bauarbeiten gesperrt waren – funktioniert und könnte nach einer Gewöhnungsphase, in der Stadtbewohner und Einpendler durch den Stau frustriert vom PKW auf die Öffis umsteigen, auch dauerhaft funktionieren.

Um den Flussraum in eine Lebensader zu verwandeln, ist es darüber hinaus notwendig, über ein weiteres Feld an Möglichkeiten zur Veränderung der gegenwärtigen Beziehung zwischen Stadt und Fluss nachzudenken. Auch das Trapezprofil des Flusses, das ihn wie einen Kanal wirken lässt, muss thematisiert werden. Wie bereits beschrieben, sind die Ufer – bedingt durch die massive Eintiefung – auf der gesamten Länge des Betrachtungsabschnittes sehr steil und schwer zugänglich. Um eine Interaktion zwischen Mensch und Wasserfläche überhaupt erst möglich zu machen, ist eine grundsätzliche, auf den gesamten Projektbereich anwendbare Strategie erforderlich. Die Eintiefung des Flusses scheint nicht mehr umkehrbar zu sein, da eine Anhebung des Flussbettes die Hochwasserthematik zusätzlich verschärfen würde. Es ist nicht möglich, das Wasser zu den Passanten auf den Gehwegen zu bringen. Unser Vorschlag ist daher, den Gehweg zum Wasser zu bringen. Dafür ist eine nähere Betrachtung des gegenwärtigen Flussprofils erforderlich.

Zurzeit ist das Profil im gesamten Abschnitt in der Form eines Trapezes ausgeführt. In der Abbildung im Hintergrund ist eine beispielhafte Situation, wie sie entlang des Betrachtungsausschnittes häufig anzutreffen ist, dargestellt. Direkt an der Böschung befindet sich an vielen Stellen der Gehweg, daran angrenzend ein Grünstreifen mit einer betonierten Hochwasserschutzmauer, dahinter ein Fahrradstreifen und oftmals auch ein Fahrstreifen für PKWs.





Unser Vorschlag ist die Veränderung dieses Trapezprofils, um damit die an einen Kanal erinnernde Anmutung des Flusses aufzubrechen. Unsere Idee ist es den Gehweg ans Wasser zu verlegt und damit eine Interaktion zwischen Mensch und Wasser zu ermöglichen, ein sinnliches Erlebnis ist das Ziel. Um Barrieren abzubauen und einen Dialog zwischen Stadt und Fluss zu fördern, wird der betonierte Hochwasserschutz zu einem weich geformten Hügel umgewandelt.





Um auch bei höheren Wasserständen eine Benutzbarkeit der Gehwege sicherzustellen, schlagen wir vor, die Gehwege in einer Höhe zu positionieren, in der sie sich auch bei leicht ansteigenden Pegeln noch oberhalb der Wasserkante befinden. Im Falle eines extremen Hochwassers müssen sowohl Gehweg als auch Radfahrweg gesperrt werden. Da die Radfahrwege im Bereich der Brückenunterführungen bei starken Hochwassern auch im gegenwärtigen Zustand schon gesperrt werden, würde sich durch diese Maßnahme keine große Veränderung in der Verwendung einstellen. Die Häufigkeit solcher Hochwasser ist überschaubar.



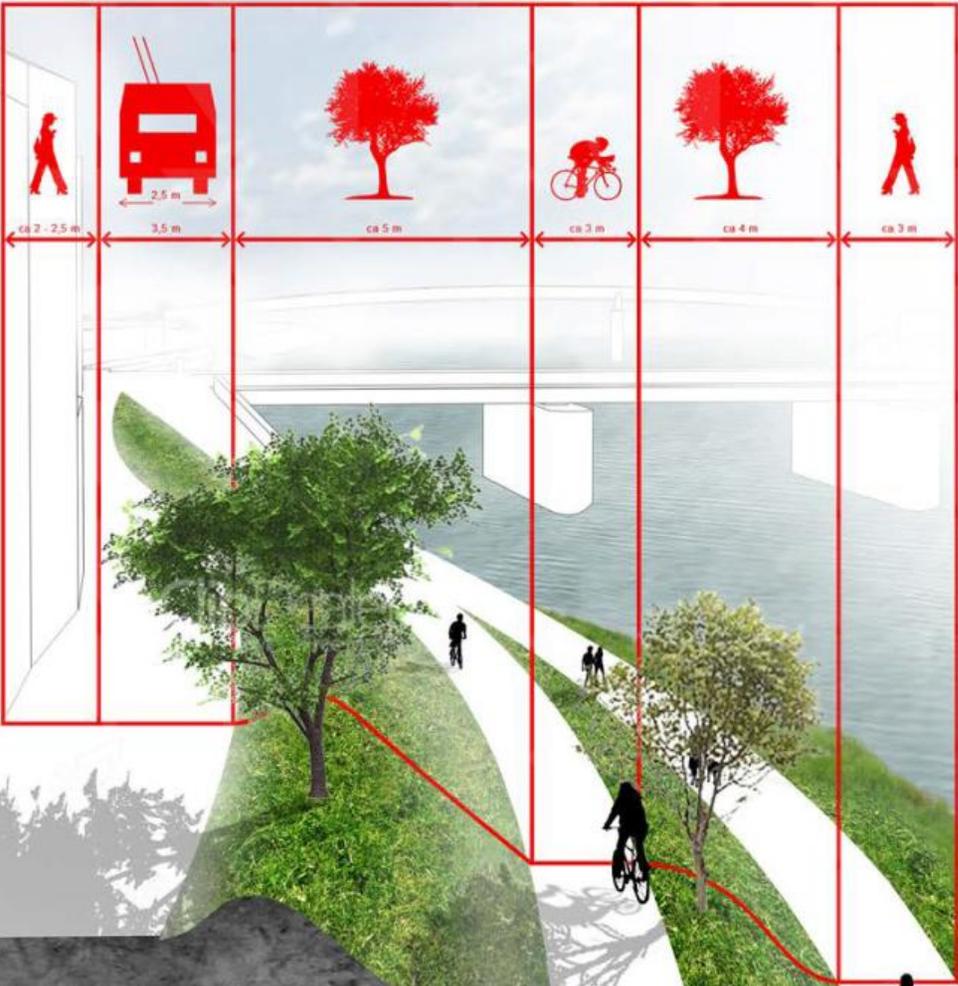
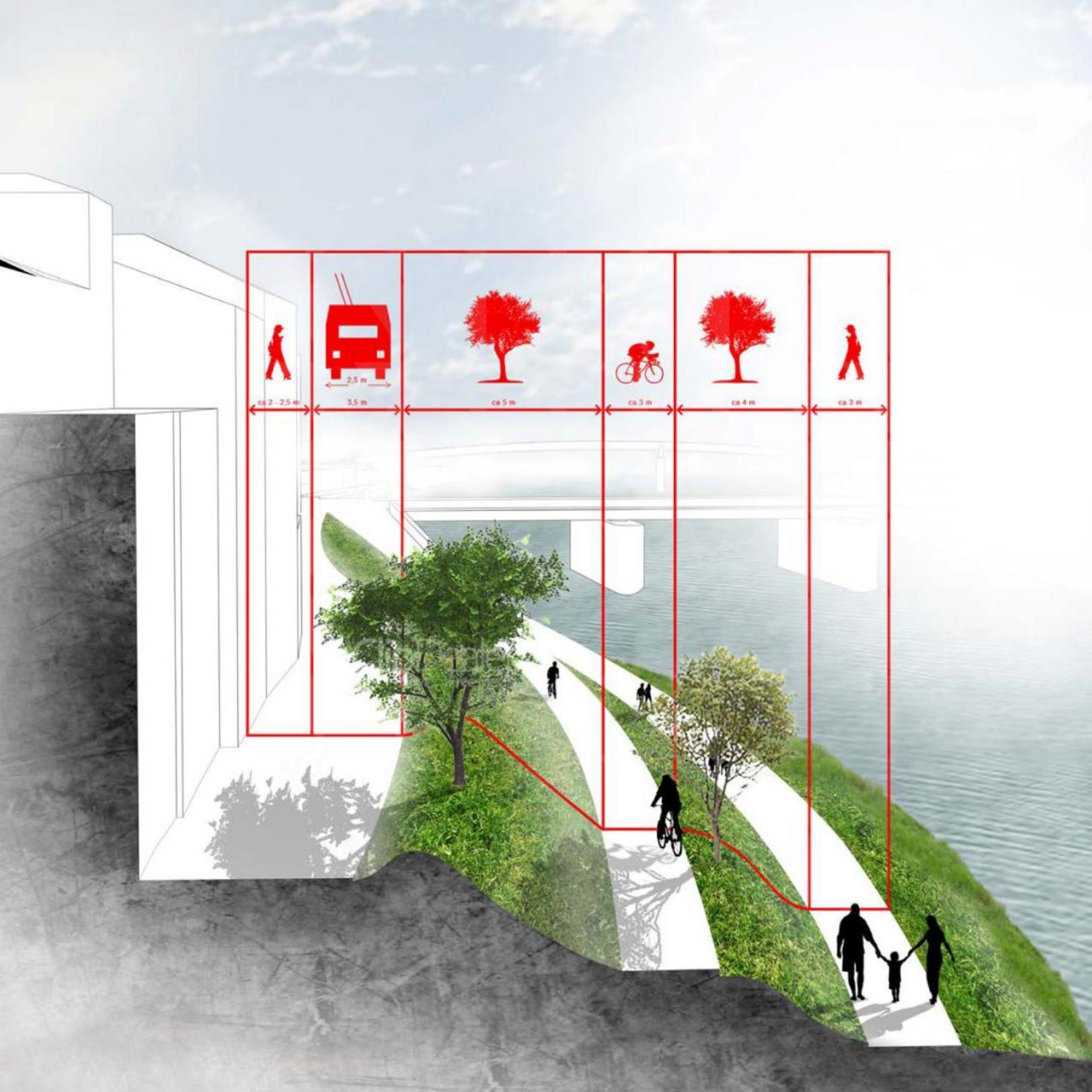






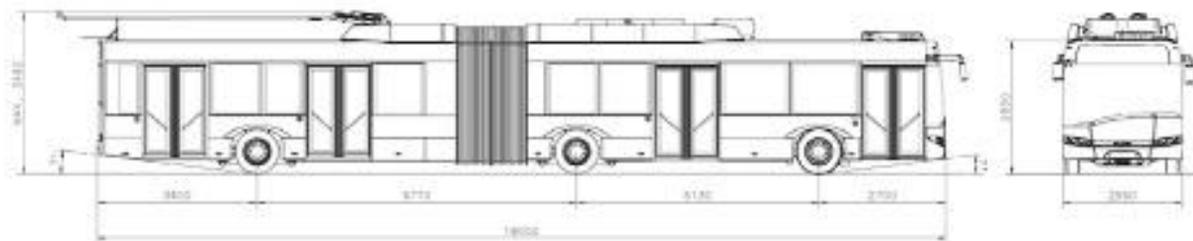
Abb. 52 // Josef Mayburger 1814–1908: Salzburg vor der Flusseintiefung, 1894.

Unser Ziel ist es, den Flussraum mit dem urbanen Raum zu verflechten und die Stadt wieder näher an den Fluss zu rücken. Wir wollen keine neue Stimmung am Fluss kreieren, sondern Qualitäten, die schon einmal an genau denselben Stellen existiert haben, zurückbringen. Um diese verlorengegangene Verbindung zu veranschaulichen, möchten wir noch einmal auf das Bild Salzburgs nach der Regulierung, aber vor der Flusseintiefung, von Josef Mayburger aus dem Jahr 1894 verweisen. In diesem Bild ist der Flussraum in Symbiose mit seinen Ufern und der städtischen Umgebung zu sehen. Durch den geringen Höhenunterschied zwischen Gehweg und Fluss ist die Wasserfläche Teil des öffentlichen Raumes und wird von den Menschen selbstverständlich in ihre alltäglichen Tätigkeiten integriert. Dieses Bild zeigt viele Qualitäten, deren heutiges Fehlen unseren Beweggrund zum Erstellen dieser Arbeit beschreibt. Diese Reichhaltigkeit zurückzubringen, ist unser erklärtes Ziel.



## ÖFFENTLICHER VERKEHR

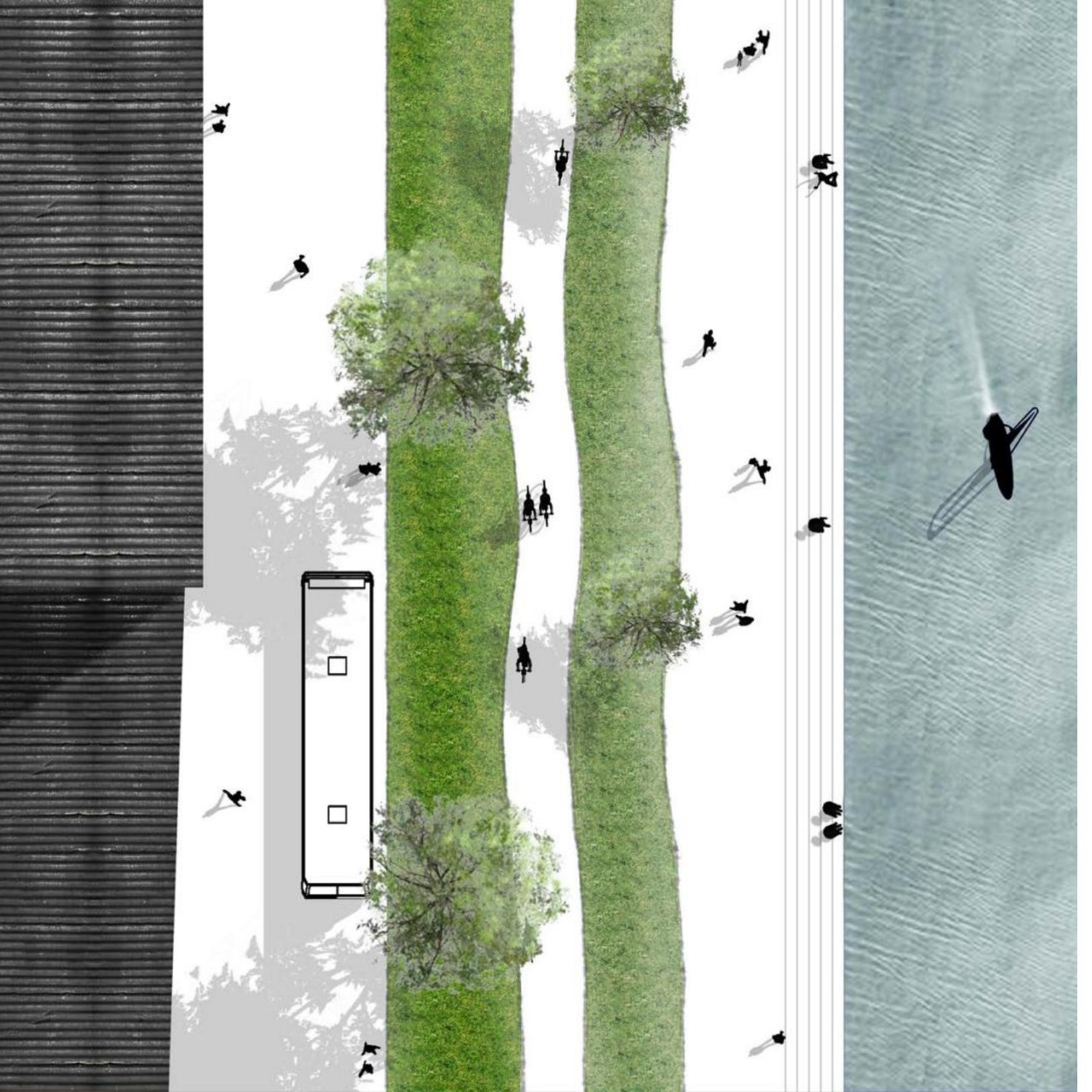
Salzburg verfügt über ein bestehendes Netz an elektrisch betriebenen Oberleitungsbussen. Zurzeit ist vor allem das Modell Trollino 18 des polnischen Herstellers Solaris Bus & Coach S.A. im Einsatz. Teil der Strategie ist es, den öffentlichen Verkehr – im Gegensatz zum PKW-Verkehr – weiterhin entlang der Salzach bei gleichbleibenden Strecken fahren zu lassen. In der Abbildung links ist der Rudolfskai kurz vor der Staatsbrücke zu sehen. Um weiterhin mit dem O-Bus und mit Einsatzfahrzeugen fahren zu können, genügt es, einen 3,5 Meter breiten Fahrstreifen und einen Gehstreifen entlang der Häuser zu erhalten. Zwei von drei Fahrspuren können demoliert und der dadurch gewonnene Platz für die neue Uferprofilierung genutzt werden.



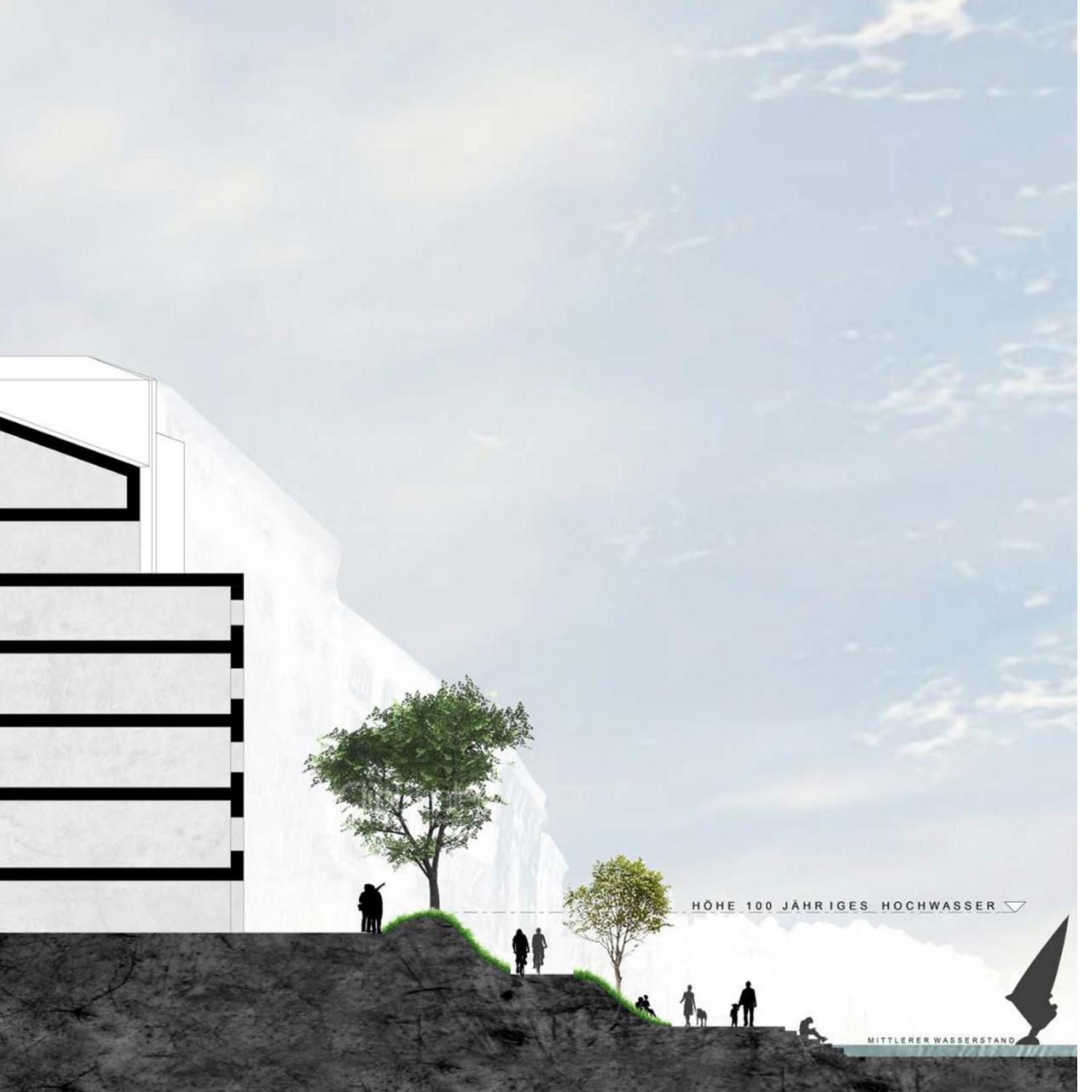
### Trollino 18

Höhe innen	2370 [mm]
Leergewicht / zul. Gesamtgewicht	15500 - 18500 / 28000 [kg]
Wendekreis	~23 [m]

Abb. 67



Im Grundriss ist eine typische Situation mit dem veränderten Uferprofil am neugestalteten Rudolfskai zu erkennen. Um die Interaktionsmöglichkeiten mit der Wasserfläche nochmals zu vergrößern, kann die unmittelbar an das Wasser angrenzende Uferzone auch mit langen Sitzstufen ausgestattet werden. Ziel ist es, den Fußgänger fühlen zu lassen, dass er sich an der Salzach befindet.



HÖHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER ▽

MITTLERER WASSERSTAND



Im Schnitt ist der neue Hochwasserschutz zu sehen. Unser Ansatz in diesem Punkt unterscheidet sich wesentlich von dem des räumlichen Entwicklungskonzeptes. Um eine Stadt-Fluss-Beziehung wie in unserem „Stimmungsbild“ von Josef Mayburger wiederherzustellen, versuchen wir, die harte Stadtkante aufzubrechen, anstatt sie zu betonen. Daher ist auch in diesem Bereich der Hochwasserschutz als möglichst sanfter Hügel projiziert. Unser Ziel ist es den Flussraum mit dem urbanen Kontext zu verflechten, um die Stadt wieder näher an den Fluss zu rücken.







## DAS VOKABULAR

Da das Projekt eine städtebauliche Größe aufweist, ist es unserer Meinung nach notwendig, über ein flexibles, jederzeit abänderbares Konzept zur Uferneugestaltung nachzudenken. Wir haben daher ein formales Vokabular an Interventionen entwickelt, die an vielen unterschiedlichen Orten funktionieren. Die Idee ist es einen variablen Entwurf zu erstellen, der sich umdrehen und auch in Etappen realisieren lässt, ohne seine Qualitäten zu verlieren. Dieses Vokabular versteht sich deswegen nicht als ein Masterplan, der von oben herab eine formale Gesamtkomposition über den Flussraum legt, sondern vielmehr als eine Ansammlung an sinnlichen Erlebnissen. Im Vordergrund stehen die Interaktion und das Erlebnis des Elements „Wasser“. Darunter verstehen wir zum Beispiel die Möglichkeit, an einem heißen Sommertag die Füße ins Wasser hängen zu lassen. Salzburg ist eine Stadt, die für ihr Stadtbild bekannt ist. Unser Ziel ist es, diesem Stadtbild durch die Neugestaltung der Ufer, die an prominenter Stelle in dieses Stadtbild eingreift, verlorene Qualitäten behutsam zurückzugeben, ohne daraus ein Event zu kreieren. Angestrebt wird eine Logik und Selbstverständlichkeit in der Ästhetik der neuen Ufergestaltung, die respektvoll mit dem Bestand umgeht. Missstände sollen auf eine subtile, unterschwellige, aber trotzdem selbstbewusste Weise behoben werden. Zu diesem behutsamen Umgang zählt für uns auch die Auswahl des Baumaterials. Wir schlagen daher vor, die Blocksteine der ehemaligen Stadtmauer, die zum Regulieren der Ufer benutzt wurden, zu recyceln und die neuen Interventionen und baulichen Strukturen – soweit es technisch möglich ist – mit diesen recycelten Steinen zu errichten.



## FLUSSSTUFEN

Unsere Intention ist nicht das vorhandene monotone Flussprofil mit einem anderen, immer gleichen variationslosen Profil zu ersetzen. Daher umfasst unser formales Vokabular ein breiteres Spektrum an Uferprofilierungen als die im Strategiediagramm dargestellte Varianten. Alle Uferabschnitte verfügen über unterschiedliche Voraussetzungen, deren Potentiale nicht mit einer einzelnen, überall gleichen Maßnahme ausgeschöpft werden können. Diese Variationen sollen als eine Art „Werkzeug“ eingesetzt werden können, wobei je nach örtlicher Begebenheit ein anderes Profil angewandt werden kann. Ein Beispiel hierfür sind die Uferterrassierungen. Besonders an südlich ausgerichteten Uferabschnitten bieten Terrassierungen durch ihre vielen besonnten, geraden Flächen große Vorteile. Die Abbildungen von beispielhaften Flussstufen auf der nächsten Doppelseite zeigen Situationen, die an solchen terrassierten Ufern entstehen können.



Abb. 68 // Passer Terrassen, Meran.



Abb. 69 // Cheonggyecheon River, Seoul.



Abb. 70 // Flusstheater in Velenje.



Abb. 74 // Fort Worth Gardens, Texas.



Abb. 75 // South Plate River, Denver.



Abb. 76 // Portland Park.





Abb. 71 // Rohne River Banks.



Abb. 72 // Isar, München.



Abb. 73 // Donaupark.



Abb. 77 // Passage Chattanooga, Tennessee.



Abb. 78 // Tarrant County College.



Abb. 79 // Viktoria Park, Australia.

Besonders eindrucksvoll dokumentiert ist die Interaktion der Uferbenutzer mit der Wasserfläche auf der zweiten Abbildung der vorherigen Doppelseite. Diese Abbildung zeigt den Cheonggyecheon River in Seoul, Südkorea. Auf der linken Bildhälfte ist ein Kind zu sehen, das scheinbar eine gelbe Quetschente auf der Wasserfläche platziert. Genau solche Interaktionen sollen auch durch unsere Flussstufen gefördert werden. Unsere Idee zur technischen Umsetzung dieser Flussstufen besteht darin, Stützmauern aus recycelten Natursteinen zu errichten und durch ein Spiel mit verschiedenen Füllmaterialien und Bepflanzungen differenzierte, unterschiedliche Bereiche auszuformen. Dabei ist es uns besonders wichtig, eine große Variation zu schaffen, was durch Flächen in Sand, Kies, Naturstein oder Grünbepflanzungen geschehen soll. Um auch in den Übergangszeiten Verweilqualitäten sicherzustellen, sind vereinzelt auch mit Holzrosten verkleidete Flächen projektiert.



Auch der Hochwasserschutz lässt sich mit den Flussstufen einfach herstellen, bestehende Bau-  
malleen werden integriert. Beides kann mit einer über das bestehende Ufer erhöhten Abschluss-  
stufe realisiert werden. Um die Interaktion mit dem Wasser zusätzlich zu fördern, können auch  
vereinzelte Stufen mit dem Wasser der bestehenden Bacheinmündungen überflutet werden. Ein  
solches Vorhaben ist in der unteren Hälfte der Uferböschung technisch leicht realisierbar, da hier  
die durch die Sohleintiefung entstandene Höhendifferenz zwischen den Bächen und dem Fluss  
ausgenutzt werden kann.



▽ HÖHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER

MITTLERER  
WASSERSTAND



Abb. 80



## PROMENADENKIOSKE

Es gibt Uferabschnitte, die durch ihre besonders günstige Lage oder andere Begebenheiten bauliche Uferneubauten aufnehmen können. Dies bietet oftmals große Potentiale für Gastronomien und Geschäfte. Ein Beispiel hierfür ist der südlich ausgerichtete Giselakai kurz vor der Staatsbrücke, der heute mit einer vierspurigen Autostraße verbaut ist. Das Hotel Stein, das sich auf dem betreffenden Abschnitt befindet, ist für seine besonders gute Aussicht auf die Stadt Salzburg bekannt. Diese Sicht auf die Stadtkulisse eröffnet sich einem auch beim Verlassen des Hotels auf den Giselakai. Das bedeutet, dass eine der besten Freiflächen der Stadt – nämlich diese Straße am Giselakai – zurzeit für den PKW-Verkehr geopfert wird. Unsere Idee ist es in diesem Bereich, aber auch an anderen Stellen an denen es Sinn macht, Uferpromenaden mit Geschäftslokalen in das Ufer zu integrieren.

Mit dem Einbau von Gebäuden in das Flussufer setzt man diese der Gefährdung durch die immer wiederkehrenden Hochwasser aus. Eine intelligente Lösung für diese Thematik wird gerade in New York, USA, diskutiert. Dort gibt es die Idee, die bestehenden Highlines des öffentlichen Verkehrs für den Hochwasserschutz auszurüsten. Dies soll durch große Vordächer realisiert werden, die sich im Bedarfsfall nach unten klappen lassen (siehe Abbildung 81/82). Dieser Hochwasserschutz scheint darüber hinaus in der Lage zu sein, schweren, durch das Hochwasser herantreibenden Gegenständen standzuhalten (BIG Architects 2017).





Abb. 81 // BIG U Project - New York

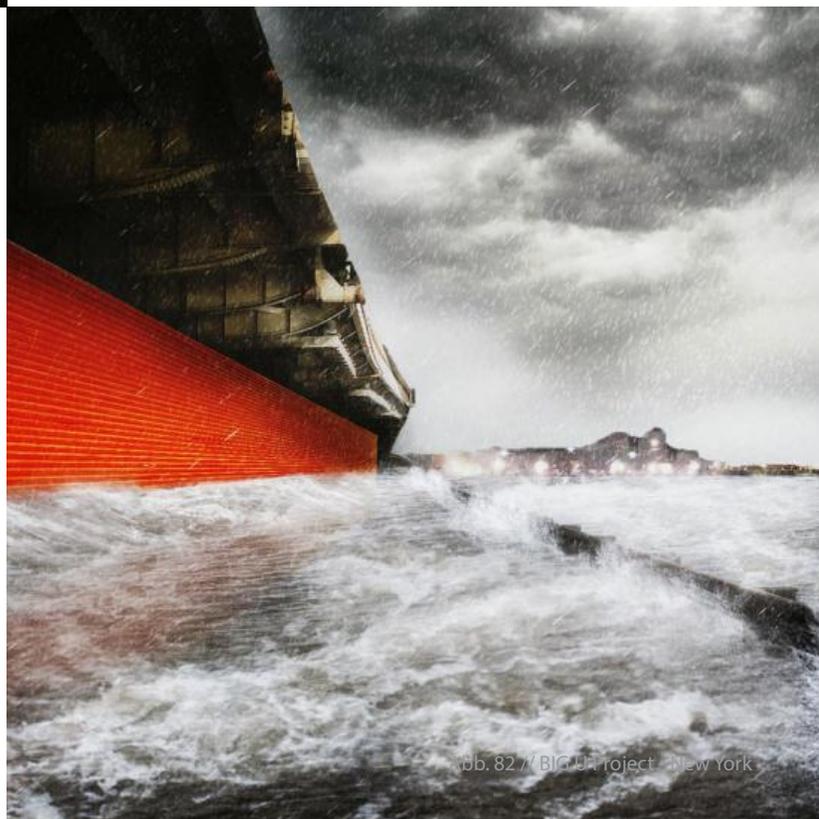


Abb. 82 // BIG U Project - New York

Unser Vorschlag zur Schaffung einer solchen Promenade sind Kioske, die ein Geschoss unter der bestehenden Uferkante in das Ufer eingebaut werden. Im beispielhaften Schnitt rechts ist die projektierte Situation am Giselakai veranschaulicht. Auch hier ist angedacht, alle Spuren der Straße, bis auf eine für den öffentlichen Verkehr vorgesehene, zu demolieren und den gewonnenen Platz für die neue Promenade zu nutzen. Es bietet sich zudem an, das Straßenniveau zu korrigieren. Dieses befindet sich, wie im Kapitel „Der Flussraum Heute“ beschrieben, seit der Flussregulierung aufgrund des Hochwasserschutzes auf historisch gesehen zu hohem Niveau, wodurch alle Häuser durch eine Stiege nach unten betreten werden müssen. Unser Vorschlag besteht darin, die Straße wieder auf das richtige Niveau abzusenken und den Hochwasserschutz in den Kiosk zu integrieren. Dies bietet auch den Vorteil, dass eine erhöhte Fläche mit Aussicht über die Stadt entsteht, die von den bestehenden Gastronomien in Form von Gastgärten genutzt werden kann. Durch diese Erhöhung ist der Aufenthaltsbereich eindeutig von der Verkehrsfläche abgegrenzt. Die Kioske, die darunter in das Ufer eingebaut sind, können den ihnen vorgelagerten Boulevard für Gastgärten nutzen.

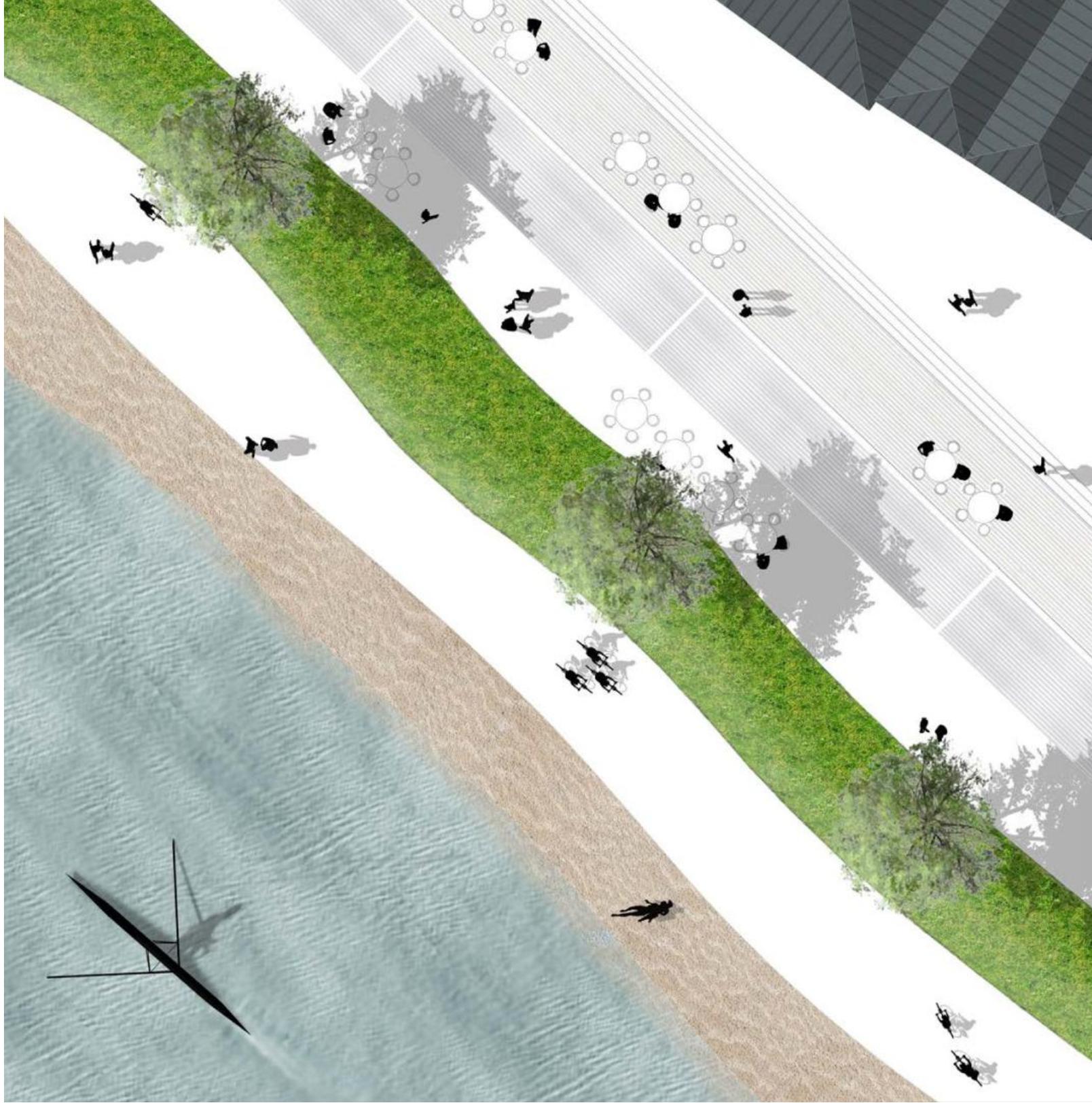
▽ HÖHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER

HOCHWASSER  
TORE

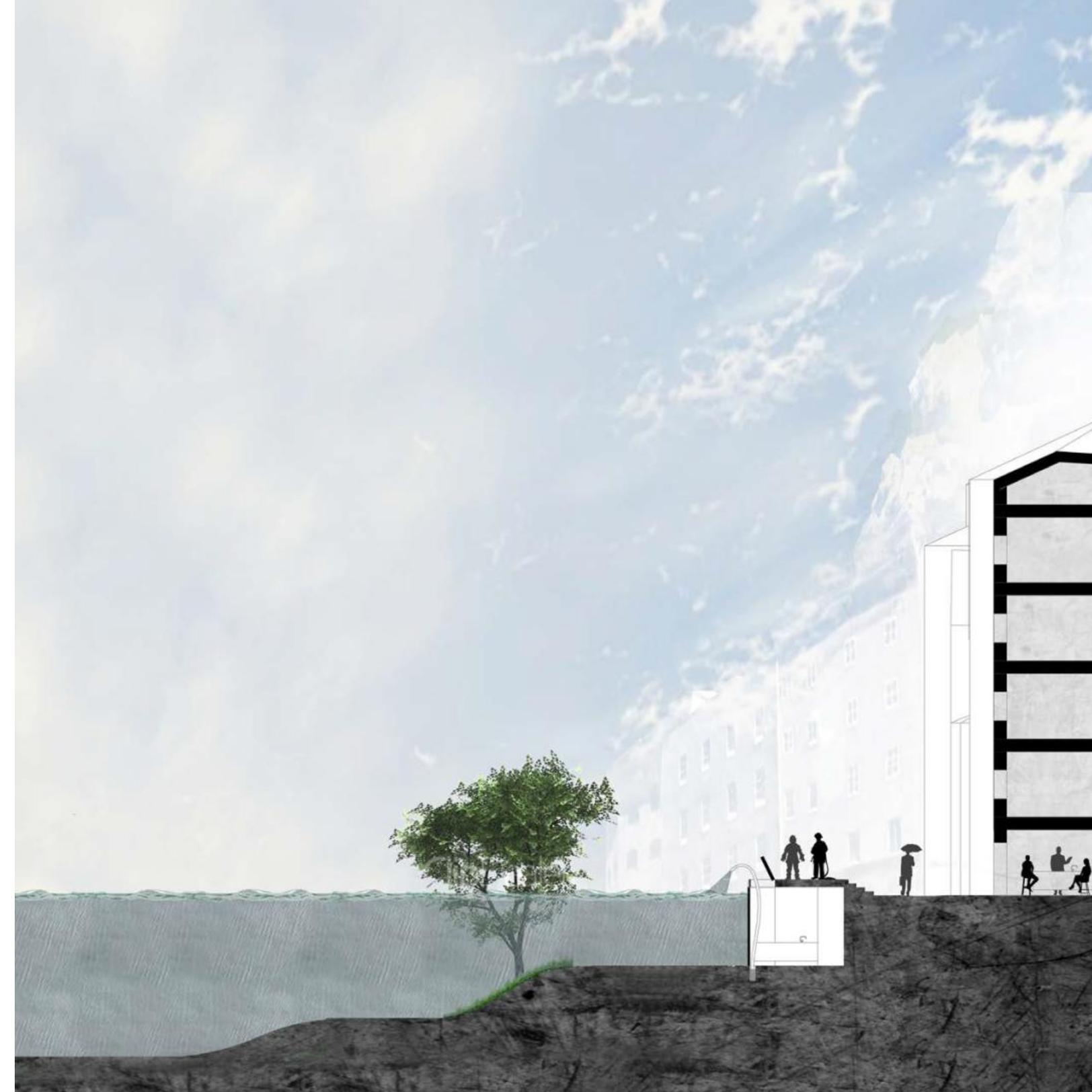
MITTLERER WASSERSTAND



Vor dem Kiosk befindet sich ein Grünstreifen, der den Boulevard vom Radfahrweg trennt. Die Idee ist es, viele Kioske aneinander zu reihen, um einen langen lebendigen Boulevard zu gewinnen. Wir sind der Meinung, dass viele Cafés und Restaurants nebeneinander funktionieren können, da wir vergleichbare Situationen beobachten konnten. In der Salzburger Priesterhausgasse gab es vor 20 Jahren beispielsweise nur einen einzigen Gastgarten mit wenigen Gästen. 2014 wurde die Gasse neu gepflastert und es wurden mehrere Brunnen, einer davon mit einem Bach, errichtet. Mit der Einführung des sinnlichen Elementes „Wasser“ begann diese Straße aufzublühen; in den letzten Jahren haben sich mehr gastronomische Betriebe angesiedelt – alle mit einem großen Gastgarten auf der Gasse. Seitdem sind alle Gastgärten sehr gut besucht, sodass ein Sitzplatz meist nur schwer zu finden ist. Es ist sozusagen eine Potenzierung der Gäste eingetreten. Durch den Umstand, dass die Frequenz der Straße gewachsen ist, hat sich diese Frequenz nochmals vergrößert. In anderen Worten hat der Umstand, dass viele Menschen in den Gastronomien einkehren und damit die Gasse beleben, noch mehr Menschen dazu bewegt, diese belebte Straße zu besuchen. Das dieser Potenzierung der Besucherfrequenz zugrundeliegende Prinzip wird in dem Buch „space is the machine“ von Bill Hillier abgehandelt. Das Projekt der Neugestaltung von Architekt Erich Wagner wurde 2015 mit dem österreichischen Bauherrenpreis ausgezeichnet. Da wir davon ausgehen, dass dieses Prinzip der Potenzierung auch auf Kioske am Salzachufer zutreffen würde, besteht unser Ziel darin, längere Uferpromenaden mit vielen Läden und Bars anstelle eines alleinstehenden Geschäftslokals zu schaffen.



Im Hochwasserfall können Vordächer, die nach demselben Prinzip wie jene in New York funktionieren, heruntergeklappt werden, um den Kiosk vor den Fluten zu schützen. Um auch eventuell eindringendes Restwasser bewältigen zu können, ist es angedacht, eine Schattenfuge hinter den Hochwasserschutzklappen zu positionieren. Im Regelfall dient diese Schattenfuge als formale Zäsur zwischen Boulevard und Kiosk, im Hochwasserfall kann sie aber als Pumpensumpf verwendet werden. Auch wenn dies technisch nicht unbedingt notwendig ist, bietet es eine zweite Schutzmaßnahme. Im Hinblick auf den Dominoeffekt, der bei den Stegeinbauten befürchtet und durch wegtreibende Teile ausgelöst wird, sind herabklappbare Vordächer eine denkbare Strategie. Bei technischer richtiger Ausführung scheinen diese auch den gewaltigen Fluten des atlantischen Ozeans mit allen Schwierigkeiten einer Sturmflut, wie zum Beispiel herantreibenden Booten und anderem Treibgut, standzuhalten.







## LIEGEBEREICHE UND SITZGELEGENHEITEN

Spaziert man an einem schönen Sommernachmittag an der Salzach entlang, so findet man meist nur schwer eine freie Sitzbank, die wenigen vorhandenen Bänke sind meist belegt. Die Nachfrage an Sitzgelegenheiten übersteigt das Angebot deutlich. Immer wiederkehrende Vokabeln zur Beschreibung des Flussraums sind daher verschiedenst ausgestaltete Aufenthaltsbereiche. Diese sollen im Gegensatz zu den heutigen, auf der oberen Uferkante situierten Sitz- und Liegemöglichkeiten unten an der Wasseroberfläche positioniert sein. Auch sollen sie über eine größere Variation in den Benutzungsmöglichkeiten als die heutigen verfügen. Nicht nur Sitzen oder Liegen, auch Möglichkeiten zum Baden oder Grillen sollen an den neuen Flussufern angeboten werden.



Abb. 83 // Chon Gae, Canal Restoration.



Abb. 84 // Bostanli Footbridge & Sunset Lounge.



Abb. 85 // Chicago Riverwalk.



Abb. 89 // Schinkel Island.



Abb. 90 // Kalvebod Waves, JDS Architects.



Abb. 91 // Grillplatz, Neue Donau Wien.



Abb. 86 // Boat Harbour - Tweed Heads, NSW.



Abb. 87 // Bathing Area, Beth Gali.



Abb. 88 // Hornsberg Strandbad, Stockholm.



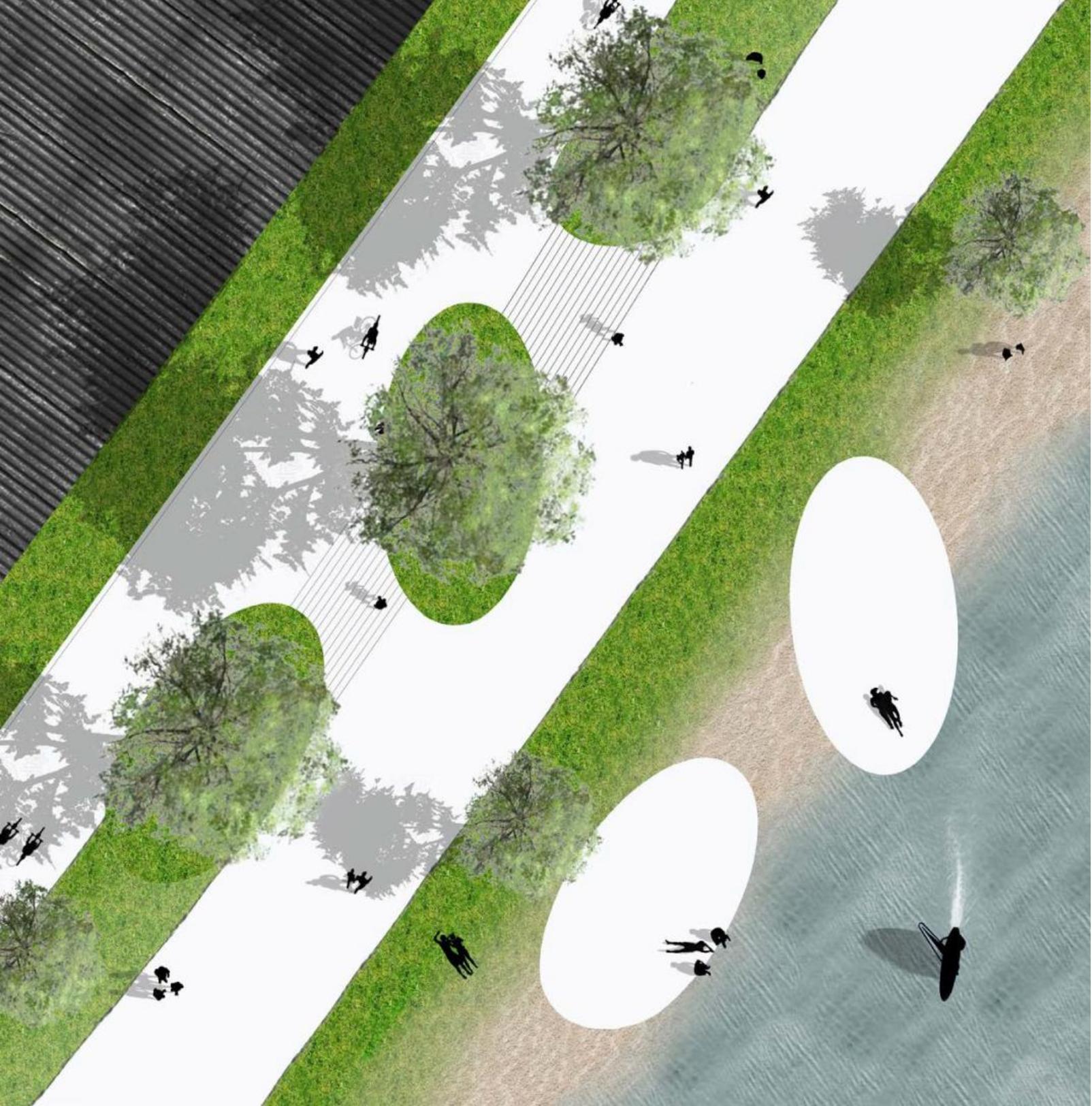
Abb. 92 // Grillplatz am Rheinufer.



Abb. 93 // Auwiesen Graz.



Grillplatz Glanspitz, Salzburg.



## DER UMGANG MIT DEM BAUMBESTAND

Ein großes Thema bei der Neuprofilierung ist der Baumbestand. Unter Anwendung des neuen Profils werden die Böschungen stellenweise so steil, dass die bestehenden Bäume darauf keinen Platz mehr finden. Die Bäume bestehen zum Teil schon seit der Flussregulierung im 19. Jahrhundert und sollen nicht dem Planungspragmatismus geopfert werden. Eine Möglichkeit, die Bäume zu bewahren, besteht darin, an den notwendigen Stellen Wurzelschutzeinmauerungen zu errichten. Diese umrahmen pragmatisch die Wurzelkrone unter der Erde, somit ergibt sich zumeist eine runde oder ovale Form.

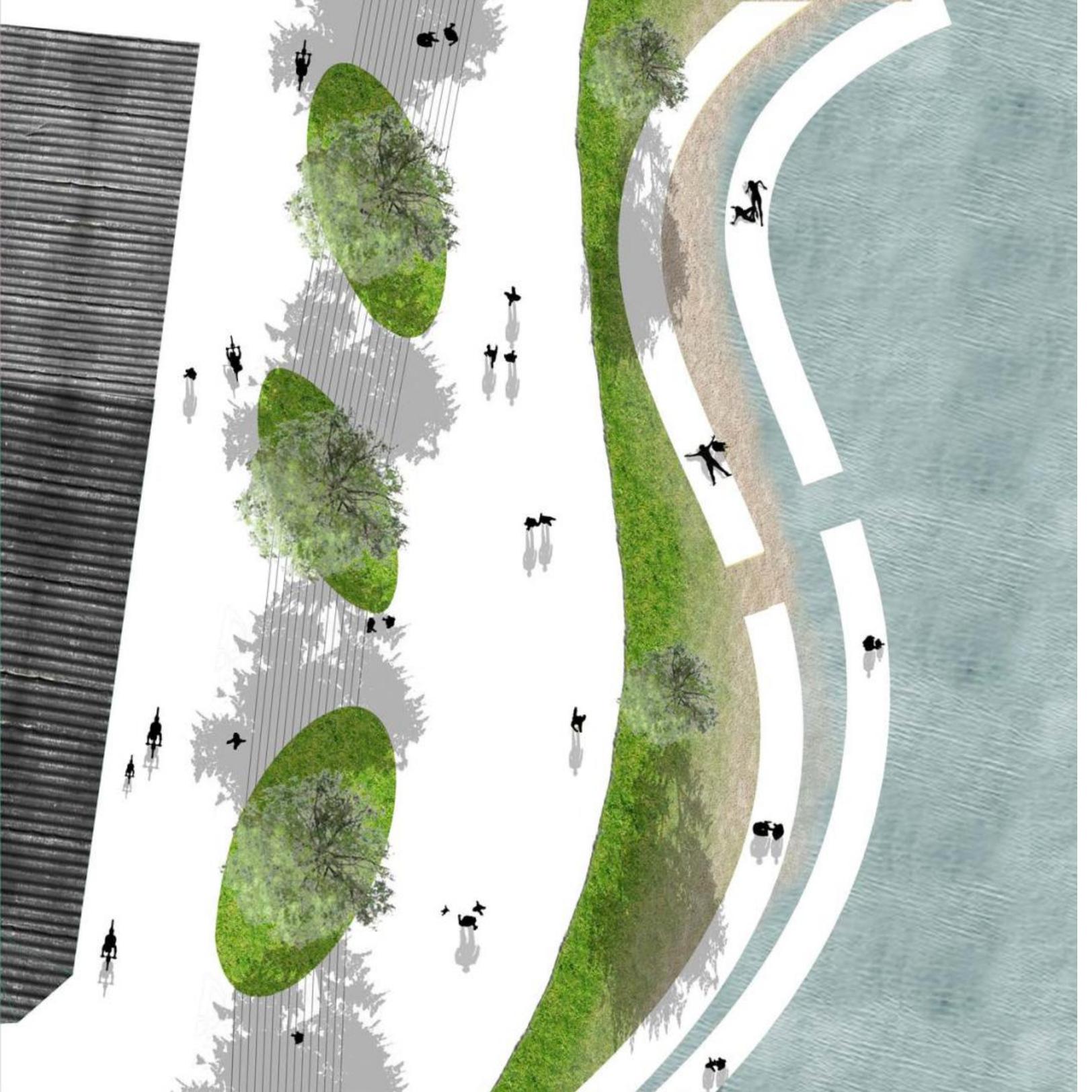


HOCHWASSER  
SCHOTTEN

HOHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER ▽

MITTLERER WASSERSTAND

Treppen verknüpfen oben und unten, Hochwassersteckelemente können die Lücken zwischen den ovalen Einmauerungen füllen. Angedacht ist es, die Fahrradfahrer oben fahren zu lassen und die Fußgänger an das Wasser heranzuführen. Die ovale Formgebung kann sich spielerisch am Wasser fortsetzen und eine Interaktionsmöglichkeit mit dem Wasser schaffen. Liegeplattformen in Fußlänge über dem mittleren Wasserstand bieten sich an, um nach einem langen Arbeitstag die Füße ins Wasser baumeln zu lassen.





Eine Alternative zu den ovalen Liegeplattformen stellen geschwungene Plattformen dar. Diese sollen das sinnliche Gefühl des Urlaubs am Wasser in die Stadt holen. Ein Bild, das viele Menschen mit dem Begriff „Urlaub“ assoziieren, ist das eines langen Steges in den azurblauen Ozean. Unsere Idee ist es, diese Typologie eines Steges aufzugreifen und in eine flussbautechnisch realisierbare Form zu übersetzen. Unsere Stege sind daher als massive, geschwungene Plattformen, die dem Ufer parallel folgen ausgeformt. Bedingt durch die geschwungene Form gibt es immer wieder Abschnitte, an denen man in den Flussraum hinausgeleitet wird und damit tief in die Welt der Salzach eintauchen kann. Die Biegungen der Plattformen ergeben sich aus dem Kontext – jeder Steg leitet die Blickachse gezielt auf einen speziellen Ausschnitt der Stadt.

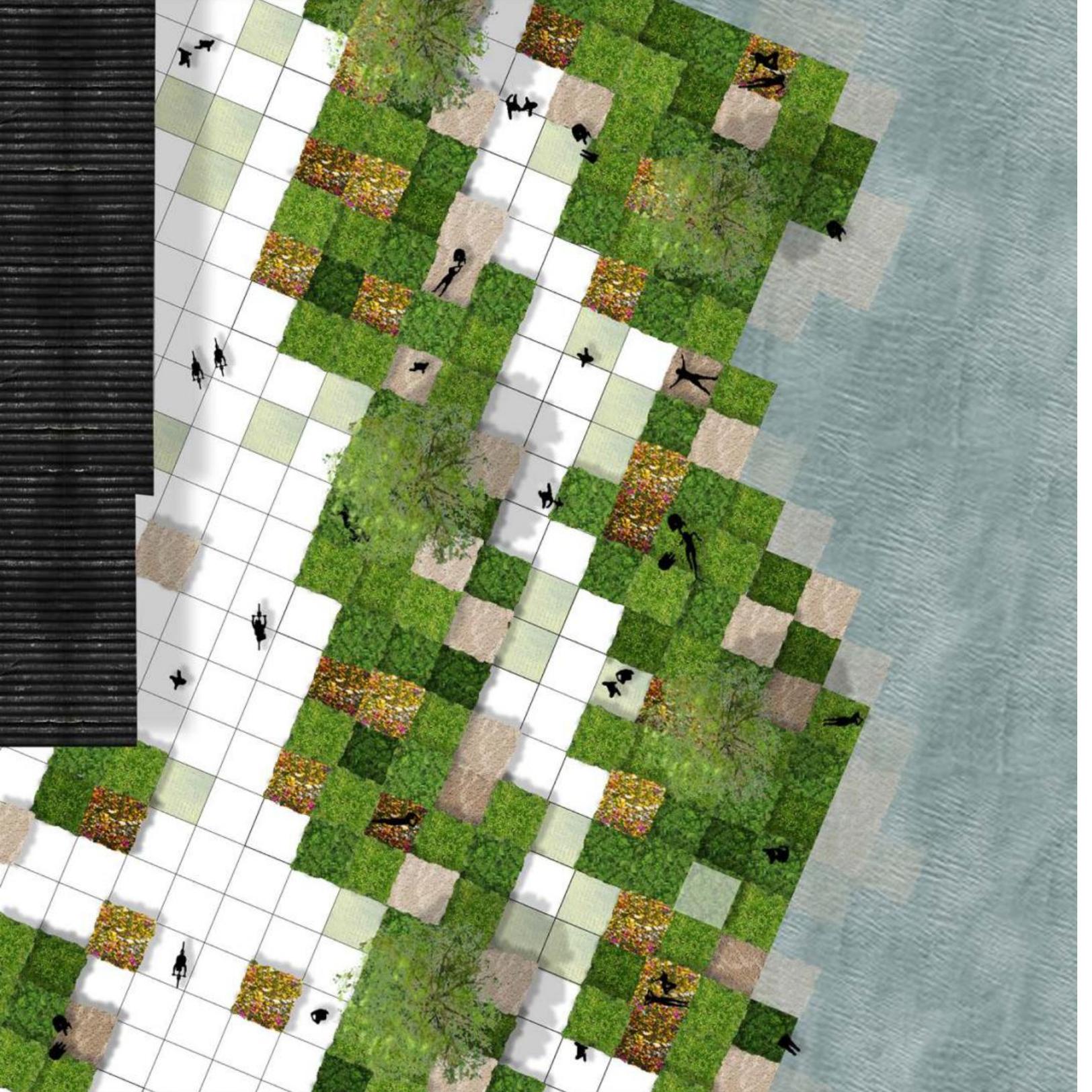


HOCHWASSER  
SCHOTTEN

HOHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER ▽

MITTLERER WASSERSTAND

Mit dem Aufenthalt auf diesen Plattformen soll sich die Gefühlswelt der Sinnlichkeit des Wassers einstellen. Dieses Gefühl entsteht durch subtile Details, wie zum Beispiel die Tatsache, dass man auf beiden Seiten vom Wasser umgeben ist, und dass das Rauschen des Flusses die Sinne berührt. Wesentlich für die Anmutung des Steges ist die Lust an der Form.



Eine weitere Variante, um Liege- und Sitzflächen an den Salzachufern herzustellen, ist das Stufenmeer. Unsere Idee in diesem Zusammenhang besteht darin, ein Raster aus Stufen in der Größe 2 x 2 Meter zu erstellen. Um von jeder Stufe einen direkten Blick auf die Wasseroberfläche anbieten zu können, sind diese höhenversetzt zueinander angeordnet. Um die räumliche Spannung zu steigern, erfolgt dieser Höhenversatz nach einem scheinbaren Zufallsprinzip. Ziel ist es, Zonierungen in der Stufenlandschaft zu erzeugen und damit eine differenzierte Freifläche zu kreieren. Dieser Eingriff soll eine Aufwertung der Stadt in ihren peripheren Ausläufern bewirken, indem er die immer gleiche „Stadtsauce“ mit einem wiederzuerkennenden Merkmal versieht. Durch den Höhenversatz, der immer in unterschiedlichen Größe ausfällt, soll räumliche Komplexität geschaffen werden, die wiederum zur Bildung einer örtlichen Identität beiträgt. Den Bewohnern der „Stadtsauce“ wird eine Projektionsfläche angeboten, mit der sie sich identifizieren können.



HOHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER ▽

MITTLERER WASSERSTAND ▽

Um diese Landschaft noch differenzierter auszugestalten, sieht unser Vorschlag heterogene Oberflächen in den Stufenfeldern vor. Unser Ziel dabei ist das Erzeugen einer sinnlichen Erlebniswelt zwischen Stadt und Wasser. Unser Konzept sieht vor, Stufen mit bunten Blumen oder saftigem Gras bewachsen zu lassen oder mit verschiedenfarbigen Sanden oder Kies zu befüllen. Aber auch befestigte Flächen aus Stein für Gehwege und Holzroste sind projektiert. Das Materialspiel soll die Gefühlswelt anregen. Eine warme Sandplattform könnte zum Barfußgehen animieren, sodass die Haptik des Sandes und der anderen Materialien am Körper mit allen Sinnen spürbar wäre. Der immer wechselnde Wasserstand des Flusses verändert dabei laufend das Erscheinungsbild des Stufenmeeres und erzeugt damit eine sich ständig verändernde, dreidimensionale Ausformung.





Eine zusätzliche Möglichkeit, den Flussraum im Sinne einer Lebensader umzugestalten, bieten Grillplätze. Die bestehenden öffentlichen Möglichkeiten zum Grillen am Wasser sind stadtauswärts, beispielsweise am Glanspitz unterhalb des Staukraftwerks, zu finden. Sie stellen einen wichtigen Mehrwert für die Stadtbewohner dar und werden gut angenommen. Hierfür ist für die meisten eine Anreise durch die Stadt notwendig. Unsere Intention ist es dieses Freizeitangebot in die Stadt – dorthin, wo die Menschen wirklich wohnen – zu bringen. Die Idee ist es unsere Flächen und Plattformen, wie zum Beispiel die ovalen Liegeflächen, mit Feuerstellen zu versehen. Diese Form von Grillplätzen trägt das Feuer in den Flussraum hinein und bietet ein sicheres Umfeld.



HOCHWASSER  
SCHOTTEN

HOHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER ▽

MITTLERER  
WASSERSTAND

Durch die Positionierung beeinträchtigt die Rauchentwicklung die Anrainer nicht, da sich der Feuerplatz direkt am Wasser befindet und somit circa 7 bis 8 Meter unter dem Niveau der Stadt liegt. Im Uferbereich ist der Feuerplatz durch Sitzstufen eingerahmt. Auf dem Niveau des Fußgängerwegs befindet sich zwischen den Baumeinfassungen ein Essplatz mit einem Tisch. Abseits der technischen Aspekte kann dieser Grillplatz im Wasser auch einen atmosphärischen Mehrwert, wie die Spiegelung des tanzenden Feuers auf der Wasserfläche, schaffen.



Abb. 94 // Parocany Lake Redevelopment.



Abb. 95 // Dymaxion Sleep.



Abb. 96 // Morris Arboretum.

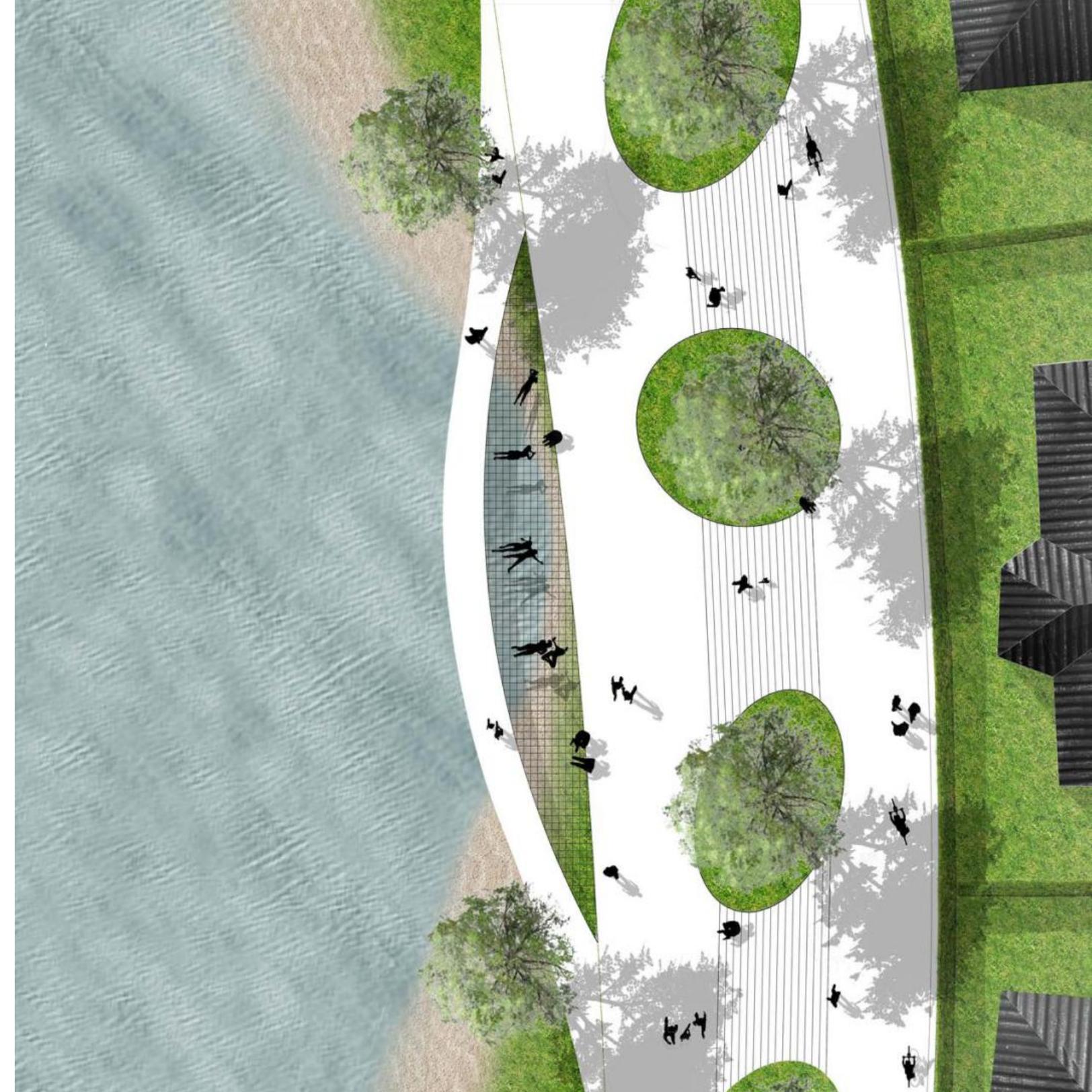


Abb. 97 // Off-Ground Amsterdam.



Abb. 98 // Numen for Use.

Die Hängematte wird von vielen Menschen mit dem Begriff der Verweilqualität assoziiert; sie ist häufig ein Sinnbild für das Liegen und Sitzen in entspannten Situationen. In einer Hängematte kann direkt über dem Wasser ein Buch oder die Tageszeitung gelesen werden. Unsere Idee ist es deshalb, diese Verweilqualität durch das Anbringen mehrerer großer Liegenetze, die für viele Personen Platz bieten, in die Stadt zu bringen. Dafür wird eine kleine Bucht im Uferverlauf ausgebildet, die bis direkt an den Fußgängerweg heranreicht. Darüber ist ein Abzweiger des Gehweges als Gegen-schwung zur Bucht projektiert. Zwischen dem bestehenden Ufer und diesem neuen Seitenarm des Fußgängerwegs kann ein großes Liegenetz aufgespannt werden, in dem man über der Wasserfläche der Bucht liegt und die Wellen am Ufer brechen hört.



Damit das Wasser bis unter das Netz fließen kann, ist der Seitenarm des Weges als auskragendes Element projektiert. Der Weg ist dabei an der Wassenseite etwas nach unten verschoben, um der Liegefläche ein leichtes Gefälle zu geben. Dadurch verbessert sich das Sichtfeld, da die liegenden Personen leichter über den Seitenarm hinweg blicken können.



▽ HÖHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER

HOCHWASSER  
SCHOTTEN

MITTLERER WASSERSTAND





## FLUSSBÄDER

Mit der Möglichkeit der schnellen Abkühlung an heißen Sommertagen geht ein großes Stück Lebensqualität einher. Die größte Wasserfläche der Stadt – der Fluss – ist im Sinne einer Badenutzung zurzeit eine brachliegende Fläche. Das Schwimmen in den Flüssen stellt eine sommerliche Erfrischung dar, die bereits von vielen anderen Städten in Anspruch genommen wird. In Zürich gibt es zum Beispiel zwei Bäder in der Limmat – die obere und die untere Lette. In Bern wird die Aare beschwommen. Paris, Kopenhagen, London und Linz verfügen ebenfalls über innerstädtische Flussbademöglichkeiten. Diese Städte vereint, dass sie „ländliche“ Qualitäten in die Stadt holen und damit die Notwendigkeit zum sommerlichen Auspendeln oder überhaupt zum Hinausziehen auf das Land reduzieren.



Abb. 99 // Donaustrand Linz.



Abb. 100 // Islandsbrygge Havnebad, Kopenhagen.



Abb. 101 // Tower Beach, London.



Abb. 105 // Canal Swimmer's Club, Brugge.



Abb. 75 // South Plate River, Denver.



Abb. 106 // La piscine Baker a Paris.



Abb. 102 // Untere Letten, Zürich.



Abb. 103 // Aare schwimmen, Bern.



Abb. 104 // Isar schwimmen, München.



Abb. 107 // La piscine du Rhone a Lyon.



Abb. 108 // Badeschiff, Berlin.



Abb. 109 // Alte Donau, Wien.

Prinzipiell ist die Wasserqualität der Salzach ausreichend, um ohne Gesundheitsgefährdung darin schwimmen zu können. Nach Unwettern ist das Wasser oft tagelang schmutzig. Lange war die Wasserqualität der Salzach auch durch die Papier- und Zellstofffabrik in Hallein stark beeinträchtigt; 1999 wurde die Wasserqualität stromabwärts der Fabrik beispielsweise als „Gewässergüteklasse II-III (kritisch belastet)“ eingestuft. 2002 wurde die Abwassertechnologie der Papierfabrik signifikant verbessert und 2009 die Papierproduktion eingestellt. Zurzeit wird noch Zellulose hergestellt. 25 Prozent der Schmutzfracht des Flusses stammt noch immer aus dieser Fabrik (Land Salzburg 2009).

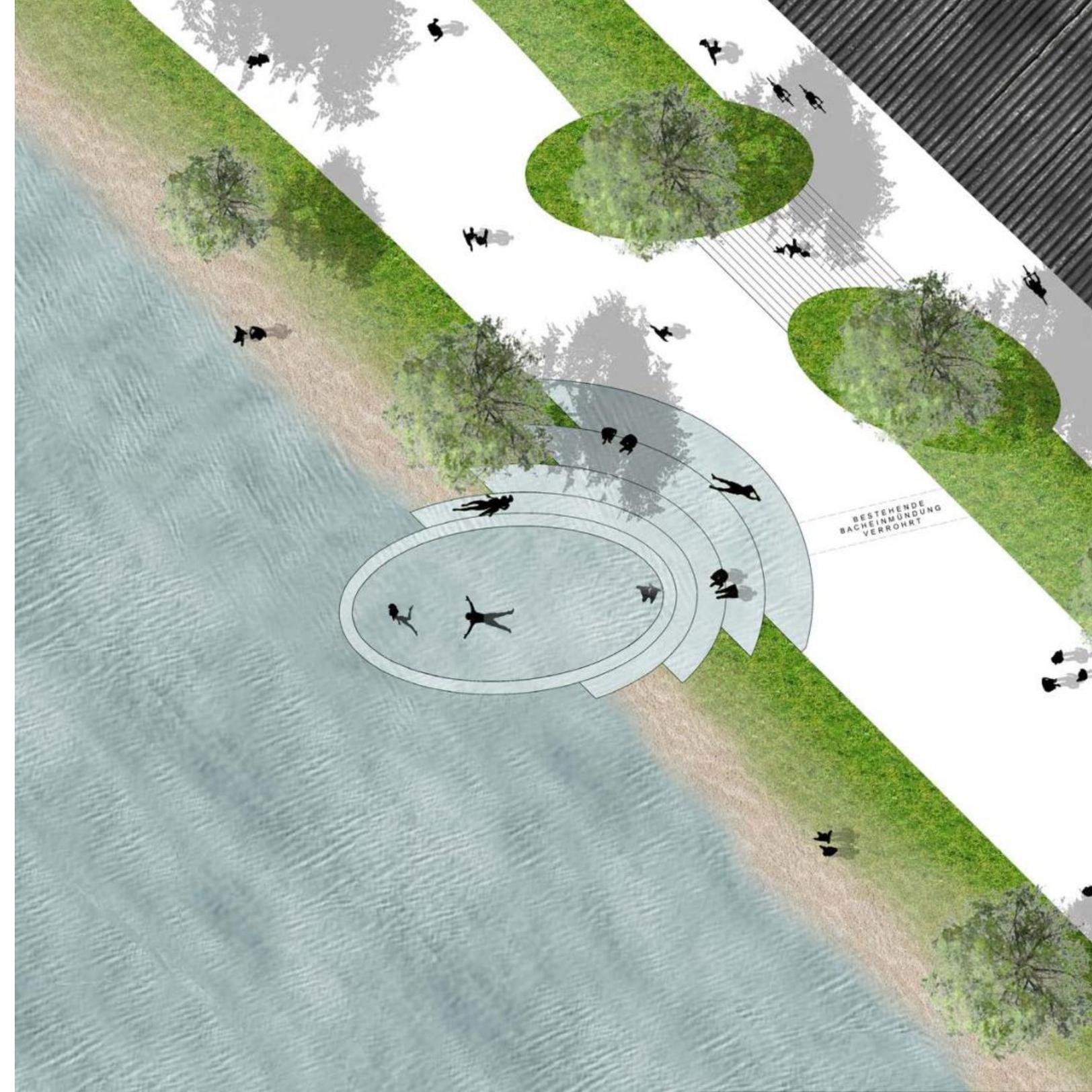


Ein Flussbad direkt im Flusswasser der Salzach erscheint daher unter diesen Umständen nicht erstrebenswert zu sein. Wir haben uns entschlossen einen anderen Weg zu gehen und die alte Wasserversorgung der Stadt – den Almkanal – zur Versorgung unseres Flussbades zu verwenden. Dies erscheint uns im doppelten Sinn der richtige Schritt zu sein, da der Almkanal ursprünglich zur Versorgung der Salzburger Bäder und zur Reinigung der Stadt errichtet wurde und so wieder seiner ursprünglichen Verwendung zugeführt werden kann. Unsere Idee ist es, Schwimmbäder im Flussraum der Salzach zu errichten, die bis in die Wasseroberfläche des Salzachwassers eindringen und mit sauberem, kühlem Wasser aus dem Almkanal versorgt werden. Der Almkanal wird in mehrere Arme aufgeteilt und getrennt voneinander in die Salzach eingeleitet. Der Almkanal ist nicht das einzige frische Gewässer, das im Betrachtungsausschnitt in die Salzach eingeleitet wird. Wir schlagen daher vor, anstelle eines zentralen Flussschwimmbades an einem einzigen Ort in der Stadt, ein dezentrales, über die ganze Stadt verteiltes Bad mit kleinen Becken in allen Stadtteilen zu errichten. Dabei bietet sich eine Vielzahl an Interaktionsmöglichkeiten mit dem Wasser an. Nicht nur Schwimmbecken, auch Kneipplätze und niederschwellige Interventionen, wie beispielsweise überschwemmte Sitzstufen, können aufgrund der Vielzahl der Bäche, die in den Fluss einmünden, realisiert werden. Aufgrund der vielen Wohngebiete in der Stadt die sich fußläufig zum Fluss befinden, wird für viele Stadtbewohner die Anfahrt überflüssig. Die Vorteile des dezentralen Bades lassen sich aber nicht nur funktionell erklären. Eine Bademöglichkeit in nächster Nähe zu haben, ist auch ein großes Stück spürbare Lebensqualität, das durch diese Form des Flussbades für viele Menschen Realität werden kann.





Im Grundriss rechts ist ein beispielhaftes Wasserbecken dargestellt. Viele bestehende Bacheinmündungen sind im Salznahbereich verrohrt. Unsere Idee ist es, auch hier wieder den Höhenunterschied zwischen dem einmündenden Gewässer und der Salzach zu nutzen und das Wasser durch überschwemmte Stufen in das Becken einzuleiten. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, sich vom einströmenden Wasser umspülen zu lassen und das Element Wasser spielerisch zu erleben.



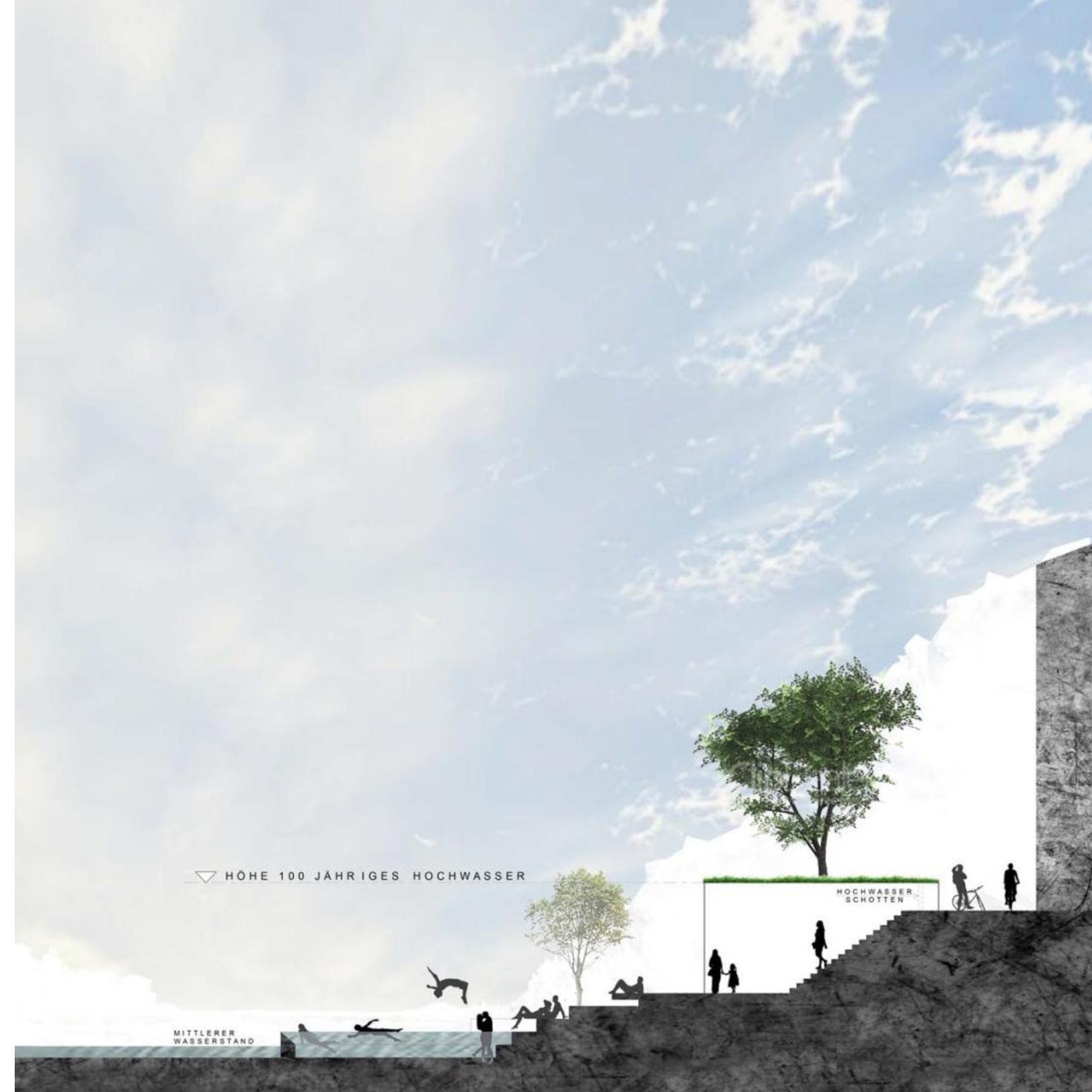
BESTEHENDE  
BACHEINMÜNDUNG  
VERROHRT

In diesem Becken kann im sauberen Bachwasser in den Flussraum hineingeschwommen werden. Um jedem Badegast ein reines Becken anbieten zu können, strömt das auslaufende Wasser über eine Überlaufkante in die Salzach. Dies soll eventuell im Becken entstehende Verschmutzungen oder aus dem Fluss eindringende Verunreinigungen wieder in die Salzach zurücktransportieren. Um die Erreichbarkeit des Beckens zu vergrößern, erfolgt der Zugang über den Hang mit einer Treppe.

▽ HOHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER

MITTLERER  
WASSERSTAND

HOCHWASSER  
SCHOTTEN



Mit diesen gezeigten Interventionen ist es uns möglich, auf die verschiedensten Situationen im Flussverlauf zu reagieren, wodurch eine unzählbar große Variation an Lösungen realisierbar ist. Wir werden daher aus dieser unendlich großen Anzahl an Anwendungsmöglichkeiten unseres formalen Vokabulars eine unserer Meinung nach ideale Lösung, um die Salzach zur Lebensader für Salzburg zu transformieren, als Masterplan herausarbeiten. Dabei setzen wir viele der gezeigten „formalen Vokabeln“ ein.

Sich für einzelne Interventionen zu entscheiden, bedeutet manchmal auch, sich für andere Interventionen nicht zu entscheiden. Das bedeutet nicht, dass die Interventionen, für die man sich nicht entschieden hat, dadurch ihre Richtigkeit verlieren. Dies trifft auch auf Elemente aus unserem formalen Vokabular zu, die in diesem Masterplan nicht zum Einsatz kommen. In einer anderen Zusammenstellung der Vokabeln können diese Elemente durchaus großen Sinn ergeben, weswegen wir sie trotzdem vorgestellt haben.



M





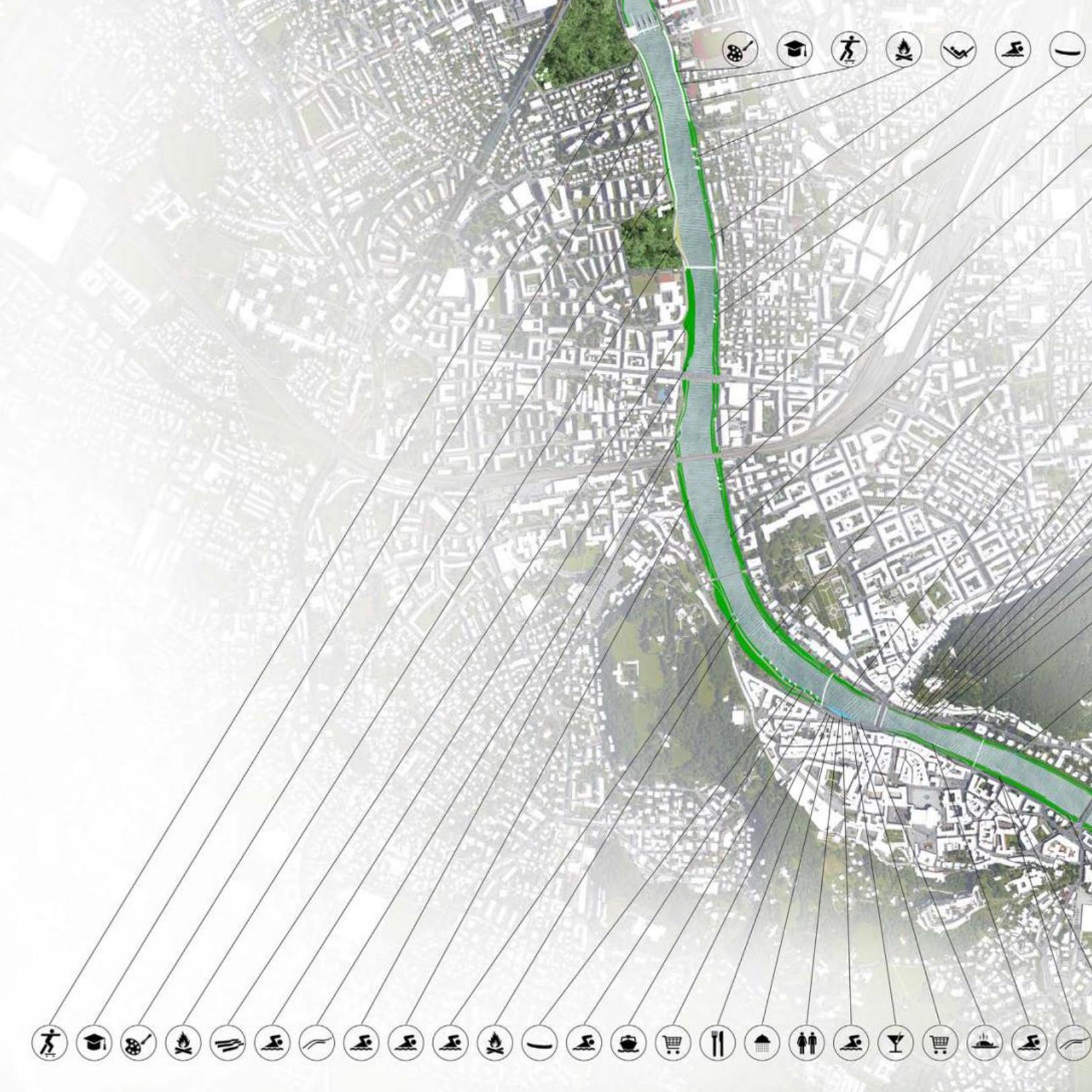


## MASTERPLAN

Die gezeigten Interventionen bilden nur einen Teil dessen ab, was im Zuge einer Uferneugestaltung möglich ist. Viele Situationen im Flussverlauf sind so speziell, dass sie nicht mit allgemeingültigen Lösungen bewältigt werden können. Wir setzen daher in unserem Masterplan auch Lösungen ein, die nicht im formalen Vokabular gezeigt wurden. Diese sind an spezielle örtliche Begebenheiten, wie Parks, Schulen, Plätze, Brücken oder Ähnliches, angepasst und funktionieren nur an genau diesen Orten. Um den Masterplan in unserem Betrachtungsbereich besser zu veranschaulichen, beginnen wir mit einer Gesamtübersicht. In diesem Zuge präsentieren wir den Masterplan einmal in seiner gesamten Größe vom Überfuhrsteg bis zum Staukraftwerk in Itzling. Diesen Plan ergänzen wir anschließend, indem wir die angewendeten Interventionen aus dem formalen Vokabular mit Symbolen verorten. Um den Masterplan im Detail herauszuarbeiten, haben wir den Betrachtungsbereich, wie schon im Kapitel „Der Flussraum Heute“, in drei Abschnitte unterteilt. Diese Abschnitte und die darin angewendeten Interventionen werden im Anschluss in der Fließrichtung abwärts nacheinander detaillierter vorgestellt.













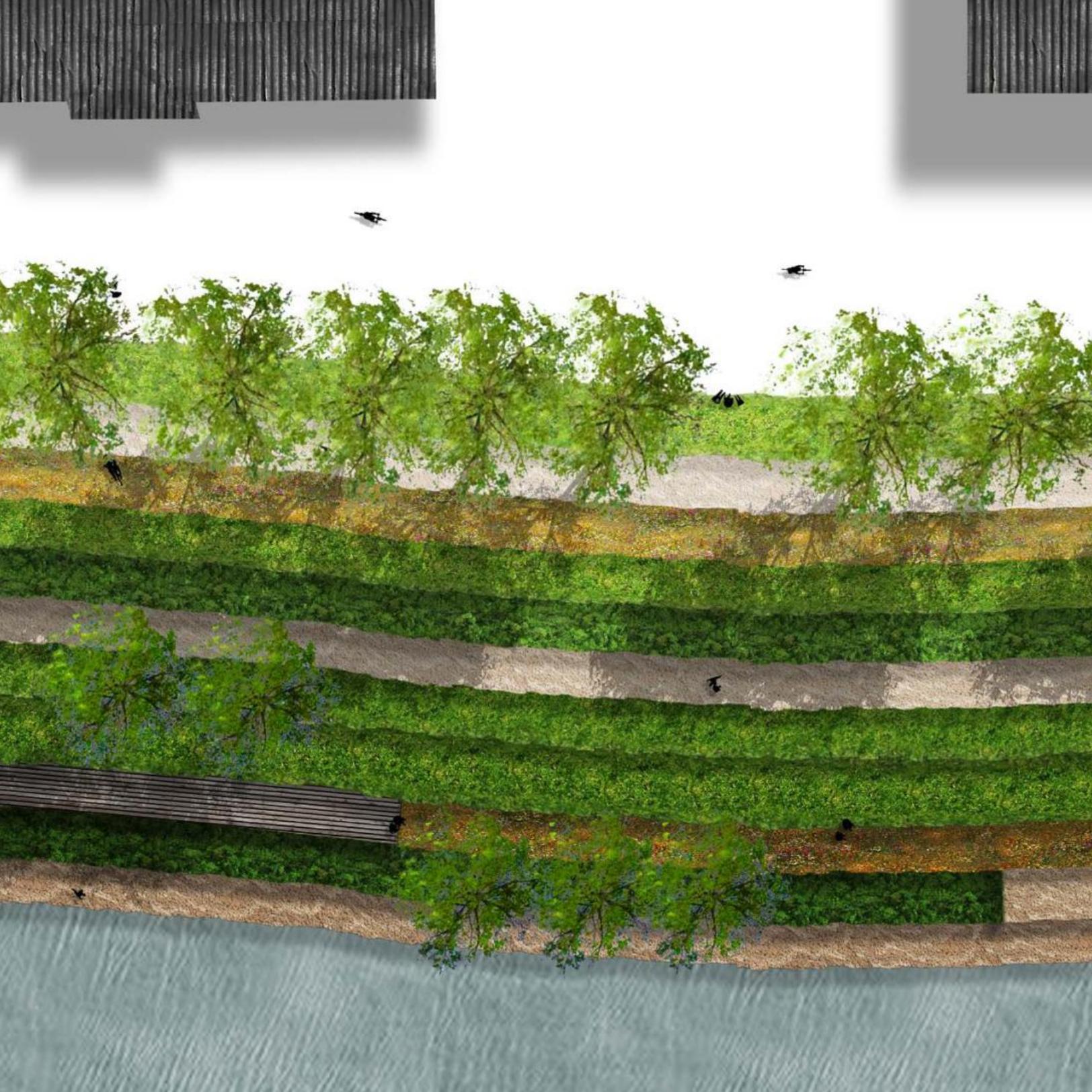
## ABSCHNITT 1 – SÜDLICHE VORSTADT

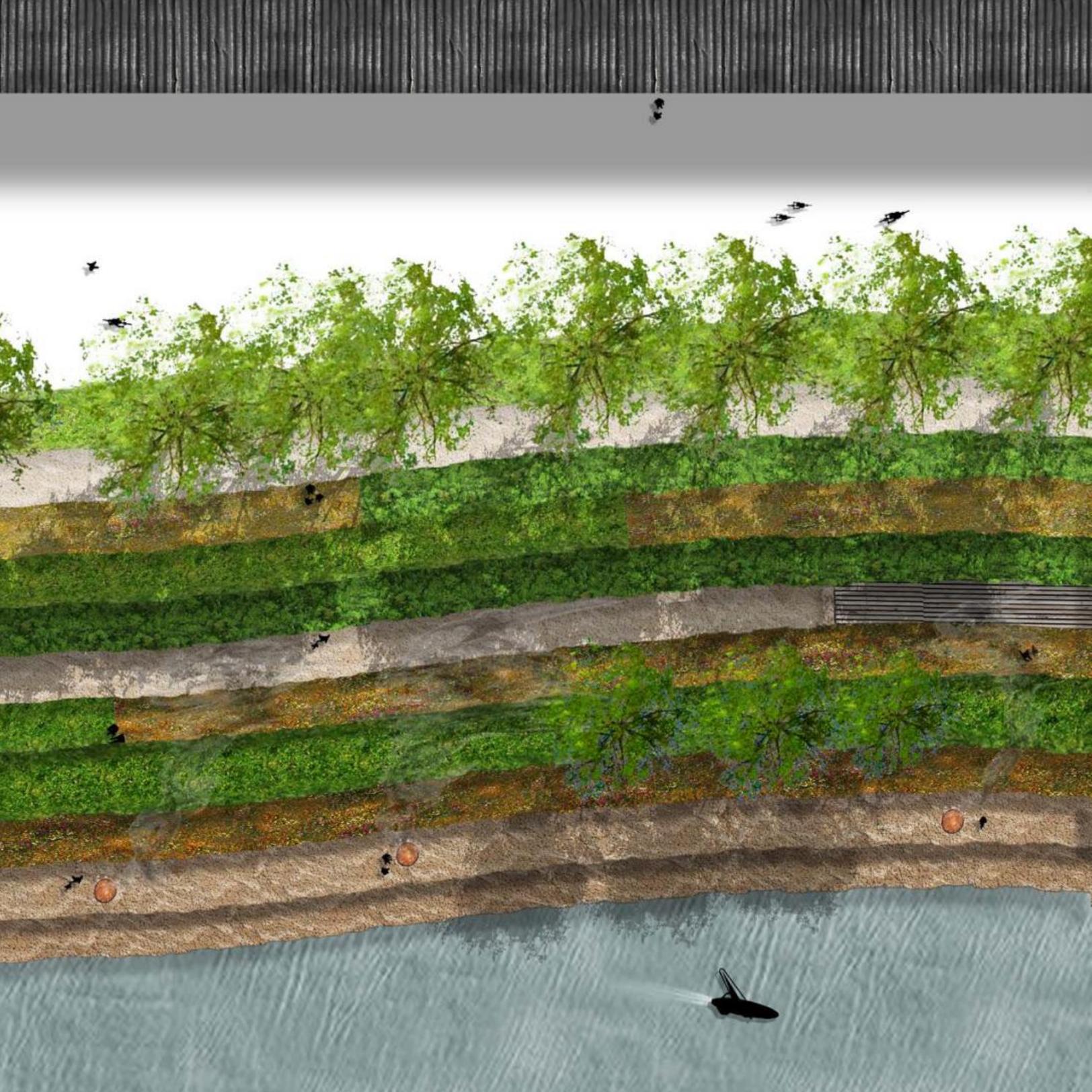
Der erste Abschnitt umfasst den Bereich vom Überfuhrsteg aus flussabwärts bis zur Karolinenbrücke. In diesem Abschnitt besteht unserer Meinung nach das größte Verbesserungspotential. Allein durch das Entfernen des intensiven Bewuchses der Flussufer kann ein großer Effekt erzielt werden. Im Allgemeinen ist dieser Ausläufer der Stadt gekennzeichnet durch das Fehlen von Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum. Zwar existieren im Süden der Stadt durch die Grünlanddeklaration viele Freiflächen, die für die Naherholung genutzt werden können, jedoch befinden sich diese nicht im Nahbereich des städtischen Gefüges rund um den Betrachtungsausschnitt. Gleichzeitig ist der angrenzende Bereich der Stadt dicht besiedelt; die vorhandene Frequenz für eine intensivere Ufernutzung wird am Überfuhrsteg mehr als deutlich. Wie wir bereits auf einem Foto in der Bestandsaufnahme gesehen haben, ist die Liegefläche auf dieser Brücke meist deutlich überbesetzt, sodass zusätzliche Orte, die zum Verweilen einladen, Abhilfe verschaffen könnten. Die beiden Flussufer unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Potentiale für diese Orte grundsätzlich voneinander.

Das flussabwärts gesehen rechte Ufer ist süd-westlich orientiert und bietet durch seine sonnige Ausrichtung ein großes Feld an Möglichkeiten. Das flussabwärts gesehen linke Ufer ist nord-östlich ausgerichtet. Das bedeutet nicht, dass es deswegen weniger sinnliches Potential bietet, es bedeutet aber ,dass Verweilqualitäten auf der anderen Seite prinzipiell leichter herzustellen sind. Unser Vorschlag für diesen Abschnitt ist, ihn mit zwei unterschiedlichen Uferprofilierungen neu zu gestalten. Wir schlagen vor, das sonnige rechte Salzachufer zu terrassieren und diese Terrassen mit einer Vielzahl an Aktivitätszonen auszustatten. Das linke Salzachufer hingegen könnte profiliert werden, indem der Gehweg an das Wasser gelegt und das Strömen der Salzach damit spürbar gemacht wird. Dieser Eingriff ist viel niederschwelliger, wir glauben, dass er gerade über seine im Projektgebiet einzigartige Länge eine sinnliche Erfahrung des Gehens am Wasser ermöglicht. Um zu zeigen, was diese Eingriffe im Detail bedeuten, haben wir die im Detailkreis dargestellten Bereiche nochmals genauer herausgearbeitet.

















Ein besonderes Potential bietet die Einmündung des Gersbaches. Unser Vorschlag ist es diesen Bacheinlauf zu einem Delta umzuformen. Dadurch können spezielle Potentiale, wie zum Beispiel Inseln, an denen man vom Wasser umgeben ist, freigelegt werden. Dabei bietet es sich an, den Niveauunterschied zwischen Bach und Fluss auch an dieser Stelle auszunutzen. Um die Anmutung eines naturnahen Mündungsdeltas zu bewahren, haben wir die dort entstehende Situation so niederschwellig und unauffällig als möglich angedacht.

Unsere Idee ist es, zwischen den Inseln versteckte Schienenprofile in den Bachverlauf zu integrieren, in die bei Bedarf Staubretter eingeschoben werden können. Dadurch könnten kleine Badestaubereiche entstehen, in denen man im Mündungsbereich in das frische Bachwasser einsteigen könnte. Die Stimmung, die beim Baden in solch einem Staubecken entstehen soll, kann man am ehesten mit der eines Staudammes, den Kinder im Wald errichten, vergleichen. Eine Erscheinung, die auf bauliche Schritte schließen lässt, soll vermieden werden.

▽ HÖHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER

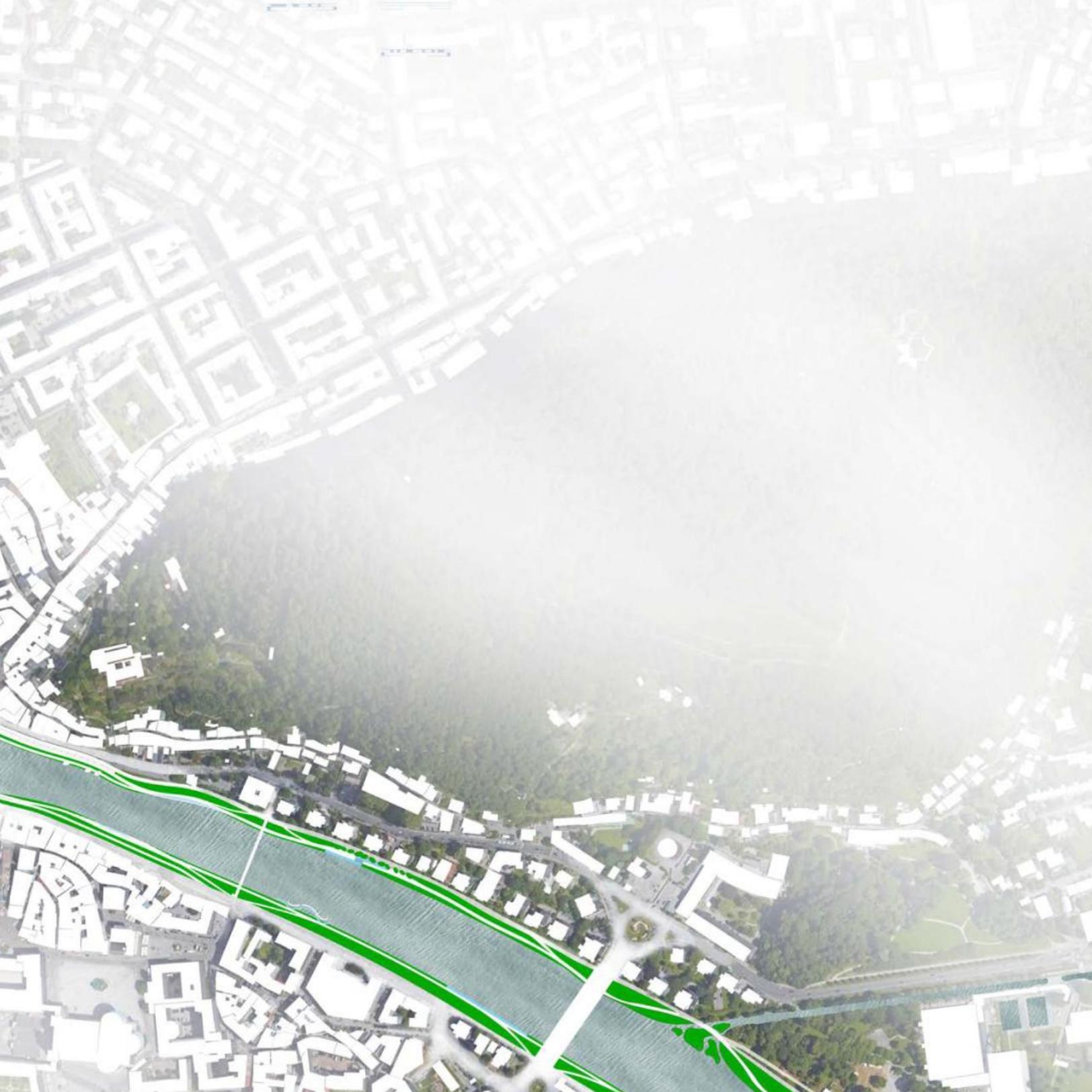


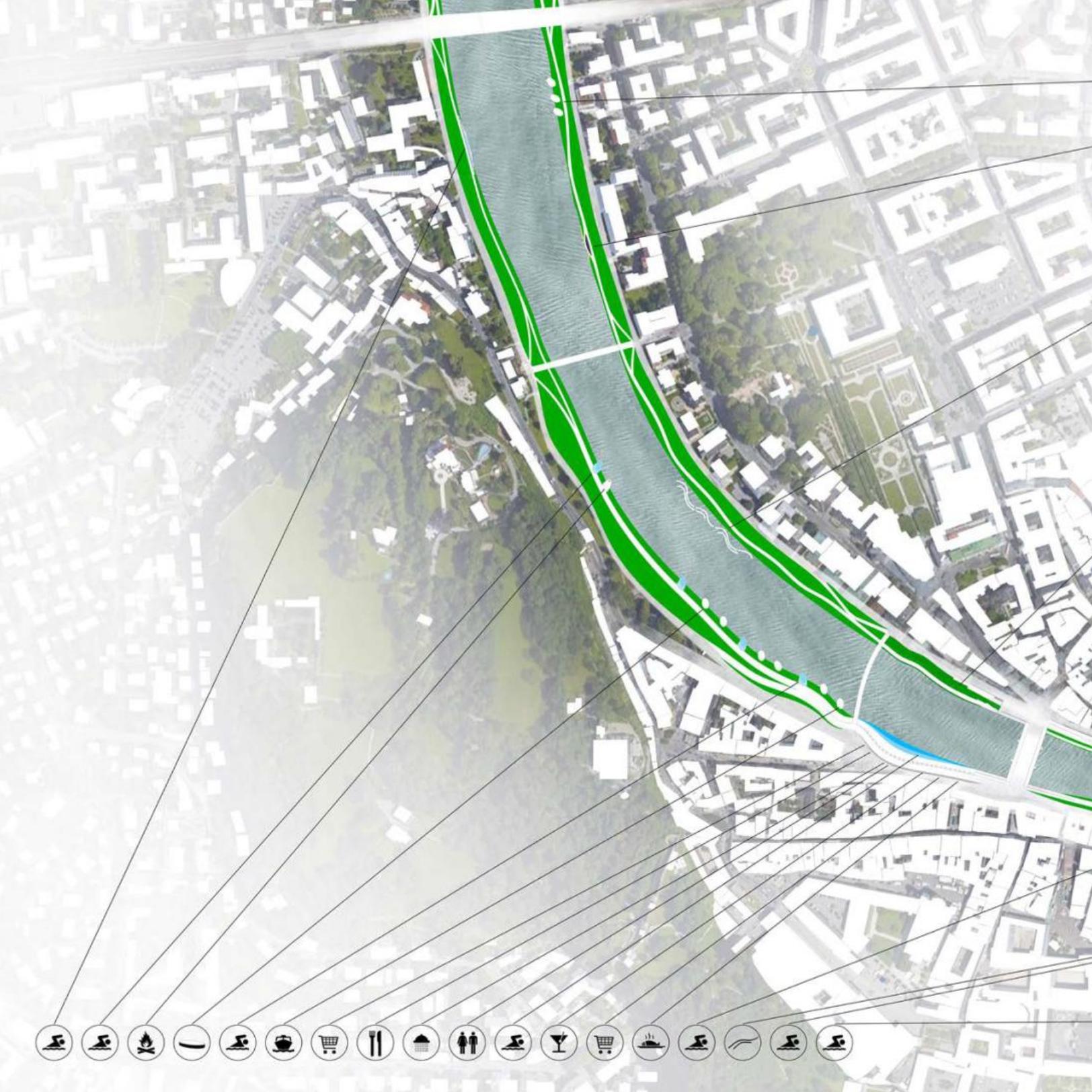


## ABSCHNITT 2 – INNENSTADT

Der zweite Abschnitt erstreckt sich von der Karolinenbrücke am Beginn des historischen Stadtkernes bis zur Eisenbahnbrücke am Ende der Altstadt. Aus der Bestandsaufnahme ist ersichtlich, dass weite Bereiche des Uferabschnittes zurzeit für den motorisierten Verkehr reserviert sind. Die Möglichkeit in den Teilbereichen, an denen das Ufer mit den Straßen verbaut ist, etwas zu verändern, steht und fällt mit dem Verkehrskonzept aus dem Kapitel „Strategie“. In unserem Masterplan gehen wir davon aus, dass dieses Verkehrskonzept umgesetzt wird, sodass wir die betreffenden Ufer umformen können. Aber auch ohne dieses Verkehrskonzept könnte der Flussraum beplant werden, allerdings müsste das formale Vokabular dann anders angewandt und der Innenstadtbereich größtenteils aus der Planung ausgeklammert werden. Unser Vorschlag für diesen Abschnitt ist es, ihn mit unterschiedlichen Uferprofilierungen umzuformen. Diese passen sich an die örtlichen Gegebenheiten, wie zum Beispiel die Knotenpunkte an den Brücken, an. Konkret bedeutet das, zum Beispiel im Innenstadtbereich das Profil der Kiosk-Uferneubauten anzuwenden. Über die in vergleichbaren Lagen hohen Mieten für Geschäftslokale finanzieren sich diese Kioske selbst und könnten einen Teil zur Finanzierung der anderen Interventionen beitragen.







- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 



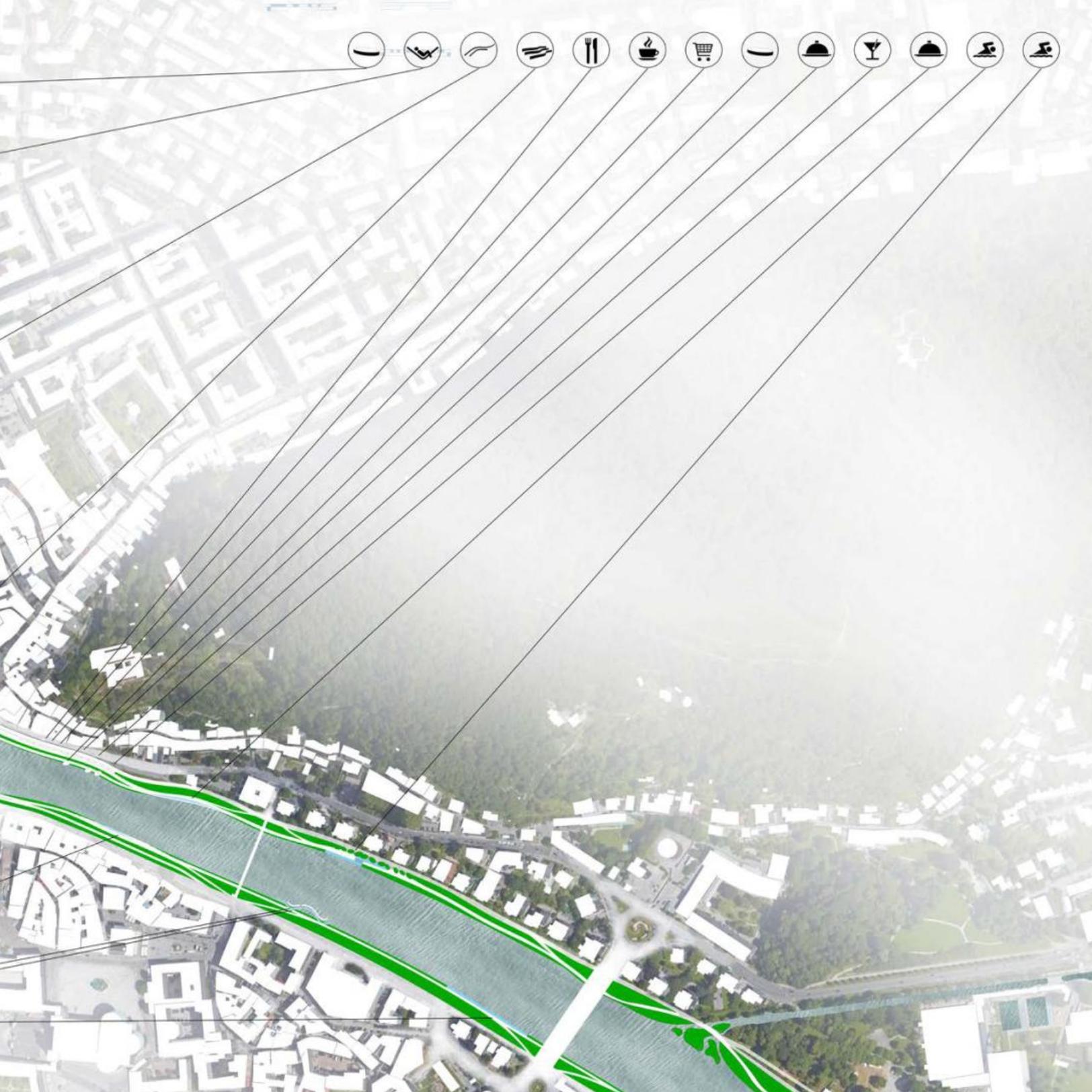




Abb. 15

Einer der komplexesten Bereiche dieses Abschnittes ist der Hanuschplatz und seine komplizierte Beziehung zur Wasserfläche der Salzach. In unserem Masterplan wollen wir diesem Platz wieder eine Beziehung mit dem Wasser zurückgeben. Unser Ziel dabei ist es diesen Platz gefühlt wieder an die historische Schotterbank am Flussufer, die der Hanuschplatz ursprünglich war, zurückzuführen. Dies ist unserer Meinung nach nicht zu bewerkstelligen, solange das Geschäftslokal „Fischkrieg“ in der gegenwärtigen Form am Hanuschplatz verbleibt. In der Abbildung links wird dies ersichtlich. Der Blick vom Platz zum Fluss ist vom Fischkrieg verbaut, die Wasserfläche ist nicht wahrnehmbar. Bekanntlich reicht die Geschichte der Existenz eines Fischmarktes an dieser Stelle bis ins Jahr 1641 zurück; der Fischmarkt am „Gries“ ist eine Institution der Stadt. Die Geschichte des heutigen Gebäudes am Hanuschplatz reicht bis ins Jahr 1926 zurück, als der Fischmarkt aus der Hofstallgasse an seinen historischen Platz zurückgeholt wurde. Hier gilt es abzuwägen, welches Argument stärker ins Gewicht fällt – einen städtischen Platz in eine Beziehung mit dem Flussufer zu setzen, oder ein Gebäude aus der Zwischenkriegszeit zu erhalten. Für uns überwiegt das Argument des Platzes, da in unserer Gewichtung die Begehrlichkeit des öffentlichen Raumes Vorrang vor den Belangen eines Einzelbaukörpers hat.



FÜßGÄNGER

O-BUS  
FAHRRAD

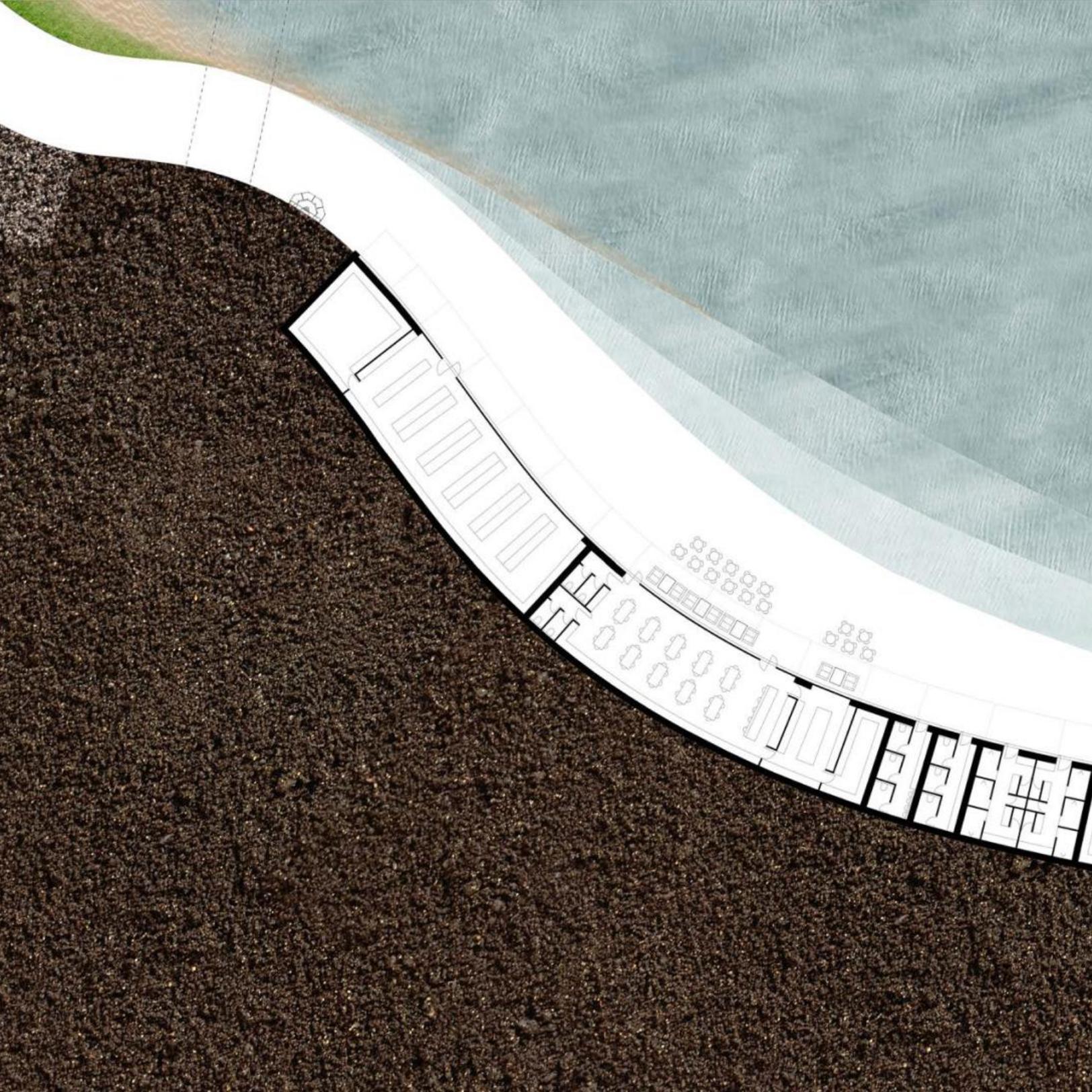
O-BUS  
FAHRRAD

HOCHWASSER  
TORE

Unsere Idee ist es daher, durch eine Abwandlung der Kioskintervention aus dem formalen Vokabular einen neuen Fischmarkt am Wasser zu schaffen und damit die Barriere zwischen Wasser und Platz aufzubrechen. Dabei ist es notwendig, den Hochwasserschutz aufrecht zu erhalten. Wir schlagen deshalb vor, den Baukörper so zu gestalten, dass das städtische Leben des Platzes auf dem Dach des neuen Fischmarktes stattfinden kann. Da auch bei einer Anwendung der Verkehrsstrategie der öffentliche Verkehr noch über den Hanuschplatz fahren würde, wird auch in Zukunft eine Bewegungsfläche für den O-Bus benötigt. Genau an diesem Punkt – zwischen Verkehrsfläche und beruhigter Fläche – kann dieser Niveausprung für den Hochwasserschutz positioniert sein. Unsere Idee ist es dabei, den neuen Markt, soweit als möglich, nach hinten zu den Häusern zu verlagern, um eine möglichst große Fläche am Wasser zu erschaffen. Dabei müssen zwei Fahrspuren für den Bus und eine Sicherheitszone, um die bestehenden Häuser verlassen zu können, am Hanuschplatz erhalten bleiben. Davor kann am Wasser eine neue städtische Zone entstehen, die wir in Anlehnung an die ehemaligen Schotterbänke „Neuer Gries“ nennen. Im Bereich des Hanuschplatzes befindet sich auch ein Auslass des Almkanals, der wieder zum Bespeisen von Wasserflächen herangezogen werden kann. Unsere Idee ist es daher, dem neuen Platz zwei Badebecken vorzulagern. Diese Becken sind wichtig, um Spaß und Freude an den „Neuen Gries“ zu bringen, aber auch um die erste Reihe direkt am Wasser keiner kommerziellen Nutzung zuzuführen. Die direkt an das Wasser angrenzende Fläche bleibt dadurch auch für Menschen offen, die nichts konsumieren möchten.

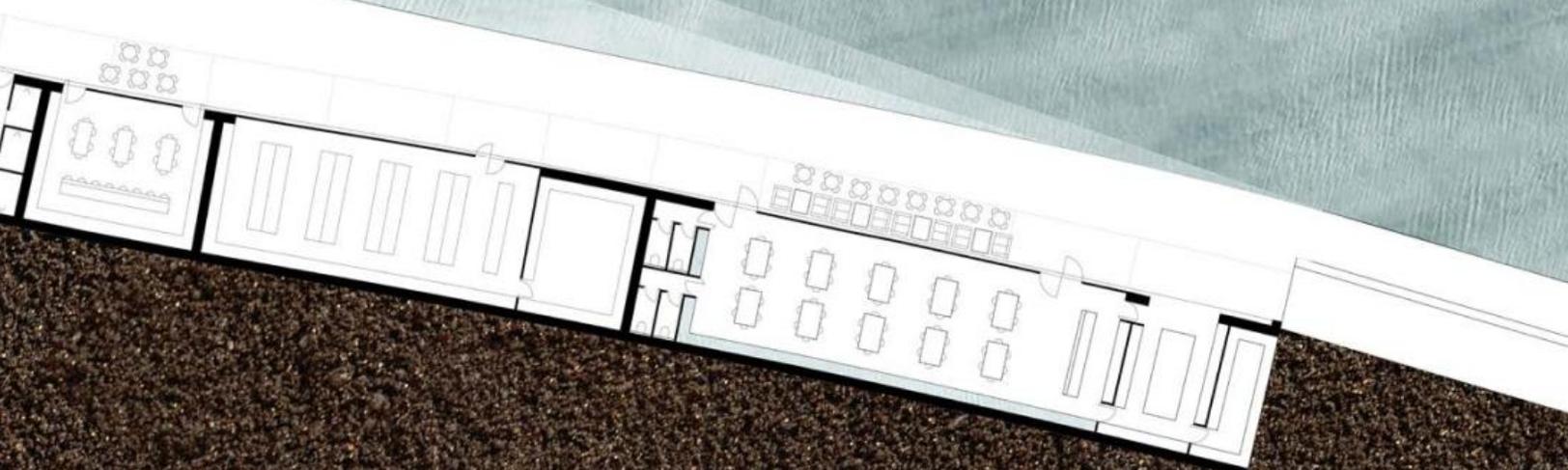
Der „Neue Gries“ bietet in diesem Abschnitt des Flusses nicht die einzige Bademöglichkeit. Unsere Idee ist es, das dezentrale Flussbad in diesem Bereich mit zentralen Umkleiden und Duschen auszustatten. Diese können in die Kubatur des Neuen Grieses, der wesentlich mehr Baumasse als das heutige Gebäude des Fischkrieges bietet, integriert werden. Von dort aus könnten alle fußläufigen Becken bespielt werden. Auch der mittelalterliche Löwenkopfbrunnen, der zurzeit in das Gebäude des heutigen Fischkrieges integriert ist, findet dort einen neuen Platz. Darüber hinaus können die bestehende Gastronomie auf der Plattform der Salzachschifffahrt sowie neue Geschäftslokale in das Gebäude des „Neuen Grieses“ integriert werden. Die jetzige Plattform der Schifffahrt ist bekanntlich aufgrund der im Hochwasserfall großen Gefahr für die Brücken flussabwärts problematisch. Die Kubatur des „Neuen Grieses“ könnte hierbei eine Chance darstellen, diesen Umstand zu bereinigen. Wir schlagen vor, anstelle einer schwimmenden Plattform, die losgerissen und gegen Brücken geschwemmt werden kann, einen nicht schwimmenden Zugangssteg in Form einer „Gangway“ aus Metall bereitzustellen. Mit dieser können die Schiffe auf den projektierten ovalen Liegeflächen anlegen. Mit einklappbaren Geländern könnte die Gangway in eine Vertiefung in den Plattformen eingebaut werden und somit komplett vor dem Strömungsbereich des Hochwassers geschützt werden.



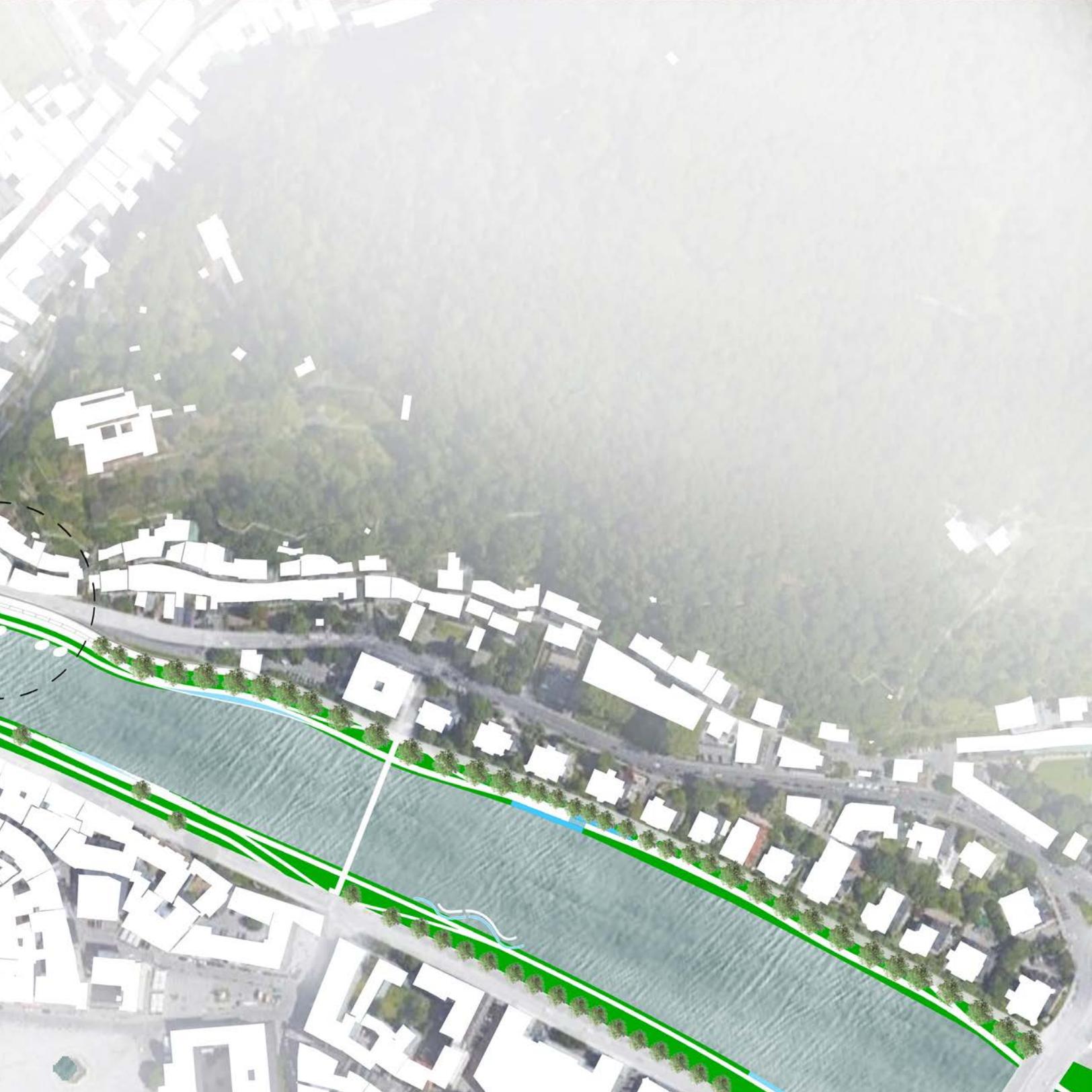




In diesem Grundriss ist ein Vorschlag zur grundrisslichen Lösung des „Neuen Grieses“ dargestellt. Der Plan zeigt von links nach rechts einen Shop, die neue Schifffahrtsgastronomie, die öffentlichen Toiletten, die sich zurzeit im bestehenden Fischkrieg befinden, Umkleidekabinen für Frauen und Männer, eine Bar, einen weiteren Shop sowie das Restaurant des Fischkrieges. Auch die neuen Standorte des Löwenkopfbrunnens ist ersichtlich.

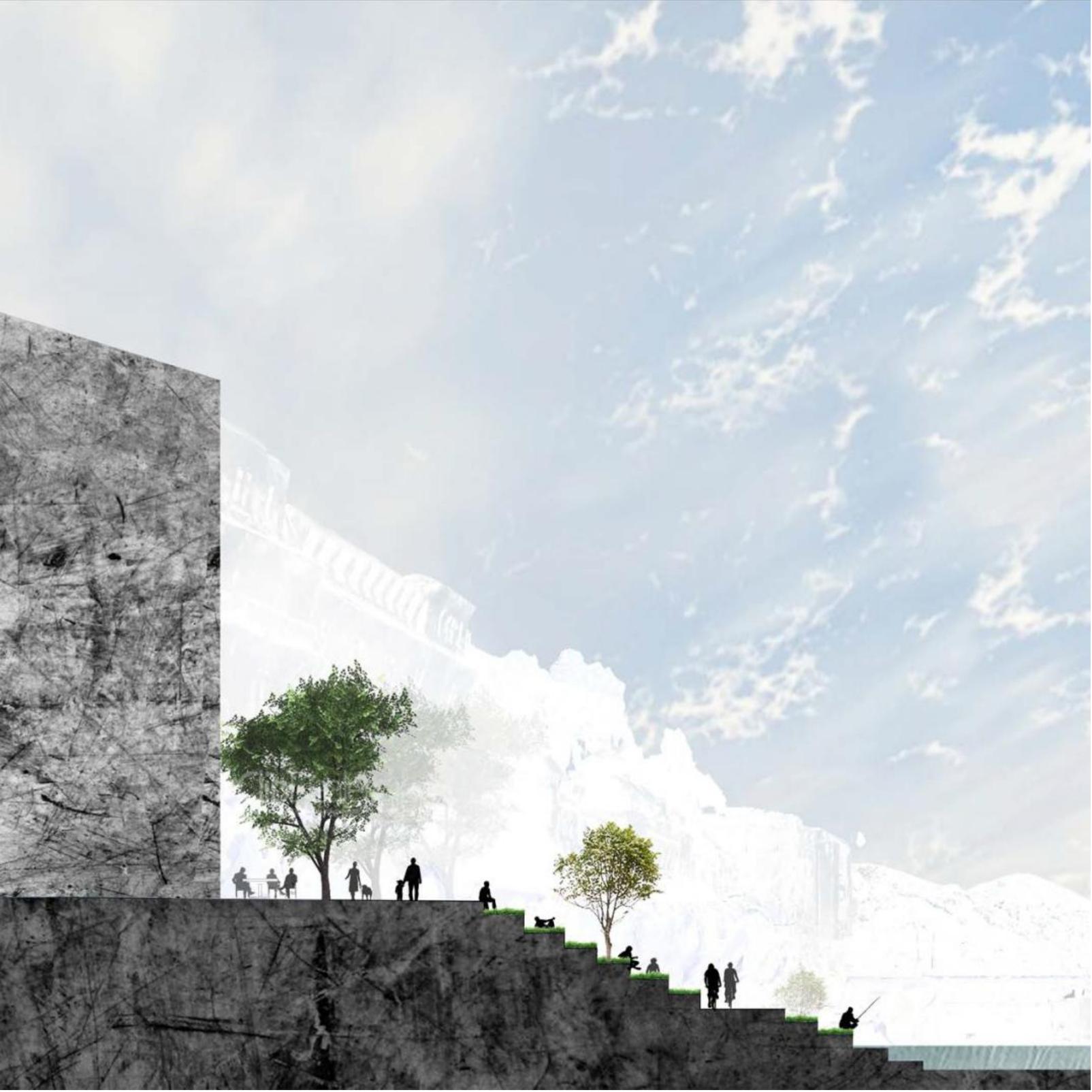








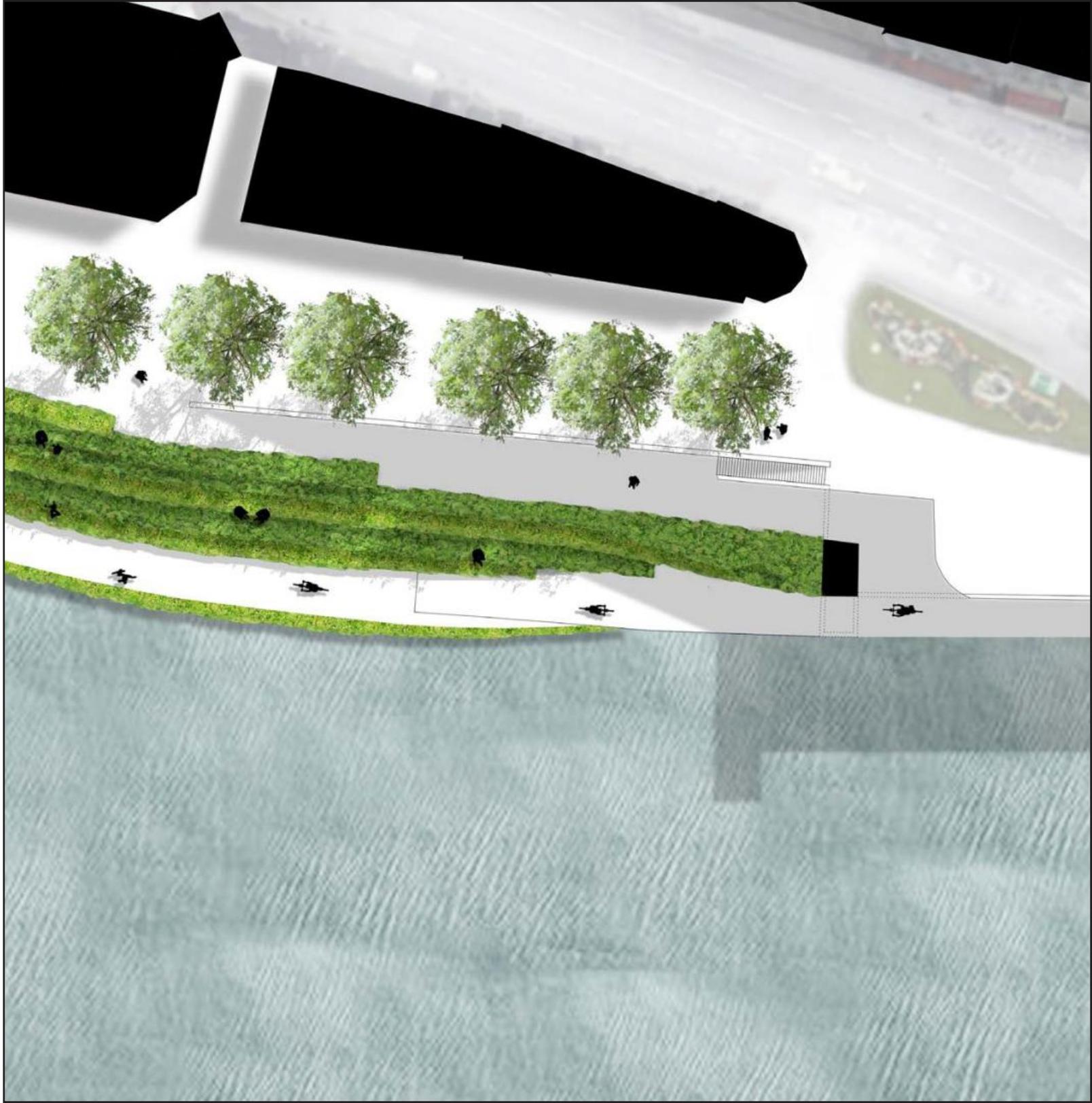
In der Bestandsaufnahme wurde auch das mit der Absturzsicherung gesperrte Ufer vor dem Hotel Sacher und dem Café Bazar thematisiert. Möchte man zurzeit an dieser zentralen Stelle des Flusses – mitten im Stadtzentrum – Zeit verbringen, so ist dies nur in der Gastronomie, die fast direkt an den Fluss angrenzt, möglich. Auch wenn es am Brückenkopf der Staatsbrücke einige Sitzbänke gibt, die sehr gut angenommen werden, so schöpfen diese bei weitem nicht das Potential dessen aus, was möglich wäre. Unsere Intention ist es, die dem Hotel und dem Kaffeehaus vorgelagerte Fläche, die jetzt durch das Geländer abgesperrt ist, für das Stadtpublikum zu öffnen und den öffentlichen Raum in die erste Reihe zurücken. Dadurch sollen auch Menschen, die nichts konsumieren oder eine zuhause zubereitete Stärkung zu sich nehmen wollen, an diesem Ufer verweilen und dabei die beste Aussicht der Stadt genießen können.



Dieses Vorhaben könnte durch eine Anwendung der Flusstufen bewerkstelligt werden. Im Zuge einer Uferterrassierung könnte der Radfahrweg auf eine der unteren Stufen verlegt werden, dadurch müssen die Radfahrer nicht mehr, nachdem sie die Staatsbrücke unterfahren haben, nach oben an das obere Ende des Ufers zurückkehren, um circa 150 Meter später beim Makartsteg wieder nach unten zu fahren. Sie könnten nach der Staatsbrücke am Wasser weiterfahren und erst nach dem Makartsteg wieder nach oben geführt werden. Gleichzeitig könnten das jetzt bestehende Geländer an der oberen Uferkante demontiert und die abgetrepte Böschung als Sitzmöbel verwendet werden, wodurch für die bestehende Gastronomie am oberen Ende des Ufers die Sichteinschränkung durch das Geländer verschwinden würde. Die Gastgärten würden dadurch deutlich aufgewertet werden. Für die nicht konsumierenden Uferbenutzer könnte gleichzeitig ein Bereich zum Sitzen entstehen, an dem das sinnbildliche „Jausenbrot von der Oma“ an einem gleich qualitativen Ort wie in den Gastronomien dahinter verzehrt werden kann. Eine räumliche Balance zwischen den Menschen die nichts konsumieren und den Gästen der Gastronomien wird dadurch hergestellt. Durch die Entfernung des Geländers verbessert sich ebenso die Aussicht für die Besucher der Gastgärten, wodurch die neue Situation für alle ein Vorteil wäre.

Durch die Terrassierung lässt sich die in der Bestandsaufnahme beschriebene gefährliche Stelle des Radfahrweges am Brückenkopf der Staatsbrücke lösen. Der Radfahrweg könnte in der Verlängerung der bestehenden Staatsbrückenunterführung errichtet und dabei ans Wasser geführt werden. Dadurch entfällt die uneinsehbare Kurve für den fließenden Radverkehr. Die bestehende Rampe kann weiterhin zum Überqueren der Staatsbrücke genutzt werden.

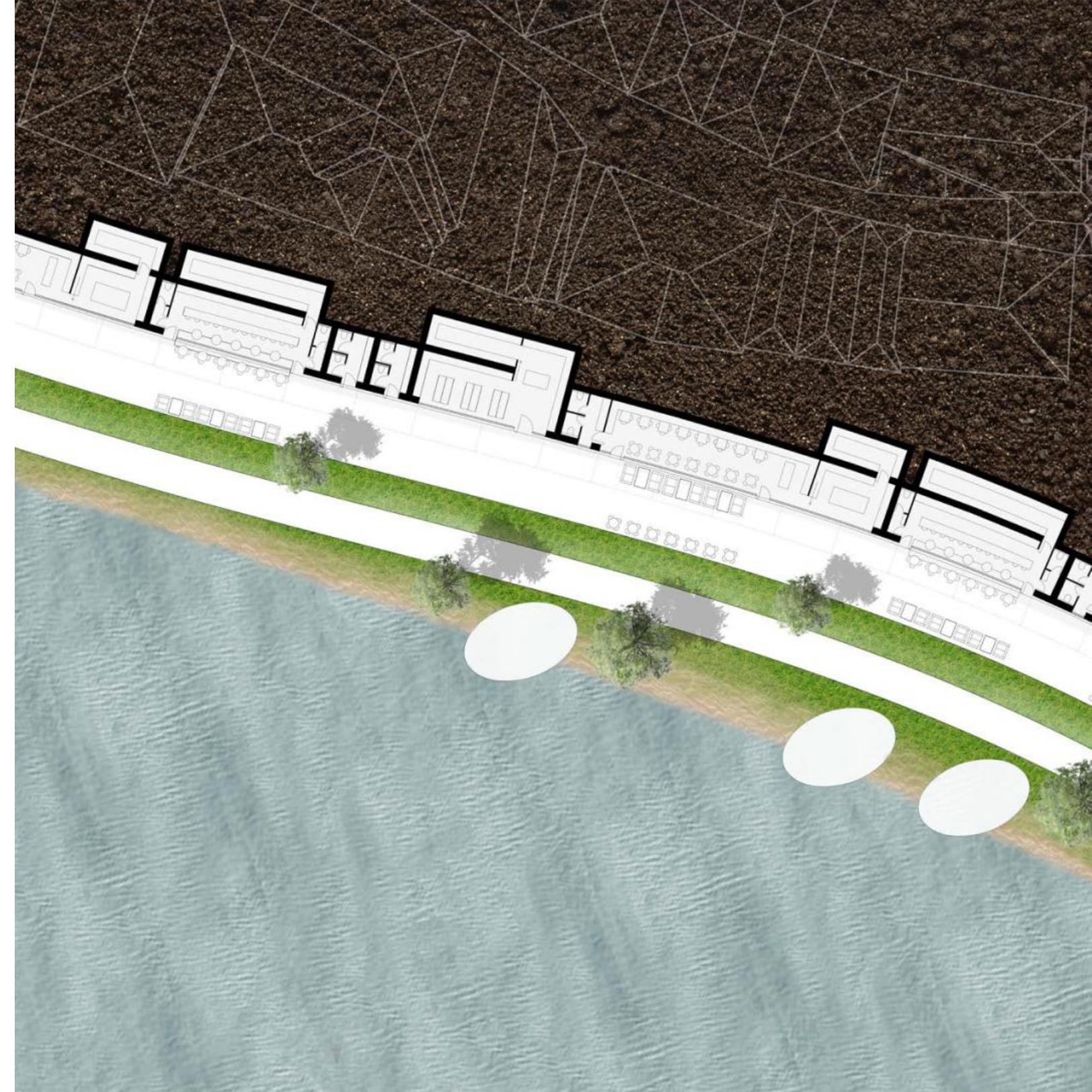








Im Bereich des Giselakais sieht der Masterplan vor, die Kioskpromenade aus dem formalen Vokabular anzuwenden. Das Konzept dieser Intervention ist aus dem Vokabular schon bekannt, daher konkretisieren wir ihre mögliche Ausarbeitung. In der Abbildung rechts ist ein Plan des Kioskgeschosses dargestellt, in dem eine beispielhafte, grundrissliche Durcharbeitung der Kioskintervention gezeigt wird. Diese architektonische Ausgestaltung beinhaltet einen Mix aus Restaurants, Bars, Einzelhandel und öffentlichen WC-Anlagen. Sie besitzt naturgemäß einen spekulativen Charakter, da es zum jetzigen Zeitpunkt keine Zusammenstellung zukünftiger Betreiber geben kann. Um keine wertvolle Fläche am Fluss für untergeordnete Funktionen, wie beispielsweise Lager, zu verlieren, sieht unsere Konzeption vor, die Nebenräume unter die Straße zu legen.





### ABSCHNITT 3 – NÖRDLICHE VORSTADT

Der dritte Abschnitt erstreckt sich von der Eisenbahnbrücke flussabwärts bis zum Staukraftwerk Sohlstufe Lehen. Dieser Bereich ist grundsätzlich von der Thematik des Dammes zwischen Stafläche und Wasser dominiert. Im Sinne der Forschungsfrage „Wie kann der Flussraum zur zentralen Lebensader der Stadt Salzburg umgestaltet werden?“ möchten wir unser Hauptaugenmerk in diesem Kapitel auf die Belebung der Wasserfläche selbst lenken. Denn zum Flussraum gehören nicht nur die Flussufer – die Wasserfläche selbst beschreibt das Wesen des Flusses. Um aus der Salzach eine Lebensader zu formen, scheint es wichtig, Konzepte und Strategien zur Bespielung der Wasserfläche in den Masterplan mitaufzunehmen. Aus dem Kapitel des formalen Vokabulars sind die Gründe, weswegen es in unseren Planungen keine direkte Nutzung des Flusswassers der Salzach, zum Beispiel zum Schwimmen, gibt, bekannt. Unsere Strategie ist daher eine andere. Wir setzen auf eine Belebung der Wasserfläche durch die Ausnutzung der Salzach als Sportstätte für den Ruder- und Paddelsport. Dies ist im unteren Bereich der Salzach durch den Staubereich möglich, weiter flussaufwärts im Stadtzentrum und darüber ist es für geübte Athleten auch keine große Schwierigkeit, zu trainieren. Die Uferprofilierungen sind hier ebenfalls divers projektiert. Es werden sowohl das Terrassierungsprofil, als auch das niederschwellige Profil bei dem der Gehweg an das Wasser gelegt wird, angewendet.

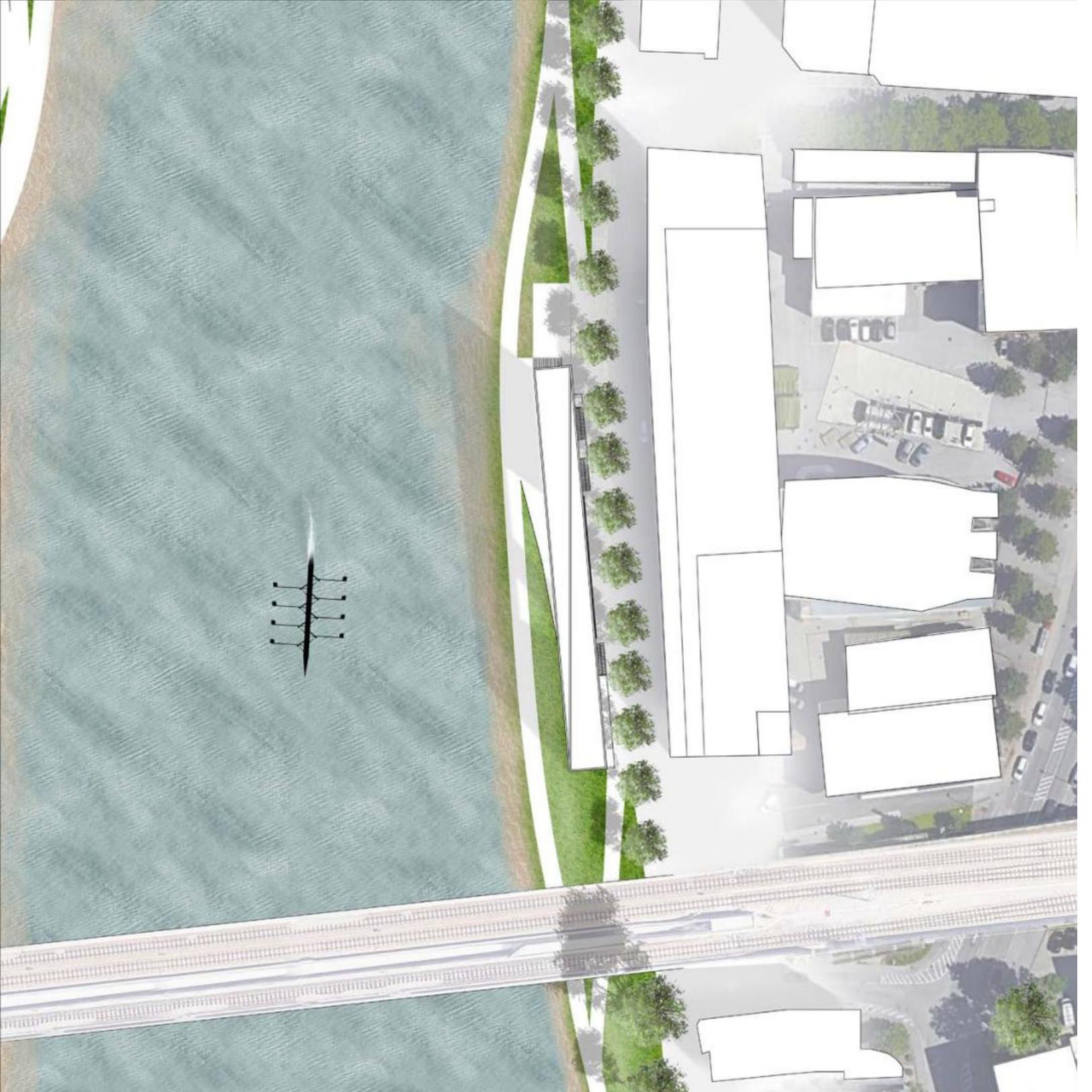




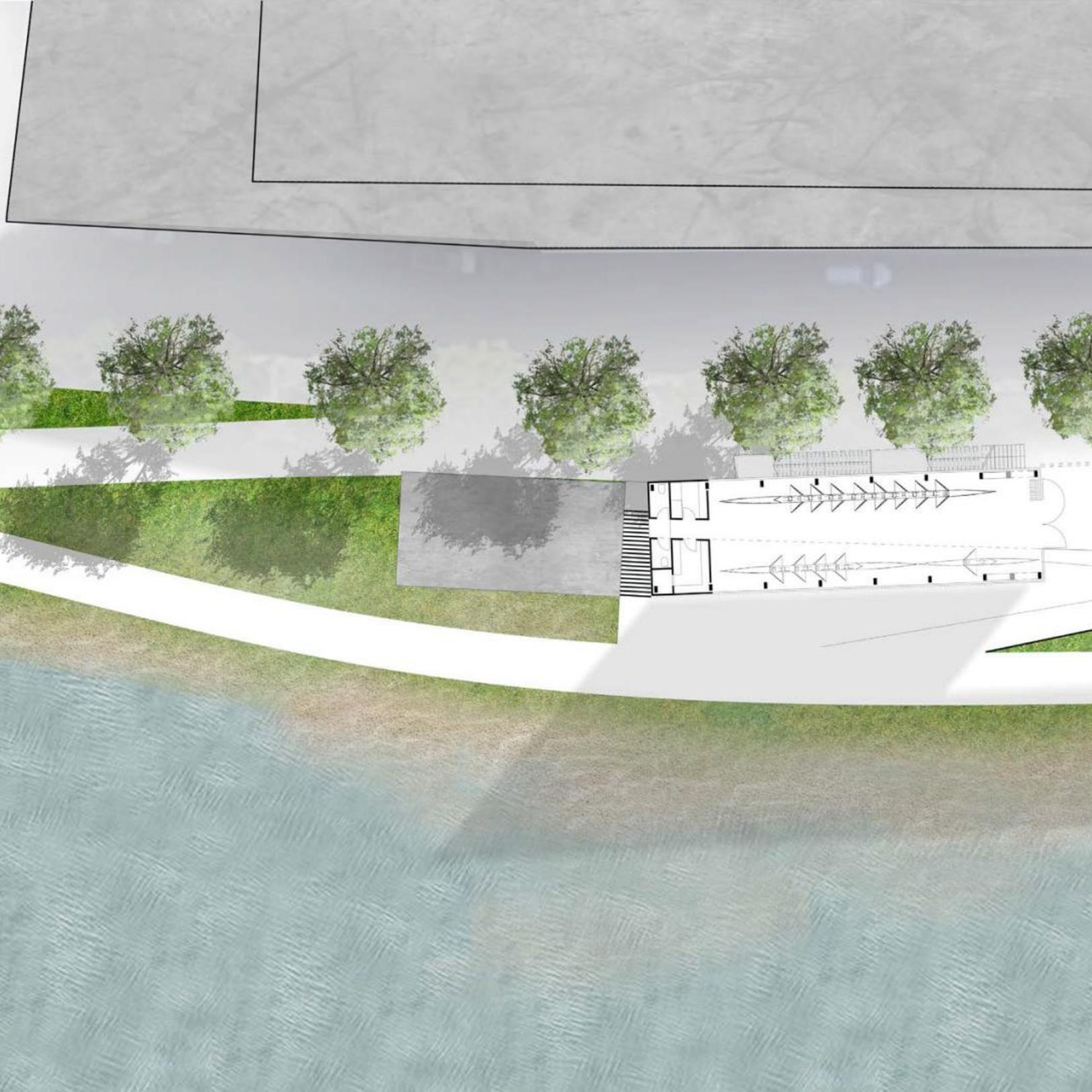


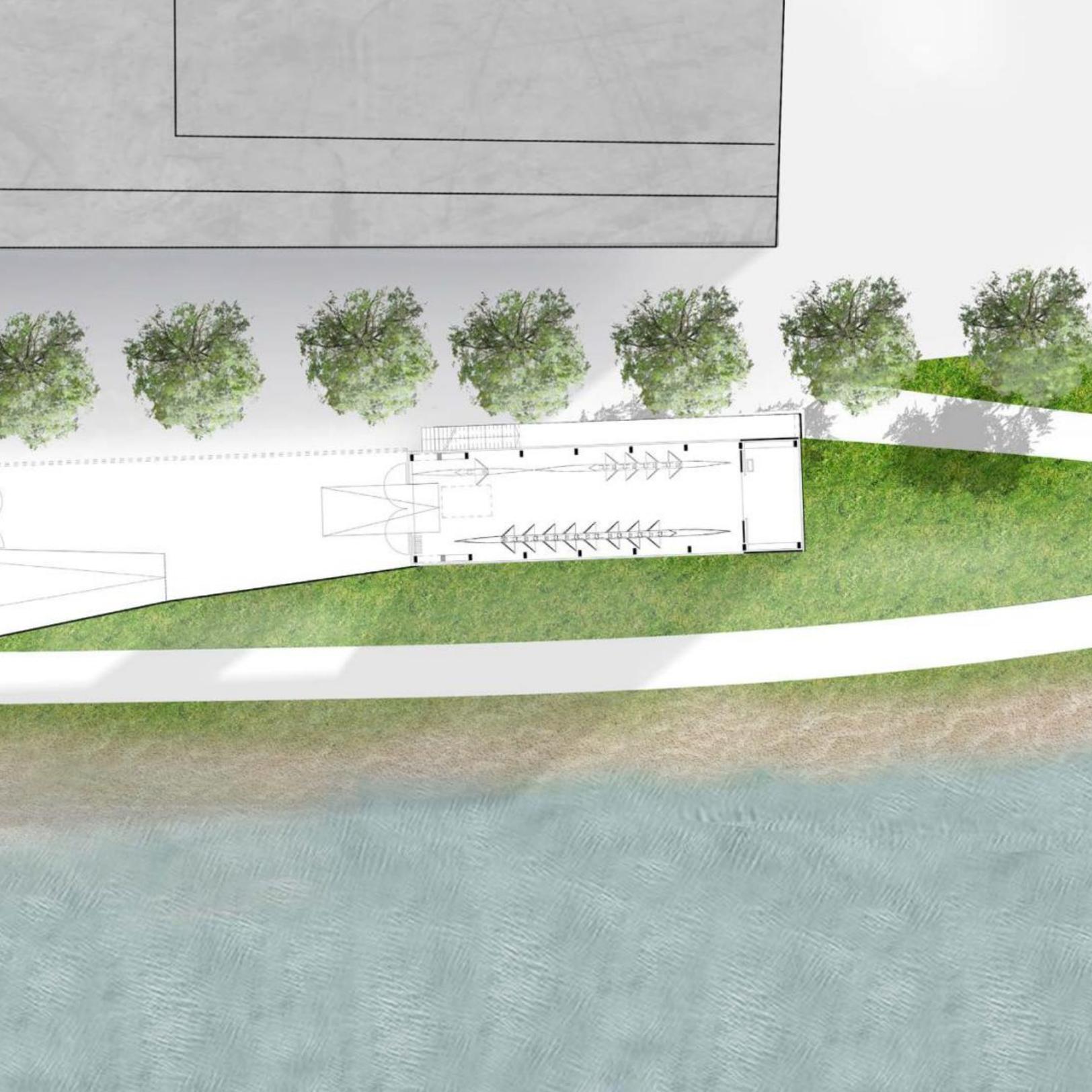


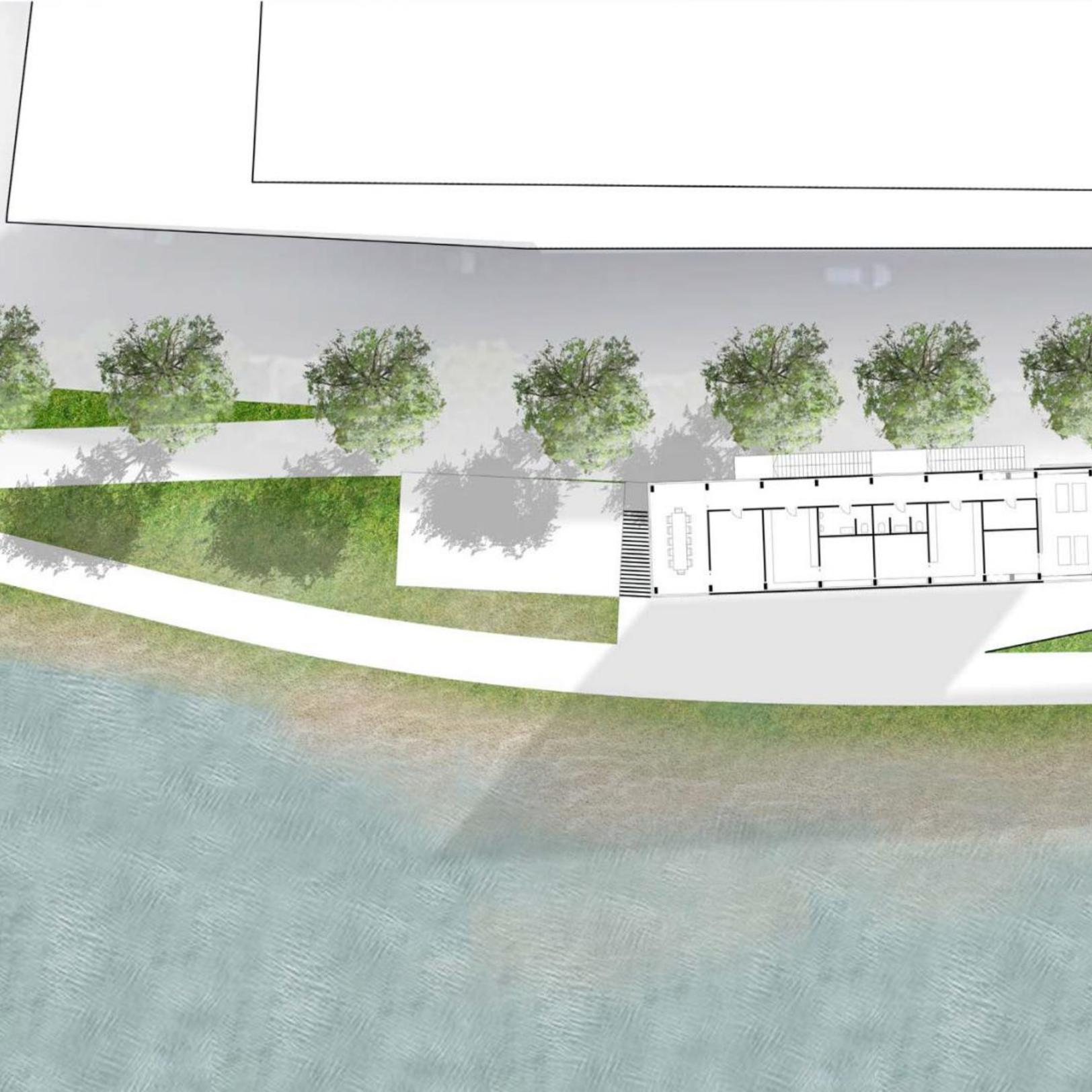




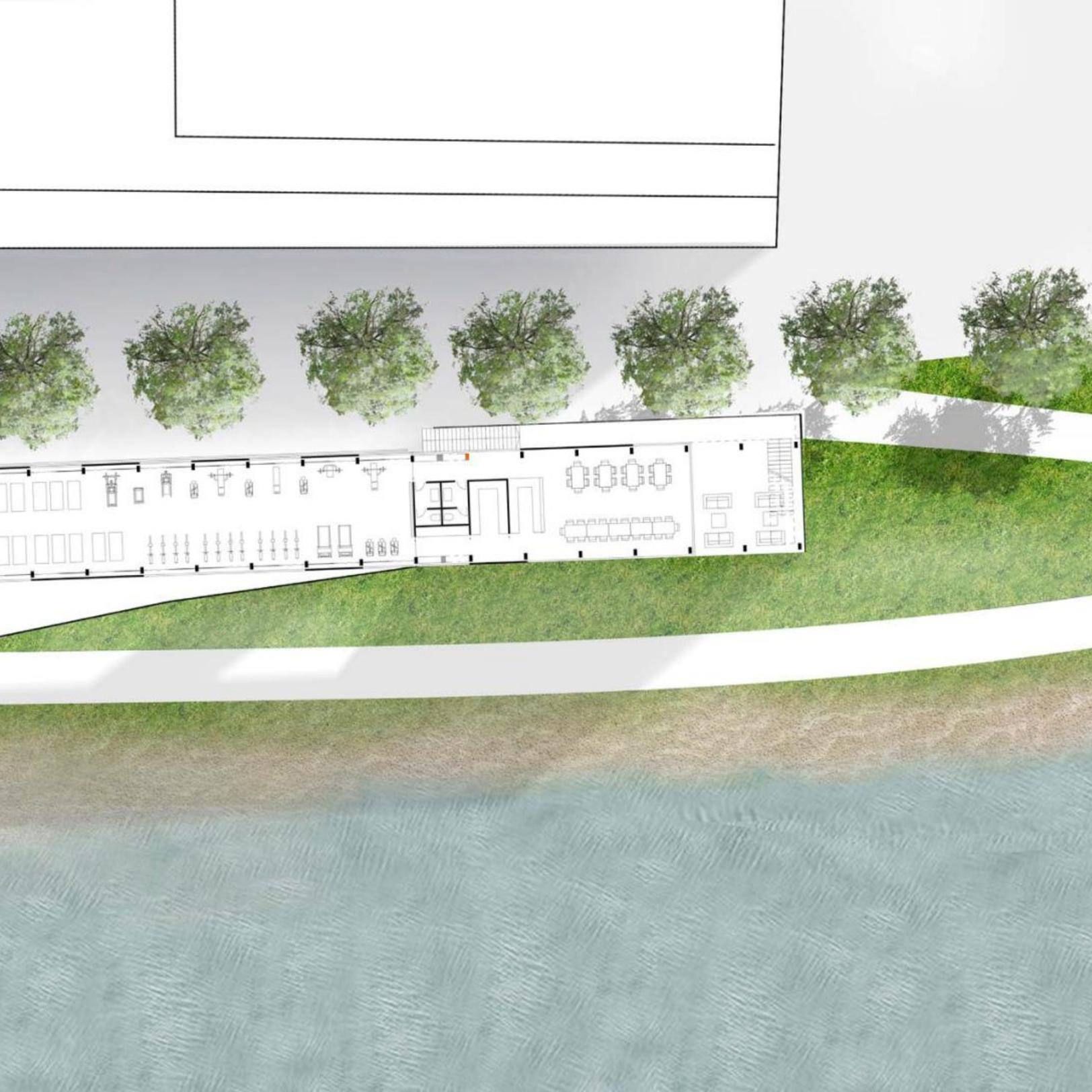
Seit die Salzach im Stadtgebiet gestaut wurde, gibt es die Initiative, einen neuen Ruderclub in Salzburg zu gründen. Diese verfolgt seit Jahren das Ziel, ein Bootshaus für den Ruderbetrieb im Stadtbereich Salzburgs zu errichten. Von Horst Lechner, einem der Verfasser dieser Arbeit, existiert bereits ein Entwurf für ein Bootshaus vor dem Heizkraftwerk Mitte aus dem Jahr 2013. Der Bauplatz bietet sich besonders an, weil er eine bauliche Struktur von 77 Metern auf eine städtebaulich günstige Weise aufnehmen kann. Unserer Meinung nach lässt sich auf keinem anderen Bauplatz solch eine große Baumasse situieren, aus diesem Grund greift unser Masterplan dieses Bootshausprojekt auf und passt es an die neue Uferprofilierung an. Das Gebäude ist in drei Bauetappen konzipiert. Projektiert sind zwei Bootshallen mit Nebenräumen auf beiden Seiten der bestehenden Rampe des Heizwerkes, die genutzt wird, um die Boote zu Wasser zu tragen. Zwischen den beiden Bootshallen befindet sich ein circa 27 Meter langer Bootsplatz, der sich aus den Bootslängen im Rudersport und den nötigen Schwenkradien zum An- und Abtransport ergibt. Ein gesteuerter Achter – das längste unter den zu den olympischen Disziplinen zugelassenen Booten – ist beispielsweise circa 18 Meter lang. Im Endausbau ist ein Obergeschoss projektiert, das sowohl beide Bootshallen, als auch den Bootsplatz überspannt und Clubräumlichkeiten für das Wintertraining sowie ein Clublokal beinhalten soll. Um die 18 Meter langen Boote am Bootsplatz schwenken zu können, muss dieser stützenlos überspannt werden. Auf den nachstehenden Doppelseiten werden wir kurz die angepassten Grundrisse darstellen.







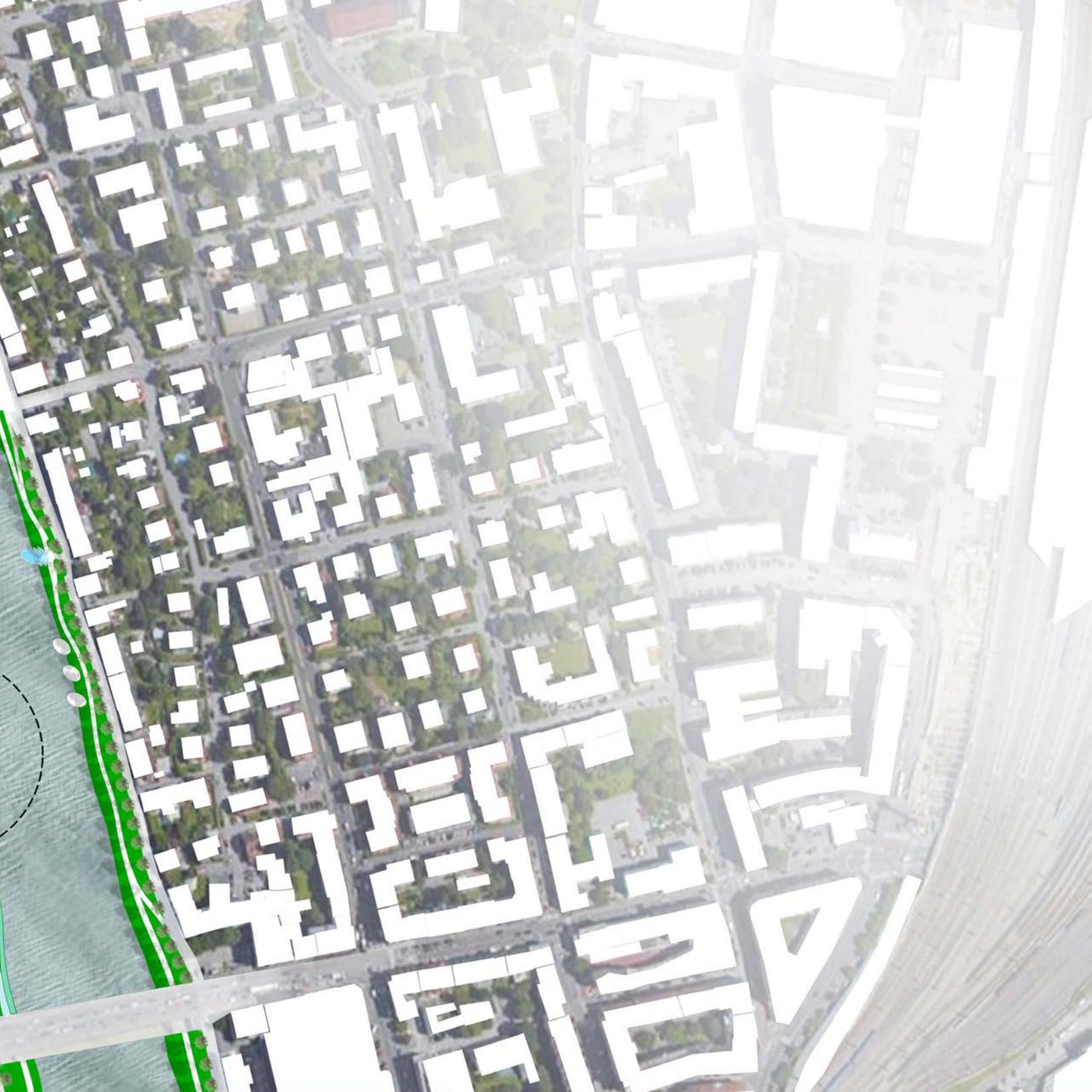


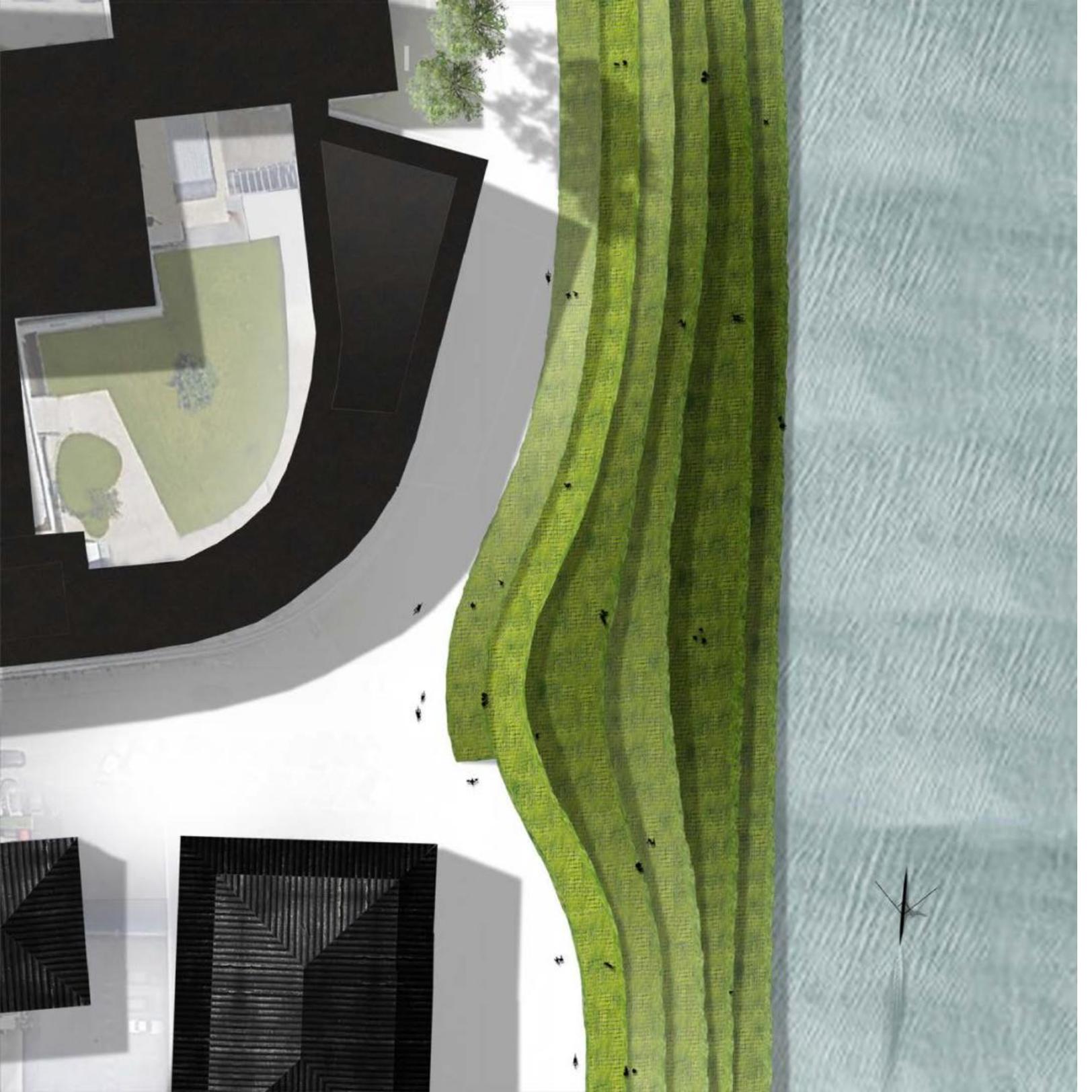


Unser Masterplan sieht eine Nutzungserweiterung des Bootshauses vor; es soll ein Ort der Begegnung für alle Menschen der Stadt entstehen. Um einen Austausch zwischen den Sportarten zu fördern, schlagen wir vor, das Bootshaus für mehrere Wassersportarten anstelle es nur für den Rudersport zu verwenden. Es gibt in Salzburg auch eine lebendige Paddler- und Standup-Paddler-Community, die diese bauliche Anlage mitbenutzen könnte. Das Vereinslokal im Obergeschoss und die Wintertrainingsräume können dabei ein Ort der Begegnung zwischen den Sportarten sein und Anknüpfungspunkte für die breite Öffentlichkeit bieten. Eine Vernetzung der Sportler mit anderen Menschen könnte zu Synergien nicht nur zwischen einzelnen Personen sondern Bezug zwischen Mensch und Wasser steigern.

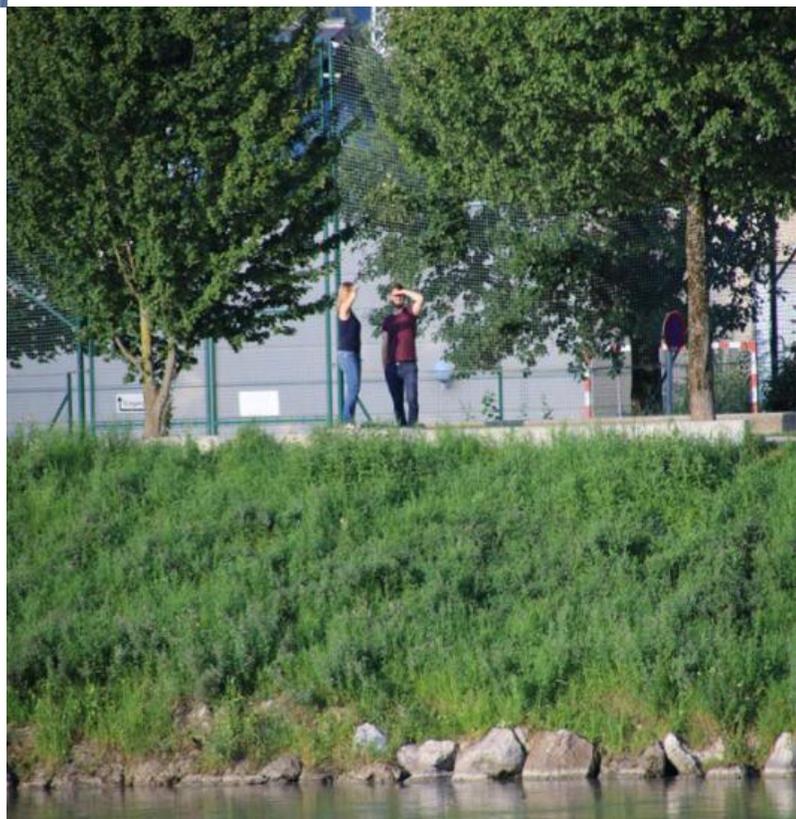








Ein wichtiges Detail an den Uferterrassierungen ist die barrierefreie Erschließung der Stufen. Um mit dem Rollstuhl bis an die Wasserkante fahren zu können, schlagen wir vor, die Flusstufen zueinander abzurampen. Das bedeutet, dass eine Flusstufe eine leichte, kaum wahrnehmbare Rampe nach oben ausbildet, während die darüber liegende Stufe gleichzeitig eine Rampe nach unten ausbildet. Dies geschieht, bis sich das Niveau der Stufen gänzlich angeglichen hat und diese mit dem Rollstuhl überwunden werden können. Bei einer ausreichend flachen Abrampung der Stufen kann das Ufer barrierefrei ausgestaltet werden, ohne die Formgebung dabei in ein formales Korsett zu zwängen.





Im Nahbereich des Staukraftwerkes sind die Ufer als „Dämme“ ausgeführt. In den Abbildungen links sind zwei Stellen in Lehen zu sehen. Beide zeigen den Damm – eine von der Salzach, die andere von der der Stadt zugewandten Seite. Recherchen vor Ort haben gezeigt, dass die aufgeschüttete Böschung bei einem normalen Wasserstand um einiges höher ist als die der Straße zugewandte Mauer. Dies haben wir in dem halben Jahr, in dem wir das Salzachufer bearbeitet haben, des Öfteren überprüft. Als wir vor Ort waren, war der Wasserstand nie höher als die dahinterliegende Straße. Wir schließen daher darauf, dass dieser hohe Damm nur im Hochwasserfall vonnöten ist. Unsere Idee ist es deshalb, diesen Damm abzutragen und auch hier eine Abwandlung des Kioskprofils aus dem formalen Vokabular zu situieren.



▽ HOHE 100 JÄHRIGES HOCHWASSER

HOCHWASSER  
TORE

MITTLERER WASSERSTAND

Diese neue Promenade denken wir dabei nicht als ein langes Band an festen Gebäuden, sondern vielmehr als einen begrünten fliegenden Teppich. Dieser Teppich ist wieder mit denselben herunterklappbaren Hochwasserschutzelementen projiziert. Einbauten sollten – falls vorhanden – sehr niederschwellig geplant werden. Vielmehr soll ein gedeckter Bereich am Ufer entstehen, den sich verschiedene Gruppen aneignen können. Das Veranstellen von Bauernmärkten soll an diesem neuen Kai genauso möglich sein wie Skateboardfahren oder das Schaffen von Freiräumen zur Entfaltung für Künstler. Ein sinnbildlicher „space of possibilities“ ist das Ziel. Wichtig ist dabei eine große Blickdurchlässigkeit der Intervention, um den Gebäuden und Grundstücken, die früher am Wasser lagen, wieder einen direkten Blick auf die Wasserfläche zurückzugeben.



Um abschließend den Bogen zur Einleitung zu spannen, zeigen wir in der Abbildung links nochmals dieselbe Hochwassermauer, die wir auch dort schon abgebildet haben. Diese Mauer befindet sich unterhalb der Eisenbahnbrücke auf der flussabwärts gesehen linken Seite, genau gegenüber des Ruderclubprojektes. Zwar gibt es keine Lösung, die den hohen Hochwasserschutz an dieser Stelle vollständig beseitigen kann – denn dann würde die dahinterliegende Stadt überschwemmt werden –, es ist jedoch möglich, durch eine Anwendung der Elemente des formalen Vokabulars Qualitäten an dieser markanten Stelle zu schaffen.



Die angrenzende Allee kann verlängert werden, um diesem Ort mehr Aufenthaltsqualitäten zu verleihen. Die neuen Bäume können mit den ovalen Ummauerungen aus dem formalen Vokabular ausgestattet werden, wodurch neue Blickbeziehungen zwischen der Stadt und dem Wasser entstehen. Dadurch würden die hinter dieser Mauer liegenden Gebäude in einen Dialog mit dem Fluss treten. Im Hochwasserfall können diese Zwischenräume mit Schoten verschlossen werden. Auch die an dieser Stelle bestehende Bacheinmündung kann wieder für eine sinnliche Interaktion mit dem Wasser genutzt werden. In diesem Zusammenhang wäre es beispielsweise möglich, einen der geschwungenen Stege zu einem Becken zu verwandeln und dieses mit dem Bachwasser zu bespeisen. Auch wenn sich der Hochwasserschutz nicht entfernen lässt, so würde das Aufbrechen der Mauer den betroffenen Flussabschnitt sicherlich signifikant verbessern.

7







## ZUSAMMENFASSUNG

Den Flussraum der Salzach mit dem ihn umgebenden städtischen Kontext zu verbinden, ist eine der größten städtebaulichen Aufgaben, die Salzburg noch zu erfüllen hat. Zumeist scheitern in diesem Rahmen erdachte Projekte an dem einfachen Umstand, dass es leichter ist, den Status quo beizubehalten und nichts daran zu verändern. Mit der Verkehrsstrategie, dem formalen Vokabular und dem Masterplan steht jedoch eine Toolbox zur Verfügung, die ein großes Feld an Optimierungen möglich macht. Viele nicht beabsichtigte Konsequenzen der Flussregulierung können mit diesen Schritten nachträglich korrigiert werden. Mit der Veränderung des Flussquerschnittes vom Trapezprofil zu einer differenzierten Profilierung wird auch ein Lösungsansatz für das Aufbrechen der Kanalwirkung des Flusses aufgezeigt. Durch die Strategie, den motorisierten Verkehr zukünftig durch den zu errichtenden Kapuzinerbergtunnel anstelle entlang des Salzachufers zu führen, könnte die Problematik des „Nadelöhrs“ an der Salzach gelöst und die Ufer wieder zugänglicher gestaltet werden. Aufgrund der Vielschichtigkeit, Flexibilität und Adaptierbarkeit unserer Konzepte funktionieren deren einzelne Teile auch unabhängig voneinander oder in Kombination miteinander. Infolgedessen ist es möglich, nur Teile der Arbeit zu realisieren oder Abschnitte nochmals komplett umzudrehen, ohne dabei sinnliche Eindrücke zu verlieren. Mit dieser Arbeit haben wir ein Nachschlagewerk für Entscheidungsträger und engagierte Bewohner der Stadt erarbeitet, mit dem sie für den Flussraum und die atmosphärische Qualität der Salzach sensibilisiert und zur Handlung motiviert werden. Unsere Zielsetzung besteht darin, ein Bewusstsein für das Potential dieser zentralen Fläche mitten in der Stadt in den Köpfen der Leser zu verankern. Die Begehrlichkeit nach der Qualität einer Stadt, die ihren Flussraum als Naherholungsfläche nutzt, soll geweckt werden. Durch ein aktives Aufzeigen der Thematik kann die Sehnsucht nach einer Lebensader in der Stadt eine breitere Öffentlichkeit erreichen. Mit unserer Arbeit stellen wir das Werkzeug zur Transformation bereit.





## FAZIT UND AUSBLICK

Mit den aufgezeigten Strategien, Interventionen und Plänen haben wir eine vielschichtige Antwort auf unsere Forschungsfrage „Wie kann der Flussraum zur zentralen Lebensader der Stadt Salzburg umgestaltet werden?“ ausformuliert. Dem Städtebau ist eigen, dass eine Verifizierung oder Falsifizierung der Konzepte erst Jahrzehnte nach der Realisierung durchgeführt werden können, wenn ersichtlich ist, ob die Benutzer die Konzepte annehmen. Um eine möglichst realitätsnahe Situation zu simulieren, haben wir uns mit Modellstudien an die gezeigten Lösungen angenähert. Die Modelle und Visualisierungen der finalen Konzeption vermitteln einen Eindruck der angestrebten Qualitäten, Stimmungen und Erlebnisse an dieser neu gestalteten Salzach. Ein Ergebnis des Schaffungsprozesses dieser Arbeit ist die Erkenntnis, dass das Thema der Kanalisierung auf fast alle Gewässer in unserer Umgebung zutrifft, ohne dass uns dies davor aufgefallen wäre. In Eugendorf beispielsweise – wo wir einen großen Teil unserer Arbeit verfasst haben – ist uns während der Spaziergänge in unseren kreativen Schaffungspausen aufgefallen, dass alle Bäche zwischen den Feldern mit großen Steinblöcken kanalisiert wurden und sich mittlerweile schon weit eingegraben haben. Wo heute Felder bewirtschaftet werden, erscheint es, als hätte früher einmal eine große Ausbreitungsfläche bestanden.

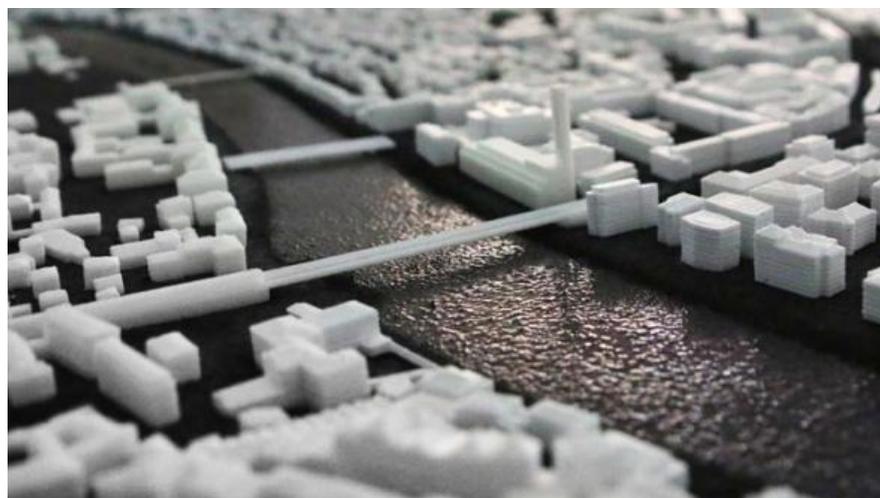
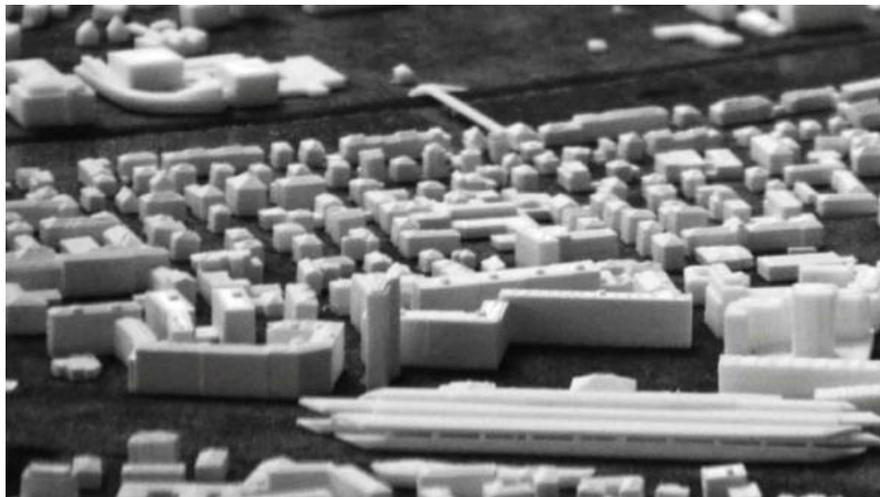
Aber auch der Inn in Innsbruck scheint vor ähnlichen Herausforderungen wie die Salzach zu stehen. Auch hier sind die Ufer steil und verwachsen und die Uferbereiche werden zum Teil von auskragenden Straßen flankiert. Die Situation an der Mur in Graz stellt sich ähnlich dar. Dort wurde zwar, um den Flussraum aufzuwerten, die „Murinsel“ errichtet, aber die grundsätzlichen Dinge, wie der starke Bewuchs der Ufer, der die Sicht vom Gehweg aus auf das Wasser versperrt, wurden nicht thematisiert. Wir hoffen deshalb, dass unsere Arbeit auch Menschen in anderen Städten oder Orten dazu animieren kann, über den Umgang mit ihren Gewässern und deren Uferbeschaffenheit nachzudenken. Für die Salzachumgestaltung wäre eine breitere Bewegung vorteilhaft, die sich für Veränderungen einsetzt. Mit dem Engagement von vielen können Hürden, wie das emotionale Autothema, leichter genommen werden. Durch ein aktives Aufzeigen der Flussraumthematik kann die Sehnsucht nach einer Lebensader in der Stadt bei einer breiteren Öffentlichkeit geweckt werden. Auf das geschriebene Wort muss jetzt die aktive Phase folgen. Begleitet von einer gesamtgesellschaftlichen Diskussion soll das Projekt in Angriff genommen und in weiterer Folge auch realisiert werden. Das „Gesamtkunstwerk Salzburg“ könnte damit weiterentwickelt werden. Wichtiger ist jedoch der Aspekt der Lebensader, deren Schaffung die spürbare Lebensqualität für viele Salzburger steigern kann.

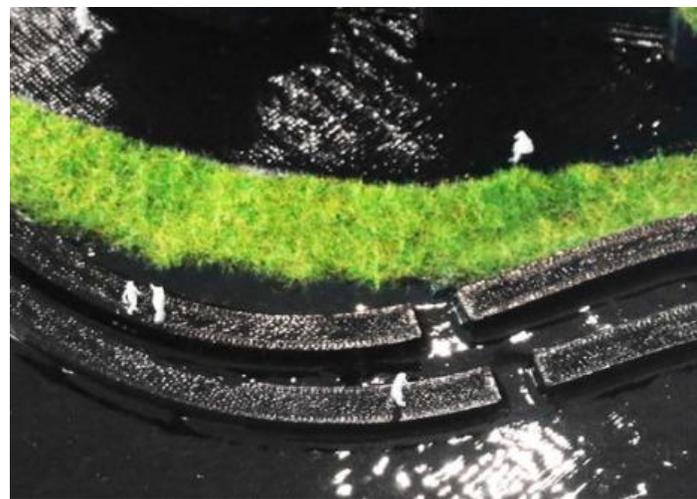
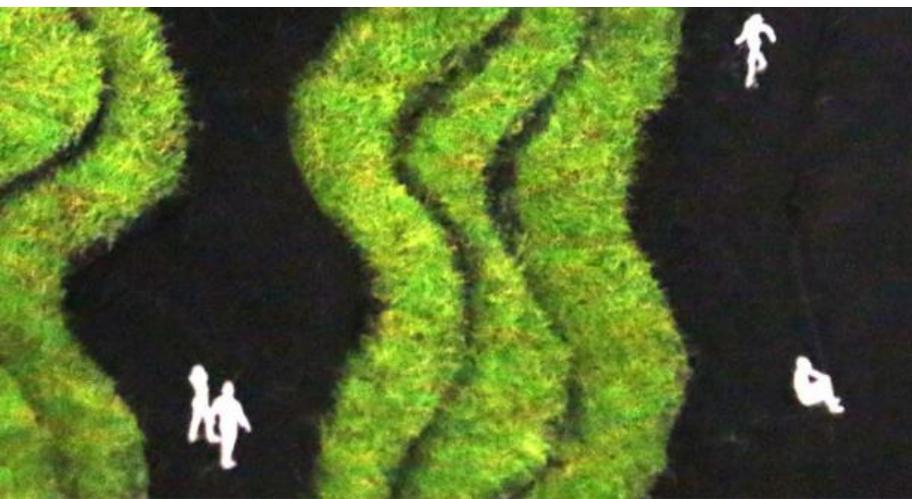
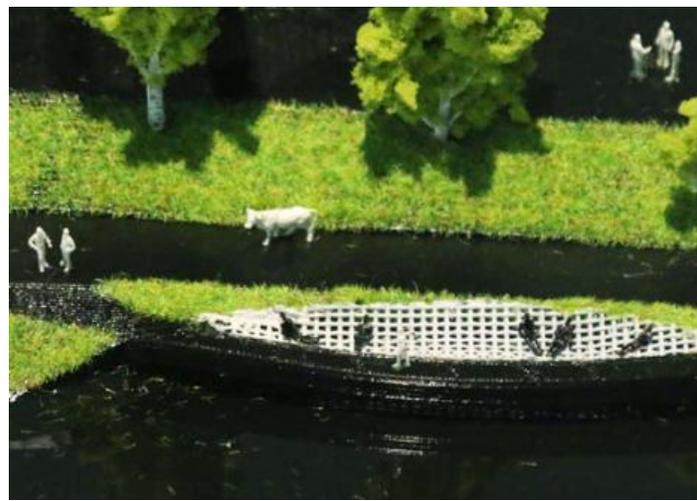
M

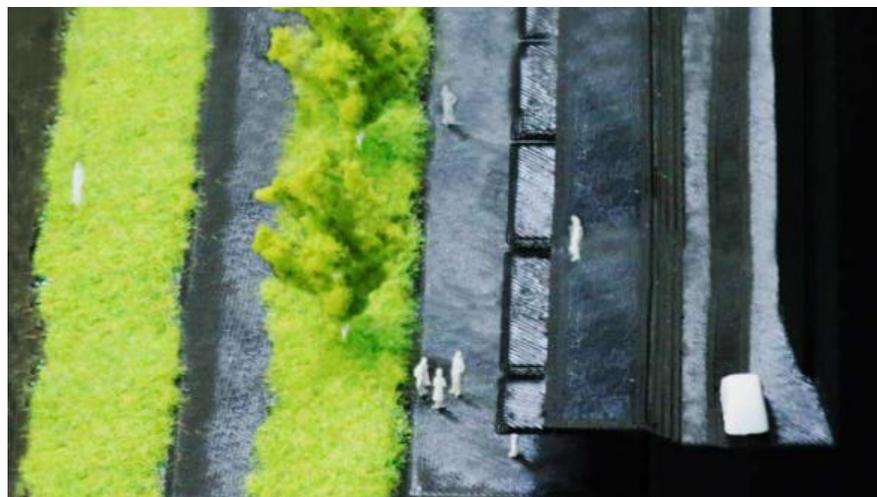
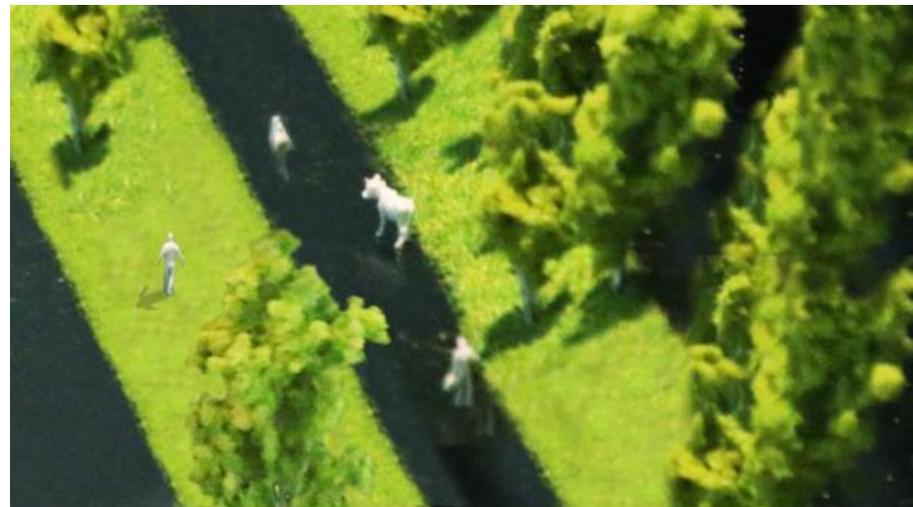
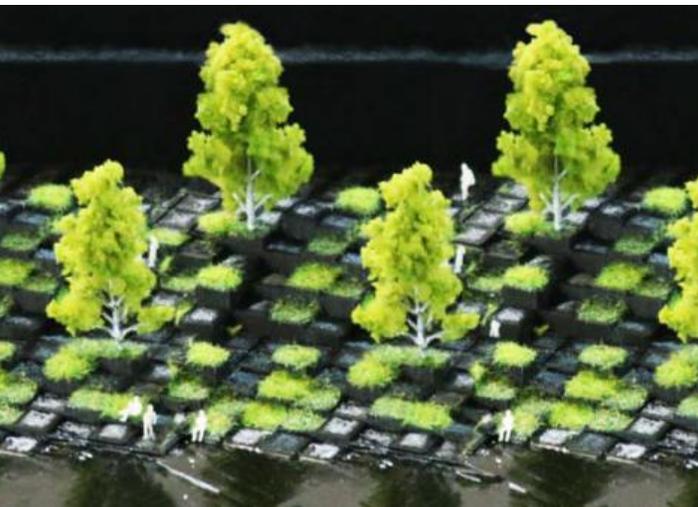


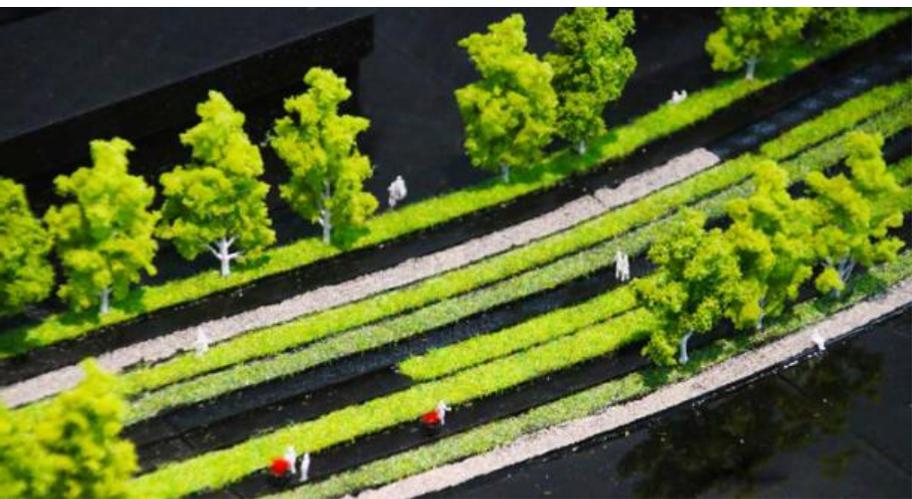




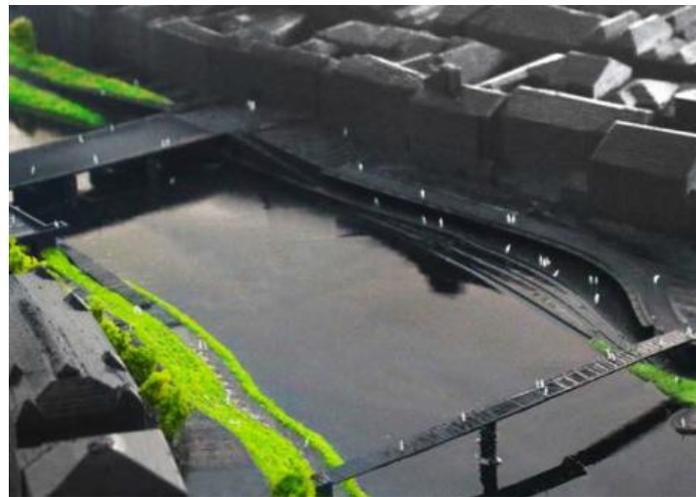
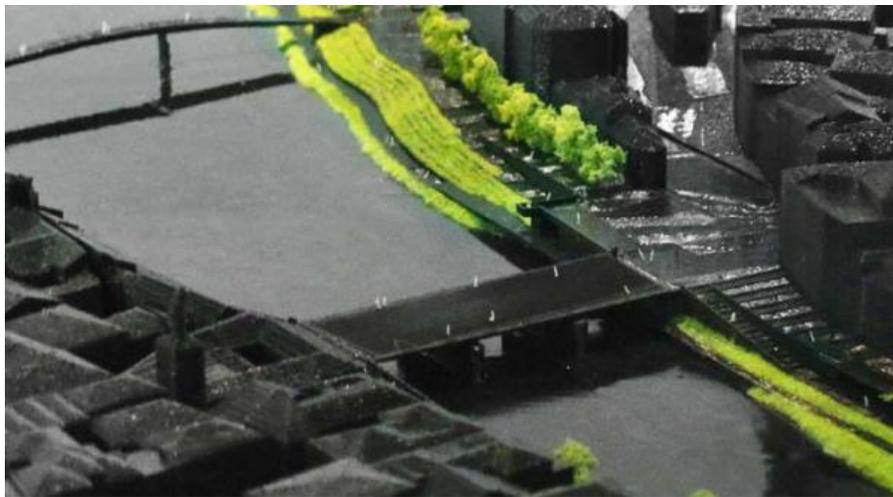
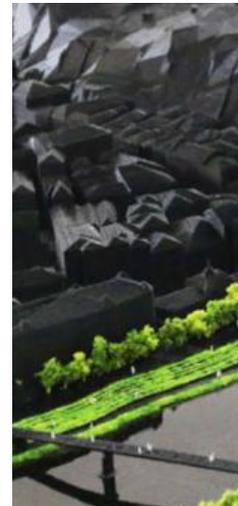




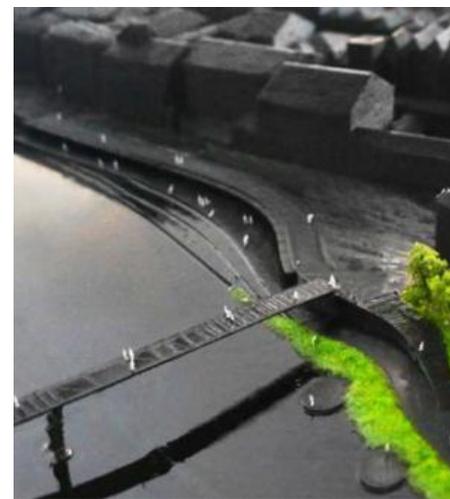
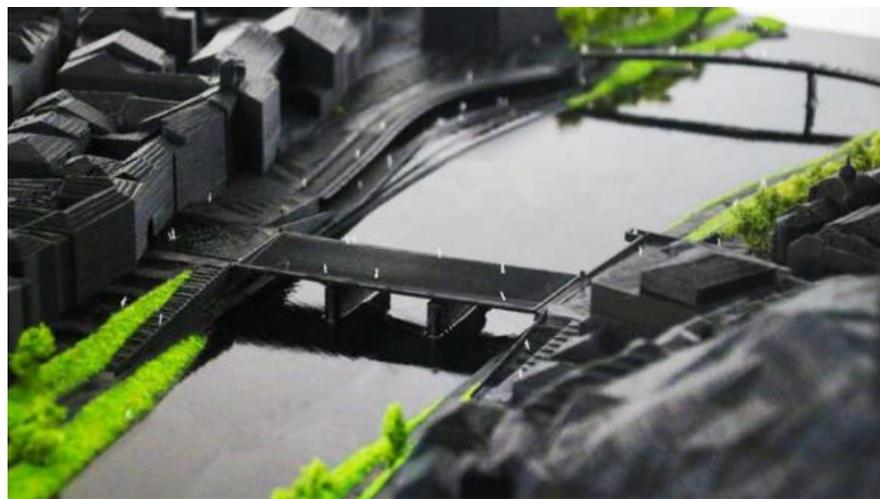
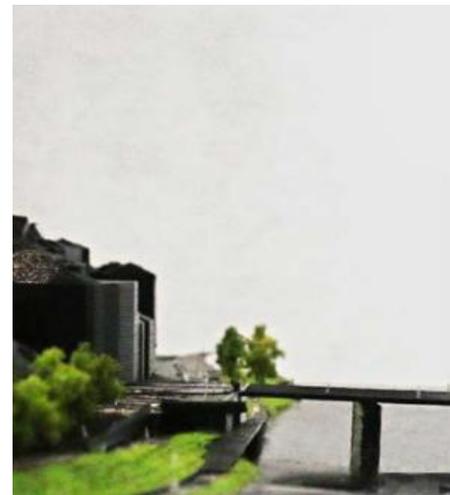
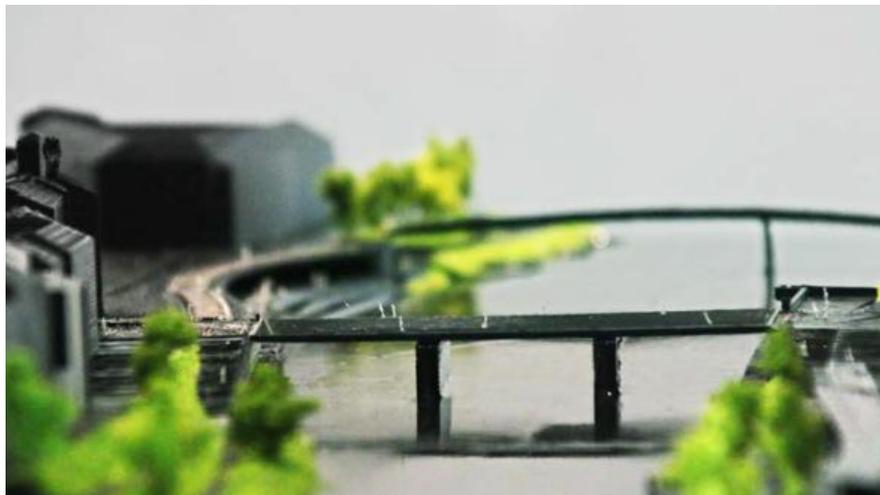


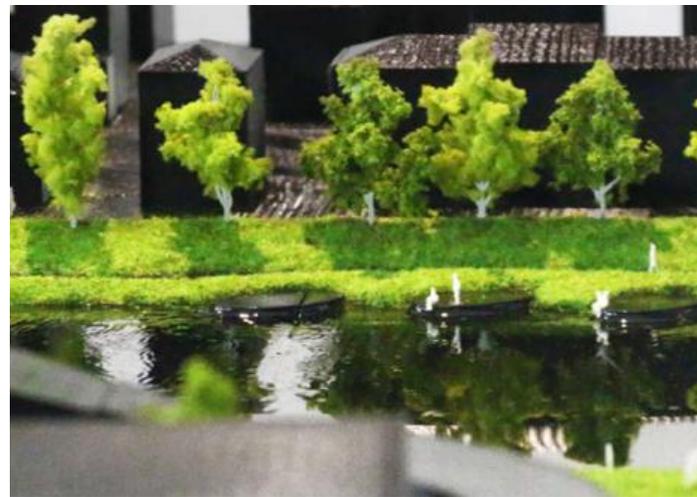
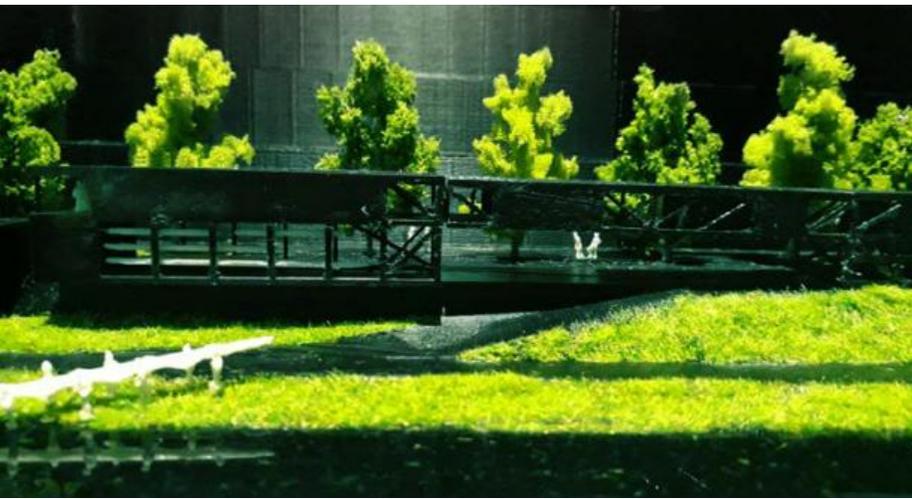


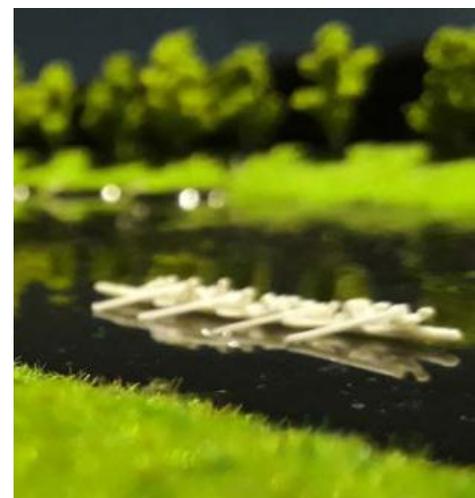
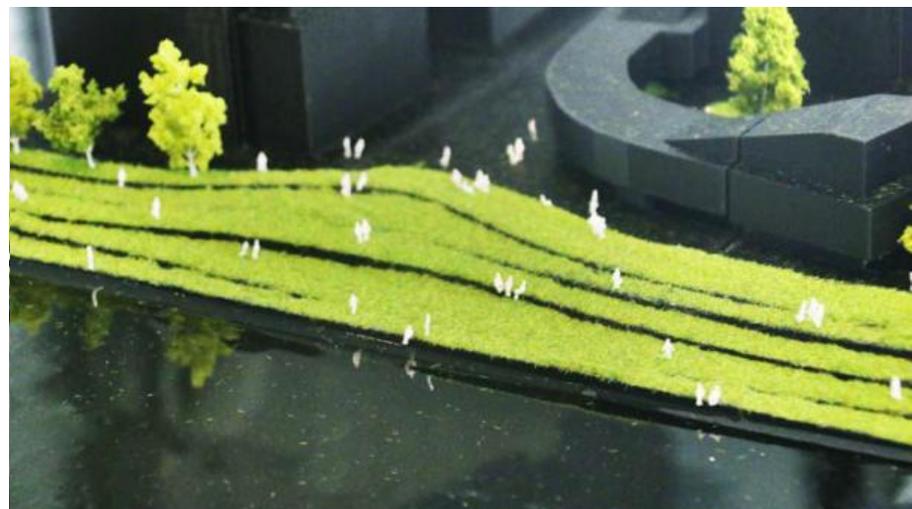
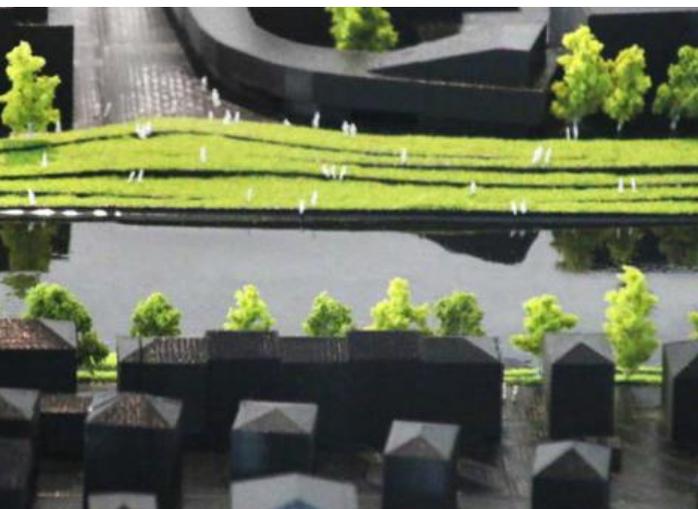
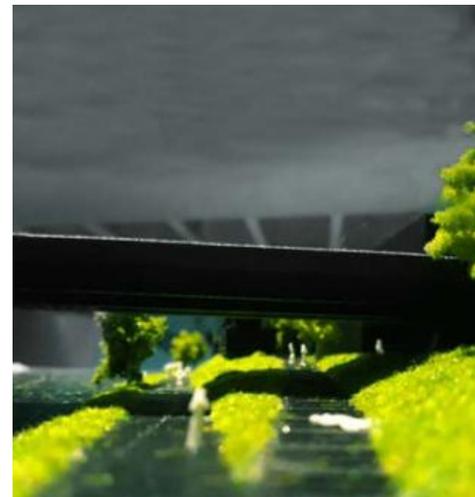
















## LITERATUR

Aigner, Christoph Wilhelm (2012): Salzburg / Hoffmann und Campe Verlag / ISBN 978-3-455-85038-3.

BDA–Bundesdenkmalamt (1986): Dehio-Handbuch Salzburg / Verlag Anton Schroll & Co  
Wien / ISBN: 3-7031-0599-2 / Auflage von 1986.

Dopsch, Heinz (2001): Kleine Geschichte Salzburgs – Stadt und Land / Verlag Anton Pustet /  
ISBN: 3-7025-0441-0, 2. Auflage 2009.

Dopsch, Heinz (1983): Geschichte Salzburgs – Stadt und Land – Band I/1 Teil 1 – Vorgeschichte,  
Altertum, Mittelalter / Universitätsverlag Anton Pustet / ISBN 3-7025-0197-5 / 3. Auflage 1999.

Dopsch, Heinz (1983): Geschichte Salzburgs – Stadt und Land – Band I/2 – Vorgeschichte, Altertum,  
Mittelalter, Universitätsverlag Anton Pustet / ISBN 3-7025-0197-5.

Dopsch, Heinz (1982): St. Peter in Salzburg – Das älteste Kloster im deutschen Sprachraum.  
Schätze europäischer Kunst und Kultur / Land Salzburg / ASIN: B007RSP7HE, S. 117–121.

Dopsch, Heinz / Spatzenegger, Hans (1991): Geschichte Salzburgs – Stadt und Land – Band II/4 – Neuzeit  
und Zeitgeschichte, Universitätsverlag Anton Pustet, ISBN 3-7025-0197-5, Auflage von 1991.

Dopsch, Heinz / Wiesbauer, Heinz (2007): Salzach Macht Geschichte / Verein „Freunde der Salzburger Ge-  
schichte“ / ISBN: 3902582014.

Dorn, Herbert (1996): Die Salzburger Fischmärkte und ihre Brunnen. In: Spurensuche in Salzburg. Verschwundene Bauwerke und vergessene Kunstschätze aus acht Jahrhunderten / Salzburg Museum / ISBN 3-901014-49-7.

Eltz-Hoffmann, Lieselotte (1979): Salzburger Brunnen / Verlag der Schriftenreihe „Kulturgut der Heimat“ / ISBN 9783900319014.

Herz, Peter / Schmid, Peter, Stoll, Oliver (2010): Kontinuitäten und Diskontinuitäten: Von der Keltenzeit bis zu den Bajuwaren / Frank & Timmer GmbH Berlin – Verlag für wissenschaftliche Literatur / ISBN 978-3-86596-274-4.

Hoffmann, Robert (2002): Mythos Salzburg, Bilder einer Stadt, Verlag Anton Pustet, 3-7025-0425-7, Auflage von 2002.

Kramml, Peter F. (2013): Salzburg 1888–1896 in Fotografien des Carl von Frey – Städtisches Leben zwischen Tradition und Fortschritt, Stadtarchiv und Statistik Salzburg, ISBN 978-3-900213-21-3.

Marx, Erich / Laub, Peter (2005): Das Salzburg Panorama von Johann Michael Sattler – Band 1 – Das Werk und sein Schöpfer / Salzburger Museum Carolino Augusteum / ISBN 3-90008-12-8.

Uhlir, Christian (2011): Salzburger Stadtberge / Edition Winterwork / ISBN 978-3-86468-033-5.

## ARTIKEL, AUFSÄTZE & STUDIEN

Dopsch, Heinz (1999): Inn – Salzach Ein Flußsystem macht Geschichte / Laufner Seminararbeit 5/99 / Bayer. Akad. f. Naturschutz u. Landschaftspflege / Laufen.

Gerabek, Karl (1971): Die Gewässer im Stadtbereich von Salzburg, Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 110/111.

Haimerl, Barbara (2017a): Neuer Vorstoß für Strand in der Altstadt, Salzburger Nachrichten am 27. Mai 2017.

Haimerl, Barbara (2017b): Pläne für Stadtstrand tauchen unter, Salzburger Nachrichten am 31. Mai 2017.

Land Salzburg (2009): Die Salzach: ein Fluss bewegt / Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 3. erweiterte Auflage.

Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband (2011): Fließgewässermodellierung – Arbeitsbehelf Feststofftransport und Gewässermorphologie / Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Redaktion „der Standard“ (2007): Vor 150 Jahren scheiterte „Prinz Otto“ auf der Salzach / STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H., Aussage vom 11. April 2007.



Regionalverband Flachgau Nord (2009): Regionalprogramm Flachgau-Nord / Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen.

REK „Räumliches Entwicklungskonzept“ – Salzburg – Die Stadt und ihr Fluss (2009) / Keller & Damm – Landschaftsarchitekten Stadtplaner.

Schmall Bernhard (2007): Historischer Flussverlauf der Salzach von den Salzachöfen bis zur Saalacheinmündung, Teil 1: Das Stadtgebiet von Salzburg, Biologische Unterwasser-Forschungsgruppe der Universität Salzburg, BUFUS Info 39/2007.

Schmall, Bernhard / Ratschan, Clemens (2011): Die historische und aktuelle Fischfauna der Salzach – ein Vergleich mit dem Inn / Biologiezentrum Linz/Austria / Beitr. Naturk. Oberösterreichs /21/S. 55–191.

Schramm, Josef-Michael (2012): Geologische Folgewirkung einer „nassen Grenze“ – Zum kausalen Zusammenhang zwischen Napoleons Kriegen und technisch geologischen Problemen im Salzburger Stadtbereich / Berichte der Geologischen Bundesanstalt / Band 96 / ISNN / ISSN 1017-8880.

Waldherr, Brunhild (2010): Der „Salzburger Seeton“ / Bautechnische Versuchs- und Forschungsanstalt Salzburg – forschungnews Ausgabe 12/2010.

## ONLINE MEDIEN

Architekturtag 2014: Projekt "undefined water", abgerufen am 29. August 2017 unter <http://www.at-s.at>

BIG Architects 2017: The Dryline Urban flood protection infrastructure / Lafargeholcim-foundation, abgerufen am 29. August 2017 unter <https://www.lafargeholcim-foundation.org/projects/the-dryline>

Harl, Friederike (unbekanntes Jahr): Die Römersteine von Iuvavum / CHC – Arbeitsgruppe für Archäometrie und Cultural Heritage Computing, Universität Salzburg, abgerufen am 29. August 2017 unter: [http://iuvavum.org/iuvavum/iuvavum\\_denkmaeler\\_detail.php](http://iuvavum.org/iuvavum/iuvavum_denkmaeler_detail.php)

Kapuzinerbergtunnel: Das Projekt, abgerufen unter <http://www.kapuzinerbergtunnel.at/das-projekt.html>

Land Salzburg (2006): Sohlstabilisierung untere Salzach kurz vor Beginn / Salzburger Landeskorrespondenz 09.10.2006, abgerufen am 13. August 2017 unter: [http://service.salzburg.gv.at/lkorj/Index?cmd=detail\\_in\\_d&nachrid=37390](http://service.salzburg.gv.at/lkorj/Index?cmd=detail_in_d&nachrid=37390)

Padutsch, Johann (2009): Wasserkraftwerk Sohlstufe Lehen – „Kann ein Wasserkraftwerk auch grün sein?“ / Bürgerliste – Die Grünen / abgerufen am 29. August 2017 unter <http://www.buergerliste.at/de/presse/detail.asp?id=6385&tit=Wasserkraftwerk+Sohlstufe+Lehen>

Salzburgwiki, Artikel „Hochwasser“, Version vom 23. Juni 2017, abgerufen am 29. August 2017 unter <http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Hochwasser&oldid=533644>

Stadt Salzburg (2012): Historische Fotografien – Die Hochwasserkatastrophe des Jahres 1959, abgerufen am 29. August 2017 unter: [https://www.stadt-salzburg.at/internet/bildung\\_kultur/stadtgeschichte/historische\\_fotografien/die\\_hochwasserkatastrophe\\_des\\_jahres\\_195\\_297136.htm](https://www.stadt-salzburg.at/internet/bildung_kultur/stadtgeschichte/historische_fotografien/die_hochwasserkatastrophe_des_jahres_195_297136.htm)

## ABBILDUNGEN

Abb. 1 // Hutchins Rogers, Philip (1842): Look at Salzburg with laundry grooves in the foreground / abgerufen am 30. August 2017 unter <https://www.copia-di-arte.com/a/rogers-philip-hutchins/look-at-salzburg-with-lau.html>

Abb. 2 // Jongstra, Hans (2009): Salzburg / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.pano-ramio.com/photo/26270238?source=wapi&referrer=kh.google.com>

Abb. 3 // Salzburger Nachrichten (2012): Salzburg-Aigen: Schlagabtausch zu Überfuhrsteg / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.salzburg.com/nachrichten/salzburg/chronik/sn/artikel/salzburg-aigen-schlagabtausch-zu-ueberfuhrsteg-38720/>

Abb. 4 // ORF Salzburg (2017): Debatte um Stadtstrand an der Salzach / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://salzburg.orf.at/news/stories/2846851/>

Abb. 5 // Schmiedbauer, Thomas (2015): Karolinenbrücke von Hettwerbastei / abgerufen am 30. August 2017 unter [http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Karolinenbrücke\\_von\\_Hettwerbastei.jpg&oldid=491900](http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Karolinenbrücke_von_Hettwerbastei.jpg&oldid=491900) (perma Link)

Abb. 6 // Fuchs, Franz (2010): Salzachmündung des Gersbaches beim Volksgarten / abgerufen am 30. August 2017 unter [http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Salzachmündung\\_des\\_Gersbaches\\_beim\\_Volksgarten.jpg&oldid=165125](http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Salzachmündung_des_Gersbaches_beim_Volksgarten.jpg&oldid=165125) (perma Link)

Abb. 7 // stv Kommunikationswissenschaften (2017): SUNSET SESSION AM ÜBERFUHRSTEG / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://stvkowi.oeh-salzburg.com/sunset-session-am-ueberfuhrsteg/>

Abb. 8 // Müseler, Arne (2007): Staatsbrücke / abgerufen am 30. August 2017 unter: <http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Staatsbrücke.jpg&oldid=26289> (perma Link)

Abb. 9 // Lakat, Imre (2013): Salzburg, Austria Mozartsteg/Rudolfskai / abgerufen am 30. August 2017 unter: <http://www.panoramio.com/photo/96594942>

Abb. 10 // Salzach River Boat Cruises (2017): vistas del paseo en barco / abgerufen am 30. August 2017 unter [https://www.tripadvisor.de/LocationPhotoDirectLink-g190441-d2369750-i124519873-Sal\\_zach\\_River\\_Boat\\_Cruises-Salzburg\\_Austrian\\_Alps.html](https://www.tripadvisor.de/LocationPhotoDirectLink-g190441-d2369750-i124519873-Sal_zach_River_Boat_Cruises-Salzburg_Austrian_Alps.html)

Abb. 11 // Lechner, Paul (2017): Die Salzach / persönlich erhalten

Abb. 12 // Woldhuis, Kim (2011): Salzburg river through the city / abgerufen am 30. August 2017 unter <https://www.travelblog.org/Photos/6641839>

Abb. 13 // Peralta, Jordi (2008): Salzburg – Festung Hohensalzburg / Ferdinand-Hanuschplatz / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.panoramio.com/photo/12999668>

Abb. 14 // Eweht (2016): Salzburg – Altstadt – Ferdinand-Hanusch-Platz – 2016 01 20 - 3 / abgerufen am 30. August 2017 unter [https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Salzburg\\_-\\_Altstadt\\_-\\_Ferdinand-Hanusch-Platz\\_-\\_2016\\_01\\_20\\_-\\_3.jpg&oldid=221811294](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Salzburg_-_Altstadt_-_Ferdinand-Hanusch-Platz_-_2016_01_20_-_3.jpg&oldid=221811294) (perma Link)

Abb. 15 // Eweht (2016): Salzburg – Altstadt – Ferdinand-Hanusch-Platz – 2016 01 20 - 1 / abgerufen am 30. August 2017 unter [https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Salzburg\\_-\\_Altstadt\\_-\\_Ferdinand-Hanusch-Platz\\_-\\_2016\\_01\\_20\\_-\\_1.jpg&oldid=221811264](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Salzburg_-_Altstadt_-_Ferdinand-Hanusch-Platz_-_2016_01_20_-_1.jpg&oldid=221811264) (perma Link)

Abb. 16 // Loidl, Andrea (2010): Fischkrieg / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Fischkrieg.jpg&oldid=550215> (perma Link)

Abb. 17 // Wild, Doris (2017): Salzburgs beste Aussichtspunkte / abgerufen am 30. August 2017 unter <https://www.salzburgerland.com/de/magazin/salzburgs-beste-aussichtspunkte/>

Abb. 18 // Bogner, Albert (2009): BRÜCKEN ÜBER DIE SALZACH (SALZBURG IMPRESSIONEN) / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.panoramio.com/photo/25545160>

Abb. 19 // Stadtgemeinde Salzburg (2014): Makartsteg, Geschichte und Bilder / abgerufen am 30. August 2017 unter [https://www.stadt-salzburg.at/internet/bildung\\_kultur/altstadt\\_und\\_tourismus/historische\\_stadt/makartsteg\\_geschicht\\_345198/geschichte\\_des\\_makartstegs\\_345191.htm](https://www.stadt-salzburg.at/internet/bildung_kultur/altstadt_und_tourismus/historische_stadt/makartsteg_geschicht_345198/geschichte_des_makartstegs_345191.htm)

Abb. 20 // Lechner, Horst (2017): Screenshot aus Google Earth 3D (Version 7.1.2.2041, Built 10/7/2013, Open GL Render auf Mac OS X (10.11.4) / erstellt am 30. August 2017

Abb. 21 // salzachfischer (2011): Salzach Revier 10 des Ssfv / abgerufen am 30. August unter <https://salzachfischer.jimdo.com/salzach-stadtrevier-10-ssf/>

Abb. 22 // geronimosl (2009): Müllner Steg river crossing Salzburg / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.panoramio.com/photo/23646931>

Abb. 23 // Lechner, Paul (2017): Menschen am Fluss / persönlich erhalten

Abb. 24 // Spiluttini, Margherita (2002): Heizkraftwerk Mitte Neu / abgerufen am 30. August 2017 unter <https://m.archtour-stadt-salzburg.at/index.php?inc=project&id=5776>

Abb. 25 // pHValue (2011): Eisenbahnbrücke in Salzburg über die Salzach / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.sagen.at/fotos/showphoto.php/photo/23124/size/big>

Abb. 26 // greencherry & darthr (2011): Salzburg, Eisenbahnbrücke an der Salzach / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.panoramio.com/photo/56646933?source=wapi&referrer=kh>.

Abb. 27 // markus383 (2011): Das Heizkraftwerk Mitte / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.panoramio.com/user/5626978>

Abb. 28 // Schmidt, Kevin (2014): Am Ufer der Salzach / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://mapio.net/s/56483702/>

Abb. 29 // Salzburgnischen (2013): Salzachkai beim Pioniersteg / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://mein.salzburg.com/fotoblog/heimat/2013/11/salzachkai-beim-pioniersteg.html>

Abb. 30 // Meyer, Heiko (2013): Eisenbahnbrücke, Lehener Brücke und der Pioniersteg in Salzburg / abgerufen am 30. August 2017 unter <https://unterfranke.blogspot.co.at/2013/12/eisenbahnbruecke-lehener-bruecke-und-der.html>

Abb. 31 // Ratzer, Robert (2017): Sperre: Pioniersteg weist „grobe Mängel“ auf / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://www.salzburg.com/nachrichten/salzburg/chronik/sn/artikel/sperre-pioniersteg-weist-grobe-maengel-auf-255862/>

Abb. 32 // Aelianus (unbekanntes Jahr): The Alps around Salzburg / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://mapio.net/pic/p-75270524/>

Abb. 33 // Salzburg Research (2014): Pioniersteg / abgerufen am 30. August 2017 unter <https://kulturerleben.salzburgresearch.at/poi/pioniersteg/>

Abb. 34 // KWOT (unbekanntes Jahr) Das Salzachufer in Itzling / abgerufen am 30. August 2017 unter <http://mapio.net/pic/p-97342968/>

Abb. 35 // Fotostudio Wurst (2013): KW Lehen SALZBURG / abgerufen am 30. August 2017 unter [http://www.fotostudio-wurst.at/referenzen/kraftwerk\\_solestufe\\_lehen\\_salzburg](http://www.fotostudio-wurst.at/referenzen/kraftwerk_solestufe_lehen_salzburg)

Abb. 36 // Haus der Natur – Unbekannter Künstler (unbekanntes Jahr): Die Landschaft des Salzburger Beckens am Ende der letzten Eiszeit / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.saalacherlebniswelt.com/R\\_Nonn1/R\\_Nonn2/r\\_nonn2.html](http://www.saalacherlebniswelt.com/R_Nonn1/R_Nonn2/r_nonn2.html)

Abb. 37 // Naumann (unbekanntes Jahr): Pulvermühle bei Salzburg / EAN-Nummer:4050038803537 / Bildnummer:5OE-S1-A1795-1 / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://www.kunstkopie.de/a/artist-artist-1/pulvermhlebeisalzburgnaum.html>

Abb. 38 // Loos, Friedrich (1832): Das Siegmundstor von der unverbauten Riedenburg aus / abgerufen am 31. August 2017 unter [https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Loos\\_Stadt-Thore\\_Salzburgs\\_G\\_1194\\_I\\_Neutor\\_2.jpg&oldid=203261479](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Loos_Stadt-Thore_Salzburgs_G_1194_I_Neutor_2.jpg&oldid=203261479) (perma Link)

Abb. 39 // Ingenieursoffiziere, Raffy & Clement (1810): PLAN DE LA VILLE DE SALZBOURG ET DE SES ENVIRONS / persönlich erhalten vom Magistrat Salzburg, Haus für Stadtgeschichte im Februar 2017

Abb. 40 // Pezolt, Georg (1849): Salzburg vom Michaelstor / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://www.zvab.com/servlet/BookDetailsPL?bi=13207979356&searchurl=hl%3Don%26t-n%3DSalzburg%2BSalzburg%2Bgesehen%26sortby%3D20%26an%3DPezolt#&gid=1&pid=1>

Abb. 41 // Seiffert, Carl Friedrich (1850): Salzburg / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://imgl.krone.at/Bilder\\_original/2016/04/17/1816-Hunger-Not-und-eine-neue-Hundesteuer-200-Jahr-Jubilaem-story-505945\\_630x356px\\_8e954910333a550951b71332c2ddc35b\\_soizbuag\\_jpg.jpg](http://imgl.krone.at/Bilder_original/2016/04/17/1816-Hunger-Not-und-eine-neue-Hundesteuer-200-Jahr-Jubilaem-story-505945_630x356px_8e954910333a550951b71332c2ddc35b_soizbuag_jpg.jpg)

Abb. 42 // Loos, Friedrich (18. Jahrhundert) Salzburg, Kapuzinerkloster / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://piclick.at/Ölbild-Salzburg-KapuzinerklosterFriedrich-Loos-ÖLGEMÄLDEHAND-GEMALT-F60x100cm-272282422873.html>

Abb. 43 // Haus der Natur/Kressl (unbekanntes Jahr): Doppeldiorama: Blick vom Mönchsberg auf die Stadt Salzburg heute und vor 400 Jahren / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://insmuse-um.com/post/26537174786/doppeldiorama-blick-vom-mönchsberg-auf-die-stadt>

Abb. 44 // Mayburger, Josef (1881): Salzburg vom Plainberg / abgerufen am 31. August 2017 unter [https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Mayburger\\_Salzburg\\_vom\\_Plainberg\\_aus\\_1881.jpg&oldid=235828457](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Mayburger_Salzburg_vom_Plainberg_aus_1881.jpg&oldid=235828457) (perma Link)

Abb. 45 // Eismann, Johann Anton (1620–1700): Blick auf die Stadt Salzburg / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://www.dorotheum.com/uploads/pics/130326bis28Eismann.jpg>

Abb. 46 // Fischbach, Johann (1840): Salzburg von Parsch aus / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.salzburgmuseum.at/fileadmin/\\_migrated/pics/03\\_InvNr\\_1038-2003.jpg](http://www.salzburgmuseum.at/fileadmin/_migrated/pics/03_InvNr_1038-2003.jpg)

Abb. 47 // Wallee, Louis (19. Jahrhundert): Auenlandschaft der Salzach / Aus dem REK, Salzburg – Die Staund und ihr Fluss, entnommen - abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.stadt-salzburg.at/REK\\_GR/Salzburg\\_Broschuere\\_090219\\_72dpi.pdf](http://www.stadt-salzburg.at/REK_GR/Salzburg_Broschuere_090219_72dpi.pdf)

Abb. 48 // Unbekannter Künstler (um 1805): Französische Truppen im Kreuzgang von St. Peter / Salzburg Museum, Inv.Nr. 17/62 / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.salzburgmuseum.at/index.php?id=507>

Abb. 49 // Sattler, Johann Michael (1825–1829): Sattler-Panorama, Ausschnitt / abgerufen am 31. August 2017 unter [https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Sattler\\_panorama\\_stadt\\_gross.jpg&oldid=182719251](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Sattler_panorama_stadt_gross.jpg&oldid=182719251) (perma Link)



Abb. 50 // Sattler, Hubert (1875): Blick auf die regulierte Salzach vom Klausentor / Salzburg Museum, Inv.-Nr. 7004-49 / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.salzburgmuseum.at/index.php?id=1077>

Abb. 51 // Kulstrunk, Franz (1916): Salzburg nach der Flussregulierung / persönlich erhalten vom Magistrat Salzburg, Haus für Stadtgeschichte im Februar 2017

Abb. 52 // Mayburger, Joseph (1894): Salzburg, Blick auf Mülln / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.salzburgmuseum.at/archiv/sonderausstellungen/images/salzach/InvNr5552-49.jpg>

Abb. 53 // Unbekannter Künstler (unbekanntes Jahr): Der Hanuschplatz während der Flussregulierung – Neue Kaiverbauung / Kopiert von Seite 32 aus dem Buch: Hoffmann, Robert (2002): Mythos Salzburg, Bilder einer Stadt, Verlag Anton Pustet, 3-7025-0425-7, Auflage von 2002

Abb. 54 // Fisch-Krieg (um 1935): Der Fischkrieg kurz nach seine Eröffnung / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.fisch-krieg.at/geschichte/>

Abb. 55 // Rössler, Astrid (2015): Grundwasseraustritt flussabwärts der Stadt Salzburg / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://pbs.twimg.com/media/CKGHBrZW8AACHhW.jpg:large>

Abb. 56 // Fuschlberger, G. (1959): Die eingestürzte Autobahnbrücke / abgerufen am 31. August 2017 unter [https://www.stadt-salzburg.at/internet/extras/popup/imggallery.aspx?id=1&doc\\_path=%5Cinternet%5Cbildung\\_kultur%5Cstadtgeschichte%5Chistorische\\_fotografien%5Cdie\\_hoch-wasserkatastrophe\\_des\\_jahres\\_195\\_297136.htm](https://www.stadt-salzburg.at/internet/extras/popup/imggallery.aspx?id=1&doc_path=%5Cinternet%5Cbildung_kultur%5Cstadtgeschichte%5Chistorische_fotografien%5Cdie_hoch-wasserkatastrophe_des_jahres_195_297136.htm)

Abb. 57 // Fuchs, Franz (2012): Salzach-Sohlstufe in Lehen, westliche Ansicht vom Makartkai aus / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Salzach-Sohlstufe\\_in\\_Lehen,\\_westliche\\_Ansicht\\_vom\\_Makartkai\\_aus.jpg&oldid=230206](http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Salzach-Sohlstufe_in_Lehen,_westliche_Ansicht_vom_Makartkai_aus.jpg&oldid=230206) (perma Link)

Abb. 58 // Salzburg Stadt Schiff-Fahrt (2017): Die Salzachschiiffahrt / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://www.salzburg.info/de/hotels-angebote/rundfahrten-fuehrungen/schiffahrt>

Abb. 59 // APA (2002): Die Jahrhundertflut / abgerufen am 15. September 2017 unter <https://www.welt.de/vermishtes/gallery1071563/Die-Jahrhundertflut.html>

Abb. 60 // Herz-Jesu-Missionare (2007/08): Ein Entwurf der Schülerinnen und Schüler des Herz-Jesu Missionare-Gymnasiums / entnommen aus dem REK „Salzburg – Die Stadt und ihr Fluss“ / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.stadt-salzburg.at/REK\\_GR/Salzburg\\_Broschuere\\_090219\\_72dpi.pdf](http://www.stadt-salzburg.at/REK_GR/Salzburg_Broschuere_090219_72dpi.pdf)

Abb. 61 // Architekturtag / Wirtschaftskundliches Bundesrealgymnasium (2014): Darstellung eines Schülerinnen und Schüler-Entwurfes des Faches „design – architektur – technik“ / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.at-s.at>

Abb. 62 // Keller, Regine / Damm, Franz (2009): Die geplante Altstadtkaute / entnommen aus dem REK „Salzburg – Die Stadt und ihr Fluss“ / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.stadt-salzburg.at/REK\\_GR/Salzburg\\_Broschuere\\_090219\\_72dpi.pdf](http://www.stadt-salzburg.at/REK_GR/Salzburg_Broschuere_090219_72dpi.pdf)

Abb. 63 // Keller, Regine / Damm, Franz (2009): Der Schwebende Weg / entnommen aus dem REK „Salzburg – Die Stadt und ihr Fluss“ abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.stadt-salzburg.at/REK\\_GR/Salzburg\\_Broschuere\\_090219\\_72dpi.pdf](http://www.stadt-salzburg.at/REK_GR/Salzburg_Broschuere_090219_72dpi.pdf)

Abb. 64 // soma architects (2015):Salzach Beach / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.soma-architecture.com/index.php?page=salzach\\_beach&parent=2](http://www.soma-architecture.com/index.php?page=salzach_beach&parent=2)

Abb. 65 // Potocnik, Lorenz (2017): Neuer Vorstoß für Strand in der Altstadt / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://cdn.salzburg.com/nachrichten/uploads/pics/2017-05/orginal/neuer-vorstoss-fuer-strand-in-der-altstadt-41-71007221.jpg>

Abb.66 // Tschepp, Markus (2017): Viel Verkehr in Salzburg, vor allem zur Stoßzeit, hier am Rudolfskai / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.krone.at/salzburg/salzbürger-stehen-zwei-wochen-pro-jahr-im-stau-verkehr-story-555296>

Abb. 67 // Solaris Bus & Coach (2012): Trollino 18 plans / abgerufen am 31. August 2017 unter [https://www.vector-templates.com/templates/show/solaris\\_trollino\\_18/9128/](https://www.vector-templates.com/templates/show/solaris_trollino_18/9128/)

Abb. 68 // BR Fernsehen (2017): Passer Terrassen Meran / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.br.de/br-fernsehen/sendungen/querbeet/querbeet-gruenes-meran-128.html>

Abb. 69 // Wang, Lucy (2017): Cheonggyecheon River Seoul / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://d2iq9gqtfwsete.cloudfront.net/wp-content/uploads/2015/10/Cheonggyecheon-stream-seoul-korea-dongdaemun.jpg?x75458>

Abb. 70 // Kambic, Miran (2014): Promenade und Flusstheater in Velenje / abgerufen am 31. August 2017 unter [https://www.baunetzwissen.de/beton/objekte/oeffentlicher-raum/promena-de-und-flusstheater-in-velenje-4374175?wt\\_mc=nlbw.Beton.2015-06.Objekte-Öffentlicher+Raum.cid-4374175](https://www.baunetzwissen.de/beton/objekte/oeffentlicher-raum/promena-de-und-flusstheater-in-velenje-4374175?wt_mc=nlbw.Beton.2015-06.Objekte-Öffentlicher+Raum.cid-4374175)

Abb. 71 // IN SITU Architectes Paysagistes (2007): Rhone River Banks / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.landezine.com/index.php/2011/06/rhone-river-banks-by-in-situ-architectes-paysagistes/>

Abb. 72 // Berner-Roth, Scarlet (2014): Isar-Plan BA5 München / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.competitionline.com/de/projekte/55995>

Abb. 73 // Lichtschwärmer (unbekanntes Jahr): Donaupark / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.landezine.com/index.php/2015/11/deichgarten-and-donaupark-by-k1-landschaftsarchitekten/donaupark-02\\_lichtschwaermer/](http://www.landezine.com/index.php/2015/11/deichgarten-and-donaupark-by-k1-landschaftsarchitekten/donaupark-02_lichtschwaermer/)

Abb. 74 // Lovelace, Steve (2014): Fort Worth Water Gardens-Texas Architect Philip Johnson Atelier / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://steve-lovelace.com/fort-worth-water-gardens/>

Abb. 75 // unbekannter Fotograf (unbekanntes Jahr): South Plate River Denver / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://i.ytimg.com/vi/SAhMjC7R--s/maxresdefault.jpg>

Abb. 76 // Bittermann, Jeremy (2016): Portland Park / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.archdaily.com/802422/the-landscape-architecture-of-lawrence-halprin>

Abb. 77 // Roadtrippers (2016): The Passage Chattanooga – Tennessee / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://roadtrippers.com/places/22316/photos/319711462>

Abb. 78 // Lehoux, Nic (2011): Tarrant County College / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://i.pinimg.com/originals/3f/14/68/3f1468901ce26d5f5968f8c3b2a307ba.jpg>

Abb. 79 // Creasy, Max / Bingham-Hall, Patrick (2002): Victoria Park Sydney – Australien / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.landezine.com/index.php/2013/02/victoria-park-public-domain-by-hassell/>

Abb. 80 // Rostad, Bernt (2012): Old town Salzburg / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://www.flickr.com/photos/brostad/8132021534>

Abb. 81 // Bjarke Ingels Group (2014): The Flip Downs (up-position) / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.archdaily.com/493406/the-big-u-big-s-new-york-city-vision-for-rebuild-by-design/533eba70c07a809fab000067-the-big-u-big-s-new-york-city-vision-for-rebuild-by-design-image>

Abb. 82 // Bjarke Ingels Group (2014): The Flip Downs (down-position) / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.archdaily.com/493406/the-big-u-big-s-new-york-city-vision-for-rebuild-by-design/533eba70c07a809fab000067-the-big-u-big-s-new-york-city-vision-for-rebuild-by-design-image>

Abb. 83 // Kim, Taeoh (unbekanntes Jahr): ChonGae Canal Restoration / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.landezine.com/wp-content/uploads/2015/06/ChonGae-Canal-Restoration-Project-by-Mikyong-Kim-Design-06b.jpg>

Abb. 84 // Studio Evren Başbuğ (unbekanntes Jahr): Bostanlı Footbridge & Sunset Lounge / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://galeri3.arkitera.com/var/albums/soylesi02/evrenbasbug\\_iz-mirsuperkent/02\\_L.jpg.jpeg](http://galeri3.arkitera.com/var/albums/soylesi02/evrenbasbug_iz-mirsuperkent/02_L.jpg.jpeg)

308

Abb. 85 // Joyce, Kate / Phillips, Christian (2016): Chicago Riverwalk / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.sasaki.com/project/134/chicago-riverwalk/>

Abb. 86 // Wood, Simon (2017): Boat Harbour – Tweed Heads, NSW, Australia / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://chambreacoucheradulte.ml/simon-evans-2/>

Abb. 87 // Landezine (2004): Bathing Area Beth Galí / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.landezine.com/index.php/2009/10/forum-bathing-area/>

Abb. 88 // Lindman, Åke Eson / Johansson, Lennart (2013): Hornsbergs Strandpark Stokholm / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.adamskymgmt.com/ake-e-son-lindman/landscape/hornsbergs-strand-stockholm/1>

Abb. 89 // Sant en Co (unbekanntes Jahr): Schinkel Islands / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://ssba-salon.nl/#!/stad/tpz-7-plekken-om-het-verliezen-van-een-gouden-kalf-te-vergeten>

Abb. 90 // Stuben, Henning (2008): Kalvebod Waves / JDS Architects + KLAR / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.archdaily.com.br/br/01-148856/kalvebod-waves-slash-jds-architects-plus-klar>

Abb. 91 // Schneeberger / Kozuh, Kabranlar, Altan (unbekanntes Jahr): Grillplatz Neue Donau / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://www.wien.gv.at/umwelt/gewaesser/donauinsel/freizeit/grillen.html#-plaetze>

Abb. 92 // Joujou/Pixelio.de (unbekanntes Jahr): Grillplatz am Rheinufer / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.suedschwarzwald-radweg.info/Media/Attraktionen/Grillplatz-am-Rheinufer>

Abb. 93 // freiland – Landschaftsgestaltung und Regionalentwicklung (2012): Naherholungs- gebiet Auwiesen Graz / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.freiland.at/files/images/519219c6e7b48\\_b.jpg](http://www.freiland.at/files/images/519219c6e7b48_b.jpg)

Abb. 94 // Zakrzewski, Tomasz (2015): Redevelopment of the east side Paprocany lake shore in Ty- chy / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.archdaily.com/775301/paprocany-lake-shore-redevelopment-rs-plus>

Abb. 95 // Hutton, Jane / Blackwell, Adrian (2009): Dymaxion Sleep (curled up) – Canada / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://v2com-newswire.com/data/photo/image/29539/pre-view\\_837-19\\_29539\\_sc\\_v2com.jpg](http://v2com-newswire.com/data/photo/image/29539/pre-view_837-19_29539_sc_v2com.jpg)

Abb. 96 // Kennedy, R. (2017): Morris Arboretum Tree Adventure/ abgerufen am 31. August 2017 unter <http://generocity.org/philly/2017/01/31/getting-good-done-tivoni-devor-nimble-networked-niche/>

Abb. 97 // Straschnow, Jair / Nygaard, Gitte (2015): Off-Ground Amsterdam / abgerufen am 31. August 2017 unter [https://cdn.trendhunterstatic.com/phpthumbnails/207/207732/207732\\_1\\_800.jpeg](https://cdn.trendhunterstatic.com/phpthumbnails/207/207732/207732_1_800.jpeg)

Abb. 98 // Numen/For Use (2011): Net / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://www.ignant.com/2011/10/19/numenfor-use-net/>

Abb. 99 // nachrichten.at (2013): Der echte Donaustrand in Linz / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Der-echte-Donaustrand-entsteht-in-Linz-Urfahr;art66,1944563,B>

Abb. 100 // BROEKMAN+PARTNER (2016): Islandsbrygge Havnebad Kopenhagen / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://broekman-partner.com/wp-content/uploads/2016/07/02-BIG-BAD\\_c\\_Casper-Dalhoff.jpg](http://broekman-partner.com/wp-content/uploads/2016/07/02-BIG-BAD_c_Casper-Dalhoff.jpg)

Abb. 101 // National Maritime Museum, London (1934): Tower Beach London / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://www.mediastorehouse.com/p/315/women-running-along-the-beach-at-tower-bridge-3688614.jpg>

Abb. 102 // Monnet, Olivier (2014): Untere Letten Zürich / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.panoramio.com/photo/107352465>

Abb. 103 // KEYSTONE (2016): Der Masterplan für den 48-Stunden-Sommer / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://www.blick.ch/news/jetzt-wirds-schoen-aber-leider-nur-kurz-der-master-plan-fuer-den-48-stunden-sommer-id5177474.html>

Abb. 104 // muenchen.de (2016): Isar schwimmen München / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.muenchen.de/aktuell/2016-07/wetteraussichten-sommer-kehrt-zurueck.html>

Abb. 105 // Declerk, Stef (2015): Canal Swimmer's Club, Brugge, Atelier BOW-WOW / abgerufen am 31. August 2017 unter <https://i.pinimg.com/736x/d3/61/9a/d3619abff0fca596cf9a6500fa-7d4e46--bow-wow-swimmers.jpg>



Abb. 106 // Bouchet, Charles (2015): La piscine Joséphine Baker à Paris / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://lemag.weekendesk.fr/article/les-plus-belles-piscines-municipales-de-france\\_a1580/1](http://lemag.weekendesk.fr/article/les-plus-belles-piscines-municipales-de-france_a1580/1)

Abb. 107 // Bouchet, Charles (2015): La piscine du Rhône à Lyon / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://lemag.weekendesk.fr/article/les-plus-belles-piscines-municipales-de-france\\_a1580/1](http://lemag.weekendesk.fr/article/les-plus-belles-piscines-municipales-de-france_a1580/1)

Abb. 108 // angeliqueimwunderland (2014): Berliner Badeschiff / abgerufen am 31. August 2017 unter [https://angeliqueimwunderland.files.wordpress.com/2014/11/10516877\\_10154583680430001\\_4330184359717715597\\_n.jpg](https://angeliqueimwunderland.files.wordpress.com/2014/11/10516877_10154583680430001_4330184359717715597_n.jpg)

Abb. 109 // Magistrat Wien MA 45 (2011): Alte Donau / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.donaustadtecho.at/sima-badespas-an-der-alten-donau/>

Abb. 110 // Fuchs, Franz (2013): Papier und Zellulosefabrik Hallein / abgerufen am 31. August 2017 unter [http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Schweighofer\\_Fiber\\_in\\_Hallein.jpg&ol-did=300314](http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Datei:Schweighofer_Fiber_in_Hallein.jpg&ol-did=300314)  
(perma Link)

Abb. 111 // Behensky, Ines (2016): Der Almkanal / abgerufen am 31. August 2017 unter <http://www.kolpinghaus-salzburg.at/blog/wp-content/uploads/2016/04/almkanal-salzburg-baden.jpg>

## TECHNISCHE HILFSMITTEL

CAD-Pläne: ArchiCAD 20 / Qgis Plagrafik und Layout: Adobe Photoshop CC / Adobe Indesign CC / Ado- be Illustrator CC / 3D Modelling: ArchiCAD 20 / Rhino 5 / Grasshopper / Grasshopper — ACHICAD Live Connection, SketchUp Make 2017, 3D Printing: Repetier - Slic3r Engine - Cura Engine / Printer Interface / Makerbot Print / Cura 3D Printing Slicing Software - Ultimaker / CNC Drilling: Vectric Cut 3D / Eding CNC B.V. USB-CNC

Alle nicht lizenzfreien Programme wurden, sofern sie nicht auf Computer der Kunstuniversität Linz, dem HappyLab Salzburg oder der FH Salzburg verwendet wurden, entweder in der Studenten- oder Testversion genutzt.

3D Printer: Makerbot Replikator Z18, Ultimaker 3, Original Prusa i3, 3 Stück Geetech Prusa i3 dual Extruder Bausätze, Kunstuniversität Linz Eigenbau 3D Drucker / CNC Fräse: BZT PFK 1607 PX  
Kamera: Canon EOS 70D



## DANKE

Wir möchten besonders Horst Lechner (1959–2014) hervorheben, der als Erster die Notwendigkeit einer Bearbeitung des Flussraums in der Stadt Salzburg erkannt hat. Wir hoffen, wir haben die Arbeit in deinem Sinne weitergeführt. Danke für alles, was wir von dir lernen durften.

Du warst ein Rockstar unter den Architekten!

Für die Geduld, die ermunternden Gespräche und inspirierenden Worte wollen wir uns speziell bei unseren Eltern, Helga und Erich Ployer sowie Christine Lechner, bedanken. Besonders unsere Geschwister, Timna Ployer und Paul Lechner waren eine große Unterstützung in jeglicher Hinsicht. Danke für alles, was ihr für uns getan habt.

Es war ein Privileg, an einer Institution wie der Kunstuniversität Linz studieren zu dürfen. Die persönliche Betreuung und der zwischenmenschliche Umgang miteinander suchen ihresgleichen. Dafür wollen wir uns bei allen Lehrenden bedanken, speziell bei Roland Gnaiger, der unsere Masterarbeit und viele andere Projekte begleitet hat.

Ein spezielles Dankeschön geht an den Salzburger Architekten Wolfgang Maul für seine ermunternden Worte in Vilnius zum Weiterverfolgen des Themas!

Großer Dank gebührt auch Dimitrije Knjeginjic und dem Team der Studienrichtung ITS an der FH Salzburg, Simon Kranzer, Gregor Ferner und Niko Jozic. Ohne euch hätten wir nie eine so große Anzahl an 3D-gedruckten Modellen realisieren können.

Vielen Dank Joey Eckhart, dass du uns bei der Ideenentwicklung für das Layout unterstützt hast.

Die Unterstützung von Thomas Forsthuber, Ingenieurkonsulent für Wasserbau, war essentiell. Deiner Expertise ist es zu verdanken, dass wir die besonderen Herausforderungen der Salzach verstehen konnten.

Masterarbeit zur Erlangung des akademischen Grades  
„Master of Architecture“

Horst Lechner  
Priesterhausgasse 18  
5020 Salzburg

Lukas Ployer  
Peberingerstraße. 44  
5301 Eugendorf

Kunstuniversität Linz  
die architektur | konzeption und entwurf  
Hauptplatz 6, 4010 Linz



## FLUSSRAUM SALZBURG

Gezielte Interventionen zur Belebung des Flussraums und Transformation zur Lebensader. | 1. Auflage

Sämtliche Texte, Pläne, Bilder, Grafiken, Diagramme und alle anderen im Buch zur Verfügung gestellten Daten sind urheberrechtlich geschützt und unterliegen dem Copyright von Horst Lechner und Lukas Ployer. Dieses Buch oder Teile des Buches dürfen nicht ohne schriftliche Genehmigung der Autoren vervielfältigt, in Datenbanken gespeichert oder in irgendeiner Form, auch nicht elektronisch oder fotomechanisch übertragen werden.