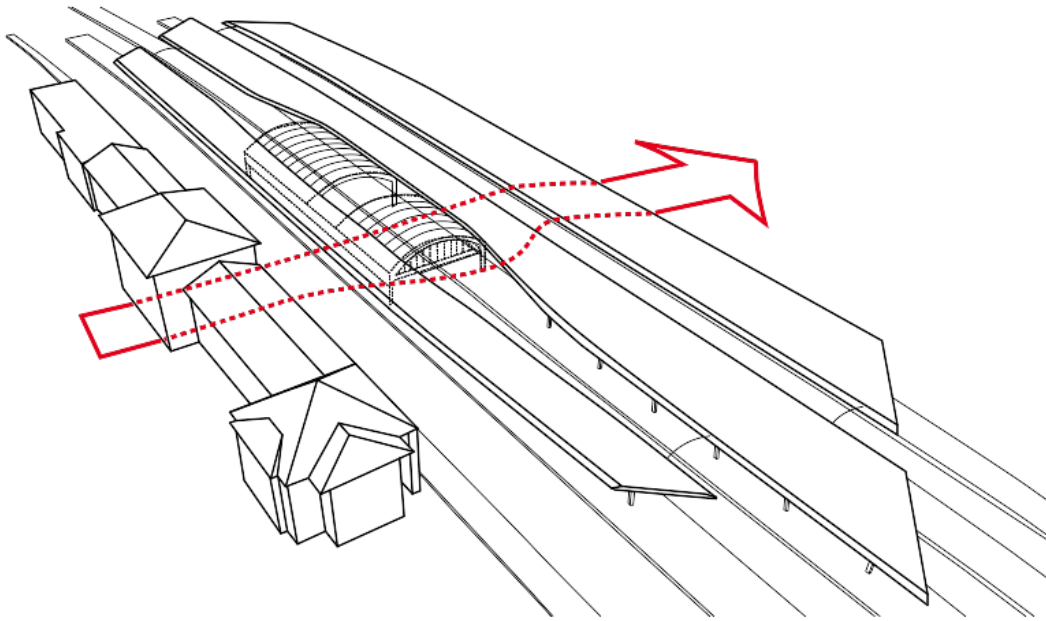




**Salzburger Hauptbahnhof**

**Typologie** Infrastruktur **Ort** Salzburg **Bauvolumen** Umbau Bestandsgebäude 2.764m<sup>2</sup>, Zubau unter Gleis BGF 13.000m<sup>2</sup>, BRI 57.500m<sup>3</sup>, Bahnsteigfläche 19.000m<sup>2</sup>, Bahnsteigüberdachung 23.400m<sup>2</sup>, Dachfläche Ausgangsgebäude Schallmoos 2.150m<sup>2</sup>  
**Bauherrin** ÖBB Infrastruktur AG **Architektur** kadawittfeldarchitektur **Realisierung** 2009-2014 **Wettbewerb** 1999 – 1.Preis **Auszeichnungen** Europäischer Stahlbaupreis 2013, Staatspreis Design 2013, German Design Award 2015 – Nominierung, VCÖ Mobilitätspreis für Radstation Schallmoos, Architekturpreis Land Salzburg 2016



Die Gleisunterführung wird zur Fußgängerzone.

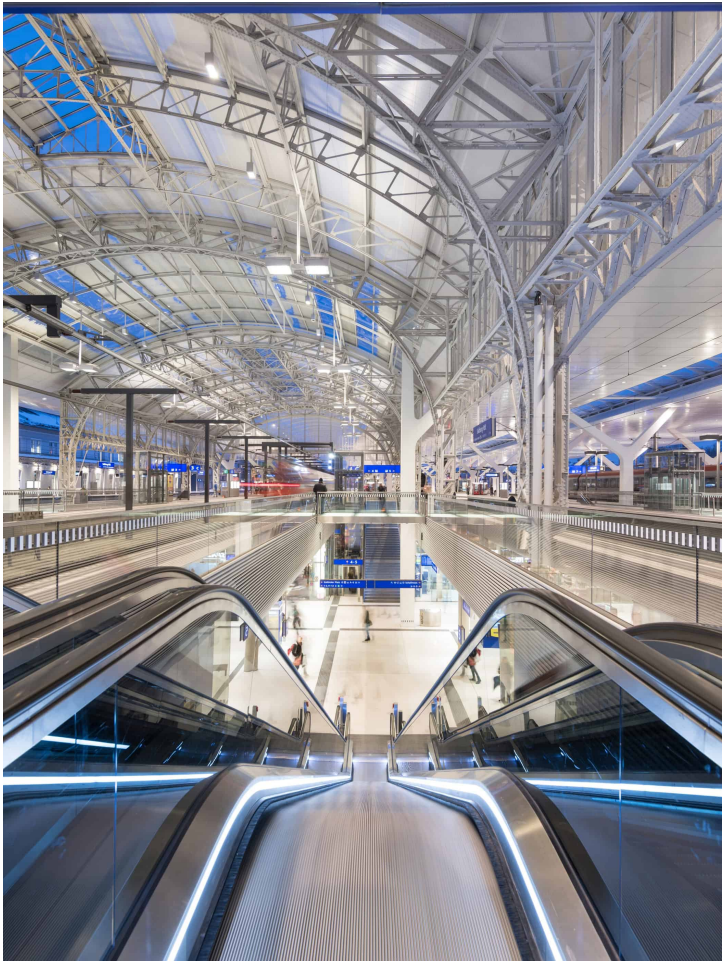


Foto Helmut Pierer

**#Optimierung der Gleiszugänge #Überdachung der neuen Bahnsteige des bestehenden Hauptbahnhofes #Überdachung des neuen Bahnhofszugangs Schallmoos #integrierter Radstation #Verbesserung der Vorfahrts- und Parksituation am Zugang Schallmoos**

Durch die Aufweitung der Gleisunterführung zu einer Ladenpassage und durch deren natürliche Belichtung über großzügige Bahnsteigzugänge wird der Zugang zu den Gleisen vom dunklen Erschließungsraum zur öffentlichen Fußgängerzone aufgewertet. Die Neuordnung des Salzburger Bahnhofes wird zu einem urbanen Verdichtungsprojekt, das nicht nur der Mobilität und dem Komfort der Reisenden dient, sondern auch öffentlichen Raum schafft und Stadtteile miteinander verbindet. Mit dem neuen Zugang bekommt der Salzburger Hauptbahnhof ein neues Gesicht im Stadtteil Schallmoos. Es entsteht eine markante Eingangssituation, die die stadtseitige Adresse des Bahnhofes definiert und die Impulswirkung des Bahnhofesprojektes unterstützt.



Foto Taufik Kenan

Die authentische Integration des historischen Bestandes in das neue Gesamtkonzept des Salzburger Hauptbahnhofes prägt dessen einmaligen, spannungsreichen Charakter. Die den Gleisen folgenden, geschwungenen Bahnsteigdächer schmiegen sich mit respektvollem Abstand an die behutsam sanierte, filigrane, historische Bahnsteighalle und bilden eine großzügige, geschlossene Dachfläche über den Gleisen. Dieses dynamische Raumgefüge interpretiert die Bewegung der anfahrens bzw. abbremsenden Züge und verleiht dem Bahnhof so sein unverwechselbares Image. Über die restaurierte historische Empfangshalle erschlossen, verknüpft die Passage als landschaftlich bewegter, urbaner Raum mit großzügigen Lufträumen nicht nur die verschiedenen Ebenen und Funktionen des Bahnhofprojekts, sondern setzt als Verbindungsglied der beiden Stadtteile diesseits und jenseits der Gleise, wesentliche urbane Impulse.



Foto Robert Deopito

Um den Bahnhof neu in die Stadt zu integrieren, bestand die komplexe Aufgabe nicht nur darin, die Gleisanlagen neu zu ordnen. Es ging vor allem darum, den historischen Bahnhof von 1860 in seiner authentischen Erscheinungsform in eine neue Gesamtkonzeption zu integrieren.



Foto Angelo Kaunat

Die neuen dynamischen Bahnsteigdächer bilden mit den filigranen historischen Bahnsteighallen von 1908 an neuem Standort eine überraschende und komfortable Großform.

60 Tonnen Stahl wurden in filigranen Spezialprofilen eingebaut, um verrostete Elemente zu ersetzen oder um die vorgeschriebene Schneelasttragfähigkeit aufnehmen zu können.



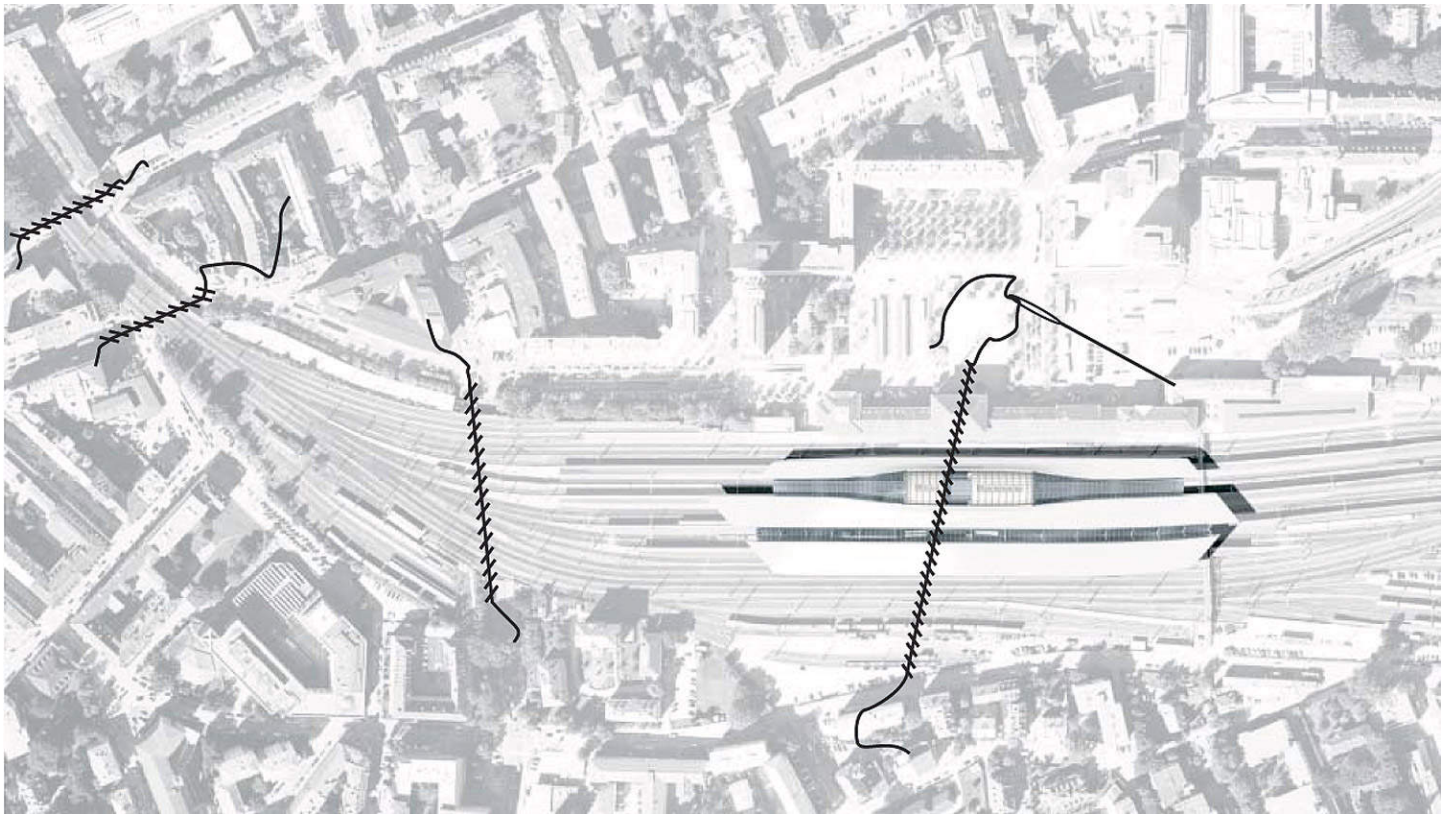
Foto Robert Deopito



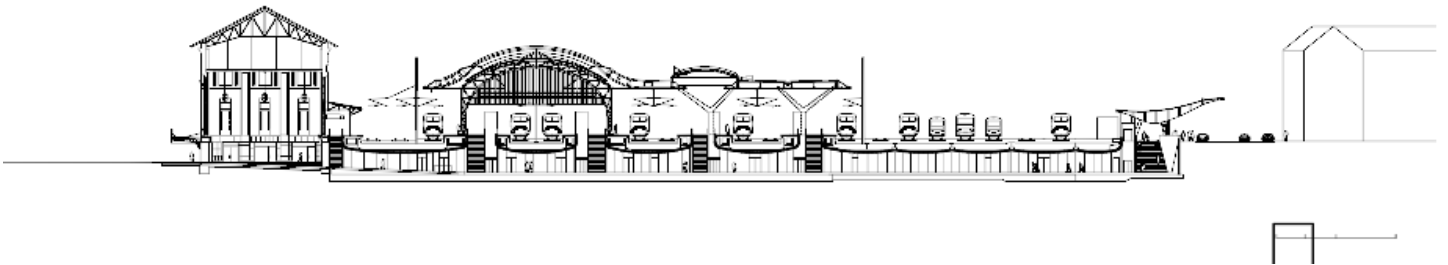
Bestandssituation vor dem Umbau

**Kopfbahnhof wird Durchgangsbahnhof**

Neben den dunklen unterirdischen Gleiszugänge und neuen sicherheitstechnischen Anforderungen gaben die offenen Grenzen nach dem Schengener Abkommen Anlass für den Umbau des ehemaligen Kopfbahnhofs zu einem vollwertigen Durchgangsbahnhof und zeitgemäßen Verkehrsknotenpunkt.



Wie kann man die Stadt über 18 Gleise vernetzen?



Querschnitt durch die Gleisanlagen

Beim Queren der Passage – angefangen beim restaurierten Aufnahmegebäude von 1860/1909, über die neue Dachlandschaft über den Gleisen, eine Synthese aus den feingliedrigen historischen Hallen (1909) und der geschwungenen Bahnsteigüberdachung (2013), bis zur neuen Dachskulptur des östlichen Zugangs (2014) – passiert der Reisende auch die Geschichte des Salzburger Hauptbahnhofes.

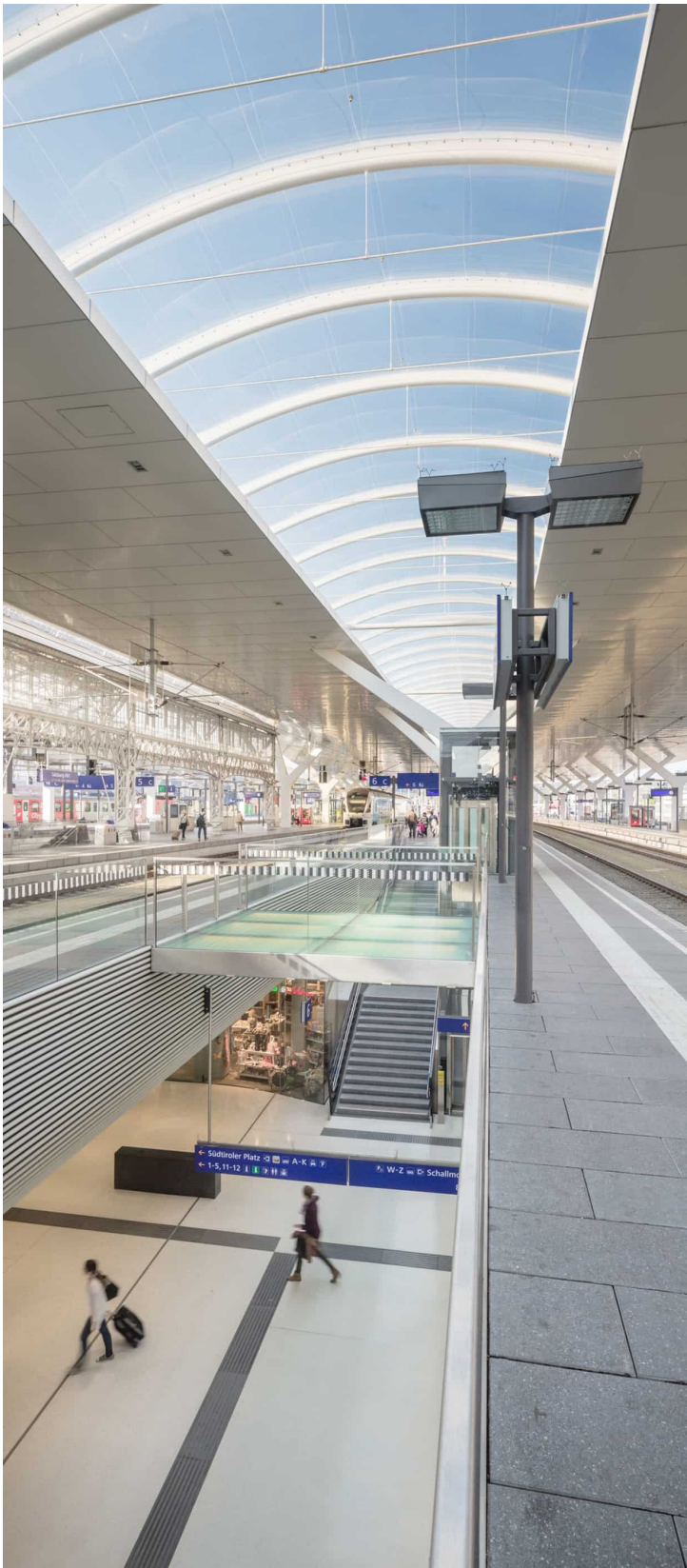


Foto Helmut Pierer

Die quer zu den Bahnsteigen geführte, über die historische Empfangshalle erschlossene, nach oben offene Passage unterhalb der Gleise weitet den Blick bis unter die historischen Tonnengewölbe der Bahnsteige.



Foto Helmut Pierer



Lichtstudien am Modell

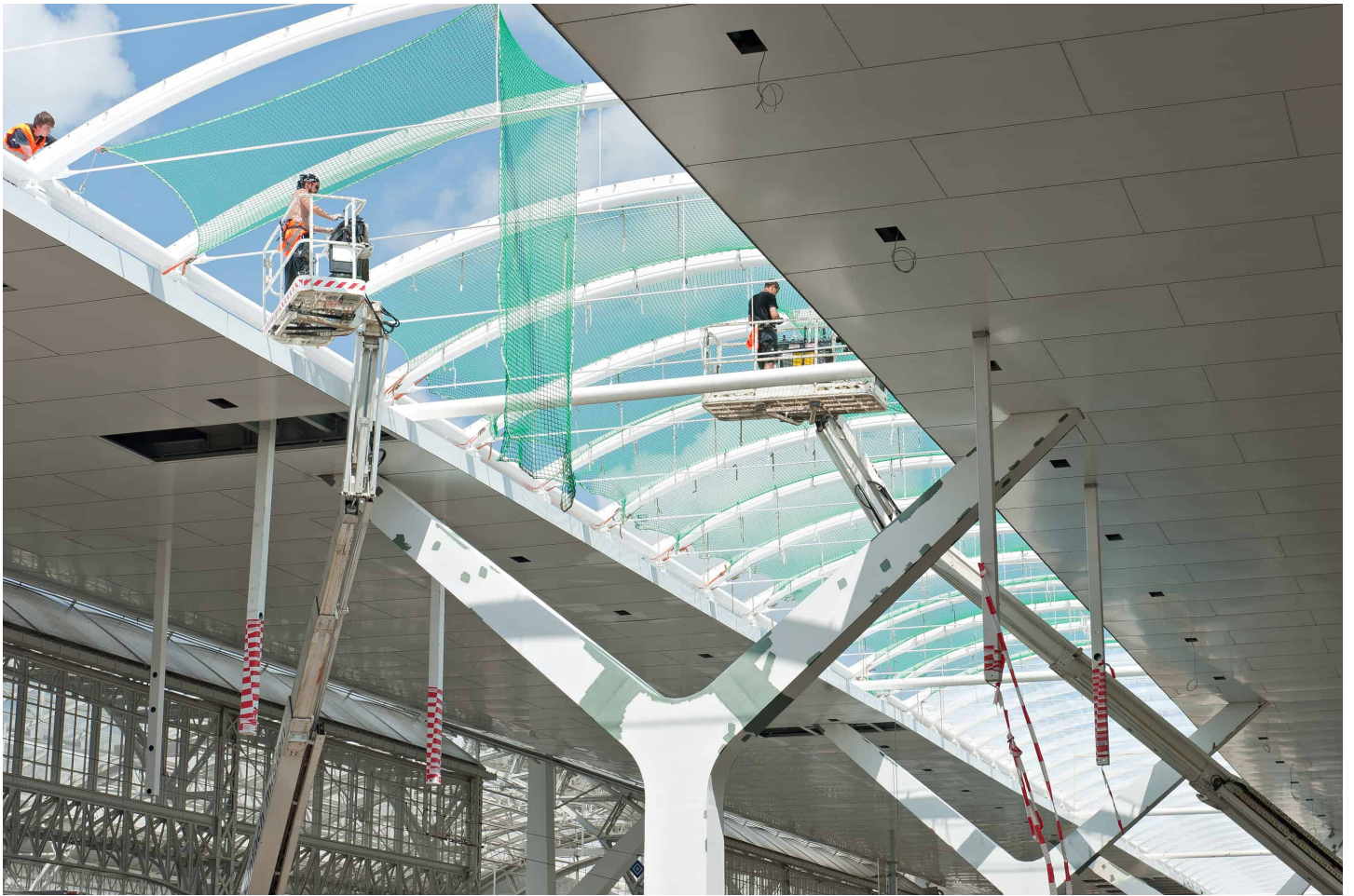


Foto Angelo Kaunat

Der Ausbau des Bahnhofs im laufenden Betrieb war bei etwa 750 Zügen und 25.000 Passagieren täglich eine sehr komplexe Planungsaufgabe.

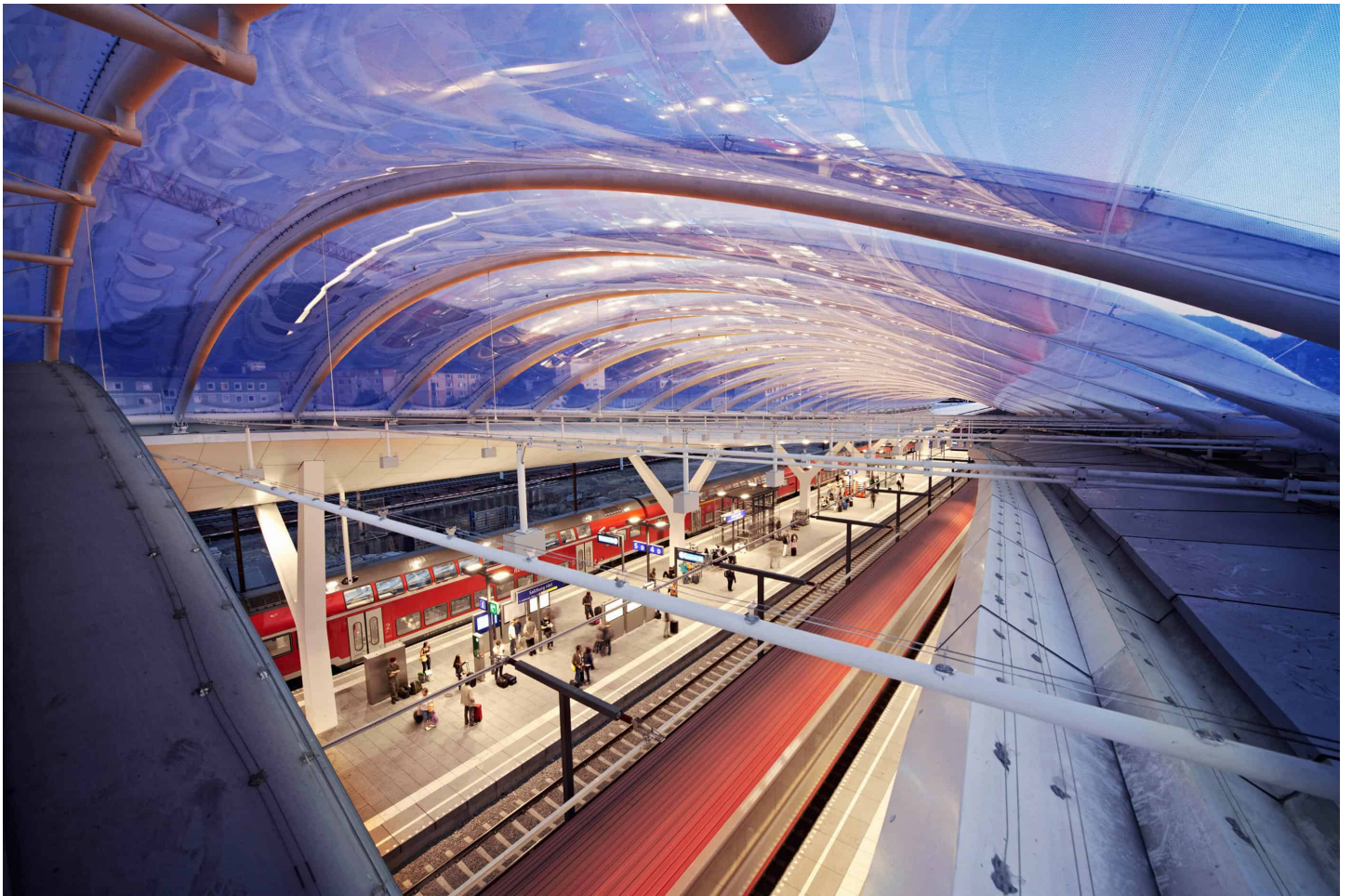


Foto Taufik Kenan

Die helle und transparente Bahnsteigebene wurde mit Glas, Membrandächern und pneumatischen Luftkissen überdeckt.

Das im November 2014 als letztes Element des Gesamtprojekts fertiggestellte Dachbauwerk auf der Schallmooser Seite des Bahnhofs markiert den neuen Bahnhofzugang an der Lastenstraße und überdeckt den Aufgangsbereich, die neu errichtete Radstation und den stadtseitigen Vorplatzbereich samt Kiss-and-Ride-Spur.



Foto Angelo Kaunat

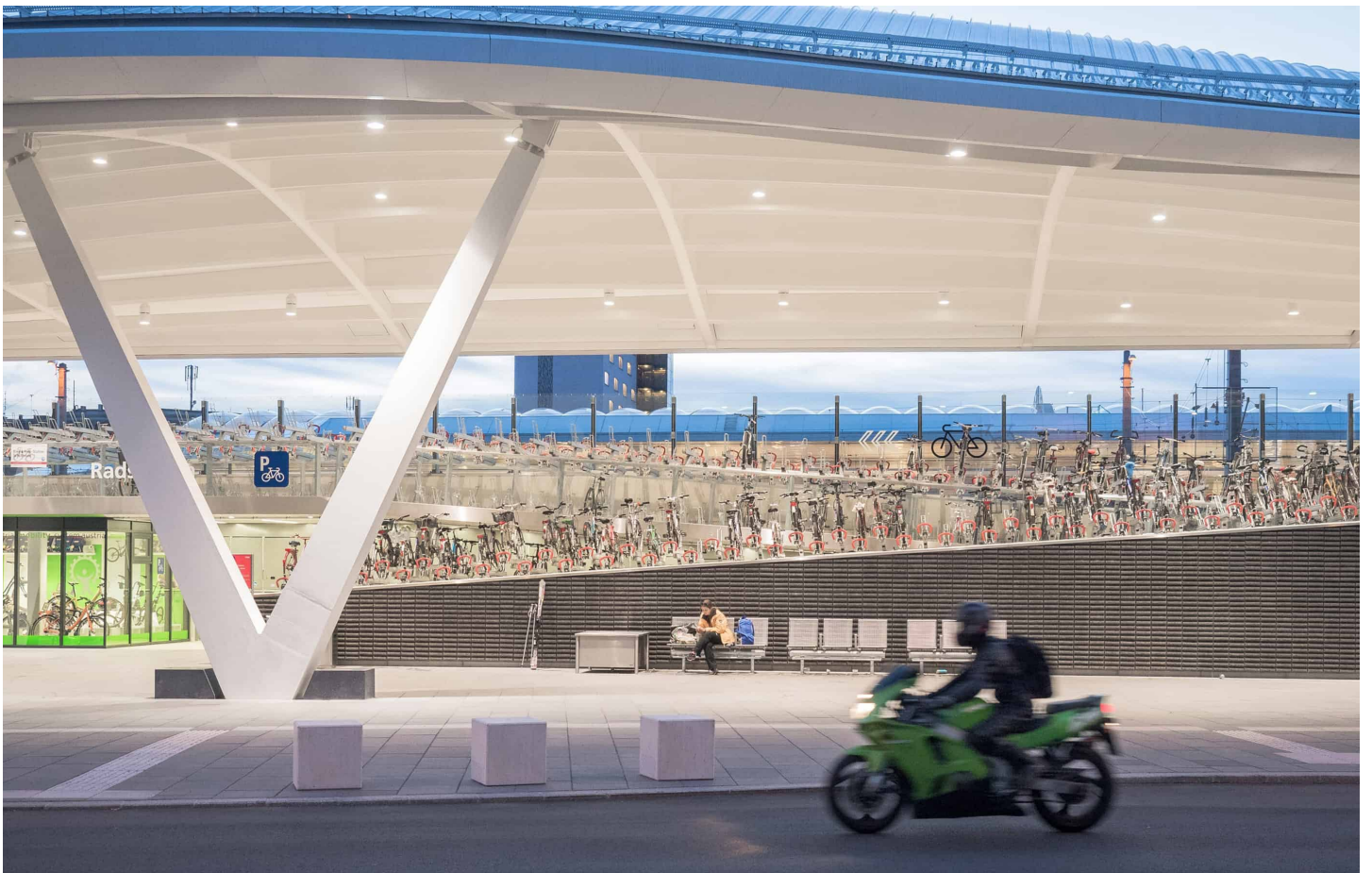


Foto Helmut Pierer

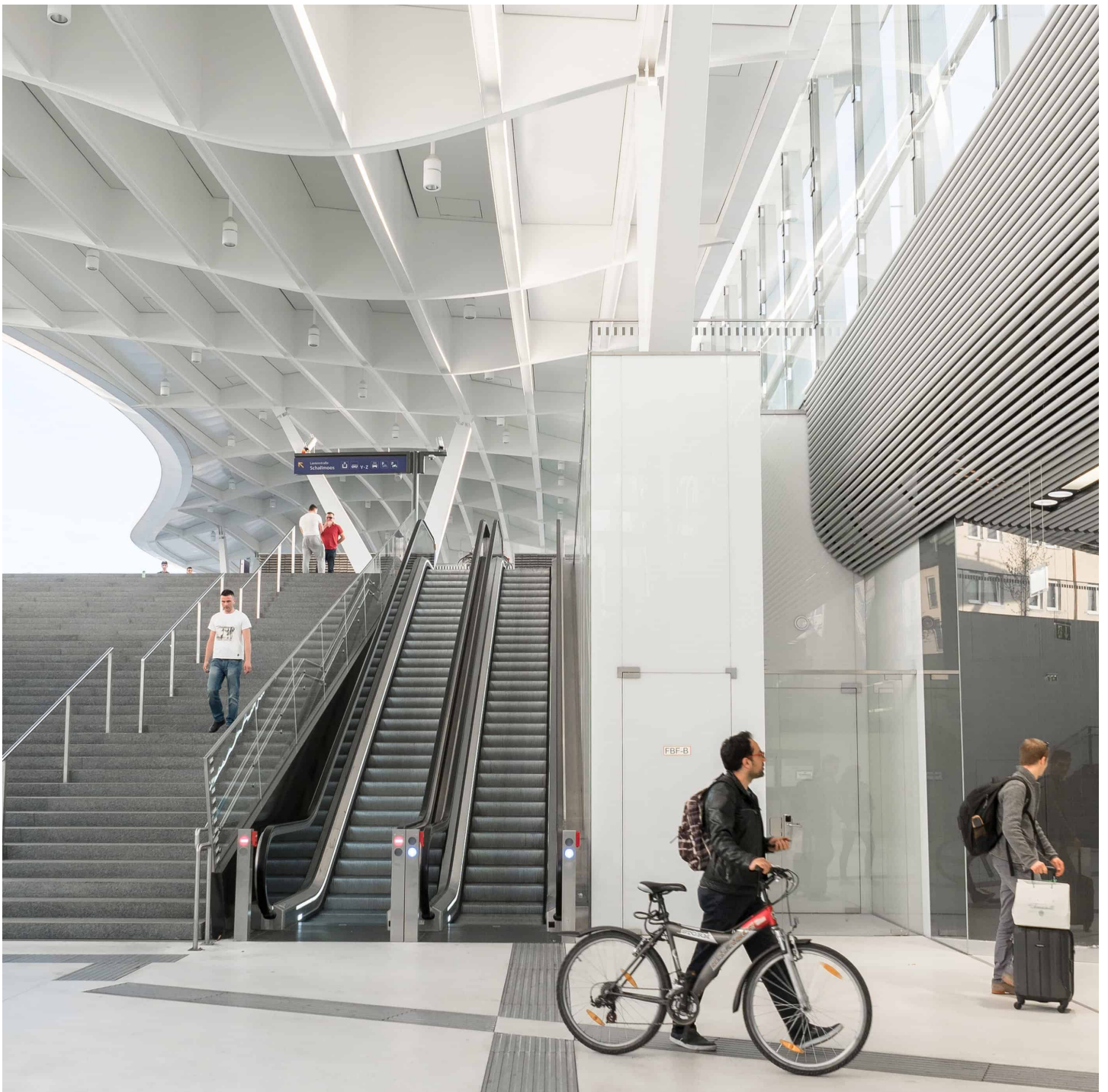


Foto Helmut Pierer

Das 120 Meter lange und bis zu 25 Meter breite, geschwungene Dach des neuen Zugangs fungiert als städtebauliches Zeichen und bildet den neuen Empfang auf der vormals ‚vergessenen‘ Seite.



Foto Helmut Pierer