

Die Salzburger „Neustadt“ – Bau- und Entwicklungsgeschichte eines gründerzeitlichen Stadtviertels*

Von Robert Hoffmann und Christiane Krejs¹

1. Räumliche Abgrenzung und Bautenstatistik

Der Name „Neustadt“ bürgerte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts allmählich für das rechts der Salzach gelegene Terrain der gründerzeitlichen Stadterweiterung ein, ohne daß diese Bezeichnung jemals offiziellen Charakter besessen hätte. Der Gegensatz von „drenten“ (rechter Stadtteil = Neustadt) und „herenten“ (linker Stadtteil = Altstadt) war jedenfalls um die Jahrhundertwende bereits als latenter Gegensatz unterschiedlicher wirtschaftlicher Interessen deutlich ausgeprägt².

Allerdings bezieht sich die Bezeichnung „Neustadt“ im herkömmlichen Sprachgebrauch nicht auf einen exakt definierten Stadtbezirk. Sie ist jedoch räumlich weiter gefaßt und auch älter als der Name „Ändräviertel“, der erst nach der Fertigstellung der neuen Ändräkirche 1898 für deren engeres Umfeld gebräuchlich wurde. Manchmal wird „Neustadt“ schließlich auch heute noch undifferenziert als Bezeichnung für den gesamten, rechts der Salzach gelegenen Stadtteil verwendet, wobei sich aber für das Viertel rund um die Linzer Gasse zunehmend doch „rechte Altstadt“ als Benennung durchsetzt³.

In unserem Verständnis, dem z. T. auch pragmatische Überlegungen einer sinnvollen stadträumlichen Abgrenzung zugrunde liegen, bezeichnet „Neustadt“ das Gebiet der gründerzeitlichen Stadterweiterung zwi-

* Erstellt im Auftrag des Magistrats Salzburg, Abt. IX/1 – Amt für Stadtplanung, im Rahmen des von Guido Müller und Robert Hoffmann geleiteten Arbeitsprojekts „Historische Grundlagen der Stadtplanung der Landeshauptstadt Salzburg“. – In diesem Zusammenhang wurden bereits publiziert: *Robert Hoffmann, Guido Müller u. Rudolf Strasser*, Lehen. Historische Grundlagen für die Stadtplanung der Landeshauptstadt Salzburg = Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, H. 17 (Salzburg 1982); *Adolf Hahn, Robert Hoffmann u. Guido Müller*, Der Stadtteil Riedenburg. Bau- und Entwicklungsgeschichte bis 1945, in: MGSL 126 (1986), S. 569–584; *Fritz Koller u. Guido Müller*, Die Stadtteile Gnigl und Itzling – Bau- und Entwicklungsgeschichte bis 1945, in: MGSL 129 (1989), S. 179–194; in diesem Bd. s. auch *Peter M. Lipburger u. Gerhard Plasser*, Schallmoos – Bau- und Entwicklungsgeschichte bis 1945, S. 585–634.

1 Die Kapitel 1, 2, 5 und 6 wurden von Robert Hoffmann, die Kapitel 3 und 4 von Christiane Krejs verfaßt.

2 Die Stadt Salzburg und ihr Entwicklungskampf, oder: „Sylvester, wach' auf, Du schläfst!“ (Salzburg o. J. [1906]), S. 10.

3 *Karl Heinz Ritschel*, Zu einer Bilanz der rechten Altstadt, in: „Salzburger Nachrichten“ (im folgenden SN) v. 2. Okt. 1987.

schen Salzach, Eisenbahn, Gabelsberger-, Sternecker-, Vogelweiderstraße und Kapuzinerberg. Gegenüber der „rechten Altstadt“ erfolgt die Abgrenzung durch die Linie, welche das Altstadterhaltungsgesetz von 1968 zieht (Müllnersteg, Kurpark, Mirabellplatz, Paris-Lodron-Straße, Wolf-Dietrich-Straße, Kapuzinerberg).

Die Bau- und Entwicklungsgeschichte von Schallmoos, also jenes räumlich ausgedehnten Gebiets, das bis 1866 den Stadtmauern im Norden vorgelagert war, wird im folgenden bewußt ausgeklammert, da sie Gegenstand eines gesonderten stadtteilgeschichtlichen Beitrags ist⁴. Die hier gewählte Abgrenzung von „Neustadt“ und Schallmoos deckt sich allerdings nicht mit jener der überkommenen Katastralgemeinden. So sind sowohl Teile der Katastralgemeinde Schallmoos als auch der angrenzenden Katastralgemeinden Froschheim/Elisabeth-Vorstadt, Gnigl/Itzling und Innere Stadt Gegenstand der Untersuchung, sofern sie innerhalb des abgesteckten Bereichs (Salzach–Eisenbahn–Kapuzinerberg–Altstadt) liegen.

Mit Ausnahme des oberen Teils der Kaiuferverbauung sowie jener Teile von Paris-Lodron- und Wolf-Dietrich-Straße, welche zum Geltungsbereich des Altstadterhaltungsgesetzes gehören, wurde somit der gesamte gründerzeitliche Baubestand der „Neustadt“ in diese Untersuchung miteinbezogen. In der oben angeführten Abgrenzung besitzt die „Neustadt“ heute 309 Gebäude, deren Entstehungsdatum in die Zeit vor 1945 fällt. Im einzelnen läßt sich der Baubestand je nach Baualter wie folgt aufgliedern⁵:

<i>Baujahr</i>	<i>Gebäude</i>
vor 1859	9
1860–1889	61
1890–1918	217
1919–1937	15
1938–1944	7
bis 1945	309

Wie zu erwarten war, bestätigt die Bautenstatistik die Dominanz des gründerzeitlichen Baubestands in der „Neustadt“. Die Darstellung des Baugeschehens konzentriert sich daher in weiterer Folge auf den Zeitraum 1860 bis 1918.

4 Peter M. Lipburger u. Gerhard Plasser, Schallmoos – Bau- und Entwicklungsgeschichte bis 1945, in diesem Bd. S. 585–634.

5 Zusammengestellt auf der Grundlage der im Auftrag des Amts für Stadtplanung der Stadt Salzburg v. Ingrid Bauer, Gerhard Plasser u. Elisabeth Kamenicek erstellten Häuserkartei der „Neustadt“.

2. Zum Wandel in der Bewertung von Architektur und Städtebau der Gründerzeit in Salzburg⁶

Am 4. Januar 1860 brachte die „Salzburger Zeitung“ – gleichsam als Neujahrs Geschenk – die amtliche Nachricht von der „Auflassung des fortifikatorischen-Bauverbot-Rayons der Festung Salzburg“. Welch weitgehende Hoffnungen sich an die Beseitigung der Bauhemmnisse im Vorfeld der Befestigungsanlagen knüpften, bezeugt ein Feuilleton, das wenige Tage später in derselben Zeitung erschien⁷. Sein Verfasser versetzt sich in einen Reisenden, der im Jahr 1880 – nach zwanzigjähriger Abwesenheit – in seine Heimatstadt zurückkehrt, und zwar auf einem Dampfschiff. Der Passagier staunt zunächst „ob der ansehnlichen Reihe freundlicher Wohnhäuser des modernsten Styls“ längs der Salzach. Im Verlauf eines Stadtrundgangs wendet sich der Besucher alsbald zur „neuen Stadt Salzburg“ am rechten Ufer. Hier gelangt er schließlich zum Mirabellplatz, von wo „fächerförmig die Strahlen mehrerer Straßen“ ausgehen. Eine neue Pfarrkirche und eine „Arena“ sowie die „Rauchsäulen der Fabriken und industriellen Etablissements“, aber auch „Hotels, Badeanstalten und Speditionsbüros“ sowie zahlreiche Fremde zeugen von einem alle Sparten des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens umfassenden Aufschwung in der „Neustadt“ von Salzburg.

Das Feuilleton des Jahres 1860 drückte Wünsche und Hoffnungen des Salzburger Bürgertums am Beginn einer neuen Epoche aus⁸. Nach Jahrzehnten scheinbar „immerwährenden Stillebens“ kündigten sich nun endlich politische und wirtschaftliche Veränderungen an, wobei die alten Befestigungsanlagen sinnbildlich für Stagnation und politische Unterdrückung standen. Niemand zweifelte daran, daß die Stadt bis dahin – wie der spätere Vizebürgermeister Rudolf Spängler rückschauend schrieb – „durch Mauern, Gräben und Basteien“ von der Außenwelt und damit vom Fortschritt „völlig abgeschnitten“ worden war⁹.

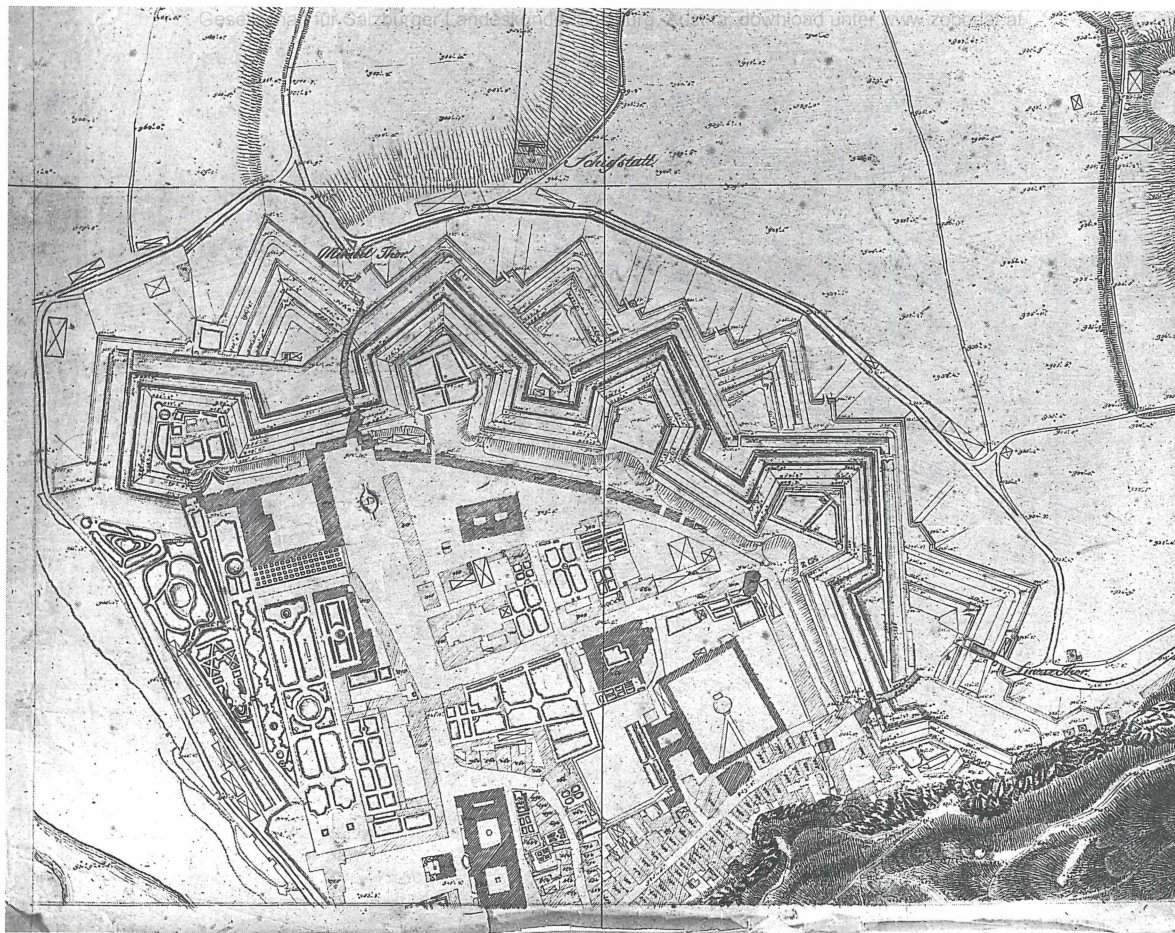
Das zweite entscheidende Datum in der Entstehungsgeschichte der Salzburger „Neustadt“ war der 1. Mai 1866, an dem die Befestigungsanlagen in den Besitz der Stadtgemeinde übergingen. Diese ließ das ungeliebte Mauerwerk sogleich abtragen, womit die Voraussetzung für die

6 Vgl. dazu Gerhard Plasser, Zur Forschungslage, in: *ders., Elisabeth Kamenicek u. Christiane Krejs*, Die Stadterweiterung Salzburgs im 19. Jahrhundert, in: *Kunsthistoriker. Mitteil. des Österr. Kunsthistorikerverbandes* 1 (1984), Nr. 4, 2 (1985), Nr. 1, S. 37–42, hier S. 37 f.

7 „Salzburger Zeitung“ (im folgenden SZ) Nr. 5 v. 7. Jan. 1860.

8 Zur politischen Situation um 1860 vgl. Robert Hoffmann, Die freie Gemeinde als Grundlage des freien Staates. Salzburgs Bürgertum zwischen bürokratischer Bevormundung und kommunalem Herrschaftsanspruch 1816–1869, in: *Heinz Dopsch* (Hg.), Vom Stadtrecht zur Bürgerbeteiligung. FS. 700 Jahre Stadtrecht von Salzburg (Salzburg 1987), S. 137–154, hier S. 147 ff.

9 Rudolf Spängler, Kurzer Rückblick auf die Entwicklungsgeschichte der Stadt Salzburg in den letzten Jahrzehnten, in: „Salzburger Volksblatt“ (im folgenden SV) Nr. 10, 1894.



Schanzen und Wälle der Befestigungsanlagen im rechten Stadtteil, vor 1818 (SLA, Karten und Risse).

Durchführung der Stadterweiterung in unmittelbarem Anschluß an die rechte Altstadt gegeben war.

Wie in fast allen Städten entstanden daher auch in Salzburg während der folgenden Jahrzehnte rings um den Altstadtkern neue Stadtviertel, welche in Anlage und Architektur dem bürgerlichen Streben nach Fortschritt, Wohlstand und Selbstdarstellung Ausdruck verliehen. Der Stolz auf das Erreichte verblaßte allerdings recht schnell. Eine Generation später war vom gründerzeitlichen Überschwang nur mehr wenig zu spüren, und schon vor dem Ersten Weltkrieg und insbesondere in der Zwischenkriegszeit wurden Planung und Bautätigkeit der vorangegangenen Jahrzehnte z. T. heftiger Kritik unterzogen.

Die neuen Stadtviertel böten – so hieß es – „ein unerfreuliches mürrisches Bild“. Wie auch in anderen Städten, sei „die trostlose Uniformität der Neustadt“ in Salzburg die Folge eines Parzellierungsplans, „der Vorschriften für Dinge enthält, für die noch gar kein Bedarf besteht“. Am Beispiel der Franz-Josef-Straße verdeutlichte derselbe Autor seine Kritik: „Wenn zudem noch ein breiter Festungsgürtel plötzlich fällt, und die verlegene Bauwelt mit der Fläche nichts anderes anzufangen weiß als eine Straße darauf anzulegen, so ist das Unglück fertig. Dann ruft man Pan, den Gott der Büsche, auf daß er die geistigen Blößen durch Laubwerk verdecke, und pflanzt Alleen im Sinne des bekannten Liedes: ‚Rechts sind Bäume, links sind Bäume und dazwischen Zwischenräume‘.“¹⁰

Auch auf der deutsch-österreichischen „Gemeinsamen Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz“, welche 1911 in Salzburg stattfand, lenkte der Festredner die Aufmerksamkeit der Gäste auf das „leidige Stadtraster“, das jedem Besucher seiner Nüchternheit wegen „sehr unangenehm“ auffalle¹¹. Unter dem Einfluß der Heimatschutzbewegung wurde von nun an vor allem die Traditionslosigkeit des historistischen Baustils beklagt, dem „nicht mehr die alte, heimische Bauweise“ als Grundlage diene, „sondern das Beispiel der Großstadt, deren Architektur den Zusammenhang mit dem Volkstum verloren“ habe¹². So sei an die Stelle jener „rücksichtsvollen Einfühlung“, welche die früheren Stilepochen kennzeichnete, im ausgehenden 19. Jahrhundert „eine rücksichtslose Vergewaltigung“ getreten¹³. Die gründerzeitlichen Häuserviertel sprächen „mit ihrem Fassadenaufputz als üble Beispiele der großstädtischen Häuserfabrikation dem charakteristischen Stadtganzen Hohn“. Und wenn Salzburg weniger eingebüßt habe als andere Städte, dann liege „es

10 *Otto Kunz*, Neubauten und bauliche Pläne in Salzburg III, in: SV v. 6. Feb. 1926.

11 *Josef Strzygowski*, Die Kunstdenkmäler im Salzburger Stadtbild, in: Gemeinsame Tagung f. Denkmalpflege u. Heimatschutz, Salzburg, 14. u. 15. Sept. 1911 (Berlin 1912), S. 34–42, hier S. 40.

12 *Franz Martin*, Kunstgeschichte von Salzburg (Wien 1925), S. 212.

13 *Kaj Mühlmann*, Stadterhaltung und Stadterneuerung an Beispielen der Restaurierungen Franz Wagners (München-Wien 1932).

nur an dem Mangel an Geld, der die Neuerungslust in Zaum“ gehalten habe¹⁴.

Nach 1918 verhinderte ein noch weitaus größerer Mangel an finanziellen Mitteln, daß es – sieht man von einigen wenigen Einzelbauten ab – zur Verwirklichung alternativer städtebaulicher und architektonischer Vorstellungen im Sinn von Heimatschutz oder modern-funktionaler Architektur kam. Die „Neustadt“ bewahrte daher bis in die Zeit nach 1945 ihren gründerzeitlichen Charakter, und auch die negative Einschätzung des Historismus erhielt sich bis in die jüngste Vergangenheit. Während in Wien die Ringstraßen-Architektur schon frühzeitig eine Neubewertung erfuhr, dauerte es in Salzburg noch bis in die 1970er Jahre, ehe die Geschichte der Stadterweiterung nicht mehr nur als eine Aufzählung von „sogenannten ‚Bausünden‘“ interpretiert wurde, und man davon abkam, die Gründerzeit ausschließlich an den architektonischen Qualitäten der Altstadt zu messen¹⁵.

In den ersten Jahrzehnten nach 1945 bestand zunächst also nur geringes Interesse an der Erhaltung gründerzeitlicher Bausubstanz. Die Beseitigung der Bombenschäden erfolgte zumeist im „modernen“ Stil. Gleichzeitig erfolgte die Ausdehnung des Stadtteils an den Rändern in gesichts- und charakterloser Hochbauweise. Dennoch veränderte der Bauboom der Nachkriegszeit das Aussehen der „Neustadt“ nicht entscheidend. Der Charakter eines gründerzeitlichen Wohnviertels blieb trotz zahlreicher Fassadenglättungen und einiger kommerziell motivierter Demolierungen im großen und ganzen vorherrschend.

Aus dem offenkundigen Versagen des Städtebaus der Nachkriegszeit resultierte die vielzitierte Kritik an der „Unwirtlichkeit der Städte“. Als Konsequenz einer allgemeinen Umorientierung im Wohn- und Städtebau setzte um 1970 in weiterer Folge auch eine Rehabilitierung des gründerzeitlichen Bauwesens ein¹⁶. Am Ende dieses Umdenkprozesses stand 1980 Friedrich Achleitners nüchterne Feststellung, daß die Anlage der Salzburger Neustadt „zumindest den Vorteil der Planmäßigkeit, der ‚lesbaren Stadtstruktur‘“ besitze, „was von den späteren Entwicklungen nicht ohne weiteres behauptet werden“ könne. Insbesondere sei der Städtebau der Gründerzeit mit „seinem angeblich so starren Schematismus“ durchaus fähig gewesen, die vorgegebenen „Elemente des Ortes zu berücksichtigen“¹⁷. Achleitner behandelt in seinem Architekturführer daher erst-

14 *Joseph August Lux*, Bauverbrechen in Salzburg, in: *Süddeutsche Bauzeitung*, Jg. 17 (1907), S. 74–77, hier S. 75.

15 *Plasser* (wie Anm. 6), S. 37; so urteilten etwa *Franz Fuhrmann*, Salzburg in alten Ansichten – Die Stadt (Salzburg 1963), S. 212, sowie *Wilhelm Schaup*, Altsalzbürger Photographien (Salzburg 1967), S. 5, noch überwiegend negativ.

16 In diesem Zusammenhang für Salzburg von entscheidender Bedeutung: *Hans Sedlmayr*, Die Stadt ohne Landschaft. Salzburgs Schicksal morgen? (Salzburg 1970); vgl. dazu *Plasser* (wie Anm. 6), S. 38.

17 *Friedrich Achleitner*, Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Bd. 1: Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg (Salzburg-Wien 1980), S. 246.

mals auch ausgewählte Beispiele spätgründerzeitlicher Architektur. 1986 beinhaltet die Neuauflage des Salzburg-Bandes des DEHIO bereits eine systematische Würdigung der gesamten gründerzeitlichen Bausubstanz in der Landeshauptstadt¹⁸.

Die praktischen Auswirkungen dieses Umdenkprozesses sind unübersehbar. Gründerzeitliche Bauten werden heute in der Regel restauriert und revitalisiert und fallen nur mehr ausnahmsweise individuellem Unverständnis bzw. kommerziellen Überlegungen zum Opfer, umso mehr, als sich auch die Wohnkultur der Gründerzeit zunehmender Beliebtheit erfreut. Zumindest fragwürdig erscheint allerdings der seit dem Beginn der 1980er Jahre feststellbare Trend hin zu „postmodernen“ Stilkopien gründerzeitlicher Architektur.

3. Stadterweiterung von 1860 bis 1873 – Konzeptionen einer „Neustadt“

Die Planungsentwicklung der „Neustadt“ Salzburgs ist geprägt von den Problemen und Schwierigkeiten, die der bürgerliche Städtebau der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit sich brachte. Zum einen war es die Aufteilung maßgeblicher Entscheidungskompetenzen zwischen der unvorbereiteten Gemeindevertretung, spekulativen Privaten und den staatlichen Behörden, die jede Beschlußfassung verzögerten, zum anderen überschatteten permanente finanzielle Schwierigkeiten das gesamte Stadterweiterungsgeschehen.

Aus diesen Gründen mußten großräumige Gestaltungskonzepte kurzfristigen Detailplanungen weichen. Zum Teil sind es reine Straßenpläne, wie etwa der Parzellierungsplan des „Pichlerfeldes“, die den Ansprüchen an ein ideologisches Grundkonzept für einen Stadtgrundriß keineswegs gerecht wurden. Sie sollten als rasche Maßnahme gegen eine unkontrollierte Zersiedelung der Baugründe eingesetzt werden. Die Grundidee eines den ehemaligen Schanzwerken folgenden Ringstraßen-Fragments konnte jedoch beibehalten werden und war für die Anlage der Radialstraßen ausschlaggebend.

Die Franz-Josef-Straße, welche nie die ursprüngliche Funktion einer Ringstraße innehatte¹⁹, sollte als „Promenade“ eine Verbindung der Grünzone Kapuzinerberg mit dem neu angelegten Kurpark herstellen. Ein in der unausgeführten Planung des Rudolf Bayer projektiertes Ausichtsplateau am rechten Salzachufer hatte die Altstadt als Panorama

¹⁸ Salzburg. Stadt und Land = DEHIO-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs (Wien 1986).

¹⁹ Die Ringstraßen waren ursprünglich als Verbindungswege der an der Peripherie gelegenen Bahnhöfe der verschiedenen Bahngesellschaften angelegt worden. Siehe dazu: *Roman Heiligenthal*, Deutscher Städtebau: Ein Handbuch für Architekten/Ingenieure/Verwaltungsbeamte und Volkswirte (Heidelberg 1921), S. 83.

bewußt in die Konzeption des neuen Stadtviertels eingebunden. Auch heute noch ist diese Idee der optischen Einbeziehung der Altstadt in der Führung der Auerspergstraße und deren Ausrichtung auf Mülln spürbar.

Wieviel Wert auf die Freihaltung dieses Blickpunkts gelegt wurde, beweist eine Grundstückstransaktion der Stadt im Jahr 1873, die eine Bebauung am rechten Ufer zwischen dem Müllner-Steg und der Auerspergstraße verhindern sollte, um vom Kurpark „die schöne freie Aussicht nach der Salzach und dem Mönchsberge“ zu gewährleisten²⁰. Wenig Verständnis dafür bewiesen allerdings die Planer des 20. Jahrhunderts, die dieses Gebiet mit mehrgeschossigen Wohnbauten verstellten und eine Einbahnregelung in der „falschen“ Richtung festsetzten.

Die schlechte budgetäre Lage der Stadt resultierte daraus, daß Salzburg Anfang des 19. Jahrhunderts aufgrund der politischen Wirren auf rund 12.000 „Seelen“ geschrumpft war. Ab 1830 steigerte sich die Bevölkerung langsam bis zum Jahr 1857 auf 18.552 Einwohner²¹. Trotz dieses zaghaften demographischen Aufschwungs blieben Handel und Gewerbe jedoch ziemlich bedeutungslos. Größere Geldmittel waren in der Stadt nicht vorhanden.

Mehrere Faktoren bildeten den Anstoß für eine Erweiterung der Stadt Salzburg im 19. Jahrhundert:

Die Isolierung des Landes vom großen Weltverkehr war als eine der maßgebenden Ursachen der regionalen Rückständigkeit betrachtet worden. Dies änderte sich schlagartig, als am 12. August 1860 die Bahnlinie Wien–Salzburg–München dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde. Was der Städtebautheoretiker Roman Heiligenthal sehr treffend formulierte, galt auch für Salzburg: „Die Eisenbahn hat die toten Residenzen des 18. Jahrhunderts zum Leben erweckt.“²² Die Bahn brachte für Stadt und Land Salzburg den Fremdenverkehr als neuen Erwerbszweig mit sich, der Maßnahmen zur städtischen Umstrukturierung nötig machte.

Eng mit dem wachsenden Fremdenstrom waren nicht nur verkehrstechnische Probleme verbunden. Vielmehr entwickelte sich dadurch auch eine beinahe unlösbare Situation am Wohnungsmarkt, die man nur durch eine Erweiterung der Stadt zu bewältigen glaubte.

Eine kontinuierliche Bauentwicklung der Stadt war seit Beginn des 19. Jahrhunderts durch die strengen Festungsbeschränkungen verhindert worden. Diese Restriktionen bestanden unter anderem in der erforderlichen Ausstellung von Demolierungsreversen. Jeder Bauwerber, der in der Nähe von Schanzen, Stadtmauern oder Toren ein Gebäude aufführen wollte, mußte einen solchen Revers unterschreiben, der eine entschä-

20 SZ Nr. 1, 1873.

21 Salzburger Museum Carolino Augusteum (im folgenden SMCA), Städtische Akten, Neuere Akten, Faszikel 227, Zum Stadterweiterungsantrag in Salzburg, Oktober 1861.

22 Heiligenthal, Deutscher Städtebau (wie Anm. 19), S. 78.

digungslose Demolierung im Kriegsfall ermöglichte²³. Die in erzbischöflicher Zeit relativ lax gehandhabte Ausstellung von Demolierungsreversen galt lediglich für Bauwerke, die direkt auf oder an den Befestigungsanlagen errichtet werden sollten. Seit der Machtübernahme Salzburgs durch Österreich wurden strengere Richtlinien festgesetzt, die eine Bautätigkeit im Stadtbereich beinahe unmöglich machten. Nach jahrelangen Bemühungen der Gemeindevertretung wurde mit kaiserlicher Entschliebung vom 1. Jänner 1860 die Pflicht zur Ausstellung von Demolierungsreversen aufgehoben und damit der Weg für die bauliche Weiterentwicklung der Stadt freigegeben.

Ein nicht unwesentlicher Anstoß für die Erweiterung der Stadt war die geplante Regulierung der Salzach im Stadtbereich. Schon 1852 dachte man an die Schaffung breiter Kais, die als Baugründe oder Promenadenanlagen genützt werden sollten. Die Beseitigung der alten Mauern und Tore am Ufer würden „Licht und Luft“ in die überfüllte Stadt bringen. Großer Unternehmungsgeist und hochtrabende Pläne hatten die Provinzstadt ergriffen.

Mit der Entscheidung, den Bahnhof außerhalb der Paris Lodronischen Befestigungsanlagen im Bereich der Ortschaft Froschheim am rechten Salzachufer anzulegen, war die weitere Ausdehnung der Stadt nach dem Norden vorgezeichnet. Anfangs wurde über Standorte am linken Salzachufer in der Nähe des Aiglhofs sowie am rechten Ufer im Bereich der Schießstätte (heute Julius-Raab-Platz) diskutiert. Sprach gegen die linksseitige Lage die Abschirmung von der Stadt durch den Mönchsberg, so wurden für die rechtsseitige Situierung die räumliche Nähe zum Zentrum und die günstige Expansionsmöglichkeit der Stadt ins Treffen geführt. Über die Möglichkeit der Errichtung eines neuen Stadtviertels im Norden heißt es in einem Artikel der „Neuen Salzburger Zeitung“ von 1853, Nr. 109: „Übrigens dürfte es kaum bestritten werden, daß das Weichbild der Stadt auf dieser Seite reizend und malerisch schön, die Lage sonnig und gesund ist.“ Schon damals hoffte man auf eine baldige Beseitigung der Wälle und Schanzen, um dadurch einen direkten Anschluß der neuen Besiedelung an den bestehenden rechtsufrigen Stadtteil zu erreichen, und damit auch die anwachsende Wohnungsnot zu beseitigen.

1859 betraute die Kaiserin-Elisabeth-Bahn-Gesellschaft das Bauunternehmen Klein-Schwarz-Theuer mit der Errichtung der Bahnhofsanlagen. Das Aufnahmegebäude wurde nach den Plänen des Wiener Architekten Rudolf Bayer im Jahr 1860 fertiggestellt.

Die Bahnhöfe, die im 19. Jahrhundert aus militärischen und finanziellen Gründen meist an der Peripherie der Städte angelegt wurden, erforderten eine neue Verkehrserschließung. Für Salzburg bedeutete die Errichtung einer „Zufahrtsstraße“ einen massiven Eingriff in die alte Bau-

²³ Eine eingehende Behandlung der Festungsbeschränkungen in Salzburg vor 1860 findet sich bei *Christiane Krejs*, Stadterweiterung in Salzburg 1860 bis 1873, Maschinenskript (Dissertation in Ausarbeitung).

substanz. Die Stadtgemeinde hatte sich im Rahmen der Verhandlungen über die Situierung des Bahnhofs dazu verpflichtet, vor der Eröffnung der Eisenbahn eine geeignete, sechs Klafter (11 m) breite Zufahrt von der Hauptbrücke zum Bahnhof herzustellen²⁴.

Nachdem ein Umfahrungsprojekt der rechten Altstadt vom Landesbeamten Alois Puchberger aus Kostengründen abgelehnt worden war, konzentrierten sich die ersten städtebaulichen Maßnahmen des 19. Jahrhunderts vorwiegend auf Demolierungen, welche die Stadt unter großen finanziellen Belastungen aufgrund hoher Ablösezahlungen vornahm. Die drei bestehenden Straßenführungen zum Bahnhof über die Theatergasse (Lederertor), die Dreifaltigkeitsgasse (Andräbogen) oder über die Linzer Gasse (Linzer Tor) waren nach Ansicht der Planer allesamt zu schmal, um den durch den Bahnbetrieb vermehrten Personen- und Güterverkehr mittels breiter Fuhrwerke aufzunehmen. Man einigte sich in der Gemeinderatssitzung am 18. Juni 1860 auf die Verbreiterung einiger bestehender Straßenzüge und die Beseitigung des Lederertors in Kombination mit verkehrsordnenden Maßnahmen, nämlich der Erlassung einer neuen Fahrordnung, die öffentlich bekanntgemacht wurde²⁵.

Mit den ersten Demolierungsarbeiten zur Verbreiterung der Bahnhofszufahrt begann man Ende 1861. Nach langen Verhandlungen mit der k. k. Geniedirektion wurde das Lederertor zum Abbruch freigegeben. 1862 folgten die Demolierung des Mirabelltors, die Einschüttung der vorgelagerten Schanzgräben und die Begradigung der ehemaligen Oberndorfer-Braunauer-Kommerzialstraße. Diese wurde bis zum Bahnhof als „Westbahnstraße“ (heute Rainerstraße) weitergeführt und stellte die unmittelbare Verbindung der Altstadt mit dem neugeplanten Stadtviertel dar.

All diese Maßnahmen beschränkten sich auf „Passageerweiterungen“ und konnten keineswegs dem Bedürfnis nach „Vergrößerung und Verschönerung“ der Stadt und der Befriedigung neuer kommunaler Anforderungen entsprechen.

Um Koordinationsprobleme, wie sie bei der Errichtung der Bahnhofszufahrt aufgetreten waren, zu vermeiden, beschloß die Gemeindevertretung, ein Gesamtkonzept für die Erweiterung der Stadt ausarbeiten zu lassen. Die nötigen Baugründe sollten einerseits durch die Regulierung der Salzach zwischen der Karolinen- und der Eisenbahnbrücke und andererseits durch die Auflassung und Planierung der Wälle und Schanzen vom Lederertor bis zum Linzer Tor gewonnen werden.

Am 6. Mai 1861 stellte der städtische Bauinspektor Georg Schmidt einen Dringlichkeitsantrag „wegen Herstellung eines Planes und Ein-

24 Salzburger Landesarchiv (im folgenden SLA), Präsidial Separata Nr. 125/1 Stadterweiterung, Vortrag in der Gemeinderatssitzung v. 29. August 1859.

25 SLA, Präsidial Separata, Stadterweiterungsakten, Kundmachung Nr. 10923, abgedruckt bei: *Christiane Krejs*, Salzburger Stadterweiterung im 19. Jahrhundert – Planung und Realisierung, in: *Dopsch* (wie Anm. 8), S. 159.

zeichnung der Baulinien für die in Aussicht stehende Stadterweiterung und wegen Bestimmung eines diesfälligen beratenden Comites“²⁶. Als Mitglieder dieses Stadterweiterungskomitees wurden drei Gemeinderäte, zwei Beamte und als externe Sachverständige unter anderem der Architekt Rudolf Bayer und der Maler Georg Pezolt nominiert. Aufgabe des Komitees war es, aus den eingereichten Plänen den geeignetsten auszuwählen und dem Gemeinderat zur Genehmigung vorzuschlagen.

Dieses Komitee erarbeitete ein Programm für die Stadterweiterung, das die wichtigsten stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen formulierte²⁷. Allen vorangestellt wurden – nicht unähnlich heutigen kommunalpolitischen Programmen – die Beseitigung der Wohnungsnot und die Schaffung von Gewerbegebieten für Betriebsbauten. Das ideelle Programm spannte den Bogen der Ansprüche sehr weit: Die neue Stadt sollte einerseits im Sinn einer „Saisonstadt“ durch die Anlage von Landhäusern am rechten Salzachufer dem Sommeraufenthalt dienen, andererseits sollte sie auch den Anforderungen der Industriellen und Gewerbetreibenden sowie schließlich auch der Mittelklasse durch die Errichtung von größeren Gebäuden und Zinshäusern gerecht werden.

Entsprechend dem Programm des Komitees sollte das rechtsseitige Stadterweiterungsgebiet durch eine Ringstraße begrenzt werden, die zwischen Linzer Tor und Mirabelltor im Bereich der bestehenden und zumindest teilweise zu erhaltenden Allee außerhalb der Wälle und Schanzen („Circumvallationsstraße“) liegen sollte. Bei dieser Vorgabe dürfte doch auch der Wunsch der Salzburger mitgespielt haben, wenigstens ein Stück „Wiener Ringstraße“ in ihrer Stadt zu verwirklichen. Es wurde den Planern aber grundsätzlich freigestellt, das Stadterweiterungsgebiet anstatt ringförmig auch geradlinig von der Eisenbahnbrücke bis zum Kapuzinerberg, diesfalls aber außerhalb des Linzer Tors, zu begrenzen²⁸.

Das Stadterweiterungskomitee überreichte im Dezember 1861 der Stadtgemeinde „eine Planskizze nebst Denkschrift zur künftigen Stadterweiterung“²⁹. Entworfen wurde dieser Plan von dem Wiener Architekten Rudolf Bayer.

Der Gedanke, Salzburg zu einer „Saisonstadt“ zu machen, war seit der Eröffnung der Bahn nicht mehr geschwunden. Diesem Wunsch, Salz-

26 Protokoll der Gemeinderatssitzung v. 6. Mai 1861.

27 SMCA, Städtische Akten, Neuere Akten, Faszikel 227, Zum Stadterweiterungsantrag in Salzburg, Oktober 1861.

28 Das Komitee empfahl weiters, das Inundationsgebiet zwischen Stadt- und Karolinenbrücke am rechten Ufer und die nach der Beseitigung der verschiedenen fortifikatorischen Werke (Griesschanze, Grieskaserne usw.) freiwerdenden Grundparzellen am linken Salzachufer für Zwecke der Stadterweiterung zu nutzen. Eine neue Verbindungsbrücke über die Salzach gegenüber dem Ursulinenkloster sollte eine bessere Anbindung der Altstadt an den Bahnhof ermöglichen.

29 SMCA, Städtische Akten, Neuere Akten, Faszikel 227, Denkschrift zur Planskizze für die Stadterweiterung, 21. Dezember 1861.

burg dem Fremdenverkehr zu erschließen, entsprach der Plan Bayers weitgehend. Großzügige Parkanlagen, die sich vom Salzachufer, ungefähr den früheren Bastionen folgend, bis zum Kapuzinerberg erstrecken, erinnern an den von Landesbaudirektor Kink in Graz auf den Glacisflächen errichteten englischen Park, den heutigen Grazer Stadtpark³⁰.

Um den Ansprüchen einer Hauptstadt zu entsprechen, plante man unter anderem auch einen herrschaftlichen Palast, eine Festhalle, einen Zirkus, ein Theater, eine Schwimm-, Bade- und Turnanstalt und ein neues Museum.

Dem liberalen Gedankengut der Gemeindeväter entsprechend, war eine rege Beteiligung der Bürgerschaft an den Planungen erwünscht. Planskizze und Denkschrift des Komitees wurden im Kunstverein im Jänner 1862 öffentlich zur Einsicht aufgelegt und in den Zeitungen mit der Bitte um Stellungnahme veröffentlicht. Unter den zahllosen Leserbriefen und Memoranden sind besonders die Kommentare des Malers und Gemeinderats Josef Mayburger erwähnenswert. Eine Gruppe von Hausbesitzern meldete in einem Schreiben an die Stadtgemeindevorstellung ihre Bedenken gegenüber den neuen Stadterweiterungsvorschlägen an. Man kritisierte die Bereitschaft zur Errichtung großartiger öffentlicher Bauten und forderte, dem anwachsenden Verkehr durch den Bau einer neuen Brücke gerecht zu werden³¹.

Der grundsätzlichen Idee, das Stadterweiterungskomitee einzusetzen, um spekulativen Übergriffen auf die Stadterweiterung vorzubeugen und eine neutrale, objektive Planung zu gewährleisten, konnte allerdings nicht entsprochen werden.

Die großen Geldsorgen der Stadtgemeinde, die nicht zuletzt mit den vom Ärar geforderten hohen Grund- und Gebäudeablösen zusammenhängen, ließen jede Entscheidungsfreiheit der Kommune in der Dominanz eines privaten Geldgebers, der seine gewinnorientierten Ansprüche stellte, untergehen. Andere Großstädte der Monarchie wie Graz oder Brünn, in denen die Entfestigung wesentlich früher stattfand, übernahmen die Wälle und Glacisgründe unentgeltlich vom Ärar. Durch den Verkauf dieser staatlichen Flächen als Baugründe konnten die Kosten der Stadterweiterung weitgehend gedeckt werden³². Salzburg hingegen mußte für nahezu alle fortifikatorischen Anlagen enorme Geldleistungen oder andere Gegenleistungen wie Straßen- oder Gebäudeerhaltung erbringen. In Wien etwa, wo die Stadterweiterung im kaiserlichen Interesse lag,

30 *Alfred Lengger*, Die Stadterweiterung: Vorwiegend unter Landesbaudirektor Martin Ritter von Kink, in: Stadterweiterung von Graz. Gründerzeit, *Wilhelm Steinböck* (Hg.), Publikationsreihe des Grazer Stadtmuseums 2 (Graz 1979), S. 38–54.

31 SMCA, Städtische Akten, Neuere Akten, Faszikel 226, Schreiben verschiedener Hausbesitzer an den Gemeinderat, 15. Februar 1862.

32 *Theophil Melichar*, Die städtebauliche Entwicklung im Bereich der ehemaligen Befestigungsanlagen: gezeigt an den sechs größten österreichischen Städten: Graz, Klagenfurt, Salzburg, Wien, Innsbruck und Linz zwischen 1800 und 1900 (Diss. Technische Hochschule Wien, 1965).



standen ganz andere Mittel und Unterstützungen zur Verfügung, die eine optimale Planung und Ausführung zuließen.

Die zahlreichen Bittgesuche der Stadt an das Staatsministerium in Wien um unentgeltliche Überlassung der Befestigungsanlagen wurden mit dem Hinweis auf die schlechte finanzielle Lage der Monarchie abgewiesen. Allein die Wälle zwischen Mirabelltor und Linzer Tor wurden im Jahr 1866 „als Erinnerung an die vor fünfzig Jahren stattgefundene Wiedervereinigung mit der österreichischen Monarchie“ der Stadt Salzburg geschenkt³³.

Die städtische Planungsarbeit, die mit viel Elan und Streben nach Eigenständigkeit begonnen hatte, sollte bald in völliger Abhängigkeit von der Autorität und dem Engagement eines Privatmannes enden. Der Bauunternehmer Karl Schwarz³⁴, der anlässlich der Errichtung der Kaise-

33 SLA, Präsidial Separata Nr. 64, Stadterweiterung, Schreiben Minister Belcredi an Landeschef Taaffe, April 1866.

34 Karl Schwarz wurde am 23. Juli 1817 in Söhle bei Neutitschein in Mähren geboren. Er erlernte das Maurerhandwerk und besuchte Kurse an der Akademie von Olmütz. 1841 unternahm er eine Studienreise nach Italien. 1842 trat er in das Bauunternehmen der Gebrüder Klein in Wien ein. 1856 wurde er Teilhaber dieser Firma und hatte als solcher größten Anteil an der Ausgestaltung des österreichischen Eisenbahnnetzes. Nach einem erfolgreichen, aktiven Leben starb er am 21. Oktober 1898 in Salzburg.

rin-Elisabeth-Westbahn nach Salzburg gekommen war, zeigte schon bald großes Interesse an der baulichen Entwicklung der Stadt. Obwohl er anfangs dem Ersuchen der Stadtgemeinde, „die Uferregulierungsarbeiten und respective die Herstellung der Verbindungsstraße bis zum Bahnhofe zu übernehmen“³⁵, ablehnend gegenüberstand, trat er nach der Eröffnung des Bahnhofs am 12. August 1860 mit einem diesbezüglichen Angebot an den Landeschef, Freiherrn von Spiegelfeld, heran. Er schlug vor, die Regulierung der Salzach zwischen Eisenbahn- und Stadtbrücke auf seine Kosten durchzuführen, wenn ihm dafür die durch die Flußregulierung gewonnene ärarische Fläche und das Gebiet vor dem Mirabellglacis unentgeltlich überlassen werden. Schwarz bot auch an, eine breite Straße zum Bahnhof zu errichten und alle Straßenanlagen nach ihrer Fertigstellung ins Eigentum der Stadt zu übergeben.

Trotz der Warnungen Josef Mayburgers vor übereilten Schritten wurde dieser Vorschlag von der Kommunalvertretung freudig angenommen und im November 1861 ein Vertrag mit Karl Schwarz abgeschlossen³⁶. Das Ministerium erteilte spezielle Nutzungsaufgaben, wie etwa ein Bauverbot rund um den Hoheitsbereich des Residenzschlosses Mirabell³⁷.

1861 trat Schwarz dem Stadterweiterungskomitee als beratendes Mitglied bei. Die Ungeschicklichkeit der Gemeindevertretung im Umgang mit staatlichen Behörden, die daraus resultierende Erfolglosigkeit bei sämtlichen Bittgängen und schließlich auch der in seinen Augen unrealistische Erweiterungsplan des Komitees veranlaßten ihn, sich mit ganzer Kraft für das weitere Schicksal der Stadterweiterung einzusetzen. Obwohl sich sein aktives Engagement lediglich auf die erste Planungsphase 1860–1866 bezog, ist sein Einfluß und Gestaltungswille noch heute in der Idee der „Neustadt“ zu erkennen.

Schon am 10. März 1862 wurde die Eingabe Karl Schwarz' um Planabänderung, die sich lediglich auf das Ufergebiet zwischen Stadt- und Eisenbahnbrücke bezog, vom Gemeinderat genehmigt. Unter dem Druck der vielen Wohnungssuchenden kamen die Ideen des Bauunternehmers sehr gelegen, da er das Gebiet außerhalb des Mirabelltores und längs der Eisenbahn nicht – wie von Rudolf Bayer geplant – als Parkanlage, sondern für die Überbauung mit kleinen Zinshäusern vorsah.

Zur gleichen Zeit, als das Programm des Stadterweiterungskomitees in den Zeitungen veröffentlicht und besprochen wurde, begann sich das Projekt des Karl Schwarz zu verselbständigen. Schwarz, der den Aufwand der Regulierungsarbeiten unterschätzt hatte, stellte nun, unter der Drohung, seine Tätigkeiten gänzlich abubrechen, neue Forderungen und Planänderungswünsche, worauf es zu erheblichen Differenzen zwischen ihm und der Gemeindevertretung kam.

35 Protokoll der Gemeinderatssitzung v. 29. August 1859.

36 *Josef Mayburger*, Memorandum zur Stadterweiterungsfrage, in: SZ Nr. 141, 1862.

37 SMCA, Städtische Akten, Neuere Akten, Faszikel 226, Schreiben k. k. Landeschef Spiegelfeld an die Stadtgemeindevorsteherung, 30. April 1862.

Die Situation schien unlösbar, so daß Landeschef Spiegelfeld am 8. Mai 1862 eine Sitzung „zum Zweck der Erzielung einer gütlichen Ausgleichung“ einberief³⁸. Eine Kompromißlösung sollte die Gemeinde in die völlige Abhängigkeit von Karl Schwarz verstricken. Der Bauunternehmer forderte für die Weiterführung seiner Arbeiten einen Pauschalbeitrag von 35.000 Gulden, den die Stadt unmöglich aufbringen konnte. In einem geheimen Vertragsabschluß sicherte man Schwarz die Überlassung der Wälle zwischen Mirabelltor und Linzer Tor zu den gleichen Bedingungen zu, unter denen sie der Gemeinde vom Staat übertragen würden. Damit wäre die gesamte Erweiterung der Stadt Salzburg in den Händen eines einzigen Privatmannes gelegen, hätte nicht Schwarz, nachdem die kostenlose Überlassung dieses Gebiets an die Stadt feststand, großzügig auf seine Rechte verzichtet.

Aufgrund des Ausgleichs vom 8. Mai 1862 begann Schwarz sofort mit der Ausarbeitung eines Planes für die gesamte „Neustadt“, also auch für den Teil zwischen Mirabelltor und Linzer Tor, und legte im Oktober desselben Jahres dem Landeschef Spiegelfeld einen „Plan für die Erweiterung der Stadt Salzburg“ vor.

Dieses heute vielfach als „Schwarz-Plan“ bezeichnete Dokument sah im Bereich des Wallgrabens eine Ringstraße vor, die „in ihrer Breite und Anlage nach dem Muster von Wien und Paris gebildet ist, aber bei der Lage gegen den Mönchs- und vor allem Kapuzinerberg, die stets so wunderherrlich den Hintergrund der Ansichten abgeben, an Reitzen selbst diese übertreffen werden“³⁹. Konzentrisch zur Ringstraße soll die Allee der alten Circumvallationsstraße erhalten bleiben. Die rasterartige Straßenführung wird mit einer größtenteils geschlossenen Bauweise kombiniert. Nur an den Ufern der Salzach werden freistehende Villen in großen Gärten angelegt. Die neue Kirche, ungefähr am Kreuzungspunkt der heutigen Faberstraße und Franz-Josef-Straße, liegt in der Mitte eines riesigen Platzes, der mit Bäumen eingefast wird. Im kühlen Schatten am Fuß des Kapuzinerbergs – als Endpunkt der Ringstraße – plant Schwarz eine riesige Bierhalle. Der Mirabellplatz soll eine geschlossene Form erhalten und mit Alleegebäuden begrünt werden. Mit diesem Projekt ist ein deutliches Abrücken von der Idee der „Saisonstadt“ und eine beträchtliche Verdichtung gegenüber der Bayerischen Planskizze festzustellen.

In den darauffolgenden Jahren wurde entlang der von Karl Schwarz zur vollen Zufriedenheit der Stadt fertiggestellten Straßen wenig gebaut. Wie der Vorstand des „Scientifisch-technischen Departements“ der Landesregierung, Bauinspektor Karl Mayer, feststellt, lag dies an den hohen Preisen, die Schwarz für die Bauparzellen verlangte⁴⁰.

38 SLA, Präsidial Separata Nr. 125/2, Sitzungsprotokoll, 8. Mai 1862.

39 Über die Stadterweiterung zwischen dem Mirabell- und Linzer-Thore, in: SZ Nr. 293, 1862.

40 Schreiben des Bauinspektors Mayer an das Landespräsidium, 25. März 1865, SLA, Präsidial Separata Nr. 125/1 Stadterweiterung.

Als die Übergabe der Wälle und Gründe zwischen Mirabelltor und Linzer Tor vom Ärar an die Stadt in Aussicht stand, legte Bauinspektor Mayer dem Gemeinderat am 25. März 1865 eine neue Planung für die „Benützung des . . . fortifikatorischen Terrains zur allmählichen Erweiterung der Stadt“ vor⁴¹. Als Voraussetzung für die Bebauung dieses Teilgebiets wurde die Anpassung an die von Karl Schwarz zwischen der Salzach und dem Schloß Mirabell mittlerweile begonnene Stadterweiterung gefordert.

Hatte Schwarz bei seinem Entwurf das Rastersystem der Straßen an die Lage der alten Bastionen angepaßt, so wurde diese bei Mayers Vorschlag völlig negiert. Auf dem Mirabellplatz sollte die Kirche plaziert werden, der Platz aber ansonsten frei bleiben.

Zu Beginn der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts waren die Planierungsarbeiten zwischen Mirabelltor und Linzer Tor fast gänzlich abgeschlossen. Da dieses Gebiet einem wüsten Trümmerfeld glich, war man bestrebt, es möglichst rasch zur Bebauung freizugeben. Von angeblich 14 verschiedenen städtebaulichen Konzepten sind bisher vier Projekte durch Pläne bekannt.

Die Stadtgemeindevorstellung wandte sich schließlich an den im Jahr 1867 gegründeten „Technischen Club“ mit der Bitte um Ausarbeitung eines neuen Parzellierungsplans für die Gründe zwischen Mirabelltor und Linzer Tor. Als Grundlage für den Entwurf wurde von der Stadtgemeinde wiederum ein städtebauliches Programm vorgegeben. Im Juni 1871 wurden dem Gemeinderat vom Technischen Club zwei Planvarianten vorgelegt⁴².

Der erste Plan beruht auf der Bedingung, daß die eingeebneten Wallgräben nur zur Anlage von Straßen, Plätzen, Gärten oder Hofräumen zu nützen seien, um kostspielige Fundierungen zu vermeiden. Mit großen runden Plätzen entspricht dieser Plan eher den Anforderungen an eine „Saisonstadt“ und den wohnungshygienischen Ansprüchen auf „Licht und Luft“⁴³.

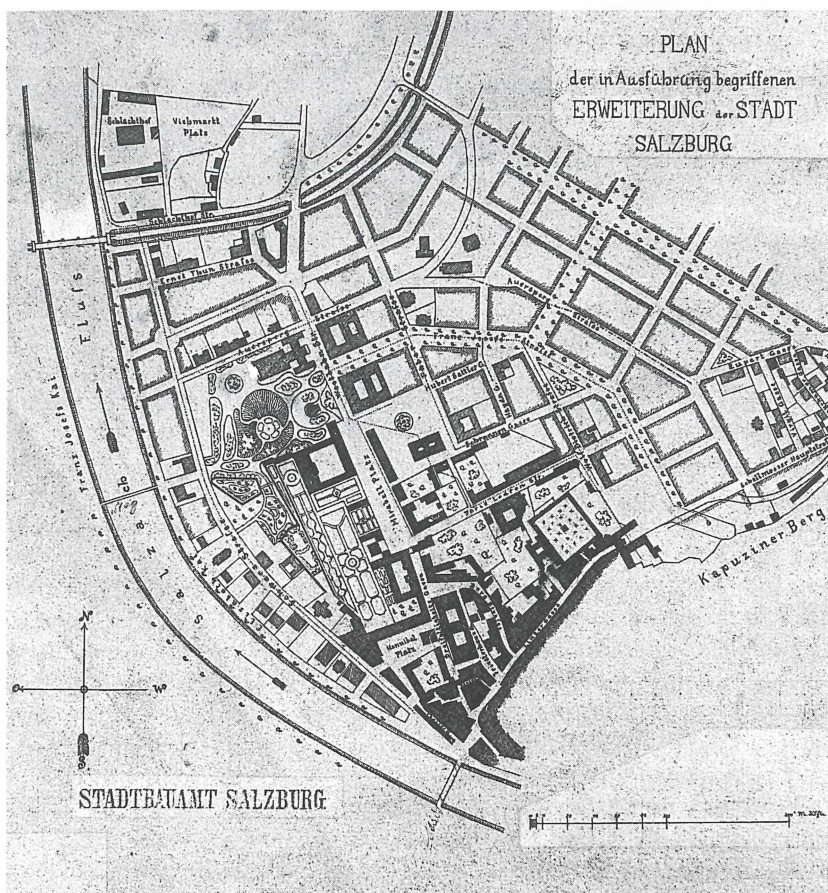
Auf die vorgesehene Freihaltung der ehemaligen Wallgräben wird im zweiten Plan keine Rücksicht genommen. Von einer Art Ringstraße, die sich vom Mirabelltor bis zum Linzer Tor erstreckt, laufen radiale Straßen aus. Der Ärztliche Verein, dem diese Pläne zur Begutachtung vorgelegt wurden, kritisierte den ersten Plan, da einzelne Wohnbauten zu dicht an den Kapuzinerberg angerückt werden und dieses Gebiet als zu schattig und feucht erachtet wurde.

Die beiden Pläne, die wiederum zur öffentlichen Beurteilung im Bürgermeisteramt ausgestellt wurden, provozierten eine stürmische

41 Ebd.

42 Protokoll der Gemeinderatssitzung v. 3. Juli 1871.

43 Wilhelm Reich und Anton Erben, Schreiben des „Technischen Clubs“ an die Stadtgemeindevorstellung von Salzburg (Salzburg 1871).



Parzellierungsplan 1872/73.

Anteilnahme der Bevölkerung. Mayburger verfaßte als Verfechter des Saisonstils einige Leserbriefe zugunsten des ersten Plans⁴⁴.

In der Gemeinderatssitzung am 18. Dezember 1871 einigte man sich auf eine dritte Variante unter dem Motto „Ringstraße“, die aus dem Stadtbauamt stammte und die wieder im Verlauf der Hauptstraße die Lage der Bastionen nachvollzog. Dieser Plan diente als Grundlage für den nach Einführung der neuen Bauordnung aus dem Jahr 1873 erstellten Parzellierungsplan, der die endgültige Gestalt der „Neustadt“ festlegte.

⁴⁴ Eine ausführl. Behandlung der verschiedenen Projekte findet sich bei *Christiane Krejs*, Stadterweiterung im 19. Jahrhundert, in: *Vom Stadtrecht zur Bürgerbeteiligung, Ausstellungskat. 700 Jahre Stadtrecht von Salzburg* (Salzburg 1987), S. 121 f.

4. Die Verbauung der Neustadt bis 1889

War es 1861 als ein „unabweisbares Bedürfnis“ erachtet worden, die bedrückende Wohnungsnot durch eine Erweiterung der Landeshauptstadt Salzburg zu beseitigen, so mußte man zehn Jahre später feststellen, daß diesem Übelstand noch kaum Abhilfe geleistet worden war. Auf den durch die Regulierung des rechten Salzachufers unterhalb der Stadtbrücke neuentstandenen Baugründen von Karl Schwarz waren bis dahin nur einige Privatgebäude⁴⁵, die evangelische Kirche (1864–1867), ein Hotel⁴⁶ und ein Zinshaus⁴⁷ errichtet worden. Am Schranzenplatz⁴⁸ hatte Graf Podstatzki für eigene Zwecke ein Wohnhaus gebaut.

Im Gegensatz zu anderen europäischen Städten, wo die Grundstücke an der Bahnhofstraße die teuersten und begehrtesten waren und rasch verbaut wurden, blieb die Salzburger Westbahnstraße (heute Rainerstraße) bis in die neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts nur spärlich besiedelt. Den Beginn machte ein von Karl Schwarz und Karl Andessner errichtetes Zinshaus (Fünfhaus) im Jahr 1862/63, das aus baupolizeilichen Gründen erst 1865 bezogen werden konnte⁴⁹. Der aus fünf Einzelhäusern bestehende Baukomplex verliert seine Mächtigkeit durch die Konfiguration als Kopfbauwerk an der Ecke einer spitzwinkligen Straßengabelung. Die schlichte dreigeschossige Fassade war zur Platzseite (Max-Ott-Platz) mit zierlichen Balkonen geschmückt. Ein vorgelagertes Gärtchen mit Bosquettenzaun schuf die nötige Distanz zum Straßenraum. Leider wurde dieser Bau in den sechziger Jahren unseres Jahrhunderts durch „Fassadenbereinigung“ völlig entstellt.

1864 entstand an der Westbahnstraße die Bergerbräu-Bierhalle (Hotel Pitter). 1863/65 errichtete der Besitzer des Gasthauses zu den „3 Aliierten“ (Getreidegasse), Louis Jung, auf dem Gebiet des alten Schnedrizzenhofs (gegenüber dem Bahnhof) das Hôtel de l'Europe nach den Plänen von Architekt Ing. Kriegler und Baumeister Vinzenz Rauscher. Es wurde in den späteren Jahren mehrmals erweitert. 1944 fiel das Luxushotel einem Bombenangriff zum Opfer.

Um den Fremdenverkehr zu beleben und die Attraktivität der „Saisonstadt“ Salzburg zu steigern, gründete 1865 der damalige Präsident der Handels- und Gewerbekammer, Franz Zeller, die „Salzburger Badeanstalt-Aktiengesellschaft“. Drei Jahre später wurde das nach den Plänen der Architektengruppe Rudolf Bayer und Otto Thienemann ausgeführte Badehaus in der Westbahnstraße (heute Kongreßhaus) feierlich eröff-

45 „Baldihaus“ (Schwarzstraße 11) 1865/66, „Guggenbichlerhaus“ (Ernest-Thun-Straße 11) 1864/65, „Pichlerhaus“ (Schwarzstraße 9) 1863.

46 Hotel Schwarz (heute Österreichischer Hof) 1862–1866.

47 Fünfhaus (Ernest-Thun-Straße 13–15, Max-Ott-Platz 1–2, Rainerstraße 9–11) 1862–1865.

48 Eckhaus (Schranzenegasse 6/Faberstraße 4) 1861.

49 Bautenrevue, in: SZ Nr. 246, 1862.



Fünfhaus um 1900, erbaut 1861–1865 (SMCA, Fotosammlung).

net⁵⁰. Die als Gruppenbau konzipierte Badeanstalt⁵¹ fügte sich harmonisch in den sie umgebenden Kurpark ein und sollte bewußt den Charakter des neuen Viertels als „Saisonstadt“ hervorheben.

Die Westbahnstraße zur „Prachtstraße“ avancieren zu lassen, war das Bestreben des Bauherrn Moritz Faber, der 1872–1875 von dem Wiener k. k. Hofbaumeister Oberingenieur Sonnleitner unter der Bauleitung Valentin Ceconis die sogenannten „Faberhäuser“ errichten ließ. Schon während ihrer Bauzeit waren die beiden monumentalen Palais, die jeweils aus drei Einzelhäusern bestehen, heftig umstritten. Obwohl die Wohnungsnot immer bedrückender wurde, standen die beiden Häuser wegen der hohen Mietzinsforderungen fast völlig leer. Georg Pezolt beurteilte die Gebäude in seinen Tagebüchern mit folgenden Worten: „... die Riesenhaftigkeit dieser sogenannten Wienerstöcke ist für unser Salzburger Weichbild nicht günstig, indem auch vorausszusehen ist, daß sie isoliert bleiben werden.“⁵² Diese Vermutung sollte sich bald bewahrheiten.

Es dauerte über zwölf Jahre, bis die östlich anschließenden Grundstücke bebaut wurden. Die Stadtgemeinde hatte die unverkäuflich scheinenden Parzellen von den Faberschen Erben übernommen und sie gegen

50 Die neue Badeanstalt, in: SZ Nr. 118, 1868. Zur Erbauung des Kursalons 1870 stellte der Bauunternehmer Karl Schwarz 80.000 Gulden zur Verfügung, auf deren Rückzahlung er nach der Übernahme des Kurhauses durch die Stadtgemeinde großzügig verzichtete.

51 Vorbilder für diese Bauweise von Kuranlagen waren jene von Baden-Baden (F. Weinbrenner) 1804–1812 oder Wiesbaden (J. C. Zais) 1808.

52 Georg Pezolt, Tagebücher, 5, 1874/75.

die Verpflichtung einer sofortigen Verbauung an die Wiener Firma der jüdischen Bauunternehmer Heller und Pollack verschenkt⁵³. Antisemitische Hetzkampagnen von seiten einer neugegründeten Baugesellschaft versuchten, dieses Vorhaben zu verhindern und brachten dadurch die darlehensgebende Salzburger Sparkasse in große finanzielle Schwierigkeiten⁵⁴. Die Faberhäuser verursachten aber auch durch ihre monumentale Konzeption einen Bruch in der für dieses Gebiet vorgesehenen Bauweise von maximal dreigeschossigen Villen und kleinen Zinshäusern. Im Anschluß daran mußte diese Bauweise bei den 1888 fertiggestellten „Hellerhäusern“⁵⁵ weitergeführt werden.

Vor dem Linzer Tor hatte sich am sogenannten „Pichlerfeld“ (Gebiet zwischen Auerspergstraße, Schallmooser Hauptstraße, Arnogasse, Rupertgasse) der aus Gemona stammende Baumeister Valentin Ceconi⁵⁶ angesiedelt. Seine in ihrer Ensemblewirkung durch die heutige Verbauung völlig zerstörte Villa (1863/64) ist nur noch als eine Maske ihres ehemaligen Erscheinungsbildes zu erkennen. Der ursprünglich in einer prächtigen Gartenanlage situierte Bau im „Schweizerhausstil“⁵⁷ sollte, ähnlich wie die ehemalige Villa des Baron Schwarz (heute Volksschule Schallmoos), in der Wechselwirkung von Natur und Architektur seine spezielle Eigenart erhalten. Eine Fülle von Statuen, Büsten, Brunnen und Säulen im Park stellte mit der den Bau umrankenden Bepflanzung einen fließenden Übergang von Garten und Haus her.

Die Parzellierung des „Pichlerfeldes“ und die Festlegung der Virgilgasse, Bayerhamerstraße und Rupertgasse in diesem Gebiet wurde 1871 durchgeführt. Die Umlegung der alten Linzer Reichsstraße⁵⁸ in die Trasse der heutigen Schallmooser Hauptstraße erfolgte im Jahr 1874.

In der Folge kam es, trotz der schattigen Lage im Norden des Kapuzinerbergs, zu einer raschen Bebauung dieses Gebiets. Die Ursache dafür lag wahrscheinlich in den relativ niedrigen Grundstückspreisen, die es im Gegensatz zu den übrigen Bauflächen auch kapitalschwächeren Bauwilligen ermöglichten, billige Wohnstätten zu errichten. Die zwei- und dreigeschossigen Häuser, die durch ihre Schlichtheit den Charakter eines Vorstadtviertels vermittelten, wurden zu einem Großteil durch grobe Eingriffe in die alte Bausubstanz verändert.

53 Philipp Straßer, Salzburg 1840–1914, Aufzeichnungen und persönliche Erinnerungen, in: SV Nr. 43, 1914.

54 Chronik der Familie Schumacher (Salzburg 1911), S. 66 ff.

55 Hellerhäuser: Block I: Hubert-Sattler-Gasse 5–5A, Faberstraße 7–11, Franz-Josef-Straße 6–10; Block II: Franz-Josef-Straße 5–9, Faberstraße 13–17, Auerspergstraße 12–16.

56 Eine umfassende Bearbeitung der Baumeisterfamilie Ceconi findet sich bei *Walpurga Schobersberger*, Baumeister einer Epoche: Das gründerzeitliche Wirken der Baumeister- und Architektenfamilie Ceconi in Stadt und Land Salzburg, in: MGSL 125 (Salzburg 1985), S. 703–745.

57 Um die Mitte des 19. Jahrhunderts sehr beliebter Villentypus, der sich durch besonders kunstreiches Beiwerk von Laubsägeornamentik (Veranden, Balkons, Giebelschmuck) auszeichnet und meist in Parkanlagen situiert war.

58 Ein Teil dieser alten Linzer Straße besteht in der heutigen Glockengasse.

Wesentlich langsamer ging die Bebauung im Bereich der 1866 bis 1873 abgetragenen Wälle und Schanzen zwischen dem ehemaligen Mirabelltor und Linzer Tor vor sich. Die auch in Salzburg deutlich spürbare Weltwirtschaftskrise verursachte einen plötzlichen Niedergang der wirtschaftlichen Verhältnisse und legte die ohnehin schwache „Baulust“ zu Beginn der siebziger Jahre fast gänzlich lahm.

Waren die alten Befestigungsanlagen bis zu ihrer Planierung als beliebtes Naherholungsgebiet genutzt worden, so sollten sie nun als zentrumsnahe Bauflächen zur Linderung der anhaltenden Wohnungsnot Verwendung finden. In der Gemeinderatssitzung am 3. April 1872 wurde der Beschluß gefaßt, die technische Umwandlung und Verwertung der Mirabell-Gründe in „eigener Regie“ durchzuführen. „Was die Verbauung der Wälle anbelangt, so sei es von großem Vortheile, wenn die Gemeinde gegenüber der [sic!] Privaten zeigen kann, daß sie selbst in der Lage ist, das Projekt auszuführen, wodurch sie der Pression von Seite der Privatspekulation vorzubeugen im Stande ist.“⁵⁹ Die eigens dazu gegründete „Stadterweiterungssektion“ erhielt eine unbeschränkte Vollmacht zur Einleitung der notwendigen Vorkehrungen.

Über die Art der Bebauung einigte man sich erst nach Inkrafttreten der neuen Bauordnung von 1873, da die bis dahin geltende Bauordnung von 1846 nur die Ausführung von Neubauten erlaubte, welche direkt an der Straßengrundgrenze in geschlossener Bauweise errichtet werden, und somit den erwünschten „Saisonstyl“⁶⁰ unmöglich machte. Entsprechend der Empfehlung des Technischen Clubs wurde der Bereich zwischen Mirabelltor und Linzer Tor in unterschiedliche Baugebiete geteilt, die jeweilige Bauweise (offene oder geschlossene) festgelegt und danach die Parzellierung vorgenommen. Um „die Baulust zu wecken“, wurde am 27. Dezember 1869 eine zeitliche Befreiung von der Landes- und Gemeindeumlage zur Hauszinssteuer genehmigt⁶¹.

Zwischen 1873 und 1876 wurden auf diesem Gebiet unter anderem die Ernest-Thun-Straße, die Franz-Josef-Straße, die Schranngasse, die Haydnstraße, die Hubert-Sattler-Gasse, die Auerspergstraße und die Wolf-Dietrich-Straße angelegt.

Städtischen Charakter in geschlossener Bauweise sollten alle südlich der Franz-Josef-Straße situierten Gebäude erhalten, während nördlich der Franz-Josef-Straße die offene Bauweise im „Saisonstil“ (Villa Jansky, Faberstraße 16, Franz-Josef-Straße 11)⁶² bevorzugt wurde. Damit versuchte man, der dem Stadtzentrum näherliegenden Ringstraßen-Seite

59 Protokoll der außerordentlichen Gemeinderatssitzungen v. 27. Juni u. 4. Juli 1871.

60 „Saisonstyl“: Offene Bauweise, symmetrische Anlage von Häusern mit Gärten, Einhaltung der vorgegebenen Baufluchtlinie zur Straße hin.

61 Bericht des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Salzburg über die Ergebnisse der Gemeinde-Verwaltung in den Jahren 1861–1869 (Salzburg 1870), S. 26.

62 Das Gebäude hat durch Zubauten und Aufstockungen vor dem Ersten Weltkrieg seinen ursprünglichen Charakter als freistehende Villa verloren.



Geschlossene Bebauung in der Neustadt: Ernst-Thun-Straße 7, erbaut 1872, Baumeister Filip Jansky (SMCA, Fotosammlung).

„ein mehr großstädtisches und geschäftliches“, der gegenüberliegenden, stadtauswärts orientierten Seite „ein mehr romantisch-ländliches“ Aussehen zu geben⁶³.

Bis 1878 ist eine verstärkte Bautätigkeit in der „Neustadt“ zu registrieren, die trotz anhaltender Wohnungsnot erst wieder 1887 mit dem neuen Landesgesetz über die zeitliche Befreiung der Neubauten von der Landes- und Gemeindeumlage fortgesetzt wird.

Zwei Jahre nach der 1886 erfolgten Erlassung einer neuen Stadtbauordnung⁶⁴ wurde mit der Vermessung des gesamten Stadtgebiets begonnen, um einen neuen Stadterweiterungs- und Regulierungsplan herzustellen, da sich die alten Katasterpläne als zu ungenau für weitere Planungen herausstellten. Die in der neuen Bauordnung geforderte Abgrenzung zwischen innerem und äußerem Bezirk und die Art der Verbauung in den Straßen dieser Bezirke sollten nach Ansicht des Technischen Clubs berücksichtigt werden. Es wurde weiters eine „Gruppierung“ der einzelnen Stadtgebiete verlangt, das heißt eine Klassifizierung in einen „Villen-

⁶³ SV Nr. 143, 1871.

⁶⁴ Gesetz v. 2. April 1886, LGBl. Nr. 27/1886. Vergleiche dazu: *Christoph Braumann*, Stadtplanung in Österreich von 1918 bis 1945 unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Salzburg, hg. v. *Rudolf Wurzer*, Schriftenreihe des Institutes für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung. Technische Universität Wien 21 (Wien 1986), S. 24.

bezirk“, einen „Geschäftsbezirk“ und in einen „Industrie- und Arbeiterbezirk“, wie sie in der Charta von Athen fast 40 Jahre später gefordert wurde⁶⁵.

Die Fertigstellung dieses großen Gesamtplans hinkte jedoch hinter den rasch durchgeführten Detailparzellierungen in der „Neustadt“ nach. Deshalb konnte die in § 3 Abs. 1 der Bauordnung von 1886 normierte Forderung, daß die Art der Bebauung sich nach dem „öffentlich aufliegenden Stadtregulierungs- und Erweiterungsplan“ zu richten habe, nicht eingehalten werden. Dies hatte zur Folge, daß jede weitere Bebauung gemäß den jeweils vom Gemeinderat für den Einzelfall beschlossenen Bebauungsgrundlagen und nicht entsprechend der anfangs einheitlichen und wohlgedachten städtebaulichen Konzeption ausgeführt wurde.

Bedenkt man die Schwierigkeiten, welche die Stadtplaner der frühen Gründerzeit in Salzburg zu überwinden hatten, so fällt der Vergleich mit der städtebaulichen Entwicklung der Folgezeit in vieler Hinsicht positiv aus. Trotz der notwendigen Rücksichtnahme auf die verschiedensten an der Planung beteiligten Interessengruppen und trotz der geringen finanziellen Mittel war es doch möglich, wenigstens die Grundidee einer geräumigen Planung umzusetzen.

5. Bauliche Entwicklung 1890–1944

Die Wirtschaftskrise der 1870er und 1880er Jahre machte sich zwar im Salzburger Bauwesen erst mit einiger Verzögerung bemerkbar, dafür dauerte die Rezession in Salzburg länger als in Wien, und zwar bis einschließlich 1886. Ursache der Flaute im Baugewerbe war ein österreichweiter Rückgang der Nachfrage nach teuren Großwohnungen, da viele Wohnungssuchende unter dem Druck der Wirtschaftskrise ihre Ansprüche reduzierten. Gemildert wurde die Flaute im Baugewerbe nur durch einen Anstieg der Adaptierungen⁶⁶.

Erst mit dem Landesgesetz von 1887 über die zeitliche Befreiung der Neubauten von der Landes- und Gemeindeumlage verbesserte sich die Lage auf dem Bausektor schlagartig⁶⁷. In der Stadt begann nun die zweite Phase der gründerzeitlichen Baukonjunktur, welche mit gewissen Schwankungen bis zum Ersten Weltkrieg anhielt. Mit einer Gebäudezu-

65 Erstmals wurde die Idee der Funktionstrennung im Städtebau bei der Generalversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine im September 1874 zu Berlin erwähnt, die *Reinhard Baumeister* zwei Jahre später in sein Werk „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ aufnahm.

66 Statistischer Bericht der Salzburger Handels- und Gewerbekammer 1871–1880 (Salzburg 1883), S. 203; zum Bauwesen vgl. *Robert Hoffmann*, Salzburgs Weg vom „Betteldorf“ zur Saisonstadt. Grundzüge der städtischen Wirtschaftsentwicklung 1803–1914, in: *Chronik der Salzburger Wirtschaft* (Salzburg 1988), S. 152–182, hier S. 172.

67 Handelskammerbericht 1886–1890, XXIII.

wachsrates von 23,5% im Zeitraum 1890–1900 und einer von 16,1% im darauffolgenden Jahrzehnt nahm Salzburg einen Spitzenplatz unter den österreichischen Städten ein⁶⁸, wobei unter den Neubauten nunmehr – im Gegensatz zur Frühgründerzeit – mittlere und kleine Zinshäuser überwogen. Anders als in der ersten Phase der Stadterweiterung blieben der Immobilienmarkt und auch die Wohnungsproduktion nach 1887 eine Domäne privater Grundstückseigner⁶⁹.

In der „Neustadt“ wurde die Rasterverbauung nach 1889/90 mit großem Elan fortgesetzt, wobei unter den Baumeistern dieser Zeit – wie schon erwähnt – Jakob Ceconi durch eine „geradezu fabelhafte Schaffenskraft“ hervorragte⁷⁰. Nach der Komplettierung der großen Blöcke (Faber- und Hellerhäuser) an der Westbahnstraße – heute Rainerstraße – schritt nun auch die Verbauung der Radial- und Querstraßen stadtauswärts zügig voran. Bis zur Jahrhundertwende konzentrierte sich das Baugeschehen hauptsächlich auf den Bereich Franz-Josef- und Auerspergstraße. Entsprechend der ursprünglichen Planung wurde hier überwiegend eine offene Verbauung durch Mehrfamilienzinshäuser gewählt. Nach 1900 erfolgte der Ausbau der Lasserstraße zu einer vorstädtischen Wohnstraße sowie der oberen Gabelsbergerstraße, welche nach 1918 allerdings für 40 Jahre als städtebaulicher Torso in das agrarisch-gewerbliche Mischgebiet von Schallmoos hineinragte.

Um die Jahrhundertwende schien die Verbauung sämtlicher Stadterweiterungsgründe unmittelbar bevorzustehen. 1899 veranlaßte der Gemeinderat daher die Erstellung eines „General-Parzellierungsplanes“ für das gesamte Stadtgebiet⁷¹. Dieser Plan basierte wie schon die bisherige Planung auf einem rasterartig angelegten Straßensystem, welches nun aber alle bebaubaren Flächen des Stadtgebiets überzog und teilweise auch über die damaligen Grenzen der Stadt hinausreichte. Für die „Neustadt“ hätte dieser Plan eine Stadterweiterung im Sinn überkommener Konzeptionen bedeutet. Erwähnenswert ist, daß hier zum ersten Mal ein Kapuzinerbergtunnel als direkte Verkehrsverbindung zwischen Schallmoos und Salzburg-Süd projektiert wurde. Außerdem war eine Unterquerung der Bahnanlagen nördlich des Bahnhofs vorgesehen⁷².

Eine praktische Umsetzung des „General-Parzellierungsplans“, dessen Gültigkeit im Gemeinderat formell nie beschlossen wurde, erfolgte nicht.

68 Richard Engelmann, Österreichs städtische Wohnplätze mit mehr als 25.000 Einwohnern 1910, ihr Wachstum seit 1869 und die konfessionelle Zusammensetzung ihrer Bevölkerung 1880–1910, in: Statistische Monatsschrift, NF 19 (1914), S. 413–510, hier S. 452.

69 Vgl. Gerhard Plasser, „Wohnpolitik“ in Salzburg 1900–1914. Zwischen „Katastrophenpolitik“ und „Wieder eine Steuer“, in: Dopsch (Hg.) (wie Anm. 8), S. 214–219.

70 Ludwig Straniak, Die bauliche Entwicklung der Stadt Salzburg von 1830 bis 1915, in: SV Nr. 264 v. 18. Nov. 1926.

71 Dieser Plan befindet sich im Archiv der Stadt Salzburg; Abbildung in: Braumann (wie Anm. 64), S. 55.

72 Ebd., S. 54.

Unmittelbare Voraussetzung für seine Verwirklichung wären Detailparzellierungen gewesen, welche vor 1914 jedoch nur in einigen wenigen Einzelfällen durchgeführt wurden⁷³.

In der Architektur bestand zunächst eine vollständige Dominanz des eklektizistischen Baustils. Nach der Jahrhundertwende fand aber auch in Salzburg eine allmähliche Abkehr vom strengen Historismus der Hochgründerzeit statt⁷⁴. Nun bevorzugten die Salzburger Baumeister eine Art von Mischstil, wobei zwar meist die architektonische Grundform des gründerzeitlichen Zinshauses beibehalten, in der Fassadengestaltung jedoch Elemente von Jugendstil und Heimatschutz rezipiert wurden.

Vor allem die junge Architektengeneration stand unter dem Einfluß der Heimatschutzbewegung. So gestaltete Karl Ceconi das Äußere einer Mietshausgruppe in der Schallmooser Hauptstraße bewußt in der „in Salzburg üblichen glatten Putzbauweise ohne besonders auffällige Gliederungen“⁷⁵. Unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg setzte auch das Wirken Paul Gepperts d. Ä. ein, der einige sonst traditionelle Zinshäuser mit der typisch salzburgischen Hohlkehle ausstattete⁷⁶. Städtebaulich bedeutender war Gepperts Umbau des Hotels „Roter Krebs“ am Mirabellplatz, wo er zwei Gebäude des alten Lodronischen-Sekundogenitur-Palastes zu einer architektonischen Einheit zusammenfügte. Geppert fühlte sich hier dem vorgegebenen Platzbild verpflichtet, das „eine möglichst schlichte Formenggebung, welche mit Salzburgs einfachem Architekturcharakter harmoniert“, verlangte⁷⁷.

In der Zwischenkriegszeit trat Geppert in der „Neustadt“ noch einmal an markanter Stelle in Erscheinung. 1932/33 errichtete er für die Versicherungsanstalt der Gemeinde Wien (heute: „Wiener Städtische Versicherung“) ein Bürogebäude am Max-Ott-Platz, „dessen charakteristische und betonte Ecklösung die städtebauliche Situation akzentuiert“⁷⁸. Neben Geppert wirkte zu dieser Zeit von den renommierten Salzburger Architekten vor allem Wunibald Deininger in der „Neustadt“. Er baute zwischen 1925 und 1928 das Sanatorium Wehrle (Haydnstraße 18), die Roittner-Turnhalle des Salzburger Turnvereins (Rupertgasse 1) sowie

73 Hier wäre etwa die Parzellierung der Nellböckgründe an der heutigen Weiserstraße zu erwähnen; Pläne dazu befinden sich im Archiv der Stadt Salzburg.

74 Ein Beispiel dafür ist das Gebäude der alten Nationalbank (Paris-Lodron-Straße 3a), das – „obwohl alle Einzelheiten der Fassade historisch abgeleitet werden können“ – einen „durchaus eigenen Charakter“ und „architektonische Qualität“ besitzt: *Achleitner* (wie Anm. 17), S. 276.

75 *Karl Ceconi*, Miethausgruppe in Salzburg, Grillparzer-, Schallmooser- und Arnostraße, in: *Der Bautechniker* 32 (1912), S. 1095–1098 (heute Schallmooser Hauptstraße 29–33).

76 *Paul Geppert*, Haus des katholischen Universitäts-Vereins und Wohnhaus Niedermayer in Salzburg, in: *Wiener Bauindustrie-Zeitung* 26 (1909), S. 321–323 (Rainerstraße 12 u. 14, heute nur mehr unvollständig erhalten).

77 *Paul Geppert*, Hotel „Roter Krebs“ in Salzburg, in: ebd., S. 348–351, hier S. 348.

78 *Achleitner* (wie Anm. 17), S. 251.

das Gebäude der Salzburger Rettungsgesellschaft (Bruderhof, Paris-Lodron-Straße 8a)⁷⁹. Der einzige größere Wohnblock dieser Zeit entstand im Auftrag der Arbeiterunfallversicherung. Architekt des im Heimatschutzstil gehaltenen Gebäudes (Auerspergstraße 27–29, Faberstraße 20) war der Münchener Richard Berndl⁸⁰.

Die Lage der österreichischen Bauwirtschaft war während der Zwischenkriegszeit durch eine anhaltende Stagnation gekennzeichnet. Zunächst unterbrach der Erste Weltkrieg die Ausdehnung der „Neustadt“ in Richtung Schallmoos. Später verhinderten allgemein veränderte wirtschaftliche und gesetzliche Rahmenbedingungen nach 1918 ein Wiederknüpfen an die dynamische Entwicklung der Vorkriegszeit. In der „Neustadt“ wurde letztlich sogar noch weniger gebaut als in anderen Salzburger Stadtteilen. Vielleicht lag es am zunehmend gewerblichen Charakter von Schallmoos, daß der Wohnbau der Zwischenkriegszeit andere Regionen bevorzugte. Die neuen Vorstellungen eines urbanen und zugleich der Gartenstadtidee verpflichteten Wohnen ließen sich jedenfalls in der Elisabeth-Vorstadt eher verwirklichen als in der Region zwischen Eisenbahn und Kapuzinerberg.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die „Neustadt“ insbesondere durch die Luftangriffe vom 11. und 17. November 1944 sowie jenen vom 27. Februar 1945 in Mitleidenschaft gezogen⁸¹. Nachdem Teile der Franz-Josef- und der Auerspergstraße schon am 11. November zerbombt worden waren, fielen dem Angriff vom 17. November neben 115 Toten an die 60 Gebäude zum Opfer, darunter Andräkirche, Schranne, Hexenturm, Hotel Pitter und Handelskammer.

6. Architekten und Baumeister der „Neustadt“

Sieht man vom Großbauvorhaben der „Heller-Häuser“ in der Faberstraße einmal ab, so lagen Planung und Durchführung der gründerzeitlichen Verbauung der Neustadt im wesentlichen in Händen einheimischer Bauunternehmer. Läßt sich bis ca. 1889 noch eine relativ ausgeglichene Beteiligung der Salzburger Bauwirtschaft am Baugeschehen feststellen, so dominierte danach die in der „Neustadt“ ansässige Baumeister- und Architektenfamilie Ceconi, deren Leitung nach dem Tod des Firmengründers Valentin Ceconi 1889, von dessen tatkräftigem Sohn Jakob Ceconi übernommen wurde⁸². J. Ceconi war die beherrschende Figur im gesamten spätgründerzeitlichen Bauwesen. Auf seine Firma allein entfällt

⁷⁹ Ebd., S. 264 f. u. 280.

⁸⁰ Ebd., S. 250.

⁸¹ Franz Martin, Die Luftangriffe auf die Stadt Salzburg, in: MGSL 86/87 (1946/1947), S. 118–121.

⁸² Vgl. Schobersberger (wie Anm. 56).

ungefähr die Hälfte des Baugeschehens im Zeitraum 1890 bis 1918. Daneben treten nur die Baufirmen Gebrüder Wagner, Schachermayer und Crozzoli quantitativ nennenswert in Erscheinung.

Von überregionaler Bedeutung unter den „Neustadt“-Architekten und Baumeistern sind im späten 19. Jahrhundert Josef Hofschweiger, der Planer der Faberhäuser, sowie – als Vertreter der „gotischen Bauschule“ – der Erbauer der St.-Andrä-Kirche, Josef Wessicken⁸³. Nach 1900 wirkten Paul Geppert d. Ä., der aus der Heimatschutzbewegung kam⁸⁴, der Münchener Architekt Richard Berndl⁸⁵ sowie Wunibald Deininger, ein Schüler Otto Wagners. Deininger, der in der „Neustadt“ und ihrer unmittelbaren Nachbarschaft (Bruderhof, Kiesel) mehrfach baute, zeichnete nach Achleitner eine „große Sensibilität für den städtischen Raum und die Fähigkeit zur Bewältigung großer Baumassen“ aus⁸⁶.

Bauplanung und -ausführung in der „Neustadt“ 1860–1944⁸⁷:

(Arch. = Architekt, Bfa. = Baufirma, Bm. = Baumeister, BmMm. = Bau- u. Maurermeister, Mm. = Maurermeister)

	<i>Planung u. Ausführung</i>	<i>nur Planung</i>	<i>nur Ausführung</i>
Aichinger Franz, Bm., Vöcklabruck	1	–	–
Baubüro der öst.-ung. Bank	–	1	–
Baumgartner Franz, Bm.	6	–	1
Berndl Richard, Arch., München	–	1	–
Brandl Andreas, Bm.	–	1	–
Bruck Franz, Ing., Bm.	1	–	–
Ceconi Jakob, Bm.	97	5	5
Ceconi Karl, Arch.	–	2	–
Ceconi Valentin, Bm. (& Sohn)	13	–	3
Christoph W., Bm.	1	–	–
Crozzoli Peter, BmMm.	9	–	–

83 *Günther Rohrer*, Josef Wessicken – Eine biographische Skizze zu seinem 150. Geburtstag, in: *Salzburg Archiv* 4 (1987), S. 103–112.

84 Über den Werdegang Gepperts vgl. *Franz Donat*, Paul Geppert (München 1930); *Otto Kunz*, Von der Romantik – zur neuen Sachlichkeit. Ein Stück abendländische Baugeschichte an Hand der Werke des Architekten Paul Geppert, in: *Bergland* 16 (1934), Nr. 1, S. 19–24. Vgl. auch *Achleitner* (wie Anm. 17), S. 247.

85 Berndl ist in Salzburg v. a. als Erbauer des Mozarteums bekannt. Vgl. *Achleitner* (wie Anm. 17), S. 247, 250 u. 264.

86 Vgl. *Achleitner* (wie Anm. 17), S. 247; im Bereich der engeren „Neustadt“ stammen nur die Pläne für das Sanatorium Wehrle (Haydnstraße 18) von Deininger.

87 Zusammenstellung aufgrund der Bauakten im Archiv der Stadt Salzburg (ehemals Zentralregistratur).

	<i>Planung u. Ausführung</i>	<i>nur Planung</i>	<i>nur Ausführung</i>
Deininger Wunibald, Arch.	–	1	–
Deml Carl, Arch.	–	1	–
Eschbauer G., Bm.	3	–	–
Furtner Franz, Bm.	1	–	–
Gaudenz Angelo, Mm.	1	–	–
Geppert Paul, Arch.	–	2	–
Gnies Johann, Mm.	1	–	–
Götz Jacob, Bm.	1	–	–
Grüner Anton, Bm.	6	–	–
Grüner Bruno, Bm.	3	–	–
Gstür Paul, Mm.	2	–	–
Hallinger Anton, Bm.	2	–	–
Hallinger Karl, Bm.	1	–	–
Heller Josef & Co., Bfa., Wien	–	–	4
Hillinger Ludwig, Arch.	–	1	–
Hönig & Söldner, Arch., München	–	1	–
Hofschweiger Josef, Bm., Mm.	7	–	1
Huter Peter, Arch., Innsbruck	–	1	–
Inhard Franz, BmMm.	2	–	–
Janski Philipp, Bm.	2	1	–
Kastner Rupert, Bm.	1	–	–
Kastner & Gruber, Bfa.	–	–	1
Lammel Franz, Mm.	1	–	–
Loidold Eduard, Arch.	–	8	–
Meisl Max, Bm., Braunau/I.	1	–	–
Mühlbacher Pankraz, Mm.	1	–	–
Oberösterr. Baugesellschaft	–	–	1
Paulus E. u. G., Arch., Berlin	–	4	–
Pilz Eduard, Bm.	–	–	1
Pirkl & Eyserth, Bfa.	1	–	1
Pöchtrager Leopold, Mm.	2	–	–
Rachbauer Karl, Mm.	1	–	–
Salzburger Baugesellschaft	1	–	–
Schachermayer Josef, Mm.	11	–	1

	<i>Planung u. Ausführung</i>	<i>nur Planung</i>	<i>nur Ausführung</i>
Sikora Hans, Bm.	6	–	–
Sonnleitner Franz, Arch., Wien	–	3	–
Stifter Theodor, Bm.	1	–	–
Gebrüder Wagner, Bm.	10	2	8
Wagner Richard, Bm.	1	1	–
Wallner Georg, Bm.	2	–	–
Wessicken Josef, Arch.	–	2	–
Wolpert Gustav, Arch., Bm.	2	3	1
Zöttl & Sperl, Bfa.	1	–	–

7. Ein Stadtteil gewinnt an Kontur

Dem neuen Stadtviertel mangelte es lange Zeit an städtebaulichen Fixpunkten, um welche herum sich ein eigenständiges Kommunikationssystem bzw. eine autonome Binnenstruktur hätte ausbilden können. Die entscheidenden strukturbildenden Maßnahmen in diese Richtung erfolgten erst nach 1890, als die „Neustadt“ innerhalb des Stadtganzen auch demographisch an Bedeutung gewonnen hatte.

Zunächst bekam der neue Stadtteil eine Schule. 1891/92 errichtete die Stadtgemeinde mit einem Kostenaufwand von 563.900 Kronen die St.-Andrä-Volks- und Bürgerschule⁸⁸. Danach folgte die Kirche. Am Rupertitag des Jahres 1892 wurde der Grundstein für die neue St.-Andrä-Pfarrkirche gelegt⁸⁹. Dombaumeister Josef Wessicken konzipierte den Neubau bis ins Detail als Gesamtkunstwerk in neugotischem Stil⁹⁰. 1898 wurde der monumentale Bau fertiggestellt, dessen mehr als 70 Meter hohe Türme von nun an die Silhouette der rechten Stadtseite dominierten⁹¹.

Die Backsteingotik von St. Andrä brachte in künstlerischer Hinsicht zwar keine Bereicherung des Stadtbildes, für die Ausbildung eines eigenständigen Stadtteilbewußtsein erwies sich die Verlegung der alten Pfarre aus dem Bereich der Linzer Gasse in die „Neustadt“ jedoch als bedeutsam.

⁸⁸ Bericht über die Tätigkeit des Gemeinderates und des Bürgermeisters Max Ott vom Jahre 1892 bis Ende 1918 (Salzburg 1918).

⁸⁹ „Salzburger Landeszeitung“ Nr. 127, 1892.

⁹⁰ Vgl. Wiener Bauindustrie-Zeitung, Bd. 16 (1898), S. 556.

⁹¹ Die Turmspitzen der schwer bombengeschädigten Kirche wurden Anfang der 1970er Jahre im Zug einer Renovierung abgetragen. Der Nutzen dieser und anderer „Verein-fachungen“ erscheint aus heutiger Sicht eher zweifelhaft.



Franz-Josef-Straße, Blick vom Kapuzinerberg, nach 1900
(SMCA, Fotosammlung).

Kaum weniger wichtig war die Etablierung eines eigenen Grünmarktes auf der rechten Stadtseite. Seit den 1890er Jahren stellte sich die Marktfrage immer mehr als „Frage der Appovisionierung eines großen Stadtteils“⁹². Fast die ganze „Neustadt“, so hieß es in einer Protestversammlung, sei „vom Besuch des Marktes ausgeschlossen, obgleich sich gerade in diesem Stadtteile die meisten und größten Hotels und der Bahnhof mit seiner großen Anzahl von Arbeitern befinden“⁹³. 1899 standen der Mirabellplatz, der Platz hinter der Andräkirche sowie der Platz an der Franz-Josef-Straße als mögliche Standorte zur Diskussion. 1901 fiel schließlich die Entscheidung für die Franz-Josef-Straße, wo sich der Grünmarkt noch heute befindet⁹⁴.

Die dynamische Entwicklung der „Neustadt“ war über weite Strecken durch heftige kommunalpolitische Auseinandersetzungen gekennzeichnet. Die Diskussion über eine Neugestaltung von Kurhaus und Schloß

92 Zur Errichtung eines zweiten Grünmarktes, in: Beilage zum SV Nr. 259 v. 13. Nov. 1900.

93 Ebd.

94 *Hans Schrems*, in: Salzburger Bauernkalender (1956), S. 136; vgl. auch *Josef Eder*, Der Markt in Salzburg. Vom Anfang des 17. Jahrhunderts bis heute, in: SV Nr. 296 v. 27. Dez. 1932. Für diesen Hinweis danke ich G. Müller.

Mirabell zog sich etwa über mehrere Jahrzehnte hin. Immer neue Projekte beschäftigten die Öffentlichkeit, zur Verwirklichung gelangte (vor 1945) jedoch keines⁹⁵.

Immer wieder war auch die angebliche infrastrukturelle Benachteiligung der „Neustadt“ durch die „Altstadt“ Gegenstand kommunalpolitischer Auseinandersetzungen. Als Wortführer der rechten Stadtseite profilierte sich der Grundbesitzer Sylvester Obernberger, unter dessen Führung sich die „Neustädter“ Wirtschaftsinteressen (unter Einschluß der Elisabeth-Vorstadt) im „Wirtschaftsclub“ formierten⁹⁶. Die Vorwürfe richteten sich gegen den im Gemeinderat tonangebenden „Bürgerklub“. Obernberger behauptete, daß „mit der Entwicklung der Neustadt allmählich auch ein gewisser Neid und eine Eifersüchtelei unter den Altvätern des linksseitigen Stadtteils“ gewachsen seien⁹⁷. So investiere die Gemeinde in der „Neustadt“ nur einen Bruchteil ihres Budgets, obwohl das Aufkommen des rechtsseitigen Stadtteils an Hauszinssteuer und Gemeindeumlagen bereits über jenem des linksseitigen Stadtteils liege⁹⁸. Der „Bürgerklub“ wies den Vorwurf einer „Sonderinteressenspolitik“ zugunsten der Altstadt entrüstet zurück und unterstellte Obernberger in einer Kampfschrift mit dem Titel „Sylvester, wach’ auf, Du schläfst!“ grobe Rechenmängel⁹⁹.

Obernberger, der spätere „Begründer“ der Elisabeth-Vorstadt, betrieb mit Nachdruck eine Aufwertung des Bahnhofsviertels, in dem er ausgedehnte Gründe besaß¹⁰⁰. Darüber hinaus plädierte er für eine Demolierung des Rathauses, da „dieses alte Gerümpel“ ohnehin nur ein Verkehrshindernis darstelle. Die Gemeindeverwaltung solle statt dessen in das Schloß Mirabell übersiedeln¹⁰¹. Einige seiner Mitstreiter im „Wirtschaftsclub“ vertraten lokale Schallmooser Interessen. Ihnen ging es in erster Linie um die Regulierung von Schallmooser Hauptstraße und Bayrhamerstraße, die Herstellung einer Straßenverbindung zwischen Schallmoos und Bahnhofsviertel sowie um eine Korrektur der kommunalen Bauordnung, welche in weiten Teilen der „Neustadt“ statt des

95 Vgl. *Otto Kunz*, Projektierte unausgeführte Monumentalbauten in Salzburg in den letzten sechzig Jahren, in: SV, Jubiläumsausgabe 1930, S. 17–25, hier S. 17 ff.

96 (*Sylvester Obernberger*,) Die Stadt Salzburg und ihr Entwicklungskampf. Das Verhältnis des rechtsseitigen Stadtteiles zur Altstadt am linken Ufer der Salzach. Von einem Bürger und Wähler der Neustadt, in: Die neuesten Nachrichten aus dem Flachgau und dem unteren Salzkammergut (1906), Nr. 3–8 (erschieden auch als eigene Broschüre); der „Bürgerklub“ reagierte mit einer eigenen Kampfschrift: Die Stadt Salzburg und ihr Entwicklungskampf, oder: „Sylvester, wach’ auf . . .“ (wie Anm. 2).

97 (*Obernberger*) (wie Anm. 96).

98 Ebd., S. 23 ff.

99 Die Stadt Salzburg (wie Anm. 96), S. 1.

100 *Sylvester Obernberger*, Entstehung der Kaiserin-Elisabeth-Vorstadt in Salzburg (Salzburg 1916); vgl. auch *Plasser* (wie Anm. 69).

101 (*Obernberger*) (wie Anm. 96), S. 22.

erwünschten „geschlossenen Bausystems“ eine „offene“ Bauweise dekretierte. Außerdem wollte man eine Entfernung des Hexenturms¹⁰².

Die Opposition des „Wirtschaftsklubs“ gegen den „Bürgerklub“ war keineswegs grundsätzlich, sondern strikt interessenorientiert. Fast regelmäßig vor den jährlichen Gemeinderats-Ergänzungswahlen kam es zu Wahlabsprachen, welche gegen klerikale und sozialdemokratische Kandidaten gerichtet waren. Auf diese Weise erreichte der „Wirtschaftsklub“ eine kontinuierliche Berücksichtigung der „Neustadtinteressen“. 1912 wurde der Nutzviehmarkt auf die Stabauergründe in Schallmoos verlegt, schon zuvor waren Schallmooser Hauptstraße und Bayerhamerstraße reguliert worden¹⁰³. Außerdem nahm die Stadtgemeinde in langen und schwierigen Verhandlungen Einfluß auf den Umbau des Bahnhofareals, was eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen innerhalb der rechten Stadtseite mit sich brachte. So wurden in den Jahren 1905 bis 1906 das Nellböck- und das Fünfhausviadukt verbreitert sowie ein Plainstraßenviadukt angelegt¹⁰⁴.

Eine weitere Aufwertung erfuhr die „Neustadt“ 1912 durch die Übersiedlung der Handels- und Gewerbekammer von der Altstadt in die Faberstraße. Kammerrat Hermann Gessele begründete die heftig umstrittene Verlegung mit dem Hinweis, daß die Kammer eine Landesvertretung und „nicht die Vertretung der Kaufleute der inneren Stadt“ sei¹⁰⁵. Im selben Jahr erfolgte auch die Übersiedlung des Gewerbeförderungsinstitutes in die „Neustadt“, und zwar in die ehemalige Dependence des Hotels Nellböck an der Weiserstraße¹⁰⁶. 1913 finanzierte schließlich die Stadtgemeinde „in Anbetracht der Stagnation im Baugewerbe“ den Neubau der Handelsschule in der Paris-Lodron-Straße. Interessenvertretung und Fortbildungsinstitutionen von Handel und gewerblicher Wirtschaft befanden sich nun in unmittelbarer Nachbarschaft¹⁰⁷.

In der Zwischenkriegszeit verlangsamte sich zwar der Prozeß einer Citybildung. Immerhin festigte sich die wirtschaftliche Position der „Neustadt“ innerhalb des Stadtganzen auch während dieser langen Stagnationsphase kontinuierlich, wie u. a. die Errichtung des Bürogebäudes der Wiener Städtischen Versicherung in der Rainerstraße zeigt.

102 Der Salzburger Wirtschafts-Klub, in: SV Nr. 95 v. 26. Apr. 1908; der Hexenturm wurde aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses v. 6. März 1911 durch die Stadtgemeinde angekauft: Bericht über die Tätigkeit des Herrn Bürgermeisters Max Ott und des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg für die Zeit von 1912 bis 1918 (Salzburg 1918), S. 6.

103 Ott (wie Anm. 102), S. 4.

104 *Straniak* (wie Anm. 70); vgl. auch *Alois Hackl*, Salzburger Bauprojekte. Stadtsäle – Makartplatz. Bahnhof-Um- und Neubauten (Wien 1907).

105 Zit. nach *Franz Pagitz*, 125 Jahre Handelskammer Salzburg, 1850–1975 (Salzburg 1975), S. 93.

106 Ebd., S. 98.

107 Ott (wie Anm. 102), S. 63; 1931 kam dazu noch die gewerbliche Fortbildungsschule in der Weiserstraße.

Nach 1945 erfolgte schließlich der endgültige Aufstieg von einem „peripheren“ zu einem „zentralen“ Stadtteil, ein Prozeß, der sich bis heute fortsetzt. Die aktuelle architektonische und städtebauliche Wertschätzung der „Neustadt“ schlägt sich in einer deutlichen Aufwertung der Wohn- und Wirtschaftsfunktion des Stadtteils nieder, wobei die relative Nähe zur Altstadt eine vor allem vom Bank- und Gaststättengewerbe getragene Citybildung in Gang setzte. Diese offenkundige Standortverbesserung festigte das Zusammengehörigkeitsgefühl der Bewohner, und so ist es kein Zufall, daß die „Neustadt“ seit einigen Jahren als Stadtteil zunehmend an Profil und Eigenständigkeit gewinnt. Das junge Stadtteilbewußtsein dokumentiert sich u. a. in der Veranstaltung von Ausstellungen und Stadtteilsten, welche den „ansehnlichen“, „historisch bemerkenswerten“ und zugleich „lebendigen“ sowie „aufstrebenden“ Charakter des Viertels unterstreichen sollen¹⁰⁸. 1987 widmeten die „Salzburger Nachrichten“ schließlich der „rechten Altstadt“, und zwar unter Einbeziehung der angrenzenden „Neustadt“, eine eigene Beilage, welche die gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der rechten Stadtseite deutlich zum Ausdruck brachte¹⁰⁹.

108 So z. B. die 1986 von der Creditanstalt gesponserte und von Christian Walderdorff gestaltete Ausstellung „Schönes Andräviertel“.

109 SN v. 2. Okt. 1987.

Anschriften der Verfasser:

Univ.-Doz. Dr. Robert Hoffmann
Universität Salzburg, Inst. f. Geschichte
Rudolfskai 42
A-5020 Salzburg

Christiane Krejs
Samstraße 32
A-5020 Salzburg

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 1990

Band/Volume: [130](#)

Autor(en)/Author(s): Hoffmann Robert, Krejs Christiane

Artikel/Article: [Die Salzburger "Neustadt". Bau- und Entwicklungsgeschichte eines gründerzeitlichen Stadtviertels. 635-668](#)