Paris-Lodron-Universität Salzburg
FB Geographie und Geologie
Fach: Geographische Exkursion Raum Salzburg (453.004)

Dr. Thomas KEIDEL
Sommersemester 2010

München / Salzburg

München / Salzburg

MARKUS GEBHART (0721085)

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.

All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Inhaltsverzeichnis

1 München, 23. April 2010 3

1.1 München Stadtentwicklung 4

1.2 Königsplatz 5

1.3 Alte Pinakothek 6

1.4 Ludwigsstraße 6

1.5 Feldherrnhalle 7

1.6 Marienplatz 7

1.7 Olympiazentrum 8

1.8 Olympiastadion 9

2 Salzburg, 07. Mai 2010 10

2.1 Hauptbahnhof Salzburg 10

2.2 Liefering – Europark 11

2.3 Liefering – Dorf 11

2.4 Altes Zollhaus in der Rott 13

2.5 Saalachbrücke 13

2.6 Freilassing (Stadt) 14

2.7 Laufen (Kloster) 15

2.8 Laufen – Europasteg 16

3 Abbildungsverzeichnis 17

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

1 München, 23. April 2010

Die Exkursion am 23. April 2010 begann mit dem Treffpunkt der Exkursionsgruppe am Münchner Hauptbahnhof um 11:37 Uhr. Dr. KEIDEL begleitete die Gruppe nach draußen und begann vor dem Haupteingang des Flügelbahnhofs Nord (Arnulfstraße) mit der Geschichte Münchens und des Münchner Hauptbahnhofes. Der allgemeine Rahmen der Exkursion beschäftigte sich mit dem Einfluss der Olympischen Sommerspiele 1972 in München und der Verkehrsentwicklung. Des Weiteren lag ein Schwerpunkt auf der Zeit des Nationalsozialismus und der Gebäudeentwicklung.

Die untenstehende Abbildung 1 zeigt den Verlauf der Gesamtroute vor der Mittagspause (14:00 Uhr).

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved Markus Gebhart 2013

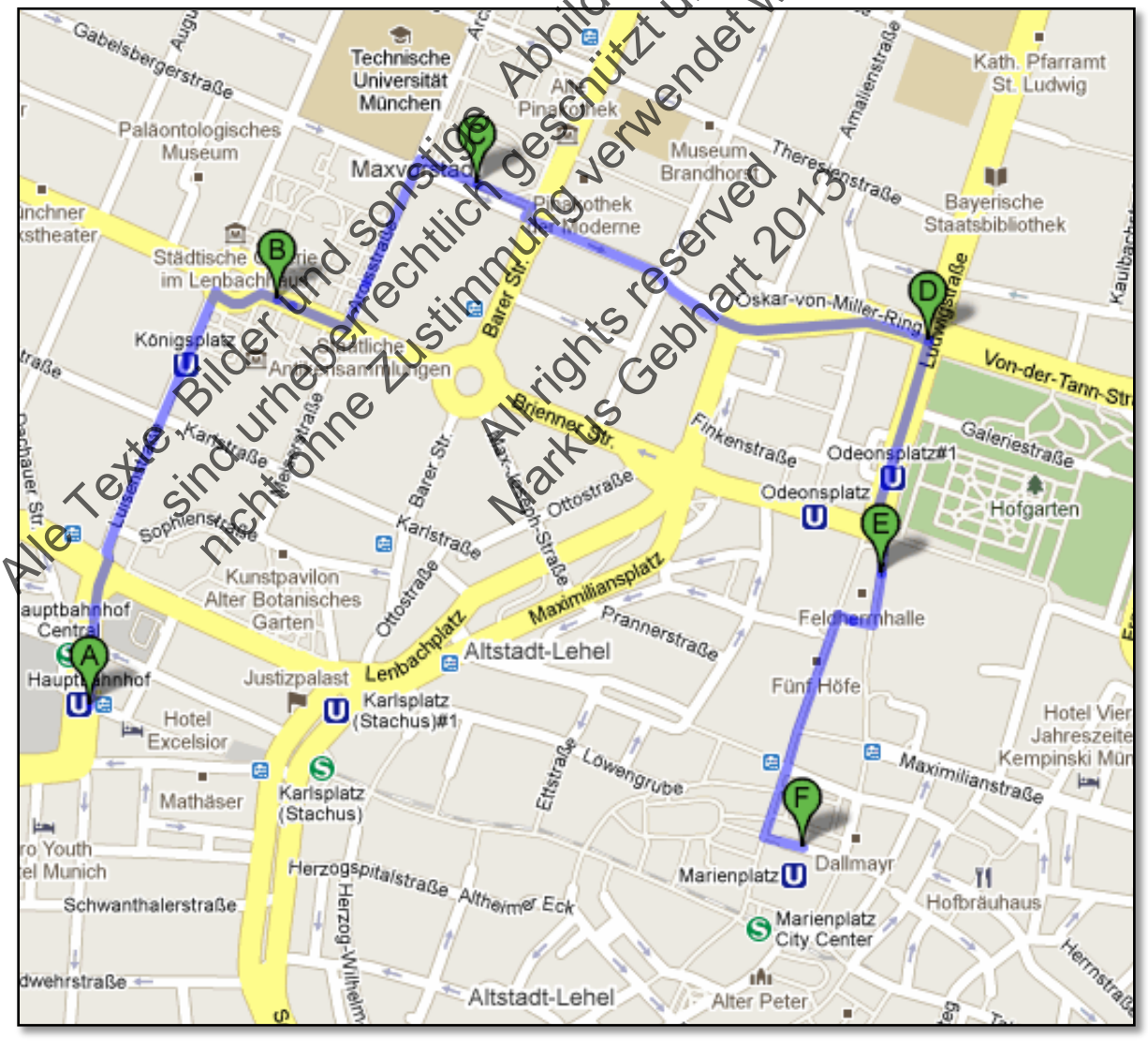

Abb. 1: Exkursionsroute vor der Mittagspause (14:00 Uhr). *Quelle*: Google Maps. Eigene Bearbeitung

1.1 München Stadtentwicklung

München wurde 1158 von Heinrich dem Löwen, dem Herzog von Bayern, gegründet. Zuvor war München keine sonderlich bedeutende Stadt – Städte wie Augsburg oder Regensburg waren weitaus wichtiger und einflussreicher. Bereits 1156 gab es einen Streit zwischen Heinrich dem Löwen und den Freisinger Bischöfen bezüglich der Isarübergänge bei Unterföhring, den Heinrich 1158 eben für sich entscheiden konnte und die Stadt München gründete. 1240 ging die Stadtherrschaft Münchens an das Geschlecht der Wittelsbacher, nachdem diese bereits im 12. Jahrhundert weite Teile Bayerns eroberten. Obwohl Nürnberg und Augsburg wirtschaftlich bedeutende Handelszentren waren, entwickelte sich München recht schnell zur Residenzstadt Bayerns und Anfang des 16. Jahrhunderts sogar zur Hauptstadt von ganz Bayern. Nach und nach wurden im Klassizismus Prachtstraßen angelegt und gebaut, wie die Maximiliansstraße oder die Ludwigsstraße. Dazu aber später mehr...

Heute hat München etwa 1,2 Millionen Einwohner und ist Hauptstadt Bayerns. Es beherbergt etwa 490 Architekturbüros und einen ständigen Bauprozess. Durch die niedrige Arbeitslosenquote, ist das Bruttoinlandsprodukt doppelt so hoch wie im Gesamtdeutschen Bundesdurchschnitt, allerdings sind die Mietpreise auch dementsprechend hoch, vor allem um die Verkehrspunkte.

Nach einer kurzen Einführung in die Geschichte der Stadt München, wurde nun auf den Hauptbahnhof näher eingegangen. Der Münchner Hauptbahnhof wurde Anfang des 19. Jahrhunderts erbaut und eröffnet. 1930 hat der Nationalsozialmus einen neuen Hauptbahnhof für München vorgesehen, der nur zwei Kilometer vom alten entfernt sein sollte und an Höhe sogar die Frauenkirche übertreffen sollte – ein Größenwahnsinniges Projekt. Es sollte eine neue Achse mit einem Obelisk am Ende der neuen Prachtstraße entstehen und ein neuer Südbahnhof. Allerdings kam es nur zu neuen Bahnanlagen und einer Erweiterung und Umplanung durch einen Flügelbahnhof.

1966 wurde das U-Bahn Netz in München gebaut, 1973, also ein Jahr nach den Olympischen Spielen 1972, hatte die Münchner U-Bahn ihre erste Fahrt. In den 1970ern wurde in München außerdem die Stadtbahn und bei der S-Bahn die sogenannte „Stammstrecke“ eingeführt, die fast minütlich vom Ostbahnhof nach Pasing und zurück fährt. Neuste Planungen für den Hauptbahnhof sehen eine zweite Stammstrecke mit dann insgesamt vier Gleisen vor, da das Verkehrsaufkommen heute fast überlastet ist. Weitere Pläne sind außerdem die Modernisierung der Flügelbahnhöfe (Starnberger und Holzkirchner Bahnhof), die schon etwa 100 Jahre alt sind, sowie eine neue Flachdachkonsturktion.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2012

1.2 Königsplatz

Abb. 2: Propyläen am Königsplatz
Quelle: eigene Aufnahme

Nach dieser kurzen Einführung in die Stadtentwicklung Münchens und künftigen Bauprojekte bezüglich des Münchner Hauptbahnhofes, ging die Exkursionsgruppe zum Königsplatz. Vom Hauptbahnhof aus gesehen, führt der Weg über die Luisenstraße in einer geraden Achse zum Königsplatz. Die Entstehung des Platzes ist auf die Zeit des Klassizismus im 19. Jahrhundert zurückzuführen. Die beiden bedeutenden Architekten dieser Zeit, Karl von Fischer und Leo von Klenze, nahmen die Akropolis in Athen zum Vorbild für diesen Bau. Da die Griechen 1830 unter osmanischer Herrschaft standen, kam in Europa der Freiheitsgedanke auf – der Königspalast sollte an die erworbene Freiheit der Griechen auch in München erinnern.

In der Zeit des Nationalsozialismus war München für Hitler von großer Bedeutung, da er bereits seit den 1920ern in München agierte und München als Hauptstadt der NS-Bewegung sah. 1923 wurde ein von Hitler geplanter Aufstand jedoch erfolgreich niedergeschlagen und er daraufhin sogar in Landsberg inhaftiert und seine Partei verboten. Der Platz wurde dennoch Anfang der 1930er (1932 – 1937) umgestaltet und erweitert und galt fortan als repräsentative Aufmarschstraße und diente für propagandistische Kundgebungen. So kamen unter anderem der sogenannte „Führerbau“, das „braune Haus“ (Abb. 3 – Punkt 9), der Hauptverwaltung der NSDAP und ein „Verwaltungsbau“ (16) im Nordosten des Areals hinzu.

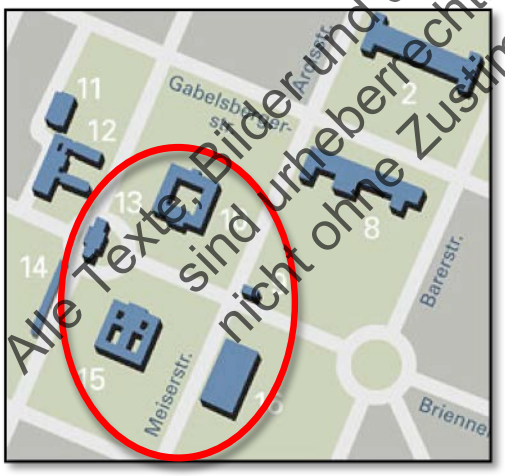

Abb. 3: Königsplatz Areal
Quelle: http://www.hampel-auctions.com (eigene Bearbeitung)

Abbildung 3 zeigt das gesamte Gebiet um den Königsplatz, mit der Glyptothek (10), seinen Propyläen (13), und der Staatsgalerie (15).

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

1.3 Alte Pinakothek

Weiter führte der Weg der geographischen Exkursion zur Alten Pinakothek, die Mitte des 18. Jahrhunderts (1836) erbaut wurde. Auch hier heißt der Architekt Leo von Klenze. Das Gebäude ähnelt einem alten Bahnhof, einer Kirche oder einem Schloss, was an den gotischen Fenstern zu erkennen ist. Dieser Baustil war damals sehr modern und wurde eben auch in Schlössern und Kirchen verwendet. Insgesamt sind es drei große Museumsgebäude, was die Pinakothek zum größten Museumsbau der damaligen Zeit machte und die Kunstwerke vom 13. bis ins 18. Jahrhundert beherbergt. Etwa in der Mitte des Gebäudes erkennt man deutlich einen Kriegsschaden (Abb. 4), der zwar behoben wurde, jedoch absichtlich mit andersfarbenen Ziegeln, um stets an die NS-Zeit zu erinnern.

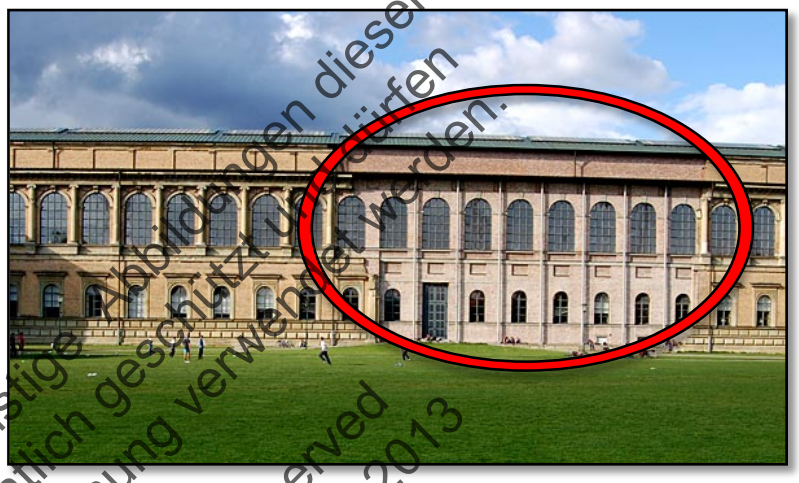

Abb. 4: : Alte Pinakothek
Quelle: http://www.br-online.de/ (eigene Bearbeitung)

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

1.4 Ludwigsstraße

Nach einer kleinen Wanderung erreichte die Gruppe schließlich die Ludwigsstraße, die die erste Verkehrsachse in München verbindet, welche von der Feldherrnhalle zum Siegestor führt. Die Altstadtmauer war zur damaligen Zeit bei der Feldherrnhalle angesiedelt. Auch hier war der neoklassische Architekt Leo von Klenze wieder maßgeblich beteiligt. Als Ansiedlungsbezirk war und ist diese Straße jedoch wenig gelungen und so entstanden hier eher öffentliche Institutionen wie die Staatsbibliothek oder die Ludwigs-Maximilians-Universität. Die Straßenflucht wurde erst nach und nach mit Wohnhäusern aufgefüllt, so dass man an den Bauwerken bereits die älteren Gebäude erkennen kann. Das Hochhausproblem, das München seit einigen Jahren unter anderem durch den Bau des „*Uptown Munich*“ hat, verschlechtert die Wohnlage hier ebenfalls und so sind die Wohnungen nördlich der Ludwigsstraße eher eine schlechte Wohngegend, die südlich davon eher beliebter. Geht man die Ludwigsstraße gen Süden, so erreicht man den Odeonsplatz und die Feldherrnhalle.

1.5 Feldherrnhalle

An der Feldherrnhalle, der bereits erwähnten Altstadtgrenze Münchens, wurde ein kurzer Zwischenstopp eingelegt und etwas zur Geschichte erzählt. Hitler ist während des Zweiten Weltkriegs stets zur Feldherrnhalle marschiert - sie hatte für ihn eine besondere Bedeutung, da Anfang der 1920er sein Putschversuch hier scheiterte. Nachdem dieses Gebiet im Krieg zerstört wurde, wurde die Münchner Residenz gegenüber neu errichtet, was jedoch auf Kritik staß, da man zunächst nichts mit einem so großen Gebäude anzufangen wusste. Der Neubau wurde im Stil der 1930er wieder erbaut.

1.6 Marienplatz

Die letzte Station vor der Mittagspause war schließlich der Marienplatz, wo uns am Beispiel eines Turmes dort erklärt wurde, wie man mit einer Gebäudezerstörung umging. Es gibt vier Möglichkeiten nach einer Gebäudezerstörung mit der Situation umzugehen. Man kann das Gebäude sofort wiederaufbauen, später wiederaufbauen, neu bauen oder etwas anderes errichten. Da München allerdings meist Neubauten entsagt, wurden die meisten zerstörten Gebäude rekonstruiert und so der Charakter gewahrt. Der eben erwähnte Turm wurde nach seiner Zerstörung zunächst nicht wiedererbaut, einige Jahre später jedoch neu gebaut. Die Infrastruktur um den Marienplatz, der mit seinem mächtigen Rathaus an den Römer in Frankfurt am Main erinnert, wurde speziell für die Olympischen Spiele 1972 erweitert, so kam beispielsweise die große Fußgängerzone hinzu.

Die Exkursionsgruppe hatte nun eine Stunde Zeit (bis 15 Uhr) sich etwas in der Fußgängerzone umzusehen oder Mittag zu essen.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

1.7 Olympiazentrum

Abb. 5: Olympiazentrum
Quelle: http://farm1.static.flickr.com

Um Punkt 15 Uhr trafen sich die Studenten und Dr. KEIDEL wieder an der S-Bahn Station Marienplatz und fuhren mit der U-Bahn (U 3) ins Olympiazentrum.

Zunächst wurden hier die Studentenheime besichtigt, die in den letzten Jahren umgebaut wurden. Das sogenannte Olympische Dorf (Oly-Dorf), das zur Zeit der Olympischen Spiele den Sportlern als Unterkunft diente, wurde zugunsten von Studenten zum „Studentendorf“. Die zweistöckigen Garçonnieres, die vor Umbau von den Studenten individuell bemalt wurden, wirken heute recht steril und wenig lebendig.

Ursprünglich war die Fläche als Exerzierplatz genutzt worden und von 1870 bis 1890 sogar gänzlich unbebaut. Bis 1930 war hier der „Flughafen Oberwiesenfeld“ ansässig, der danach durch die Flughäfen Riem und seit 1992 durch den Franz Josef Strauß Flughafen ersetzt wurde. Die Firma BMW hatte hier ebenfalls ein Flugzeugmotorenwerk, das es heute allerdings nicht mehr gibt. München bewarb sich im Jahr 1965 für die Olympischen Sommerspiele für das Jahr 1972 und stach die anderen Bewerber aus. Bis in die 1960er gab es eine einheitliche deutsche Nationalmannschaft, jedoch trat die DDR 1972 separat von der Bundesrepublik an.

Die Planungsmotive für das Olympiazentrum sollten „Leichtigkeit“, „Spiele der kurzen Wege“ und „Spiele im Grünen“ sein. Dabei wurde bei der Planung besonders auf die Nachhaltigkeit geachtet, da man dieses Areal auch in den Jahren nach Olympia nutzen wollte. Die offizielle Leitfarbe für die Olympischen Spiele war lichtes blau, das die Leichtigkeit des Barocks widerspiegeln sollte. Die Farben schwarz und rot wurden bewusst vermieden, da diese Farben an die Zeit des Nationalsozialmus erinnern. Durch den Überfall einer Palästinensischen Terrorgruppe auf israelische Athleten im olympischen Dorf, der blutig endete, wurde die deutsche Kobra (GSG 9) gegründet.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

1.8 Olympiastadion

Das Olympiastadion liegt inmitten des Olympiazentrums, welches nach dem Englischen Garten und dem Luisenpark Münchens drittgrößte Parkanlage ist. Das Stadion an sich ist tiefer gelegt worden, um die idealisierte bayerische Landschaft (Voralpenlandschaft) nicht zu stören. Das Olympiastadion, mit seinem von Frei Otto konstruiertem Zeltdach, ist mit 38,1% zu Deutschlands bestem Bauwerk gekürt worden. Dank der vorhandenen Laufbahn ist das Stadion als Vielzweckstadion optimal nutzbar. Durch den Bau der Allianz Arena verlor das Olympiastadion jedoch mit dem FC Bayern München einen wichtigen Nutzer und steht seither oftmals nur noch für Konzertveranstaltungen oder ähnliches zur Verfügung. Für Olympia 2018 soll das Stadion jedoch als Auftakt- und Endveranstaltungsort genutzt werden, die Medaillienvergabe ist jedoch am Münchner Rathaus geplant. Dabei entsteht ein Vernetzungsproblem und Konflikte der Nutzer untereinander. Dieses Verkehrsproblem soll durch Planungen, die kein finanzielles Desaster darstellen, behoben werden und dabei soll besonders auf die planerische Nachhaltigkeit geachtet werden, wie es ja bereits 1972 der Fall war.

Nach dem Besuch des Stadions, ging die Exkursionsgruppe noch zur Schwimmhalle des Olympiazentrums und konnte sich daraufhin bei Interesse noch die BMW-Welt individuell ansehen, bevor der Exkursionstag gegen 17 Uhr endete.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

2 Salzburg, 07. Mai 2010

Die Exkursion am 07. Mai 2010 begann um 9 Uhr am Hauptbahnhof Salzburg. Vor dem Haupteingang des Hauptbahnhofes begrüßte Dr. KEIDEL die Exkursionsgruppe zum zweiten Tag der Geographischen Exkursion Raum Salzburg und erläuterte das Programm des Tages, welches seinen Schwerpunkt auf die urbane Entwicklung Salzburgs, Freilassings, Laufens und Oberndorfs hatte. Dabei sollten vor allem Ähnlichkeiten aber auch Diskrepanzen begutachtet werden. Da ich leider selbst mit dem Auto unterwegs war, sind mir vor allem in Laufen/Oberndorf einzelne Aufklärungen entgangen.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved Markus Gebhart 2010

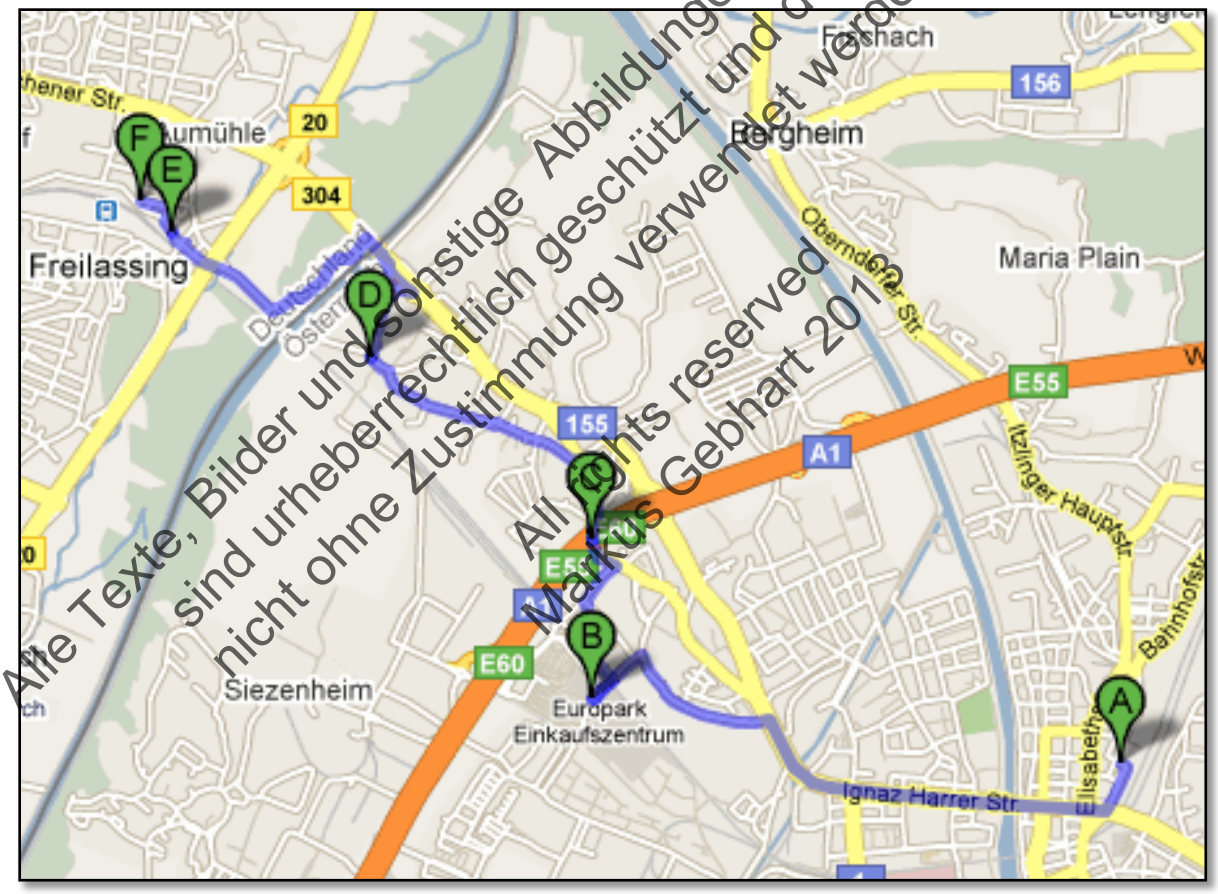

Abb. 6: Exkursionsroute vor der Mittagspause (12:30 Uhr). *Quelle*: Google Maps (eigene Bearbeitung)

2.1 Hauptbahnhof Salzburg

Der Hauptbahnhof in Salzburg wurde im Jahr 1856 gebaut und schließlich 1860 eröffnet. Durch den Bau des Hauptbahnhofes, der quasi im „nowhere“ gebaut wurde und nicht in der Altstadt (was für die damalige Zeit erstaunlich war), konnte das Militär die Salzach als

Schutzfunktion gegen die Bayern nutzen. Die Überlegung den Bahnhof etwas südlicher im Nonntal anzusiedeln wurde deswegen verworfen. Im Umkreis des Hauptbahnhofs war zur damaligen Zeit lediglich das Hotel „Europa“ angesiedelt, das jedoch im Krieg teilweise zerstört wurde und 1957 durch einen Neubau ersetzt wurde. Der Ursprung des Bahnhofs lag in der Verbindung München – Wien; Salzburg wurde zur Zwischenstation für diese wichtige Strecke. Daraufhin entstanden die Lokalbahn und die Gaisbergbahn (1887), welche jedoch 1920 wegen der hinaufführenden Straßen wieder abgebaut wurde. 1953 wurde in Salzburg die Lokalbahn bis auf die Linie Lamprechtshausen – Oberndorf ebenfalls stillgelegt. Im 20. Jahrhundert wurde der bisherige Durchgangsbahnhof (München – Salzburg – Wien) umgebaut und zu einem „Inselbahnhof“ mit mehreren Kopfbahnsteigen modernisiert. Ende der 1980er wurde ein neuer Lokalbahnhof gebaut, der einige Meter auf das alte „Forum“ zurückverlegt wurde, um dem neuen „Forum“ (1973), welches ein Einkaufszentrum ist, zu weichen. Die Lokalbahn ist heute in den Hauptbahnhof eingeordnet – jedoch gibt es die Vision einer U-Bahn in Salzburg, welche dann die Lokalbahn-Süd entlasten würde.

2.2 Liefering – Europark

Der nächste Treffpunkt war gegen 10 Uhr am Europark in Liefering. Dort erfuhr die Gruppe, dass Liefering früher auf Grund des Überschwemmungsgebietes der Salzach für die Fischerei von großer Bedeutung war. Heute trennt das Einkaufszentrum „Europark“ und die Bahnlinie Liefering jedoch, was zu einer neuen Dorfstruktur führt. Nach diesem kurzen Intermezzo am Europark wanderte die Gruppe nach Liefering-Dorf zum Dorfplatz.

2.3 Liefering – Dorf

Gegen 10:30 Uhr versammelte sich die Gruppe wieder gemeinsam am Dorfplatz auf der Autobahntunneloberfläche. Liefering wird allgemein auch das „Dorf in der Stadt“ genannt, da der Ortskern einen ländlichen Charakter besitzt, aber die Umgebung eher urban geprägt ist. Dadurch entsteht ein Konflikt zwischen Industrie und Land, wobei die Felder und Nutzflächen darunter leiden und immer weniger werden. Von der Verkehrsinfrastruktur besitzt Liefering heute keine S-Bahn-Station mehr, aber einen alten Lokalbahnhof. Zur Zeit des Nationalsozialmus diente das Schloss Klessheim Hitler als Empfangszentrum, weswegen er 1942 auch eine Autobahnausfahrt dorthin bauen ließ . Vier Jahre zuvor trennte die sogenannte „Reichsautobahn“ Liefering, worunter das Dorf lange Zeit litt. Ebenfalls entstand in den 1940ern die heutige Münchner Bundesstraße, die eine neue Verbindung nach

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Freilassing ermöglichte und somit Liefering als Hauptverkehrsader entlastete. 1960 wurde ein großes Zollamt eröffnet und eine neue Brücke in Auftrag gegeben, was ebenfalls der Verkehrsinfrastruktur zu Gute kommen sollte. Im Jahr 2001 wurde der Umweltschutztunnel in Liefering eröffnet und vereinigte das Dorf wieder (→ Reichsautobahn trennte Ort ja über 50 Jahre lang). Dieser Tunnel, auf dem auch die Erklärungen stattfanden, ist für die Gemeinde Liefering zum neuen Ortsmittelpunkt geworden. Der „Hartlwirt“ sollte vor dem Bau des Umwelttunnels das eigentliche Zentrum werden. Im Rest des Ortes findet man heute eine große Anzahl von verschiedenen Baustilen – Häuser wurden verändert oder kamen neu hinzu. Im ursprünglichen Ortskern findet man Gründerzeithäuser, die teilweise leer stehen oder sich durch schlechte Bauqualität auszeichnen. Da durch die Verlagerung der O-Bus Linie jedoch die Einzelbetriebe ebenfalls oftmals umsiedelten entstand ein Problem und es gibt heute keinen richtigen Ortskern mehr. Das Zentrum ist dadurch auch relativ verkehrsberuhigt, somit musste die Gemeinde eine eher suboptimale Nutzung des Kerns erfahren. Diverse Planungsbüros wollen nach und nach jedoch ein neues Zentrum entwickeln und dem Ortskern eine neue Identität geben, mit der sich die Bürger Lieferings identifizieren können. Das Problem hierbei ist wiederum, dass zu den öffentlichen Versammlungen und Planungsworkshops überwiegend ältere Leute erscheinen und somit eine Umgestaltung der Verkehrsführung oder Infrastruktur eher den Vorstellungen der älteren Generation entspricht.

Abb. 7: Lieferinger Kultur-Wanderweg
***Quelle*: Gemeindeentwicklung Salzburg**

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

2.4 Altes Zollhaus in der Rott

Die nächste Station der Exkursion war das alte Zollhaus in der Rott, indem sich alle Teilnehmer gegen 11:15 Uhr trafen. Dr. KEIDEL erklärte den Studenten die Veränderung des Grenzverlaufs in den vergangenen 200 Jahren. So erklärte 1797 Österreich Frankreich den Krieg, den sie 1800 verloren, woraufhin 1802 erstmals österreichische Truppen nach Salzburg kamen. Während des Napoleonischen Krieges erklärten die Franzosen den Österreichern 1805 den Krieg, den sie erneut gewannen und schließlich in Salzburg einmarschierten. Im Winter desselben Jahres schlossen Österreich und Frankreich den Pressburger Frieden, woraufhin 1806 Salzburg erstmals in der Geschichte zu Österreich gehörte. 1810 ging Salzburg jedoch nach dem Schönbrunner Frieden an Bayern über, welches bereits seit 1809 Salzburg belagerte. Im Jahr 1816 beschloss der Münchner Vertrag, dass Bayern auf Salzburg verzichtet, bis auf die Region des Rupertiwinkels. Somit wurde 1816 die endgültige Grenze, die bis heute besteht, festgelegt, was zur Verarmung und Abwanderung der Bevölkerung aus der Region führte. Die Stadt Laufen leidet am stärksten unter der neuen Grenze und verliert ständig Teile seines Stadtgebietes. Dieser Verlusttrend setzt sich bis heute fort, somit bezeichnete Dr. KEIDEL Laufen mehrfach als „*Looser der Region*".

In den Jahren 1826 – 1829 entstand auf Grund der neuen Grenze das neue Zollhaus in der Rott, 1830 wurde die „Gränzwache" eingeführt, die sich 1843 zur „KK Finanzwache" erweiterte. Das Schengener Abkommen 1995 bedeutete für das alte Zollhaus das endgültige Ende, da innerhalb der EU keine Personenkontrollen mehr durchgeführt wurden. Dennoch besteht seit 1997 ein länderübergreifender Verkehrsbund zwischen Salzburg und dem Berchtesgadener Land. Die dörfliche Struktur erfuhr seit dem Jahr 2000 auch eine zunehmende moderne Verstädterung.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

2.5 Saalachbrücke

An der fünften Station der Exkursion war ein sehr kurzer Stopp an der Saalachbrücke vorgesehen. Dort wurde im Zuge der Erklärungen zum Grenzverlauf erwähnt, dass am 4. Mai 1945 die Übergabe der Stadt Salzburg an die US-Truppen stattfand und die Brücke somit auch von historischer Bedeutung ist.

2.6 Freilassing (Stadt)

Wie bereits erwähnt, bezeichnete Dr. KEIDEL Laufen als den „*Looser der Region*“. Die Stadt Freilassing hingegen ist als „Gewinner des 20. Jahrhunderts“ und somit als krasses Gegenbeispiel anzusehen. Freilassing liegt direkt an der österreichisch-deutschen Grenze und hat somit mit seinen neuen Verkehrsmitteln eine sehr große Bedeutung für die umliegenden Regionen. Nach 1860 diente der Freilassinger Bahnhof als Grenzbahnhof und hat in etwa 100 neue Arbeitsplätze geschaffen. Die Strecke Freilassing – Bad Reichenhall wurde 1866 eingeweiht, 1888 wurde sie nach Berchtesgaden erweitert und 1890 nach Laufen. Im Jahr 1894 wurde letztere Strecke nach Tittmoning ergänzt und 1908 sogar nach Mühldorf ausgeweitet. Wegen der wachsenden Bedeutung Freilassings siedelten sich auch viele Fabrikanlagen, vor allem für Kaffee und Holz, hier an. Im Zuge der Nachkriegszeit war die Region Freilassing ebenfalls von Bedeutung, da sie in Hamerau und Laufen sogenannte Auffanglager für die Flüchtlinge hatte. Von den etwa zwölf Millionen Flüchtlingen in Deutschland kamen zirka 13.900 ins Berchtesgadener Land, das entsprach bei einer Einwohnerzahl von knapp 38.000 circa 36%. In den Auffanglagern wie Laufen, in denen hauptsächlich Tschechen waren, war der Prozentsatz sogar noch höher (1947: 1.500 Einheimische und 1.900 Fremde). Dennoch hatte Freilassing eine größere Anziehungskraft, auch für die Leute die nach Laufen flüchteten. Obwohl die Stadt im zweiten Weltkrieg teilweise zerstört wurde, blieben die Fabriken der Stadt treu und es entstand nach dem Krieg ein regelrechtes Industriegebiet. Auch andere Betriebe siedelten sich in der typischen Nachkriegsstadt, die wegen der Entwicklung der Eisenbahn ihre Wurzeln im 19. Jahrhundert hat, an. Heute hat die eigentlich Fußgängerzone, die als Einkaufsmeile gelten soll, jedoch mit großen Einkaufszentren wie „Kaufland“ zu kämpfen. Aber auch der Europark in Liefering spielt eine Rolle für das Einkaufsverhalten der Bewohner, da viele Freilassinger lieber nach Österreich fahren, um Einkäufe zu tätigen. Andersrum fahren jedoch auch viele Österreicher nach Freilassing, um beispielsweise Lebensmittel zu kaufen, da diese in Deutschland oft günstiger sind als in Österreich. Des Weiteren ziehen neuerdings viele Salzburger nach Freilassing, da der Immobilienmarkt hier im Vergleich zu Salzburg noch günstiger zu sein scheint. Da Freilassing jedoch der historische Ortskern fehlt, bemängeln einige Einwohner, dass die Stadt, ähnlich wie in Liefering-Dorf, keinen wahren Marktplatz und somit keine Identität besitzt.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Den Studierenden wurde von 12:30 Uhr bis 14 Uhr eine kleine Pause gegönnt, in der sie sich selbstständig in Freilassing aufhalten durften, um Mittag zu essen. Da ich mit dem Auto unterwegs war, war der nächste Treffpunkt für mich um 14 Uhr in Laufen.

2.7 Laufen (Kloster)

Nach der Mittagspause versammelte sich die gesamte Exkursionsgruppe am Kloster von Laufen, um auch hier über die Stadtentwicklung zu diskutieren. Wie bereits erwähnt, ist Laufen der Verlierer des 20. Jahrhunderts in dieser Region. Laufen war anno einst ein wichtiger Umschlagplatz für den Salzhandel und –transport aus Hallein, der auf der Salzach transportiert wurde. Das Problem hierbei war der immer unterschiedliche Wasserstand der Salzach, somit hätte der Transport von Hallein nach Laufen etwa zwei Wochen gedauert und war daher unprofitabel. Bereits um 1600 wollte Bayern das Salzmonopol durch Erzbischof Wolf-Dietrich von Raitenau erlangen, was jedoch zu vielen Rechtsstreiten führte und dem Ruf der Stadt schadete. 1866 fand folglich der letzte Salztransport über die Salzach nach Laufen statt, 1868 wurde das Salzmonopol durch einen starken Preisverfall aufgehoben. So wurden 1850 beispielsweise zwischen 39 und 45 Tonnen Salz transportiert, 1862 waren es nur noch fünf Tonnen. Die Eisenbahn hat durch die Verdrängung sämtlicher Verkehrsmittel auch einen wichtigen Beitrag zum Bedeutungsverlust der Stadt beigetragen. Durch den Bahnanschluss nach Hallein 1871 war es mit dem Salztransport endgültig vorbei, da sich die Schiffergemeinde völlig auflöste. Durch die Ortstrennung am Grenzübergang liegt die Ortschaft sehr peripher, was wiederum zur Folge hat, dass es viel Leerstand gibt und viele Geschäftszentren des Mittelalters heute ruhige Wohnsiedlungen sind. Diese veränderte Funktion ist bemerkenswert, da auch die Hauptstraße sehr ruhig ist und vor allem der Rupertusplatz, der eigentlich quasi der Marktplatz, das Zentrum darstellen soll, ebenfalls wie ausgestorben wirkt. Durch die Akademie für Naturschutz und Landschaftsplanung (ANL), das heute im Kloster Laufen untergebracht ist, versucht die Bundesregierung den Ort wiederzubeleben. Diese Institution ist die einzige ihrer Art in ganz Deutschland, folglich sind die Menschen, die an Besprechungen und Planungen teilnehmen wollen, gewissermaßen gezwungen nach Laufen zu reisen und den Ort etwas zu erfrischen.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

2.8 Laufen – Europasteg

Nach einer kleinen Wanderung durch den Ort Laufen, erreichte die Gruppe schließlich den Europasteg, eine neue Salzachbrücke, die Laufen von Oberndorf trennt. Das Bauwerk, das 2007 eröffnet wurde, hat eine Spannweite von 131,2 Metern und ist auf zwei Betonpfeilern gestützt. Die alte Brücke, die hier stand, wurde durch Hochwasser zerstört, die umliegenden Häuser glücklicherweise nicht. Aus Sicherheitsgründen wurden die alten Häuser jedoch ebenfalls umgesiedelt, da hier alle paar Jahre Hochwasser vorkommen kann. Die ungünstige Lage am Prallhang wird bei Hochwasser am ehesten angegriffen, daher wurde die ganze Stadt Anfang des 20. Jahrhunderts verlagert, sowohl der Ortskern selbst wie die altbesiedelten Bereiche. Diese Umsiedlung begann am 19. April 1900 – die neue Siedlung in „Neuoberndorf“ entstand auf dem Bichlmairfelsen. Die meisten Häuser kamen in den 1920ern und 1930ern hinzu, wodurch die Einwohnerzahl rapide anstieg. Heute hat Oberndorf eine geschätzte Einwohnerzahl von 6.500, wobei in den letzten 20 Jahren ein starker Anstieg zu verzeichnen war.

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013

Abb. 8: Europasteg Laufen *Quelle*: eigene Aufnahme

3 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Exkursionsroute vor der Mittagspause (14:00 Uhr).
Quelle: Google Maps. Eigene Bearbeitung 3

Abb. 2: Propyläen am Königsplatz
Quelle: eigene Aufnahme 5

Abb. 3: Königsplatz Areal
Quelle: http://www.hampel-auctions.com (eigene Bearbeitung) 5

Abb. 4: : Alte Pinakothek
Quelle: http://www.br-online.de/ (eigene Bearbeitung) 6

Abb. 5: Olympiazentrum
Quelle: http://farm1.static.flickr.com 8

Abb. 6: Exkursionsroute vor der Mittagspause (12:30 Uhr).
Quelle: Google Maps (eigene Bearbeitung) 10

Abb. 7: Lieferinger Kultur-Wanderweg
Quelle: Gemeindeentwicklung Salzburg 12

Abb. 8: Europasteg Laufen
Quelle: eigene Aufnahme 16

Alle Texte, Bilder und sonstige Abbildungen dieser Arbeit sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung verwendet werden.
All rights reserved
Markus Gebhart 2013