

Wien, Februar 2022

Wien Museum Karlsplatz Open Air

STADT LUFT BILD

Großbaustellen der Nachkriegsmoderne

Ausstellungsort: Wien Museum Karlsplatz Open Air, Bauzaun, 1040 Wien
Ausstellungsdauer: 24. Februar bis 22. Mai 2022
Öffnungszeiten: Jederzeit
Pressefotos: www.wienmuseum.at/de/presse

***Karlsplatz Open Air*, der Bauzaun, der den Umbau des Wien Museums als Freiluftgalerie begleitet, zeigt mit der Fotografie-Ausstellung „Stadt Luft Bild“ anhand von Schrägluftbildern bedeutende Schauplätze der Wiener Stadtentwicklung von den 1950er bis in die 1970er Jahre.**

In dieser Zeit wurden im Geist der funktionalistischen Nachkriegsmoderne zahlreiche große öffentliche Bauvorhaben umgesetzt. Sie prägen das Bild der Stadt teilweise bis heute.

Die hier in elf Stationen präsentierte Auswahl lenkt den Blick auf bekannte und weniger bekannte Orte dieses Stadtumbaus: von ikonischer Architektur über Verkehrsinfrastruktur bis hin zum Landschaftsbau. Dabei erweist sich die Baustelle – vor Ort und im Bild – auch als Ereignis und Attraktion im öffentlichen Raum.

Der Fokus auf eine spezielle fotografische Gattung ist nicht zufällig: Schrägluftaufnahmen waren für die Stadtplanung und die Stadtrepräsentation dieser Zeit wichtige Medien. So entstanden diese Luftbilder im Auftrag der Pressestelle der Gemeinde Wien. Sie erlauben einen Blick über den Bauzaun und machen den Wandel des Stadtgefüges besonders anschaulich. In Form von Blow-ups können sie stadthistorisch oder bautechnisch Interessierten auch als Wimmel- und Suchbilder dienen.

01 – Generationentreffen: Alter und neuer Südbahnhof, 1955

Einige Monate lang standen sie in einer Art Familienaufstellung nebeneinander: der vom Krieg ramponierte, elegante alte Südbahnhof und die Halle des neuen „Fernreise-Gruppenbahnhofs“ (1956–2009). Der Neubau nach Plänen von Heinrich Hrdlička wurde auf dem ehemaligen Ghegaplatz zwischen Süd- und Ostbahn errichtet. Er verband die beiden Gleisstränge auf drei Ebenen miteinander – eine den Betrieb vereinfachende, neuartige Lösung, der insbesondere in der Kassenhalle eine gewisse Großzügigkeit nicht abzusprechen war. Gleichzeitig wurde damit die Idee eines zentralen Durchgangsbahnhofs mit späterem U-Bahn-Anschluss auf Jahrzehnte begraben. Heute erinnert hier kaum mehr etwas an dieses ‚Generationentreffen‘ der Eisenbahnarchitektur. Der Gleisstrang des 2014 eröffneten Hauptbahnhofs rückte nach Süden, der Haupteingang 400 Meter nach Westen Richtung Südtiroler Platz.

02 – Eine Halle für die Stadt: Wiener Stadthalle, 1956

Gleichsam wie ein UFO der Nachkriegsmoderne ‚landete‘ die Wiener Stadthalle Mitte der 1950er Jahre im dicht bebauten 15. Bezirk – in jenem Areal, in dem nach Auflassung des Schmelzer Friedhofs zuletzt auch das neue Städtische Museum geplant war. Im Rohbau zeigt sich die kühne Dachkonstruktion der Haupthalle, die rund 100 x 100 Meter stützenlos überspannt. Seitdem die Rotunde im Prater 1937 abgebrannt war, fehlte in Wien eine große, vielseitig nutzbare Veranstaltungshalle, zudem wurden Trainingsmöglichkeiten für verschiedenste Sportarten benötigt. Die Stadthalle und ihre Nebengebäude wurden nicht nur ein ikonisches Ensemble des Wiederaufbaus, sondern sollten nach ihrem Schöpfer Roland Rainer ein „städtebaulicher Kristallisationspunkt von vielfältiger Allgemeinbedeutung“ sein. Der seither mehrfach erweiterte Gebäudekomplex ist bis heute das größte Veranstaltungszentrum Österreichs.

03 – Vom Stern zum Ei: Praterstern, 1957

Der ab 1780 angelegte Sternplatz mit sieben einmündenden Straßen wurde in der Nachkriegszeit zu klein und zu kompliziert. Das „Problem Praterstern“ war vor allem eines des modernen Massenverkehrs und der Automatisierung – insbesondere bei Messebetrieb, Fußballspielen im Stadion oder Badewetter an der Alten Donau. Gelöst wurde es durch eine radikale und zugleich kostengünstige Neuorganisation mit einem eiförmigen „Verteilerkreis“ von etwa 300 Metern im Durchmesser. Die Einmündung der Heinestraße wurde dabei gekappt, der neue Schnellbahnhof sowie ein Busbahnhof kamen in die Mitte. Fußgänger*innen mussten die Betonfahrbahnen in sechs Tunnels unterqueren. Mit dem Nordbahnviadukt verschwanden auch die alte Eingangssituation in den Wurstelprater und die Stadtbahnstation. Während die präzise Raumfigur des alten Pratersterns durch den Umbau unkenntlich wurde, entstand in Wien einer der größten Kreisverkehre der Welt.

04 – Dreieck, Knoten, Schleife, Reindl: Schottentor, 1960

Der dreieckige Platz um die Votivkirche und der anschließende Knick der Ringstraße sind neuralgische Orte im Wiener Verkehrsgeschehen. 1959 bis 1961 wurden sie Schauplatz einer komplexen Großbaustelle: Die gründerzeitliche, symmetrische Platz- und Parkgestaltung wich einem multifunktionalen Großprojekt im Dienst des modernen Stadtverkehrs. Die Schottenkreuzung wurde dabei nach Plänen von Kurt Schlauss zu einem Knotenpunkt mit zweigeschossiger Straßenbahnschleife umgebaut. Die Schottenpassage sollte, ähnlich der Opernpassage, oberirdische Querungen des Rings reduzieren und Umsteigewege verkürzen. Benannt nach dem amtierenden Bürgermeister und hinsichtlich der eigenwilligen Form erhielt das Verkehrsbauwerk bald den Spitznamen „Jonasreindl“. Mit direktem Anschluss an die Passage und unter dem heutigen Sigmund-Freud-Park entstand zugleich die erste öffentliche Tiefgarage Wiens. Sie sollte die Autos von der Innenstadt fernhalten und diese damit entlasten.

05 – Schicht auf Schicht: Mülldeponie Bruckhausen & Bretteldorf, 1961

Langsam aber stetig begrub die städtische Mülldeponie Bruckhausen ab den 1920er Jahren das sogenannte Bretteldorf, Wiens bekannteste Elendssiedlung, unter sich. Jedes Jahr schob sich die meterhohe Wand aus Müll und Schutt etwas weiter nach Süden, die Bewohner*innen wurden schrittweise zur Absiedelung gezwungen. Im Zuge der Wiener Internationalen Gartenschau 1964 (WIG 64) wurde bald darauf eine weitere Schicht über dieses vertikale Ensemble aus alter Aulandschaft, Siedlungsresten und Abfall gelegt. Der Bau des Donauparks samt Donauturm sollte Erneuerung und Aufbruch signalisieren und zur städtebaulichen Aufwertung der Gebiete jenseits der Donau beitragen. Das erleichterte die Verdrängung dieses lange mit Armut und Schmutz assoziierten Ortes aus dem kollektiven Gedächtnis. An der Stelle des Bretteldorfs befinden sich heute die UNO-City und der Donaupark.

06 – Zeile um Zeile: Wohnhausanlage Altmannsdorfer Straße, 1967

Einheitlichkeit, Auflockerung und funktionale Entmischung, Gesetzmäßigkeit in Höhe und Orientierung – das waren städtebauliche Leitbilder von modernen Stadterweiterungsprojekten der 1960er Jahre. Sie standen im Kontrast zur dichten und gemischten alten Stadt. Dabei bildete die „Zeile“ oft den städtebaulichen Grundtypus. Die Wohnhausanlage an der Altmannsdorfer Straße 164–182 (etwa 1.500 Wohnungen) wirkt wie ein Musterbuch dieser Vorstellungen. Zeilenbauten unterschiedlicher Höhen und Typen, Ladenzeile, Park- und Kinderspielplätze, Schule, Kindergarten und Atriumhäuser: Hier entstand 1961 bis 1965 eine funktionalistische „Tochterstadt“ am südlichen Stadtrand. Erstmals in Wien wurden kommunaler und genossenschaftlicher sozialer Wohnbau gemeinsam in einem Projekt realisiert. Die Anbindung an ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel erfolgte allerdings erst 1995 mit der Verlängerung der U6.

07 – Weiterbauen an der „Gegend“: Karlsplatz, 1971

Im Zuge des U-Bahn-Baus ab 1969 klappte am Karlsplatz einige Jahre die größte Baugrube Europas. Nach Jahrzehnten unrealisierter Entwürfe und Provisorien bot sich damit auch eine Chance, die Verkehrsströme an der Oberfläche neu zu ordnen. Dem ersten – von manchen despektierlich „Gegend“ genannten – Karlsplatz um 1900 folgte nun ein zweiter, gestaltet nach den Prinzipien der entflochtenen und beschleunigten Stadt der Nachkriegsmoderne. Man teilte den Platz in zwei strikt getrennte Bereiche: Verkehrszone und Grünraum, ‚Stadtautobahn‘ und ‚Stadtparadies‘ bestehen hier seitdem nebeneinander. Mit dem neu gestalteten Resselpark wurde bis 1978 eine fünf Hektar große Fußgängerzone geschaffen, einige Fahrbahnen wurden beseitigt. Am architektonisch und städtebaulich unvollendeten Charakter des Platzes änderte all das freilich wenig.

08 – Kleeblattblüte: Autobahnknoten Prater, 1972

Aus der Luft wirken die gigantischen Verkehrsbauwerke der Automobilisierung bisweilen wie in die Landschaft gepinselt. Mit ihrer eigenwillig scheinenden Geometrie überspannen sie Verkehrs- und Versorgungslinien, überlagern oder zerschneiden oft Stadtstrukturen und prägen ihnen die räumliche Logik des beschleunigten, kreuzungsfreien Individualverkehrs ein. Der Autobahnbau in und um Wien ist ein Langzeitprojekt, das von seinen Anfängen im Nationalsozialismus bis in die Gegenwart reicht. Nach fast zehnjähriger Bauzeit wurden 1970 die ersten innerstädtischen Abschnitte der Südosttangente zwischen Inzersdorf und Favoriten sowie zwischen dem Prater und Kaisermühlen dem Verkehr übergeben. Das „Kleeblatt“ des Knotens Prater blieb einige Jahre lang unvollendet, die weiterführende Hochstraße St. Marx sollte erst 1977 realisiert werden. Die A23 ist heute eine der meistbefahrenen Straßen Europas.

09 – Der Donauzwilling in der Sandkiste: Entlastungsgerinne, 1973

Die Verbesserung des Hochwasserschutzes an der Donau bedingte eine der längsten Baustellen in der Geschichte Wiens – sowohl hinsichtlich der Bauzeit (1972–1988) als auch der Ausdehnung (21 Kilometer Länge). Parallel zum Hauptstrom wurde im Überschwemmungsgebiet ein 200 Meter breites „Entlastungsgerinne“ angelegt, der Aushub wurde gleich daneben als Donauinsel angeschüttet. Das geschah zunächst in getrennten Abschnitten. Man arbeitete sich von den beiden Enden aus vor, erst in den 1980er Jahren erreichte das neue Gewässer die zentraleren Stadtgebiete. Anfänglich als „Donauzwilling im Doppelbett“ oder „zweite Donau“ beworben, hieß es ab 1984 offiziell „Neue Donau“. Was als Wasserschutzbau begonnen hatte und teilweise hätte verbaut werden sollen, wurde zu einem beliebten Erholungs- und Freizeitareal. Es ist heute aus der Topografie Wiens nicht mehr wegzudenken und trägt wesentlich zur Lebensqualität in der Stadt bei.

10 – Neue Muster? Zweite Wiener Internationale Gartenschau, 1974

Für die Wiener Internationale Gartenschau 1974 (WIG 74) wurde am Südhang des Laaer Berges nach einem Konzept von Landschaftsarchitekt Erich Hanke eine weitläufige, vom Lehmbau geformte Brachfläche umgestaltet. Über die vielgestaltige Topografie wurde ein Netz aus geschwungenen Wegen gelegt, Themengärten und Gewässer sollten Besucher*innen anlocken. An futuristischen Formen, Mustern und Attraktionen hat man nicht gespart. So gab es etwa einen „Utopischen Garten“ und die Themenspieplätze „Universum“, „Mond“ und „Erde“. Eine Einschienenbahn in Hochlage zog ihre Kreise. Trotz ihrer betonten Neuheit war diese formale Rhetorik bald überholt. In der Landschaftsgestaltung ging man zu naturnäheren Konzepten über, wie sie zum Beispiel am Wienerberg umgesetzt wurden. Nach der sechsmonatigen Schau wurde das WIG-Gelände zum öffentlichen „Kurpark Oberlaa“. Er ist bis heute ein wichtiges Naherholungsgebiet.

11 – Die ungeplante Großbaustelle: Reichsbrücke und UNO-City, 1976

Am 1. August 1976 stürzte in den frühen Morgenstunden die Reichsbrücke ein. Aufgrund von Materialermüdung hatte ein Auflager nachgegeben. Es folgte eine rasch improvisierte Großbaustelle: Brückentrümmer mussten geborgen und eine Rinne für die Schifffahrt freigemacht werden, Behelfsbrücken wurden errichtet. Das alles geschah vor dem Hintergrund der Baustelle der UNO-City. Das Prestigeprojekt war auch ein Symbol für den städtebaulichen Sprung über die Donau und die Internationalisierung Wiens. Bei der Wiederherstellung der Stromquerung war daher Eile geboten: Bereits Ende 1980 wurde die neue Reichsbrücke dem Verkehr übergeben. Das Unglück erweist sich retrospektiv auch als ‚Glücksfall‘: Die neue, leistungsfähige Doppelstockbrücke machte den für die U1 vorgesehenen Brückenneubau überflüssig. Auch auf die im Bau befindliche Donauinsel konnte durch die Neuplanungen präzise reagiert werden.

Eintritt:	Eintritt frei. Jederzeit geöffnet.
Kuratoren:	Sándor Békési, Friedrich Hauer
Gestaltung:	Robert Rűf
Grafik:	solo ohne – Studio für Gestaltung
Ausstellungsproduktion:	Karina Karadensky
Kooperationspartner:	Wiener Stadt- und Landesarchiv
Hauptsponsor:	Wiener Stadtwerke
Presse:	Konstanze Schäfer , Wien Museum T: +43 (0)1 5058747-84072, M: +43 (0)664 5457800 konstanze.schaefer@wienmuseum.at Angelika Seebacher , Wien Museum T: +43 (0)1 505 87 47 84065, M: +43 (0)664 882 93 854 angelika.seebacher@wienmuseum.at