Wachau Routes

Herbert Ursprunger hat um die Jahre 1955/56 während der Neuplanung und Ausführungen der Wachaustraße ein großes Konvolut an Zeichnungen, Plänen und Fotografien produziert. Sein Fokus war dabei auf das Wesen, die Gestalt und den Verlauf der Straße selbst, die Befestigungsmauern zu den Weinbergen und die Uferbefestigungen zur Donau gerichtet. Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Bepflanzung der Ufer und Böschungen entlang der neuen Straßen.
Die Fotos wurden meist im quadratischen Format in Schwarz-Weiss mit einer Mittelformatkamera aufgenommen und gleichen in ihrer Sachlichkeit und seriellen Struktur künstlerischen Arbeiten wie der von Bernd und Hilla Becher. Aus Sicht der bildenden Kunst würde man die Fotografien, aber auch den Umgang dieser Fotografien mit Standort und Zeit der Konzeptkunst zuordnen (bei Ausblendung des Produktionskontextes der Landschaftsgestaltung). Auffallend sind die unzähligen charmanten Straßenfotos und Aufnahmen von Straßensegmenten im Bauzustand, im Betrieb und Jahre nach dem Bau. Sie zeugen von einer Zeit, in der Straßenbau utopisch war. Zugleich sind sich die Fotos sehr ähnlich: sie sind zurückhaltend und fordern die Betrachter*innen heraus, genauer zu schauen.
Ursprunger setzte seine Beobachtungen und Protokollierungen weit über den Bau der Wachaustraße über die folgenden Jahrzehnte weiter fort.

Iris Andraschek aktualisierte und überarbeitete einen Teil dieser Fotos, indem sie Materialien und Farbfilter zwischen Kamera und Print hinzufügte. Sie verwendete Materialien, die durchaus im Zusammenhang mit den Gestaltungsaufgaben Ursprungers stehen wie Pflanzen, Steine, Blätter oder Asphaltstücke.

Wachau Routes —Perspektiven kunstbasierter Forschung
Ein Projekt des Instituts für Landschaftsarchitektur der Universität für Bodenkultur Wien: Roland Tusch, Daniela Lehner, Dominik Rosner und der Abteilung Künstlerische Praxis der Kunstuniversität Linz: Hubert Lobnig, Iris Andraschek.
Gefördert durch den Österreichischen Wissenschaftsfonds FWF [AR 762-G], unterstützt durch Kunst im öffentlichen Raum Niederösterreich.
Fotos von Herbert Ursprunger, LArchiv, Archiv Österreichischer Landschaftsarchitektur, Universität für Bodenkultur Wien

Ursprunger, 2023
Fotos und Videostills: Iris Andraschek

Design: Karin Holzfeind

www.wachauroutes.at

Auszug aus einem Interview mit dem Architekten und Landschaftsarchitekten Herbert Ursprunger, der in den 1950er Jahren maßgeblich an der Planung der Wachaustraße beteiligt war. Das Gespräch fand am 31. März 2023 in seiner Wohnung in Wien statt.

Ich komme aus sehr armen Verhältnissen, mein Vater ist gefallen, meine Mutter war Witwe, wir waren während des Krieges in Mischtitz (Anmerkung Myštice). Ich bin in Znaim zwei Jahre in die Schule gegangen. Als wir zurückgekommen sind war die Wohnung weg, es war entsetzlich.

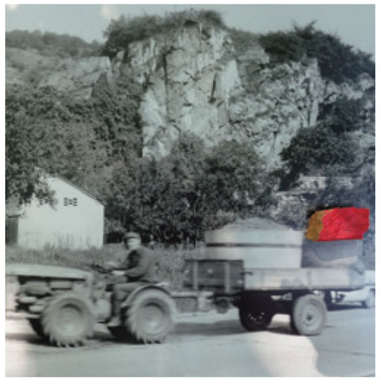
Lange Rede kurzer Sinn, ich habe diesen Auftrag übernommen und habe als erstes das Baulos Brückenkopf Stein und Förthof-Rothenhof bekommen mit einer Auftragssumme von 3,5 Millionen Schilling. Das war damals für mich unvorstellbar.

Ich habe dann gesagt: Wollt ihr das in Sub machen? Die haben gesagt ja und die haben das in Sub nach meinen Plänen gemacht.

Im Jahr 1955/1956 hat die niederösterreichische Landesregierung beschlossen die Wachaustraße zu planen und wir haben bereits mit dem ersten Baulos begonnen, das war Förthof-Rothenhof und Brückenkopf Stein, gleich nach der Brücke.

Da kam es dann zum ersten ökologischen Aufstand sozusagen, die Furche und dort der Herr Wolf haben sich vehement gegen den Ausbau gewehrt, weil sie gesagt haben: das ist alles Denkmalschutz – nicht zu Unrecht muss ich sagen.

Es gab niemanden, der sich mit diesem Thema beschäftigt hat – auch ich nicht.



Das Problem war nur, dass die auch nicht die Größenordnung für den Straßenbau gehabt haben. Und ich habe es wieder weiter in Sub gegeben an die Straßenbaufirma, die ursprünglich den Auftrag sowieso hatte, der ihnen aber weggenommen wurde, weil ich gesagt habe: wir müssen beim Humusieren etc. entsprechende Fachfirmen haben.

Lange Rede kurzer Sinn, wie das dann zutage gekommen ist und der Oberbaurat Raschauer gesagt hat: Was machen Sie denn da? Habe ich ihm das erklärt und er hat gesagt: Dann machen Sie nur die Planung.

Aber ich habe gehört, dass es das gibt und wurde angesprochen bei dieser Planung mitzuarbeiten. Ich habe zugestimmt und habe mich anschließend sofort gebildet.

Der wichtigste Mann auf dem Gebiet, der diese ganze Landschaftsgestaltung überhaupt erfunden hat, war Prof. Seifert, der im Zusammenhang mit dem Autobahnbau in Deutschland diese Überlegungen überhaupt erst geboren hat.

Nicht nur die seitliche Bepflanzung, auch die Linienführung, keine langen Geraden und all diese Sachen.

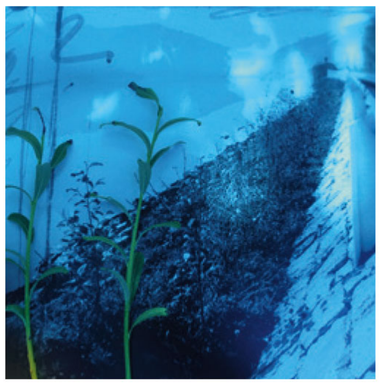
Dann ist es darum gegangen mit der Furche und mit Herrn Wolf ins Gespräch zu kommen.

Und wir haben ihn eingeladen und das war eigentlich ein sehr vernünftiges Gespräch, nicht so wie die heutigen – da gibt`s nix! Sondern der hat begriffen, dass Autobusse fahren, die auch immer größer werden und, dass man durch die Ortschaften nicht durch kann und, dass das auch für die Leute eine Zumutung ist.

Also wir haben uns dann geeinigt, dass ich ihm einen Vorschlag mache, wie ich glaube, dass man diese Wachaustraße landschaftsgestalterisch sozusagen gestalten kann.

Mir hat es an Pflanzenkenntnis gefehlt – im Gartenbaustudium lernt man ja nicht die Wildpflanzen. Man lernt, was gezüchtet wird. Und das war ja auch das erste große Problem. Ich habe dann nach pflanzensoziologischen Vorstellungen das Sortiment gemacht. Nur das hat es nirgends gegeben.

Wir haben eine Ausschreibung gemacht. Einen Anbauvertrag. Wir haben ausgeschrieben, dass die ganz bestimmte Pflanzen, die es sonst nirgends gibt, kultivieren.



Das ist an ein paar Stellen gelungen: Emmersdorf – und auch Dürnstein nebenbei.

Da müssen Sie also wissen, dass zu dieser Zeit – im Unterschied zu heute – die Straßenbauer die Straße geplant haben. Kein Anschluss, kein nix, nur die Straßen.

Jetzt ist es einmal darum gegangen: Die Straße ist von Krems bis Melk immer der Donau entlang gegangen – entsetzlich in Dürnstein, das brauche ich Ihnen ja nicht zu sagen. Mein erstes Anliegen war, dass wir diese Straße wo immer es möglich ist, vom Ufer nach landeinwärts führen.

Also habe ich Regelblätter gemacht, für mehr feuchte und mehr trockene Standorte. So haben wir einmal die Ausschreibung gemacht und zweitens auch die Auspflanzung.

Da gab es noch keine Erfahrung, ich habe nur aus einem Buch von einem Tiroler Wildbachverbauer gelesen, wie der mit Weidenstecklingen diese Ufer begrünt hat.

Das war das erste. Und das zweite war, dass wir diese fürchterliche Ufergestaltung, dieses Trockenpflaster, also das war eigentlich eine Steinwüste, dass wir die grün bepflanzen müssen.

Da habe ich gesagt, das mache ich auch – einen Versuch über 3 Kilometer, gebraucht haben wir 4.000 Weidenstecklinge.

Ich war der Meinung, dass die Wachaustraße zwei Höhepunkte braucht: das eine war Dürnstein von oben und St. Michael.

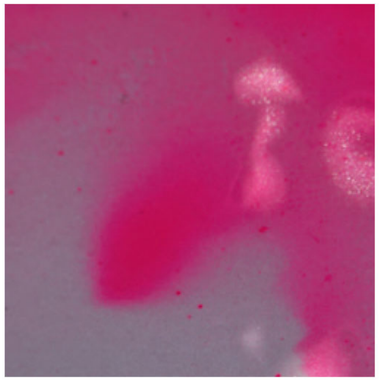
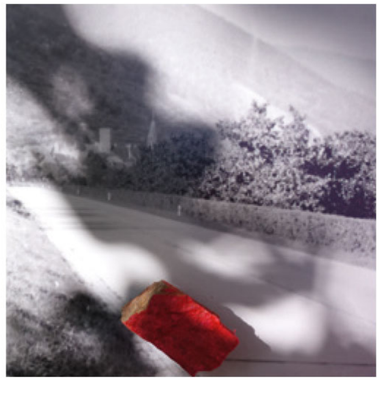
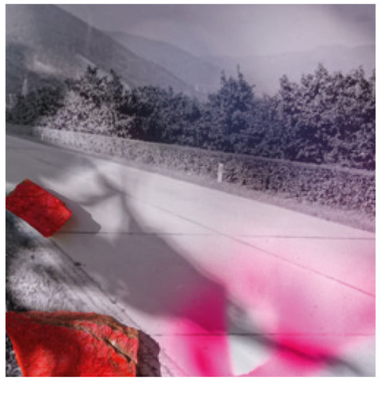
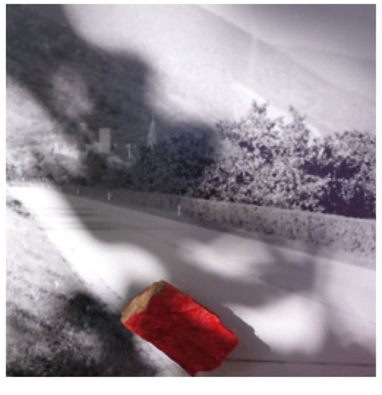
Bis dahin ist alles gut gelaufen. Nur Dürnstein, das ist allen im Magen gelegen.

Nachdem ich ja ein sehr kreativer Mensch bin, habe ich gesagt: Ich mache ein Projekt. Ich sage gleich: Gott sei Dank haben sie es nicht ausgeführt!

Ich habe mir gedacht ich fahre in Dürnstein das Bergl hinauf und wieder hinunter.
Gut, also die Auffahrt wäre noch gegangen, sogar die Weinbauern haben zugestimmt. Aber die Abfahrt war unmöglich, auf Stelzen und so weiter.

Das Projekt hat aber der Landesregierung auch nicht so gefallen und es wurde der Seifert beauftragt. Der wurde aus Deutschland geholt um einen Vorschlag zu machen, wie man die Umfahrung gestalten soll. Und er ist gekommen und hat gesagt: da machen wir einen Tunnel.

Ich muss Ihnen sagen, der Tunnel war ausgestattet, gefliest, beleuchtet, einen eigenen Tunnelwärter haben wir gehabt, der die ganze Zeit in einem Stüberl oben gesessen ist und geschaut hat, was im Tunnel passiert.

Und damit war die Hauptschwierigkeit weg und der Wolf war zufrieden, die Furche hat nichts Böses mehr geschrieben und damit war die Wachaustraße sozusagen erledigt.

Es war auch aus meiner Sicht die beste Lösung, die man dafür finden konnte.