



1 Modell der Großsiedlung Taxham, 1953

2 Wettbewerbsbeitrag arbeitsgruppe 4
FOTOS: SALZBURGER
LANDESARCHIV/SLA
FOTOSAMMLUNG,
LBS 91_1718_2 (1) UND LBS
91_110 (2)

3 Die Siedlung von Westen gesehen mit den punktförmigen Hochhäusern

4 Ansicht der geschlossenen Bebauung am Graf-Zeppelin-Platz
FOTOS:
ROMAN HÖLLBACHER



Ideologie und Wohnungsbau des Wiederaufbaues

SALZBURG Anfang der 1950er Jahre fiel die Entscheidung, auf der Fläche des Landesgutes Taxham am Westrand der Stadt Salzburg eine Großsiedlung zu erbauen, um die dramatische Wohnungsnot zu lindern. Nach wie vor hausten Tausende unter unwürdigen Bedingungen in Barackenlagern aus der NS-Zeit.

VON ROMAN HÖLLBACHER

Ersten Überlegungen zufolge sollten auf den landeseigenen Flächen von Taxham bis zu 4.000 Wohnungen für 10.000–15.000 Einwohner gebaut werden.¹ Ein Beschluss des Landtags im Jahr 1952 ebnete den Weg für die Umwidmung des Areals. Beim 1953 ausgelobten Architekturwettbewerb² erhielt die „Architektengruppe Dr. Ing. Arch. Otto Ponholzer, Dipl. Arch. Erich Horvath und Dipl. Ing. Sepp Ullrich den Zuschlag. Den zweiten Preis errang Architekt S. K. Huber, den dritten der Landesplaner Arch. Helmuth Gaststeiner“ allesamt mit traditionellen Siedlungskonzepten. In der Jury saßen die beiden Grazer TU-Professoren Karl Raimund Lorenz und Karl Hoffmann. Letzterer war 1932 am städtebaulichen Seminar der Technischen Hochschule Graz Betreuer Ponholzers bei seiner Forschungsarbeit „Beiträge und Vorschläge zu einem Verbauungsplan für die Landeshauptstadt Salzburg“. Seither wurde viel darüber spekuliert, wäre nicht das konservative Konzept von Ponholzer und Co., sondern der vermeintlich „innovative und zukunftsweisende Wettbewerbsbeitrag der „arbeitsgruppe 4“ (Wilhelm Holzbauer, Friedrich Kurrent, Johannes Spalt)“ in Taxham zum Zug gekommen.³ Der glatt durchgereichte Wettbewerbsbeitrag – er hat sich im Übrigen in Form einer Fotografie erhalten (Abb. 2: Wettbewerbsplan der arbeitsgruppe 4) – besaß nicht die Bearbeitungstiefe, wie die überarbeiteten Fassungen für den CIAM-Kongress 1955 bzw. für die Publikation im „Aufbau“.⁴ Die Bedeutung des Entwurfs liegt daher nicht in der Frage, ob es das tauglichere Modell für Taxham war, sondern wohl eher im Umstand, dass die arbeitsgruppe 4 „ausgehend von der ‚Idealsiedlung Taxham‘ in darauf folgenden Projekten (...) die Typen weiterentwickelt und die Relation einer größeren Siedlung zu Stadtkern und Großstadt“⁵ untersuchen konnte. Auf die durch die Publikation im „Aufbau“ implizit formulierte Kritik reagierte die offizielle Seite postwendend.

GROSSSIEDLUNG vs. TRABANTENSTADT

Unter dem Titel „Trabantenstadt Taxham“ trat Hofrat Dipl. Ing. Ludwig Hau, einer der federführenden Beamten bei der Errichtung Taxhams, den Kritikern entgegen.⁶ Mit der sprachlichen Volte von der „Großsiedlung“ zur „Trabantenstadt“ wollte Hau gegenüber jenen Akteuren, die wie die arbeitsgruppe 4 den Terminus „Satellitenstadt“ in ihren Überlegungen eingeführt hatten, den zeitgemäßen Charakter der Planungen hervorheben. Dabei stand einer der führenden Planer Taxhams, Otto Ponholzer, paradigmatisch für die Kontinuitäten in Salzburg. Am Anfang seiner Karriere als Bauberater für Wüstenrot tätig, plante er in der NS-Zeit gediegene Offizierswohnhäuser und schaffte es im Wiederaufbau nicht nur zum gut beschäftigten Architekten, sondern sogar zum Gemeinde- und Planungsstadtrat für den VdU (bzw. FPÖ).

Eine solche personelle Kontinuität war im Salzburg der Nachkriegszeit keine Ausnahme. Hau wies in seinem Text auf die Problematik des Fehlens baureifer Gründe hin, sodass „im weitesten Umfang Streusiedlungen außerhalb der Ortskerne im ganzen Land entstehen“. Hofrat Hau relativierte anlässlich der offiziellen Spatenstichfeier am 29. September 1954, an der auch Landeshauptmann Josef Klaus und Bürgermeister Stanislaus Pacher teilnahmen, die Größenordnung der geplanten Siedlung. Von den einst 4.000, bleiben nur mehr 1.850 Wohnungen. Das war im Übrigen noch bevor man wegen der Erweiterung des Flughafens auf den Bau des südlichsten Abschnitts von Taxham verzichten musste. Auf den Modellen der Planer sind zwar Gemeinschaftseinrichtungen zu sehen, die Kosten für die Errichtung von Kindergärten, einer Volks- und Hauptschule, von Spielplätzen oder Sport- und Freizeiteinrichtungen waren aber nirgends budgetiert. Wie auch, denn „den Plänen von Taxham

liegt das Prinzip der Eigentumswohnung und der Eigeninitiative zu Grunde“⁷, sodass wie schon in den Stadtrandansiedlungen der Zwischenkriegszeit über die private Wohnraumbeschaffung hinaus, all das fehlte, was ein neuer Stadtteil an Infrastruktur braucht. Noch Jahrzehnte nach der Fertigstellung war Taxham nicht an das ÖPNV-Netz der Stadt angebunden.

OBJEKTIVE MÄNGEL BEHEBEN

Die soziale Infrastruktur wurde nach anhaltenden Protesten junger Familien ab Ende der 1960er Jahre nachgeführt. Es entstanden Volks- und Hauptschule, Kindergarten und -hort, eine katholische und eine evangelische Kirche und schließlich auch ein Altenheim. Über die Mängel Taxhams wusste man früh Bescheid. In einer Studie über Stadtrandansiedlungen in Salzburg, die Dipl.-Volkswirt Bruno Oberläuter, Mitbegründer der Wohnbaugenossenschaft Salzburger Siedlungswerk durchführte, kommt er für Taxham zu ernüchternden Ergebnissen.⁸ In seiner 1961 publizierten Untersuchung werden – und zwar in dieser Reihenfolge – die schlechte Ausführung der Bauten, die ungünstige Raumordnung (vulgo die Lage am Stadtrand) und die Flugplatznähe von den Bewohnern Taxhams genannt. Die Verantwortlichen taten sich freilich schwer, die Fehler einzugestehen:

„Manches, wie die Lage der Einkaufs- und Bildungszentren, hatten wir nicht richtig erkannt, anderes scheitert wie die während der fünfzehnjährigen Bauzeit in die Quere gekommene Flughafenerweiterung. Dennoch: ein Anfang war gemacht, zumindest als Lernmodell. Im Hinblick auf Taxham habe ich bei der Vorbeifahrt auf der Autobahn jedes Mal das Gefühl, mit diesem Werk mehr zufrieden sein zu können als mit dem neuen Festspielhaus.“⁹

Über die Äußerung von Josef Klaus mit Taxham zumindest ein „Lernmodell“ gewonnen

Architektur Stiftung Österreich



IN KOOPERATION MIT

i Initiative Architektur

Zur Entwicklung von Salzburg in und zwischen Taxham und Maxglan siehe: Heinrich Breidenbach/Roman Höllbacher: Taxglan. Vom Zwischenraum zum Stadtteil. Verlag Anton Pustet, Salzburg 2019.

- Hans Altman: Wohnbaupolitik und Sozialer Wohnungsbau in der Stadt Salzburg 1945–1970. Dipl.-Arbeit, Salzburg 2012, S. 169.
- Vgl.: Kurzberichte und Kurzauszüge. In: Der Aufbau, 9. Jg. 1954, S. 74 und „Arbeitsgruppe 4“ – Architekten W. Holzbauer, F. Kurrent und J. Spalt: Taxham. In: Der Aufbau, 10. Jg. 1955, S. 134–139, S. 134.
- Norbert Mayr: Die Baukultur im Zeichen von Wiederaufbau und Wirtschaftswachstum. Zur Architektur in Salzburg zwischen 1946 und 1970. In: Ernst Hanisch und Robert Kriechbaumer (Hg.): Salzburg. Zwischen Globalisierung und Goldhaube. Wien–Köln–Weimar 1997, S. 611–647, hier S. 633.
- „Arbeitsgruppe 4“ – Architekten W. Holzbauer, F. Kurrent und J. Spalt: Taxham. In: Der Aufbau, 10. Jg. 1955, S. 134–139.
- Architekturzentrum Wien (Hg.): arbeitsgruppe 4. Wilhelm Holzbauer, Friedrich Kurrent, Johannes Spalt 1950–1970. Salzburg–Wien 2010. Zum Wettbewerbsbeitrag Taxham vgl. insbesondere S. 34–36, hier S. 36.
- Ludwig Hau: Trabantenstadt Taxham. In: Der Aufbau, 11. Jg. 1956, S. 166–168, hier S. 167.
- Vgl.: Kurzberichte und Kurzauszüge. In: Der Aufbau, 9. Jg. 1954, S. 74 und „Arbeitsgruppe 4“ – Architekten W. Holzbauer, F. Kurrent und J. Spalt: Taxham. In: Der Aufbau, 10. Jg. 1955, S. 134–139, S. 134.
- Forschungsgesellschaft für den Wohnungsbau (Hg.): Salzburger Stadtrandansiedlungen. Eine Untersuchung von Bruno Oberläuter, Wien 1961, S. 42.
- Josef Klaus: Macht und Ohnmacht in Österreich. Konfrontationen und Versuche. Wien–München–Zürich 1971, S. 208.