Die Reichsbrücke:
Zur Geschichte eines Mythos

Peter Payer

Schon der Name macht es deutlich: Die Reichsbrücke ist nicht irgendeine Brücke. Ihre Nennung ruft bis heute ein Gefühl des Stolzes und – in Erinnerung an den überraschenden Einsturz im August 1976 – der Wehmut hervor. Obwohl die 125-jährige Geschichte dieses Donauübergangs, der genau genommen aus drei unterschiedlichen Brücken besteht, gemessen an dem ehrwürdigen Alter anderer Wiener Baudenkmäler, als relativ kurz bezeichnet werden muss, ist die Reichsbrücke zu einem ganz besonderen Wahrzeichen der Stadt geworden. Dies trifft insbesondere auf die zweite Reichsbrücke zu, die nach ihrer Fertigstellung im Jahre 1937 nicht nur zu einem weithin sichtbaren urbanen Zeichen wurde, sondern auch zu einem zentralen identitätsstiftenden Symbol für den Staat Österreich. Die dramatische Geschichte dieser Brücke ist bis heute tief eingeprägt in das kollektive Gedächtnis der Nation. Um keine andere österreichische Brücke rankt sich eine derartige Fülle an schicksalhaften, in seltsamer Weise immer wieder mit dem Tod in Verbindung stehenden Ereignissen; keine andere Brücke erfuhr im Laufe der Jahrzehnte eine derart emotionale Aufladung, bis sie schließlich mit ihrem Einsturz endgültig zum Mythos wurde.

Es war Kaiser Franz Joseph I. höchstpersönlich, der am 12. September 1868 mit dem Auftrag zur Donauregulierung auch den Bau einer „stabilen Brücke" anordnete, die in direkter Verlängerung der Jägerzeile (heute Praterstraße) und der Schwimmschulstraße (heute Lassallestraße) errichtet werden sollte. Schon der Standort deutet die herausragende Stellung dieser Brücke an, stellte sie doch die Fortsetzung einer zentralen städtebaulichen Achse dar, die von der Schönbrunner Gloriette über den Stephansdom und den Praterstern hin zur Donau reichte. Jenseits des neuen Strombetts sollte die geplante Brücke in die Reichsstraße (heute

(Abb.1): Die 1. Reichsbrücke: Kronprinz-Rudolf-Brücke, um 1900 (aus: Mitteilungen für Grundbau, Bodenmechanik und Felsbau. Heft 3/1985)

Wagramer Straße) münden, eine wichtige Verkehrsverbindung in die nordöstlichen Gebiete der Monarchie.

Im August 1872 wurde unter der Ägide von Mathias Waniek, dem Leiter des Straßen- und Wasserbau-Departements im Innenministerium, mit dem Bau der „Reichsstraßenbrücke" – so der vorläufige Name der Brücke – begonnen. Insgesamt drei Abschnitte galt es zu errichten: eine zweibögige steinerne Kaibrücke, eine sechzehnbögige steinerne Inundationsbrücke sowie dazwischen die eigentliche Strombrücke, bestehend aus vier eisernen, auf Steinpfeilern ruhenden Gittertragwerken. Da das neue Bett der Donau erst nach Fertigstellung der Strombrücke geflutet werden sollte, konnten die Arbeiten zur Gänze in Trockenbauweise ausgeführt werden. Nach der Eröffnung des Donaudurchstichs im April 1875 kamen allerdings unvorhergesehene Probleme auf die in einigen Abschnitten noch unvollendete Brücke zu. Hochwasser und ein Eisstoß führten zu beträchtlichen Bauverzögerungen, sodass die Brücke erst im folgenden Jahr fertig gestellt werden konnte. Am 21. August 1876 wurde die neue Donauüberquerung, die den Namen „Kronprinz-Rudolf-Brücke" erhielt, feierlich eröffnet. Der in Vertretung des Kaisers erschienene Statthalter von Niederösterreich, Freiherr Conrad von Eybesfeld, drückte aus, was alle hofften: „Fest, sicher und unverletzlich, wie wir sie heute sehen, möge diese Brücke bestehen Jahrhunderte lang."[1]

Die Kronprinz-Rudolf-Brücke stellte die bisher größte Brückenverbindung über die Donau dar (Gesamtlänge: 1020 Meter). Ein imposantes Bauwerk war entstanden, dessen Herzstück, die 341 Meter lange Strombrücke, an beiden Enden von hoch aufragenden Pylonen, geschmückt mit den Initialen des Kaisers, begrenzt wurde: ein repräsentatives Portal in die aufstrebende Weltstadt Wien (Abb. 1).

Bei der Bevölkerung war die neue Brücke, die man nach dem Aufsehen erregenden Freitod von Kronprinz Rudolf ironisch „Selbstmörderbrücke" nannte, zunächst gar nicht sonderlich beliebt, hatte man doch bei ihrer Benützung die nicht unbeträchtliche Summe von 32 Kreuzer Mautgebühr zu bezahlen. Erst mit der Eingemeindung der Ortschaften nördlich der Donau (1904) fiel diese fiskalische Grenze, und von nun an konnten Handel und Verkehr ungehindert über die Brücke fließen.

Nach dem Zerfall der Monarchie und der Ausrufung der Republik im November 1919 wurde die Kronprinz-Rudolf-Brücke in „Reichsbrücke" um- bzw. rückbenannt, eine Bezeichnung, die im nunmehr geschrumpften Staat Österreich wohl auch an die Größe vergangener Zeiten erinnern sollte. In den folgenden Jahrzehnten blieb sie eine der zentralen Verkehrsverbindungen über die Donau. Ihre Auslastung nahm ständig zu (insbesondere beim sommerlichen Bäderverkehr an die Alte Donau), aber da die Fahrbahnbreite mit nur sechs Metern relativ schmal dimensioniert war, waren schon bald die Grenzen der Belastbarkeit erreicht. Als schließlich zu Beginn der 30er Jahre ernste Schäden an der Brücke auftraten, entschloss man sich zu einem Neubau. Im Frühjahr 1933 wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, aus dem nach der Entscheidung der Jury, der auch Clemens Holzmeister als baukünstlerischer Berater angehörte, das Projekt „Kettenbrücke" der Architekten Siegfried Theiss und Hans Jaksch als Sieger hervorging.[2] Dieses sah anstelle des alten Tragwerks eine monumentale Kettenbrücke mit freier Überspannung von drei Vierteln der vollen Strombreite vor, die direkt an die weiterhin bestehende, lediglich verbreiterte Inundationsbrücke anschließen sollte (Abb. 2).

Für das Regime des austrofaschistischen „Ständestaates" war die Errichtung der zweiten Reichsbrücke jedoch weit mehr als die simple Erneuerung eines wichtigen Donauübergangs. Seit 1933 versuchten die Regie-

[1] Zit. nach Friedrich Schneider, Die Reichsbrücke. Die schicksalhafte Geschichte eines 110-jährigen Donauüberganges. 1876–1986, Wien 1987, S. 21

[2] Dazu sowie zu den anderen eingereichten Projekten vgl. Walter Jaksch, Die Reichsbrücke. Von der Planung bis zum Einsturz, Wien 1976, S. 9–15

(Abb. 2): Die neue Reichsbrücke, 1937 (aus: Mitteilungen für Grundbau, Bodenmechanik und Felsbau. Heft 3/1985)

rungen Dollfuß und Schuschnigg in mehreren Arbeitsbeschaffungsprogrammen die ökonomische und soziale Krise, die das Land erfasst hatte, zu bekämpfen (die Arbeitslosigkeit erreichte Ende 1934 mit 770.000 Personen, das sind 38,5 Prozent der unselbstständig Erwerbstätigen, einen dramatischen Höhepunkt). Dabei konzentrierten sich die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, die u. a. mit der „Trefferanleihe" finanziert wurden, vorwiegend auf prestigeträchtige Großprojekte wie den Bau der Großglockner Hochalpenstraße, der Wiener Höhenstraße oder eben der Reichsbrücke. Für die Gesundung der Volkswirtschaft spiele, so war man überzeugt, die Belebung der Bautätigkeit eine zentrale Rolle. Bauen sei Ausdruck der „Volkskraft", denn „nur ein Volk, das an die Zukunft glaubt, wird eine rege Bautätigkeit entfalten"[3]. Ökonomische Effizienzüberlegungen traten letztlich hinter politisch-ideologischen Zielvorstellungen zurück. Die an den Projekten beteiligten Firmen mussten sich sogar vertraglich verpflichten, den überwiegenden Teil der Bautätigkeit in Handarbeit ausführen zu lassen. So artikulieren sich, wie Roman Sandgruber betont, in der damaligen Konjunkturpolitik in besonders deutlicher Weise „antikapitalistische Tendenzen, die sich aus Elementen der christlichen Soziallehre und romantischen Ökonomie, einer weitverbreiteten Technikskepsis des Bürgertums und einer rückwärtsgewandten, antimodernistischen Heimatideologie zusammensetzten"[4].

Für die seit dem 12. Februar 1934 in Amt befindliche neue Wiener Stadtverwaltung unter dem christlich-sozialen Bürgermeister Richard Schmitz stellte der Brücken- gemeinsam mit dem Straßenbau eines der vordringlichsten kommunalpolitischen Ziele dar. Mit der Forcierung von Investitionen im Bereich der technischen Infrastruktur versuchte man an die „legendäre" Amtszeit von Bürgermeister Karl Lueger anzuknüpfen und sich gleichzeitig deutlich von der bisherigen sozialdemokratischen Stadtpolitik, die vor allem den kommunalen Wohnbau förderte, abzugrenzen. Gerade die für den modernen Verkehr notwendigen Brückenbauarbeiten seien, so argumentierte man, „in der Nachkriegszeit bis zum Jahre 1934, weder was die Erhaltung anlangt, noch was die Aus-

[3] Zit. nach Roman Sandgruber, „Ständestaat" und Wirtschaft. In: Historicum. Zeitschrift für Geschichte, Frühling 1999, S. 11

[4] Ebd.

wechslung betrifft, in ausreichendem Maße bedacht worden"[5]. In den folgenden Jahren wurden neben der Reichsbrücke, die allerdings nur zu einem Drittel von der Stadt Wien und zu zwei Dritteln vom Bund finanziert wurde, u. a. die Rotunden- und die Schlachthausbrücke neu errichtet, bei zahlreichen weiteren Brücken wurden Erhaltungsarbeiten durchgeführt.[6] Mit derartigen populären verkehrsbaulichen Maßnahmen, zu denen auch

(Abb. 3): Die Gruppe der Donawitzer Arbeiter beim Festzug über die Brücke (ÖNB/Bildarchiv)

die Errichtung der Wiener Höhenstraße[7] und der Neubau der Wientalstraße gehörten, hoffte man bei der Bevölkerung politisches Terrain zu gewinnen. Man umwarb die Auto fahrende obere Mittelschicht, die als Stütze des politischen Systems dienen sollte. Es galt, positive Aufbauarbeit zu symbolisieren und den Fremdenverkehr zu fördern, der aufgrund der Weltwirtschaftskrise und der 1000-Mark-Sperre empfindlich zurückgegangen war. Mit den Großprojekten Reichsbrücke und Höhenstraße konnte das Regime nicht zuletzt auch seinen de facto überaus beengten wirtschaftspolitischen Handlungsspielraum kaschieren und – angesichts der Bedrängnis durch den Nationalsozialismus – vielfältige Bezüge zu einer eigenständigen „Österreich"-Ideologie herstellen.[8]

Am 26. Februar 1934 wurde offiziell mit dem Neubau der Reichsbrücke begonnen, zu einer Zeit also, als der Staat Österreich gerade von den größten innenpolitischen Unruhen seit seinem Bestehen erschüttert worden war. Die Bauarbeiten, für die man ausschließlich österreichische Firmen heranzog, verliefen zunächst plangemäß. Im September wurde das alte Tragwerk 26 Meter stromabwärts verschoben, eine spektakuläre Aktion, die in nur sechseinhalb Stunden gelang und von der heimischen Presse als Spitzenleistung österreichischer Ingenieurskunst gefeiert wurde. Doch schon bald traten unvorhergesehene Schwierigkeiten auf. Die örtlichen Bodenverhältnisse bei der Fundierung der Brückenpfeiler und der Verankerung der beiden Ketten in Widerlagern aus riesigen Betonklötzen erwiesen sich als weitaus ungünstiger als ursprünglich angenommen. Über die Lösung des Problems kam es zu einem Expertenstreit zwischen Paul Fillunger und Karl Terzaghi, beides renommierte Professoren an der Technischen Hochschule in Wien. Im Gegensatz zu Terzaghi vertrat Fillunger die Ansicht, dass ein Bau auf dem Schwemmsand der Donau prinzipiell nicht zu verantworten sei. Die anfangs noch rein wissenschaftliche Auseinandersetzung entwickelte sich zu einer persönlichen Fehde, die schließlich damit endete, dass Fillunger gemeinsam mit seiner Gattin freiwillig aus dem Leben schied. Die Brücke wurde nach den Vorschlägen Terzaghis umgeplant, wobei u. a. die Ketten nicht mehr in Betonblöcken verankert, sondern direkt mit den nunmehr verstärkten Hauptträgern verbunden werden sollten.

[5] Überblick über die Brückenbautätigkeit der Stadt Wien in den Jahren 1934–1936 unter dem Bürgermeister Richard Schmitz. Wien 1937, o. S. (S. 3)

[6] Ebd., S. 7–46

[7] Vgl. dazu Georg Rigele, Die Wiener Höhenstraße. Autos, Landschaft und Politik in den dreißiger Jahren, Wien 1993

[8] Ebd., S. 98. Die Gesamtsumme der städtischen Investitionen in der Ära Schmitz (1934–37) betrug 175,8 Millionen Schilling, wovon allein 74,5 Millionen für Straßen und Brücken ausgegeben wurden. (S. 102)

Und noch ein weiteres tragisches Ereignis überschattete die Bauarbeiten an der Brücke: Im Juni 1936 wurde der Personendampfer „Wien", eines der größten Schiffe der DDSG, an einen Strompfeiler getrieben, wo er zerbrach und binnen weniger Minuten sank. Das Schiffsunglück forderte sechs Menschenleben und brachte erneut beträchtliche Verzögerungen mit sich. So konnten die Arbeiten erst im darauf folgenden Jahr vollendet werden.

Am 10. Oktober 1937 wurde die neue Reichsbrücke, die schon während ihrer Errichtung zum Vorzeigeprojekt des austrofaschistischen „Ständestaates" geworden war, mit einem pompösen, vom Vaterländische-Front-Werk „Neues Leben" inszenierten Fest eingeweiht und eröffnet. Das Ereignis geriet zum feierlichen Staatsakt, bei dem u. a. Bundespräsident Wilhelm Miklas, Bundeskanzler Kurt Schuschnigg, Kardinal Theodor Innitzer und der Wiener Vizebürgermeister Fritz Lahr anwesend waren. Neben den Konstrukteuren, Architekten und Bauleitern hatte das Werk „Neues Leben" auch sämtliche Baufirmen mit allen am Bau beteiligten Arbeitern und Angestellten sowie mehr als 10.000 Schulkinder versammelt. Am Ufer waren Soldaten des Bundesheeres aufgestellt, flotte Märsche ertönten, rot-weiß-rote Fahnen wehten. Eigene Festpostkarten, Briefumschläge und ein Sonderpoststempel mit dem Bild der Reichsbrücke vor der Silhouette des Kahlenbergs wurden herausgegeben.

Es sollte ein Volksfest werden. Ein langer Festzug mit den Emblemen des Werks „Neues Leben" und den Fahnen der Vaterländischen Front an der Spitze zog über die Brücke, gefolgt von dekorierten Wägen und Arbeitern in voller Montur, die Schilder mit der Aufschrift „Wir führten die Erde" oder „Wir förderten die Kohle" trugen (Abb. 3). Unübersehbar propagierte die genauestens inszenierte Feier das neue Gesellschaftsmodell der austrofaschistischen Regierung: die Beendigung des Klassenkampfes und die Überwindung sozialer Schranken durch sinnvolle Arbeit und ein Miteinander aller Berufsgruppen. In dem Festakt wurde, wie Barbara Feller bemerkt, „das System des Ständestaates für einen kurzen Augenblick Realität"[9].

(Abb. 4): Erinnerungskrug des V.F.-Werks „Neues Leben" (ÖNB/Bildarchiv)

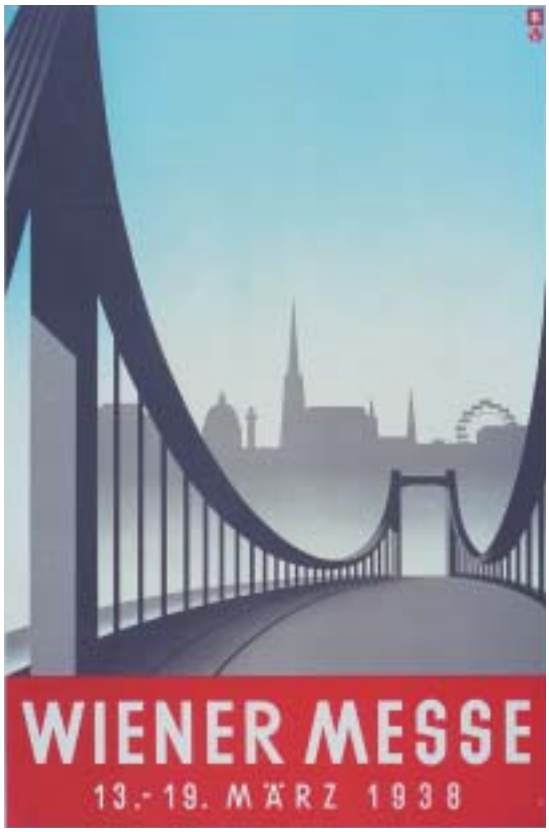
Jeder, der an der Brücke mitgearbeitet hatte, erhielt zur Erinnerung und als Dank für seine geleistete Arbeit einen Tonkrug (Abb. 4) sowie ein kleines Büchlein, das die Geschichte und den Bau der Reichsbrücke dokumentierte. Staatssekretär Guido Zernatto hatte dem Büchlein ein Motto vorangestellt: „Die Spezialisierung ist der Fluch des technischen Zeitalters, ihr zu begegnen ist eine kulturelle Tat."[10] Die Vollendung der Brücke wurde als beispiellose kulturelle Errungenschaft, als gemeinsames Werk aller Beteiligten dargestellt, was auch in einem eigens komponierten „Reichsbrückenlied" zum Ausdruck kam, in dem es u. a. hieß:

Tausend Hämmer, Räder, Feilen,
tausend Hände mussten eilen,
dass das große Werk entstand!
Heil der Arbeit, die verbindet,
Kluft und Spaltung überwindet,
Heil dem Werk, Heil unserm Land![11]

[9] Barbara Feller, Baupolitik in Wien im Austrofaschismus, Wien, phil. Dipl.-Arb. 1991, S. 79

[10] Die Reichsbrücke 1937. Hrsg. vom V.F.-Werk „Neues Leben". Wien 1937, S. 9

[11] Ebd., S. 29



(Abb. 5): Die Reichsbrücke als neues Stadtemblem, Plakat, 1938 (ÖNB/Plakatarchiv)

Die für das Regime des „Ständestaates" wesentliche repräsentative Funktion des neuen Bauwerks wird in den Eröffnungsreden deutlich. Bundespräsident Miklas betonte, dass es ausschließlich österreichische Baustoffe seien, aus denen die neue Brücke gebaut wurde, und ausschließlich österreichische Arbeit, die sie geschaffen habe. Bundeskanzler Schuschnigg verkündete der anwesenden Arbeiterschaft, dass es „ohne Arbeiter in Österreich kein Vaterland" gäbe, und Handelsminister Taucher brachte schließlich die politische Bedeutung der Reichsbrücke auf den Punkt, indem er sie als „Symbol schaffender Lebenskraft des neuen Österreich" bezeichnete.[12]

Auch in den Medien wurde die neue Reichsbrücke, die mit einer Gesamtlänge von 1225 Metern die drittgrößte Kettenbrücke Europas darstellte, gebührend gefeiert. Die Eröffnungszeremonie wurde live im Radio übertragen, die Zeitungen brachten ausführliche Bildberichte und sprachen, wie das „Neuigkeits-Welt-Blatt", von einem „stolzen Werk österreichischen Aufbauwillens".[13]

Der erhoffte wirtschaftliche Impuls stellte sich allerdings, wie auch bei den anderen realisierten Bauvorhaben jener Jahre, nicht ein. Wegen der relativ niedrigen Löhne war die Multiplikatorwirkung gering, und so war nach Beendigung der Bauarbeiten auch der Effekt verpufft.[14] Was blieb, war die Repräsentationswirkung der neuen Brücke, ihre auch weiterhin wichtige symbolische Bedeutung für den bald nicht mehr existierenden Staat Österreich.

Die Stadt Wien hatte mit der Reichsbrücke ein neues Wahrzeichen erhalten, das – neben dem Stephansdom und dem Riesenrad – zum charakteristischen Stadtemblem werden sollte (Abb. 5). Damit hatte man nicht zuletzt ein wichtiges Prestigeziel erreicht, ging es doch von Beginn an auch darum, „eine jener imposanten Hängebrücken zu erbauen, die anderwärts in der Welt als stolze Wahrzeichen großer Städte berühmt sind"[15]. Ansichtskarten erschienen in großer Zahl, auf denen die hoch aufragenden Pylonen und elegant über die Donau gespannten Ketten den Eindruck eines modernen technischen Bauwerks vermittelten. Die Reichsbrücke hatte von nun an ihren fixen Platz in der ehrwürdigen Galerie der Wiener Sehenswürdigkeiten (Abb. 6, 7).

Welch eminente Bedeutung der Brücke auch in strategischer Hinsicht zukam, zeigte sich in den letzten Monaten der nationalsozialistischen Herrschaft, als sie in der „Schlacht um Wien" zum heftig umkämpften Kriegsschauplatz wurde. Die sich zurückziehenden SS-Einheiten drohten, die Reichsbrücke – wie zuvor auch alle anderen Wiener Donaubrücken – zu sprengen, ein Vorhaben,

[12] Zit. nach Schneider 1987, S. 63–65

[13] Ebd., S. 61

[14] Sandgruber 1999, S. 11

[15] Die Reichsbrücke 1937, S. 37

das erst in letzter Minute verhindert werden konnte. Warum die Sprengladungen letztlich nicht gezündet wurden, darüber gibt es unterschiedliche Berichte. Nicht nur die sowjetische Armee, auch die österreichische Widerstandsbewegung und selbst Angehörige der deutschen Truppen reklamierten später die Rettung der Brücke für sich.[16] Fest steht, dass die sowjetische 6. Garde-Panzerarmee am 13. April 1945 über die zwar leicht beschädigte, aber im Ganzen intakte Reichsbrücke ziehen konnte. Sie war damit der einzige unzerstörte Donauübergang zwischen Wien und Linz. Für die Wiener Bevölkerung musste es beinahe wie ein Wunder erscheinen, dass gerade die Reichsbrücke die Kriegshandlungen unversehrt überstanden hatte – ein Umstand, der sie auf noch nachhaltigere Weise zum Symbol für das „österreichische Vaterland" machte. Angesichts der radikalen politischen und gesellschaftlichen Brüche der vergangenen Jahre stellte die Reichsbrücke ein ersehntes Stück Kontinuität dar, an das man auch nach 1945 wieder anknüpfen konnte.

Die Stadt Wien brachte an der Brücke eine (heute noch existierende) Gedenktafel an, auf der zu lesen stand: „1945 – dem heldenhaften Gardelandetrupp und den Matrosen der Sowjetunion in Dankbarkeit – das befreite Wien". Die nun offiziell in „Brücke der Roten Armee" umbenannte Reichsbrücke war lange Zeit die einzige Verkehrsverbindung, über die man – nach strenger Ausweiskontrolle – von jenseits der Donau in die innere Stadt gelangen konnte. Im zerstörten Wien der Nachkriegszeit war sie somit ein besonders neuralgischer Punkt, ein allseits bekannter Ort, der demzufolge auch in dem legendären Film „Der dritte Mann" verewigt wurde.[17] Die Schieberbande von Harry Lime verabredet sich darin „an der Brücke", deren beeindruckende Kettenkonstruktion wenig später, von der Spitze eines Pylons effektvoll aufgenommen, zu sehen ist.

Noch in den Jahren der Besatzungszeit wurde die Brücke generalsaniert, sodass sie auch die folgenden Jahrzehnte über – als sie schon längst wieder „Reichsbrücke" hieß –

(Abb. 6 und 7): Ansichtskarten, um 1940
(Historisches Museum der Stadt Wien/Bildarchiv)

den Anforderungen des rapide zunehmenden Verkehrs gewachsen war und auch zwei gefährlichen Hochwassern (1954 und 1975) problemlos standhielt. Dass die Lebensdauer der Brücke, die nach den Ereignissen in der Vergangenheit als beinahe unzerstörbar erscheinen musste, dennoch bald ablaufen sollte, ahnte bis zum Sommer 1976 niemand.

Es war in den frühen Morgenstunden des 1. August 1976, einem Sonntag, als in den

[16] Vgl. dazu Manfried Rauchensteiner, Die Reichsbrücken-Saga 1945 (unveröffentlichtes Manuskript)

[17] Für diesen Hinweis danke ich Werner Michael Schwarz.

(Abb. 8): Anstelle der Brücke – ein Abgrund, 1. August 1976 (aus: Mitteilungen für Grundbau, Bodenmechanik und Felsbau. Heft 3/1985)

Radionachrichten eine Meldung zu vernehmen war, die zunächst niemand glauben wollte: „Die Wiener Reichsbrücke ist heute knapp vor fünf Uhr früh aus bisher ungeklärter Ursache eingestürzt." Die Katastrophe hatte, wie sich später herausstellte, ein Menschenleben gefordert: Ein Autolenker befand sich zum Zeitpunkt des Einsturzes direkt auf der Brücke. Angesichts der Tatsache, dass die Reichsbrücke in den Stoßzeiten zu den meistbefahrenen Straßenabschnitten Wiens gehörte, war die Opferbilanz relativ gering. Augenzeugen berichteten später: „Die ganze Brücke hat sich plötzlich einen halben Meter gehoben und ist dann laut krachend auf der gesamten Länge abgesackt."[18]

Der Einsturz wurde als nationale Katastrophe erlebt. Es war ein Tag des Schocks und der Trauer.[19] Österreich und Wien hatten ein zentrales Symbol ihrer Identität verloren. Die Bevölkerung pilgerte in Massen zur Unglücksstelle, um sich mit eigenen Augen von dem Ausmaß der Katastrophe zu überzeugen. Ein Bild der Verwüstung bot sich den Schaulustigen dar: Dort, wo einst die Brücke die Donau überspannte, klaffte nun ein Abgrund. Die Reichsbrücke war zur Gänze eingebrochen, die schweren Kettenglieder lagen S-förmig in der Donau; der stadtseitige Pylon war stromaufwärts gefallen und hatte dabei das Heck eines Passagierschiffes schwer getroffen; der Pylon am Kagraner Ufer hingegen war stromabwärts gestürzt (Abb. 8).

Die Katastrophe beherrschte die Schlagzeilen sämtlicher Tageszeitungen, von Fern-

[18] Zit. nach Schneider 1987, S. 89

[19] Die nationale Betroffenheit wurde noch dadurch verstärkt, dass just an jenem Tag der österreichische Formel-I-Weltmeister Niki Lauda einen schweren Unfall am Nürburgring hatte.

sehen und Radio. Auch zahlreiche ausländische Medien berichteten ausführlich über das Aufsehen erregende Ereignis. Mann des Tages war Emmerich Volcamsek, Chauffeur eines städtischen Autobusses, der mit seinem Fahrzeug zwar ebenfalls in die Tiefe gestürzt, dabei allerdings unverletzt geblieben war. Er schilderte, dass er auf seiner Fahrt über die Brücke zunächst einen starken Schlag an den Hinterrädern des Busses verspürt hatte. Dann schien es ihm, wie wenn die Brücke sich aufbäumen und er bergauf fahren würde. Begleitet von ohrenbetäubendem Lärm wurde er mehrere Male vom Sitz in die Höhe und sodann auf den Boden geschleudert. Der Motor starb ab, nur mehr ein rauschendes Geräusch war zu hören. Nachdem er registriert hatte, dass sein Fahrzeug in den Fluten der Donau zum Stehen gekommen war, gelang es ihm, sich unversehrt daraus zu befreien.[20]

Die Wiener Stadtregierung berief sogleich einen Krisenstab unter dem Vorsitz von Bürgermeister Leopold Gratz ein. Sicherungsmaßnahmen wurden angeordnet, Verkehrsströme umgeleitet. Die Aufräumarbeiten erwiesen sich als äußerst schwierig, galt es doch z. T. tonnenschweres Material zu bewegen. Insbesondere die Bergung der Brückenteile aus dem Wasser sollte noch längere Zeit in Anspruch nehmen. Die Errichtung zweier Ersatzbrücken, für die Straßenbahn und den Autoverkehr getrennt geführt, wurde in Angriff genommen.

Die Bevölkerung strömte auch die folgenden Wochen über in Massen an den Ort des Geschehens. Eine wahre „Völkerwanderung" – so die erstaunte „Neue Zürcher Zeitung" – hatte eingesetzt. Man besichtigte den im Wasser stehenden Autobus, von den Wienern sogleich ironisch „Donaubus" getauft, fotografierte die von der Wucht des Einsturzes zerborstenen Brückenreste, sicherte sich letzte Erinnerungsstücke. Schon bald entstand ein reger Souvenirhandel, bei dem findige Geschäftemacher Schrauben, Nieten oder Teile der Kettenglieder und des Geländers zum Kauf anboten. Die eingestürzte Brücke war zur Touristenattraktion geworden. In ihrem als Single auf den Markt gebrachten „Reichsbrückenmarsch" nahmen die Interpreten Kratochwil und Napravnik die Sensationsgier der Massen aufs Korn:

Heute gemma Bruck'n schaun,
schaut's, wie sich die Leute stau'n,
Wachorgane stengan durt,
man hört so manches strenge Wurt.

Hängens den Hund an de Leine aun,
sonst fliegt er ihna eine no,
machens Platz für d'Feuerwehr,
sunst gschicht no ein Malheur.
(...)
Heute gemma Bruck'n schaun,
schaut's, wie sich die Leute stau'n,
Fremdenführer stengan durt,
man hört so manches fremde Wurt.

Grand Rumores, die Bruck'n ist kapores,
Ladies and Gentlemen,
please coming to me,
um five Schilling can you looking,
durch my looking-glas this Bruck'n,
tomorrow is maybe
the Floridsdorfer Bridge'n hi.[21]

Die von schwarzem Humor und Sarkasmus geprägte kommerzielle Vermarktung der Katastrophe kann wohl auch als Form des kollektiven Abschiednehmens interpretiert werden. Der Anblick der zerstörten Reichsbrücke machte einer ganzen Generation schmerzlich bewusst, dass das „alte" Österreich endgültig der Vergangenheit angehörte. Auch in der Literatur hinterließ die unfreiwillige Trennung von einem lieb gewonnenen Wiener Bauwerk ihre Spuren. Schriftsteller wie Gert Jonke und Peter Orthofer schrieben vom „Selbstmord" der Reichsbrücke[22] (und knüpften damit an eine Metapher an, die be-

[20] Schneider 1987, S. 101–102

[21] Zit. nach ebd., S. 140–141

[22] Gert Jonke, Reichsbrücke. In: Ders., Himmelstraße-Erdbrustplatz oder das System von Wien, Salzburg-Wien 1999, S. 80–83 (EA 1980); Peter Orthofer, Apropos Brücken, In: wien aktuell, Heft 10/1980, S. 32.
Vgl. dazu auch Ludwig Roman Fleischer: Reichsbrücken-Rhapsodie. Roman. Wien 1994

reits in früheren Zeiten für die Reichsbrücke gebraucht wurde[23]), die Lyrikerin Christine Busta zeichnete in ihrem „Nachruf auf eine Brücke" das Bild eines ermatteten Wesens, das den Menschen diente, so lange es ging:

Zerbrochen liegt sie im Strom.
Sie hat kein Zeichen gegeben,
oder keiner hat es erkannt,
wie müde sie war, wie überfordert
von unserer Zuversicht.
Wehrlos hat sie gewartet,
vergeblich hinausgezögert, verhalten
in eine menschenleere Stunde
die tödliche Niederkunft.[24]

Die tatsächliche Ursache des Einsturzes sollte eine Expertenkommission ergründen, die nach mehrmonatigen Untersuchungen zu dem Ergebnis kam, dass die Katastrophe nicht vorhersehbar gewesen war. Der Einsturz stellte sich als Zusammenwirken einer Reihe von Faktoren dar, zu denen v. a. ungünstige Witterungs-, Strömungs- und Temperatureinflüsse, die Wahl eines Auflagerostes aus Blechträgern auf einem unbewehrten Betonsockel sowie die Wirkung des „Kriechens" und „Schwindens" des Betons in einem Pfeilersockel gehörten. Eine zerstörungsfreie Prüfung des Betons in den Pfeilersockeln war jedoch, wie betont wurde, „mit den derzeit bekannten Mitteln nicht möglich".[25] Damit verebbte auch die nach der Katastrophe heftig geäußerte Kritik an der amtierenden sozialdemokratischen Stadtregierung. Der zurückgetretene Planungs- und Verkehrsstadtrat Fritz Hofmann, zuständig für Brückenbau und -kontrolle, war rehabilitiert.

Weitaus größere Konsequenzen hatte die Katastrophe für die Verkehrsinfrastruktur der Stadt. Die Donauschifffahrt war unterbrochen, ein zentrales Bindeglied zu den bevölkerungsreichen Bezirken Floridsdorf und Donaustadt war gekappt. Zudem ergab eine sofort angeordnete Überprüfung der übrigen Wiener Brücken, dass sich auch die Floridsdorfer Brücke in einem äußerst bedenklichen Zustand befand. Sie musste noch im Dezember des Jahres, unmittelbar nach Fertigstellung der beiden Ersatzbrücken, gesperrt werden.

Ebenfalls im Dezember wurde ein internationaler Wettbewerb zur Errichtung der neuen Reichsbrücke, basierend auf aktuellen stadtplanerischen Leitlinien, ausgeschrieben. Der Zeitpunkt für die Neuerrichtung war denkbar günstig, denn ursprünglich war nahe der alten Reichsbrücke eine eigene U-Bahn-Brücke über die Donau geplant gewesen. Durch den Einsturz ergab sich nun die Gelegenheit, sämtliche Verkehrswege in den Neubau zu integrieren. Außerdem konnte die Höhe des neuen Stromtragwerks gleich auf ein entsprechend hohes Stauziel der Donau ausgerichtet und damit ein mögliches Donaukraftwerk im Raum Wien mit berücksichtigt werden. Und nicht zuletzt konnte auch die Fundierung der neuen Brücke noch zum überwiegenden Teil im Trockenen erfolgen, da der Aushub der Neuen Donau innerhalb des Inundationsgebietes erst später geplant war.

Aus dem Wettbewerb ging nach der Entscheidung der Jury unter dem Vorsitz des anerkannten Brückenbauexperten Fritz Leonhardt das Projekt „Johann Nestroy" von Architekt Norbert Kotz als Sieger hervor:[26] eine zweigeschoßige Spannbetonbrücke, bestehend aus drei Abschnitten (Strombrücke, Brücke über die Neue Donau, Brücke über die Donauuferautobahn). Auf dem Oberdeck waren sechs Fahrspuren für den Autoverkehr vorgesehen, während im Unterdeck zwei

[23] Neben der erwähnten Bezeichnung der „Kronprinz-Rudolf-Brücke" als „Selbstmörderbrücke" sei auf einen Aprilscherz des Jahres 1932 verwiesen. Eine Wiener Zeitung veröffentlichte damals eine Fotomontage der eingestürzten Reichsbrücke mit dem Zusatztext: „Die Reichsbrücke eingestürzt. Der Kompetenzstreit, die endlosen Erörterungen und die Überbelastung während der Gänsehäufelsaison sind der guten alten Wiener Brücke endlich zu dumm geworden. Sie ist geplatzt." (Bildarchiv der ÖNB/Inv.-Nr. Pk 3333/60)

[24] Zit. nach Jaksch 1976, S. 90

[25] Karl Lötsch/Alfred Pauser/Hans Reiffenstuhl/Konrad Sattler/Peter Stein, Bericht der Expertenkommission zur Beurteilung der Ursache des Einsturzes der Wiener Reichsbrücke, In: der aufbau, Nr. 9–11/1977, S. 303–313

[26] Zu den weiteren eingereichten Projekten vgl. Schneider 1987, S. 153–170

(Abb. 9): Die 3. Reichsbrücke, 1984
(aus: Mitteilungen für Grundbau, Bodenmechanik und Felsbau. Heft 3/1985)

Trassen für die U-Bahn, Fuß- und Radwege sowie zentrale Versorgungsleitungen untergebracht werden sollten. Mit etwas Verspätung wurde im Jänner 1978 mit den Bauarbeiten begonnen, die bereits drei Jahre später erfolgreich abgeschlossen werden konnten.

Am 8. November 1980 eröffnete Bundespräsident Rudolf Kirchschläger die neue, nunmehr dritte Reichsbrücke. In seiner Ansprache ging er u. a. auf die wichtige symbolische Bedeutung der Brücke ein, die deutlich das nunmehrige Selbstverständnis der 2. Republik ausdrücke: „Die Reichsbrücke steht nicht nur symbolhaft für alle Wiener Donaubrücken, sie ist darüber hinaus auch ein Symbol für die Brückenfunktion Wiens. Wien war in der Monarchie die ‚Reichsbrücke' zwischen den Nationen. Als Hauptstadt des neutralen Österreich bildet Wien heute wieder eine Brücke zwischen den Völkern. Die Silhouette des Internationalen Zentrums neben der Reichsbrücke ist dafür ein kraftvoller Beweis."[27] Ein neues Bild war ins Blickfeld der Öffentlichkeit gerückt. War es bei der Eröffnung der alten Reichsbrücke noch die Silhouette des Kahlenbergs gewesen, die an die erfolgreiche Verteidigung Wiens gegen die Türken gemahnte und damit den österreichischen Willen zur Selbstbestimmung unterstrich, so stellte nun das hoch aufragende Gebäude der UNO-City jenen Hintergrund dar, der die Öffnung des österreichischen Staates gegenüber seinen Nachbarn und der übrigen Welt betonte (Abb. 9).

Im Unterschied zu ihrer Vorgängerin ordnete sich die neue Reichsbrücke deutlich der städtebaulichen Umgebung unter. Sie wurde als durchgehend einheitliches Bauwerk errichtet, womit man v. a. ihren verbindenden Charakter betonte. Auf eine repräsentative Portalwirkung durch hohe Aufbauten wurde bewusst verzichtet. Gestalterische Akzente setzten lediglich die modernen Beleuchtungskörper, die der Brücke einen boulevardähnlichen Charakter verliehen und in der Folge auch mit dem Österreichischen Staatspreis für Design ausgezeichnet wurden.

[27] Zit. nach Wiener Brücken, Wien 1982, S. 52

(Abb. 10): Das Flair einer Weltstadt: Blick über die Reichsbrücke beim Vienna City-Marathon, 2001 (Heinz-Peter Bader)

So wurde die heutige Reichsbrücke lange Zeit ausschließlich als nüchterner Zweckbau und „Funktions-Multi“[28] angesehen. Erst jüngst ist ein deutlicher Imagewandel zu beobachten. Mit „City-Marathon“ und „Love-Parade“ entwickelt sich die Reichsbrücke allmählich zum „hot spot“ einer internationalen Freizeit- und Event-Kultur; die ambitionierte architektonische Ausgestaltung des transdanubischen Brückenkopfes lässt sie aus stadtplanerischer Sicht zum wichtigsten Verbindungsglied zwischen Alt- und Neu-Wien werden (Abb. 10).

Allerdings: Der Mythos ihrer Vorgängerin bleibt ungebrochen. In zahlreichen privaten und öffentlichen Sammlungen finden sich wohlgehütete „Reliquien“ der alten Reichsbrücke[29]; Bilder vom Einsturz haben mittlerweile ihren fixen Platz in den österreichischen Geschichtsbüchern und sind seit geraumer Zeit auch im Internet abrufbar.[30]

[28] Friedrich Achleitner, Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Bd. III/1, Wien-Salzburg 1990, S. 109

[29] Ein Teil des Auflagers ist beim geplanten Brückeninformations-Center der MA 29 (bei der Brigittenauer Brücke) zu besichtigen; Nieten, Schrauben sowie Teile des Holzstöckelpflasters werden im Bezirksmuseum Donaustadt aufbewahrt; der legendäre „Donaubus“ befindet sich heute im Wiener Straßenbahnmuseum.

[30] http://www.aeiou.at/aeiou.film.o/o262a