

Die «Stelle» in der unbegrenzten Großstadt

Joseph Leo Koerner

Otto Wagners Entwurf einer Großstadt der Zukunft (1911) wurde zum Inbegriff der Tendenz zur Abstraktion im modernen Städtebau.¹ Das Netzwerk, das die künftigen Stadtbezirke darstellt, folgt dem Prinzip der Rationalität – dass ihm eine reale Stadt zugrunde liegt, erscheint fast nebensächlich. «Es soll also auf den Namen der Stadt kein besonderer Wert gelegt werden», schrieb Robert Musil im Eingang seines monumentalen Porträts der in ihren letzten Zügen liegenden k. u. k. Hauptstadt.²



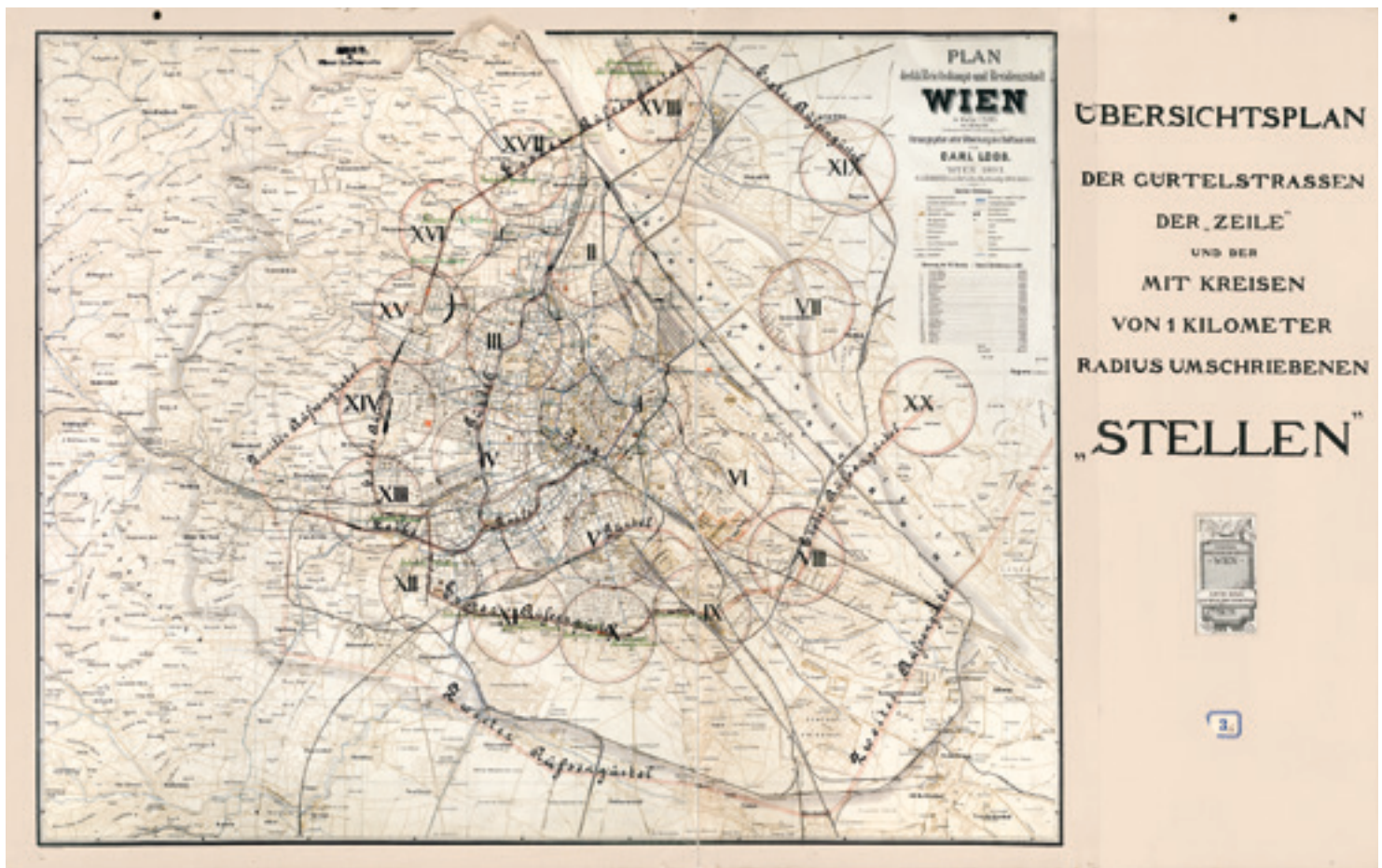
Jeder, der die Stadt an der Donau kennt, wird sie jedoch unter Wagners Raster wiedererkennen, mit dem ostwärts fließenden Strom, den Hügeln des Wienerwalds im Westen und dem alten Stadtzentrum in der Mitte. «Die Ausdehnung einer Großstadt muss, unserem heutigen Empfinden nach, eine unbegrenzte sein», verkündete Wagner.³ Gleichzeitig räumte er jedoch ein, dass jede Stadt ihr eigenes «Gerippe» besäße, bestehend aus einem natürlichen Terrain und einem menschlichen Sediment, vor allem in Form von Straßen, welche die Menschen an ihr Ziel brächten.⁴

Niemand verstand es besser als Wagner, diese Verkehrsadern städtebaulich nutzbar zu machen. Zu Beginn seiner Laufbahn entwarf er Bauten entlang der bekanntesten dieser Adern, der Ringstraße, die

an der Stelle der mittelalterlichen, die Stadt bis 1857 umringenden Festungswerke angelegt wurde und in der Folge Wiens Erscheinungsbild maßgeblich prägen sollte. Wien, die letzte europäische Festungsstadt, verwandelte sich halb widerstrebend in eine moderne Metropole mit starker Anziehungskraft. Wagners Siegerentwurf im Wettbewerb um den Generalregulierungsplan für Wien (1892/93) erhob die Mobilität zur Matrix der Stadtplanung. Ausgehend von der Ringstraße verstand Wagner die alten Stadtmauern gleichsam als Wachstumsringe der Großstadt. An die Stelle der einstigen Begrenzungen traten nun tangentielle, konzentrische Straßenringe, die in periodischen Abständen analog zum Stadtwachstum neu angelegt werden konnten. Sie brachten die Bewegungen des städtischen Verkehrs in geregelte Bahnen und waren mit den vom Zentrum ausgehenden Radialstraßen verknüpft. Einige von ihnen waren alte Handelsstraßen, die – als Bestandteile von Wagners Stadt-«Gerippe» – im Osten entlang der Donau, im Norden und Süden am Rand des Wienerwaldes verliefen. Sie hatten bereits in das antike Vindobona gemündet und verbanden später Wien wiederum mit anderen Zentren, was auch in den Straßennamen wie Prager Straße, Brünner Straße, Triester Straße oder Linzer Straße zum Ausdruck kommt.

Indem er die Stadtbahn entlang dieser konzentrischen Verkehrsadern konzipierte, verband Wagner das moderne Wien mit seinen historischen und natürlichen Fundamenten. Wie die alten Handelsrouten den Wasserwegen folgten, so verlaufen die

Otto Wagner, Plan für Wien, Doppelseite aus *Die Großstadt*, eine Studie über diese, 1911



Otto Wagner,
 Generalregulierungsplan für Wien,
 Übersichtsplan mit «Stellen»,
 1893

Adern des Stadtbahnnetzes parallel dazu und unterstreichen damit die alte Verbindung zwischen Flüssen und Völkerbewegungen: «Hier aber wollen wir bauen./ Denn Ströme machen urbar/ Das Land», schrieb Hölderlin über die Donau.⁵ Dies machte auch in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht Sinn, da die Regulierung der Wasserwege und der Bau der Bahntrasse während einer Baukampagne realisiert werden konnten. Wagner machte sich dabei auch eine ästhetische Komponente zunutze, indem er die Züge entlang des regulierten Donaukanals zwar unterirdisch, aber in einer offenen Galerie führte und so den Fahrgästen eine angenehme, rasch vorbeiziehende Aussicht bescherte. Dank Wagners architektonischer Raffinesse blieb das moderne Wien in einzigartiger Weise mit seinem ursprünglichen Terrain verbunden.

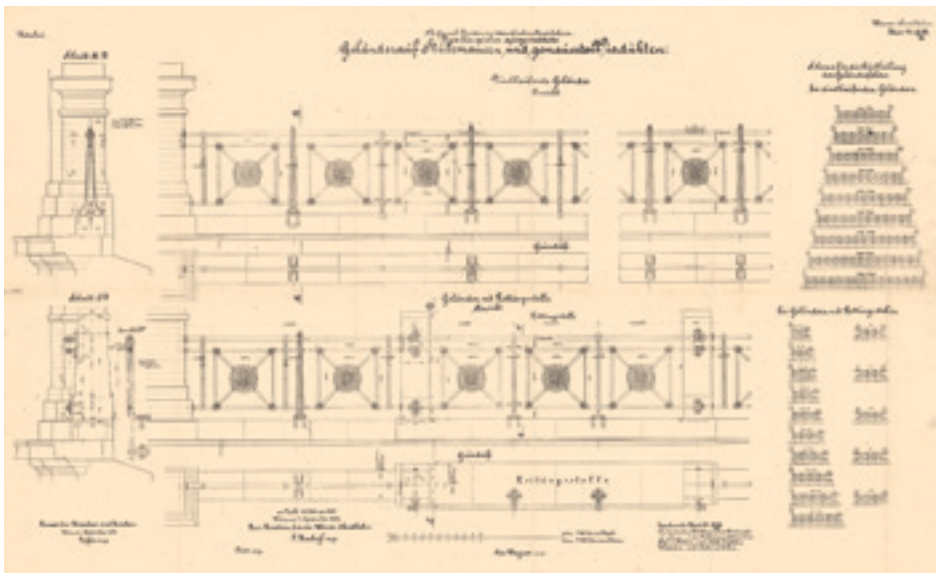
Im Unterschied zur alten Elisabethbrücke, die in den Wienfluss gebaut worden war und so die beiden Ufer jahrhundertlang miteinander verbunden hatte, baute Wagner die Stadtbahn nicht in den Fluss, sondern integrierte die Flüsse in das Stadtbahnssystem. Ausgehend von der Donaukanallinie errichtete er am Eingang des Kanals mit dem Nussdorfer Wehr ein festliches Entree zur Stadt, das Wien vor dem Hochwasser der Donau schützte (S. 216–219). Mit diesem Bauwerk begann sich die Technik selbst zur Schau zu stellen. Wagner zufolge lassen sich alle architektonischen Formen aus der Konstruktion ableiten, weshalb neue Konstruktionsmethoden immer moderne Formen hervorbringen müssen. Die Brücke der Wehr- und Schleusenanlage, die Schemerlbrücke, zeigt die Möglichkeiten der Eisenkonstruktion; die Ornamentik offenbart die von der Technik zu bewältigenden Herausforderungen. Das Rankenornament auf dem Widerlager und die spiralförmigen Geländerabschlüsse stellen dar, wie das Wehr den mächtigen Wasserstrom kanalisiert und weiterleitet. Reisende und Wassermassen befinden sich so in einem parallelen Bewegungsstrom.

Wagners Großstadt-Entwurf von 1911, der die Stadtgrenzen in Verkehrsadern umwandelt, ähnelt der Karte eines Eisenbahnnetzes. Züge verbanden weit entlegene Städte der österreichisch-ungarischen Monarchie mit der Hauptstadt Wien. Ihre glänzenden Gleise führten geradewegs an die Schwelle des kaiserlichen Palasts und die Architektur ihrer prächtigen Bahnstationen glich jener der kaiserlichen Hauptstadt. In allen Wartesälen prangte das Porträt des guten alten Kaisers, sodass die Reisenden sich schon in Wien wähten, noch ehe sie den Zug in Innsbruck, Czernowitz oder Temeswar bestiegen. Wagners Entwurf für eine Hauptstadt, deren Ausmaße sich nach einigen Jahrzehnten regelmäßig verdoppeln würde, basierte auf der Annahme einer stetigen Flut von Einwanderern. Wagner wollte diesen Ankommenden ein schönes, lebenswertes Wien präsentieren. Die Stadtbahn sprach die Bedürfnisse von Menschen an, die sich im Aufbruch befanden, in Bewegung waren. Gemeinsam mit einem System von deutlich erkennbaren Ortsmarkierungen und Zeitmessern erlaubten Wagners charakteristische Sonnenblumen-Geländer den Fahrgästen, sich auf der Durchreise zurechtzufinden. Im Wartesaal des kaiserlichen Pavillons in Hietzing brachte er eine von Carl Moll gemalte Vogelschau Wiens an, sodass der Kaiser, sollte er unwahrscheinlicher Weise die Stadtbahn nehmen, schnell seinen Weg finden würde (S. 6).

Nach Wagners Ansicht zog der moderne Stadtbewohner es vor, «als Nummer in der Menge zu verschwinden».⁶ Und doch sollte die sich ausdehnende Großstadt, wo immer möglich, die Formen früherer individualisierter Örtlichkeiten übernehmen. Wagner wies Stadtplaner deshalb an, Zonen des Stadtwachstums rund um die geringsten Spuren menschlicher Aktivität zu organisieren: ehemalige Grundstücks-

abgrenzungen, überwucherte Feldwege, «selbst ein Düngerhaufen».⁷ Um innerhalb eines zunehmend abstrakter werdenden urbanen Systems ein spezifisches Ortsgefühl zu generieren, integrierte Wagner das Konzept der «Stelle» in die Stadtplanung.⁸ In seinem Generalregulierungsplan für Wien hielt er fest, dass die Kreuzungspunkte zwischen tangentialen Ringstraßen und radialen Hauptverkehrsadern besondere Knotenpunkte menschlicher und infrastruktureller Dichte bildeten. Diese Dichte würde mit dem Einsatz des Stadtbahnbetriebs weiter zunehmen. In einer beigefügten Karte bezeichnete er diese Knoten als «Stellen» und schrieb sie als nummerierte Kreise in einen Plan des künftigen Wien ein.

Jede «Stelle» sollte eine Stadtbahnstation, weitere Haltestellen, ein Materialdepot, einen Aufbewahrungsort für Fahrzeuge und Utensilien zur Straßen- und Schneeräumung, einen Stützpunkt zur effizienten Kontrolle von Versorgungseinrichtungen – wie Wasser, Müllabfuhr, Gas und Strom – und nicht zuletzt eine von Gärten umgebene Leichenhalle umfassen; Wagner ging davon aus, dass seine Stadtbahn die Leichen Wiens aus den Bezirken zum Zentralfriedhof befördern würde. Obwohl mobil und transitorisch, waren die Stellen in ästhetischer Hinsicht dennoch als temporäre Behausungen zwischen Heim und Arbeitsplatz konzipiert.



In der Karte, welche die Verteilung dieser Knotenpunkte über das Stadtgebiet zeigt, setzte Wagner das Wort «Stelle» unter Anführungszeichen, um so die Neuartigkeit des Begriffs hervorzuheben. Im Unterschied zu den Begriffen «Ort» oder «Platz», welche determinierte, unveränderliche, konkrete Örtlichkeiten bezeichnen, suggeriert «Stelle» Aktivität und Betriebsamkeit. «Stelle» bezieht sich auch auf eine Wortfamilie, die technisches Handeln beschreibt, wie «darstellen», «herstellen», «vorstellen», «sicherstellen» und «zustellen».⁹ Als begnadeter Problemlöser verstand Wagner Wien als eine an ihn gestellte Herausforderung und er hoffte, dass die Gemeinde ihn als Stadtplaner der «Stellen» bestellen würde.

Wagner baute letztendlich keine einzige der von ihm für Wien geplanten «Stellen»; deren Prinzipien fanden jedoch in den 34 realisierten Stadtbahn-Haltestellen ihren Ausdruck. Jede einzelne steuert mehrere Bewegungsverläufe auf wechselndem Terrain. An der Brücke über die Wienzeile, wo die hochgeführte Gürtellinie den Fluss überquert und eine Verbindung zur Wientallinie herstellt, schuf Wagner ein Schauspiel der Bewegung, mit Pylonen, die dem zügig an ihnen vorbeiziehenden Fahrgast das Gefühl eines festlichen, triumphalen Einzugs vermitteln. Wagner verstand, dass der moderne Stadtmensch Zeit mit Geld gleichsetzte und der kürzeste Weg die Gerade ist. Er erkannte aber auch – und dies wurde von den Kritikern der Großstadt öffentlich beklagt –, dass eine solche Effizienz dem Geistesleben abträglich sein konnte. Im Jahr 1889 verfasste Camillo Sitte eine Analyse Wiens von innen, aus der

Otto Wagner,
Type für Geländer auf Stützmauern
und Viadukten, 1895

Sicht eines Einwohners, der seine Stadt zu Fuß erkundete. Aus dieser Fußgängerperspektive empfand er die Stadt mit ihren neuen langen, geraden Straßen und mit parallel zu gepflasterten Straßen verlaufenden Häuserfronten als zunehmend unfreundlicher. Diese Architektur, so Sitte, hätte eine neue Krankheit hervorgerufen: «Platzscheu», buchstäblich eine Angst vor dem Platz.¹⁰ Sitte engagierte sich für eine künstlerisch motivierte und weniger technisch orientierte Stadtplanung; er propagierte kurvige Straßen, die den Blick auf etwas – irgendetwas – freigeben sollten, womöglich eine schöne Fassade oder ein anregendes Denkmal. Wagner jedoch verabscheute diese malerischen Kurven – er nannte sie «Schmutzwinkel». Er verstand jedoch, dass das moderne Leben aus mehr als Bewegung bestand, und dass die Menschen auch ein Bedürfnis nach Geborgenheit und einem Zuhause hatten.

Sigmund Freud schrieb, dass «das Ich nicht Herr sei in seinem eigenen Haus».¹¹ Infolge der Entdeckung der Psychoanalyse, dass die unbewussten Triebe das bewusste Ich bilden und teilweise auch lenken, könne sich das Individuum nicht einmal mehr in sich selbst «zu Hause» fühlen. Würde man dieses topische Modell der Psyche als Heim auf die gebaute Architektur der Stadt projizieren, könnte man sagen, dass sich die Menschen in Freuds und Wagners Wien nicht mehr als Herren in ihren eigenen Häusern fühlten. Dies ging teilweise darauf zurück, dass die meisten Wienerinnen und Wiener in Mietwohnungen in größeren Wohnhäusern lebten, was die Gestaltung des Wohnraums auf das Interieur beschränkte; teilweise auch darauf, dass Neuankömmlinge, und vor allem Juden wie Freud, die Stadt als fremd und ungastlich empfanden. «Platzscheu» beschrieb also eine durchwegs urbane Krankheit, eine durch die Großstadterfahrung bedingte



Angst. Einige gingen auf diesen Zustand näher ein: Hermann Bahr betrachtete die Nervosität als neuen Nährboden der Kunst: «Es wird wieder Romantik, es wird wieder Symbolik: aber eine Nervenromantik jetzt und eine Nervensymbolik», prophezeite er 1891.¹² Hatte sich die Romantik mit den Geheimnissen der Innerlichkeit beschäftigt, so schenkte ein Jahrhundert später eine aufkommende «Nervenromantik» dem Ich erneut Aufmerksamkeit, fand es jedoch als neuronales System objektiviert und veräußerlicht. Bevor der junge Freud Neurologe wurde, war er einer der Ersten, der Neuronen im Labor isolierte und diese Forschungen wissenschaftlich publizierte. In seinen späteren Schriften stellte er die Psyche als einen Stromkreis dar, deren Blockaden (Verdrängung) und Umwege (Sublimierung) zur Entstehung des Ichs beitragen. Im Bereich der Kunst fand Bahrs Prophezeiung im Jugendstil ihre Erfüllung: peitschenartige Linien, sich wiederholende Rhythmen und die Behandlung der Oberfläche als eine Art feinfühliges Haut suggerieren den über die Nerven verlaufenden Fluss der Energie.

Solch ein System weist Knotenpunkte – oder Synapsen – auf, an denen Erinnerungen gespeichert und freigesetzt werden; es lässt sich jedoch nicht an einem bestimmten Punkt festmachen, es gibt keinen Stützpunkt oder Ankunftsort. In der

Gottlieb Theodor
Kempf von Hartenkampf,
«Electrizität», um 1900

Psyche wie auch in der Stadt hat die «Stelle» den Ort ersetzt. Wagner war vielleicht der erste Architekt, der die Stadt selbst als System begriff und entwarf. In diesem Modell gibt es keine festen privaten oder öffentlichen Plätze mehr, nur noch Orte des Transits. Joseph Roths Novellen geben in berührender Weise wieder, wie die im Herzen Wiens gelegene Hofburg für die Bewohner des sich ausweitenden österreich-ungarischen Kaiserreichs eine Art Heimat darstellte. Und die Wiener Miethäuser folgten, obwohl sie in zahlreiche Wohnungen unterteilt waren, in ihren Grundrissen den Hofstrukturen der aristokratischen Residenzen, in denen der fürstliche Hausbesitzer wahrlich noch der Herr des Hauses war. Für die meisten Wienerinnen und Wiener jedoch war Wien «unheimlich» – mit Ausnahme vielleicht des Kaisers, der sich allerdings bekanntlich am Land heimischer fühlte.

Wie hätte eine von Wagner geplante «Stelle» nun tatsächlich ausgesehen? Sein Projekt für die Ferdinandsbrücke aus dem Jahr 1905 liefert uns dafür einen Ansatzpunkt. An einem wichtigen Knotenpunkt Wiens, wo der Verkehr von der Inneren Stadt über den Donaukanal in die Leopoldstadt verläuft, schließt die Brücke den oberen und unteren Kaibereich auf beiden Seiten ein und verbindet die Straßenbahnlinien mit der Haltestelle der Stadtbahn. Wagner verknüpft diese Vektoren auf kleinstem Raum auf bestechende Weise. Die Zeichnung präsentiert diese «Stelle» so, als harre sie geradezu Wagners Bestellung zur Ausführung. Mit dem Ziel, die Jury für sich zu gewinnen, besticht sie den Betrachter durch die Darstellung von Fußgängern, die um sich blicken, Widerlager bewundern oder Stiegen erkunden. Wie Sitte gibt Wagner diesen Flaneuren etwas zu sehen: keine Fassade oder Denkmal, sondern die an dieser «Stelle» konzentrierte Form der unbegrenzten Großstadt selbst. Die Stadt wird zu einer Raumbühne mit einem Publikum, das selbst zum Akteur wird. Wagner zeigt diesen Winkel der Stadt als wäre er ein auf allen Seiten offenes Interieur. Die Brücke wird gleichsam Hort und Feuerstelle. Sitte beklagte den Verlust von Orten in der Stadt, die wie Innenräume anmuten. Er hob hervor, dass Innenraumelemente – wie beispielsweise Stiegen, die nach außen verlegt wurden – den mittelalterlichen Städten ihren besonderen Charme verliehen (man denkt unweigerlich an die Strudlhofstiege).¹³ Wagner erzeugt ein solches Innenraumgefühl durch den Kunstgriff der perspektivischen Darstellung. Die Zeichnung stellt Architektur nicht als Wand oder Grundfläche dar, sondern, indem sie uns in die dritte Dimension versetzt, als raumstiftend.



Otto Wagner,
Ferdinandsbrücke, 1905

Gleich dem Ideal des modernen Interieurs, weist der Raum dieser «Stelle» keine Mauern auf. Die Errichtung von Mauern würde sich, so Wagner, durch Eisenkonstruktionen erübrigen. Adolf Loos realisierte dieses Prinzip schließlich in seinen Innenraumentwürfen. Was seine Studenten «Raumplan» nannten, legt den Schwerpunkt auf die Bewegungsfreiheit, auch in der Privatsphäre des eigenen Heimes. Die Ankunft in der Stadt oder in einem Gebäude gestaltete sich auf architektonischer Ebene traditionell als begrüßend und festlich, als Platz der Ruhe und Entspannung – als Piazza, Innenhof oder Wohnzimmer. In der «Stelle» wird die Architektur zu einem Diagramm der Bewegung, die über sich selbst hinausweist. «Stellen» verknüpfen Bewegung zu einem Knoten, ihr Drama aber entwickeln sie aus

den Nervenenden ihrer Elemente – aus glänzenden Schienen von der unbegrenzten Großstadt hinaus bis zu den Dörfern «zwischen unbekanntem Bergen und dem goldenen Glanz einer unbekanntem Sonne».¹⁴

Aus dem Amerikanischen übersetzt von Daniela Nittenberg

1 Mein Dank gilt in erster Linie Christina Crawford, die im Rahmen eines 2012 gehaltenen Seminars an der Harvard University eine Analyse von Otto Wagners «Stellen» verfasste. Eve Blau, Christian Bruun, Bo-Mi Choi, Otto Kapfinger und Andreas Nierhaus seien hier ebenfalls dankend erwähnt.

2 Robert Musil: *Der Mann ohne Eigenschaften* 1. Reinbek: Rowohlt 1981, S. 10.

3 Otto Wagner: *Die Großstadt*, Wien 1911, zit. nach Otto Antonia Graf: *Otto Wagner 2. Das Werk des Architekten 1903–1918*. Wien/Köln/Graz: Böhlau 1985, S. 641–647, hier S. 643–644.

4 Ebenda, S. 642.

5 Friedrich Hölderlins titelloser Entwurf einer Hymne wurde von Norbert von Hellingrath unter der Überschrift «Der Ister» (d. h. die Donau) erstmals veröffentlicht.

6 Otto Wagner 1911 (wie Anm. 3), S. 646.

7 Vgl. ebenda, S. 642.

8 Eve Blau: *Supranational Principle as Urban Model: Otto Wagner's Großstadt and City Making in Central Europe*, in: *Histoire de l'art du XIXe siècle (1848–1914)* (2011); Christina Crawford: *The Operativity of Overlap: Urban infrastructure, artistry and theatricality in the Stellen of Otto Wagner*. Unveröffentlichtes Manuskript 2012.

9 Siehe Martin Heidegger: *Die Technik und die Kehre*. Stuttgart: Klett-Cotta 1962, S. 15–17, 3–39.

10 Camillo Sitte: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Wien: Carl Grosse 1889, S. 53.

11 Sigmund Freud: *Eine Schwierigkeit der Psychoanalyse*, in: *Imago. Zeitschrift für Anwendung der Psychoanalyse auf die Geisteswissenschaften V* (1917), S. 7.

12 Hermann Bahr: *Die Überwindung des Naturalismus*. Dresden/Leipzig: E. Pierson 1891, S. 194.

13 Vgl. Sitte 1889 (wie Anm. 10), S. 116.

14 Joseph Roth: *Radetzky-marsch*. München 1981, S. 74.