

»... in der Menge als 'Nummer' zu verschwinden«

Die unbegrenzte Großstadt des Otto Wagner:

Eine Stadtvision des frühen 20. Jahrhunderts

Als Franz Joseph I. von Österreich-Ungarn 1901 die Wiener Stadtbahn eröffnete, benutzte er zum ersten und einzigen Mal die kaiserliche Privathaltestelle. Im Stadtteil Hietzing, nahe Schloß Schönbrunn, war neben der ‚bürgerlichen‘ Station für den Kaiser und seine Familie der Hofpavillon gebaut worden, der einen getrennten Zugang zu den Bahnsteigen ermöglichte. Der leitende Architekt der Stadtbahn, Akademieprofessor und „k.k. Oberbaurath“ Otto Wagner, hatte das Gebäude mit herrschaftlichem Prunk gestaltet. Der kubische Unterbau wird von einer barock anmutenden achteckigen Kuppel mit ovalen Dachfenstern be-

technische, ‚moderne‘ Architektur im kaiserlichen Gewande steht er zwischen den Zeiten wie ein gebauter Anachronismus und zeigt an, daß sich hier etwas verändert, nicht nur in der Architektur, sondern auch im Leben der Stadt.

Keine 50 Jahre vorher, in der Mitte des 19. Jahrhunderts, war Wien ein städtebauliches Problemkind gewesen. Das dicht besiedelte Zentrum wurde von Bastionen begrenzt, auf die eine breite, bebauungsfreie Zone als Schußfeld folgte. Diese Festungsstruktur war völlig überkommen, denn ringsherum hatten sich längst Vorstädte ausgebreitet. Adel und Bürgertum empfanden die Zustände in der Stadt als unbefriedigend: Nicht zuletzt fehlte es an innerstädtischen Repräsentationsmöglichkeiten, wie den großen Avenuen, die damals in Paris gebaut wurden. Ganz zu schweigen ist von den Verhältnissen jenseits adeliger und bürgerlicher Herrlichkeit: im Milieu der einfachen Handwerker und Arbeiter, der Armen und der Ärmsten. Nicht selten waren die Lebensbedingungen, Infrastruktur und Hygiene in den Vorstädten katastrophal. Deren Bevölkerung wuchs und wuchs, und diesem Wachstum hielt die Stadt nicht stand.

So schickte sich Wien seit der Jahrhundertmitte an, eine große Stadt zu werden, doch noch lange keine *Großstadt*. Dazu fehlte es an allen Ecken und Enden an geeigneten Einrichtungen und Maßnahmen, seien es Möglichkeiten der Selbstdarstellung, seien es schlichte Hygienevorkehrungen. Die Steuerung der Stadtentwicklung stand vor den Aufgaben einer sich verändernden Zeit, die zunehmend von Technik und immer stärker von Großstrukturen geprägt war.

Die grundlegende Umgestaltung Wiens begann mit kaiserlichem Erlaß im Jahre 1857. Die Stadt wurde von ihrem Festungsring befreit und das Gelände planmäßig zur Bebauung freigegeben. In gut zweieinhalb Jahrzehnten entstand die Ringstraße, eine breite Anlage mit Alleen, an der neben adeligen und großbürgerlichen Palästen zahlreiche Gebäude des öffentlichen und kulturellen Lebens errichtet wurden. Zwischen Altstadt und Vorstädte legte sich mit diesem Ring von Großbauten und den angrenzenden Wohnquartieren eine wahre Bühne der Repräsentation. Hier stellte sich das Selbstbewußtsein der Stadt Wien und ihrer tragenden Gesellschaftsschichten, einschließlich des Kaiserhauses, offen zur Schau. Stilistisch stand den Architekten dabei das gesamte Formenrepertoire von der klassischen



Abb. 1: Kaiserlicher Hofpavillon der Stadtbahn (Toman 1999, S. 282).

krönt. Den Eingang überfängt ein Baldachin aus Eisen und Glas, der reich mit pflanzlichen Formen geschmückt ist. Der Hofpavillon kann heute besichtigt werden: Die Ausstattung des Inneren ist fast vollständig erhalten. Damals mußte der Blick sogleich auf ein Wandbild fallen, das Wagners Vision der Verkehrsplanung für Wien vorstellt. Hier lag die kaiserliche Haupt- und Residenzstadt mit ihrem neuen Stadtbahnnetz dem Betrachter als gemaltes Tableau zu Füßen: Zwar ist der Himmel wolkenverhangen, doch ist eine Lücke aufgerissen und läßt die Stadt wie in göttlichem Licht erstrahlen. Aus der Vogelperspektive sind die städtischen Strukturen gut zu erkennen: das Zentrum mit der Ringstraße, die umgebenden Wohn- und Industrieviertel und der erste Straßengürtel, der Donaukanal, alles von der Stadtbahn erschlossen. Rechts im Vordergrund befindet sich ein Adlerpaar im Anflug. Aus dem Bild wie aus der gesamten Anlage der Wiener Stadtbahn spricht ungeheurer Optimismus. Der Hofpavillon nimmt dabei eine besondere Stellung ein: Als

Stadtentwicklung stand vor den Aufgaben einer sich verändernden Zeit, die zunehmend von Technik und immer stärker von Großstrukturen geprägt war.

Die grundlegende Umgestaltung Wiens begann mit kaiserlichem Erlaß im Jahre 1857. Die Stadt wurde von ihrem Festungsring befreit und das Gelände planmäßig zur Bebauung freigegeben. In gut zweieinhalb Jahrzehnten entstand die Ringstraße, eine breite Anlage mit Alleen, an der neben adeligen und großbürgerlichen Palästen zahlreiche Gebäude des öffentlichen und kulturellen Lebens errichtet wurden. Zwischen Altstadt und Vorstädte legte sich mit diesem Ring von Großbauten und den angrenzenden Wohnquartieren eine wahre Bühne der Repräsentation. Hier stellte sich das Selbstbewußtsein der Stadt Wien und ihrer tragenden Gesellschaftsschichten, einschließlich des Kaiserhauses, offen zur Schau. Stilistisch stand den Architekten dabei das gesamte Formenrepertoire von der klassischen

Antike bis zum Barock zur Verfügung. Diese Gestaltungsmöglichkeiten wurden entsprechend ihrer ideologischen Aufladung eingesetzt: So wurde das Rathaus in prächtiger Neugotik errichtet, gleichsam als Symbol einer traditionellen reichsstädtischen Herrlichkeit – die es in dieser Form nie gegeben hatte! Letzten Endes baute man sich die Geschichte, die man sich zuschreiben wollte, an der Ringstraße kurzerhand selbst und stattete ihre repräsentativen Zeugen mit den passenden Formen aus.

Jenseits der „Stilarchitektur“ bediente man sich bei den Bauten moderner Konstruktionsweisen, und es wurden selbstverständlich bereits Beton und Eisenskelette eingesetzt. Auch Otto Wagner benutzte diese Techniken für seine zahlreichen Mietshäuser. Wie seine Kollegen ließ er die Bauten mit massiven Steinfassaden verkleiden, die meistens im Stil einer „freien Renaissance“, ins Monumentale gesteigert, gestaltet waren. Durch die zahlreichen neuen Großbauten gewann Wien großstädtisches Gepräge. Die Dimensionen von ‚Stadt‘ vergrößerten sich mit der Anlage des breiten Rings und seiner baulichen Einfassung. Entsprechend hat sich das Erleben der ‚Stadt‘ in diesen Jahren des boomenden Baugeschehens stark verändert: Die alte, beengte Kleinteiligkeit und der organische Wuchs wurden mehr und mehr zu überformten, geordneten Großstrukturen und Raumfluchten umgebildet. Wer sich darin bewegen wollte, mußte sein Verhalten, sein ‚Lesen‘ der Stadt anpassen und verändern. Es fehlte nicht an Kritikern der neuen Zeit, doch war die Stimmung allgemein gehoben. Auf die neue, großzügigere Stadt war man stolz!

Doch hatte sich die Idee der Ringstraße bald überholt: Trotz ihrer gewaltigen Ausmaße regulierte sie beispielsweise kaum die Verkehrsstruktur der Stadt. Spätere Interpreten haben nicht umsonst die Ringform als treffliches Bild eines Vorankommens interpretiert, das keines ist: immer im Kreis. Von einem solchen Repräsentationsraum waren natürlich auch keine Lösungen für soziale Fragen zu erwarten. Wichtige Probleme der Stadt blieben folglich ungelöst. So wurde zu Beginn der 1890er Jahre erneut darüber nachgedacht, wie man die Stadt fassen könne. Nachdem Wien mit dem Ring eine Reihe großstädtischer Einrichtungen erhalten hatte – z.B. Neubauten für die Universität, das Rathaus und das Burgtheater –, lag der neue Schwerpunkt bei infrastrukturellen Fragen: Von Grund auf sollte das Stadtgebiet durchgeformt und erschlossen werden. 1892/93 wurde ein Wettbewerb zu einem „General-Regulierungsplan“ ausgeschrieben. Neben dem Bau einer Stadtbahn – man orientierte sich nicht zuletzt an London, wo solche Bahnen bereits in Betrieb waren – sollte der Donaukanal umgestaltet und der Wienfluß reguliert werden. Damit waren die Anforderungen an die sich bewerbenden Architekten grundsätzlich von denen des Ringprojektes unterschieden.

Otto Wagner gewann den Wettbewerb. Als einer der ersten hatte er die Zeichen einer neuen Zeit erkannt: der Ära nach der Ringstraße, der Ära der *Großstadt*. Sein Konzept zur Regulierung Wiens war konsequent vom Faktor des Verkehrs her gedacht und verwirklichte die Bedingungen des Wettbewerbs in vorzüglicher Weise. Zwischen 1894 und 1901 ließen Wagner und sein Stab umfangreiche Baumaßnahmen durch-

führen. Insbesondere wurden etwa 40 Betriebskilometer Bahnstrecke und 36 Haltestellen gebaut. Nimmt man die Wehr- und Staustufenanlagen und die Regulierung der Flüsse hinzu – dann waren dies die Maßnahmen, die aus der großen Stadt Wien eine Großstadt machten.

Stilistisch ging Wagner beim Regulierungs- und Stadtbahnprojekt einen entscheidenden Schritt weiter auf dem Weg zur fortschrittlichen Architektur seiner späten Schaffensjahre. Die Haltestellen und die übrigen Bahnanlagen weisen zahlreiche historische Formmerkmale auf – die antikisierenden Brüstungsgitter sind ein gutes Beispiel. Aber die Betonung der Funktionalität, die für Wagner stets ein wesentliches Kriterium gewesen ist, steht im Vordergrund und tritt unter dem Schmuck als Grundlage der Konstruktion deutlich hervor. Darin unterscheiden sich diese Anlagen wesentlich von seinen frühen Wohnbauten. Und darin spiegelt sich auch ein Umbruch, der sich in der Architektur ankündigte: Spätestens seit den 1890er Jahren war neben den historisch orientierten Architekten eine Gegenbewegung entstanden, die den konstruktiven Kern der Gebäude aus Beton und Eisen sowie dessen Nähe zur Ingenieursbaukunst nicht leugnete und nicht hinter Werksteinfassaden versteckte.



Abb. 2: Werbeblatt für den Bebauungsplan der Ringstraße, 1860 (Schorske ²1997, S. 30).

Wagner hat diese Entwicklungen früh mitgemacht, sein Hofpavillon ist ein beredtes Beispiel: Die Anklänge an imperiale Barockarchitektur sind deutlich, besonders die Kuppel kündet davon. Doch gerade sie bleibt eine rein dekorative Zutat und ist der besonderen Aufgabe eines ‚kaiserlichen‘ Baus geschuldet: Der eigentliche Baukörper besteht hingegen aus dem flachen Kubus eines steinverkleideten Eisenskelettes. Auch das Vordach legt seine Konstruktion offen und entspricht einer veränderten Ästhetik, die sich vom stilistischen Historismus gelöst und Elemente der aktuellsten und heftig diskutierten Kunstentwicklung aufgenommen hat: des Jugendstils bzw. seiner Wiener Spielart, der Sezession.

Die Künstlergruppe der Sezession hatte sich 1897 als antiakademische Geste gegründet, um die Entwicklung einer neuen, ‚ehrlichen‘ Formensprache, frei von Geschichtlichem und Überkommenem voranzutreiben. Wagner trat der Gruppe unmittelbar bei. Für die Entwicklung seines Werkes wur-

de dies von immenser Bedeutung, denn unter dem Einfluß der Sezession wurde er in vielerlei Hinsicht zum Vordenker ‚moderner‘ Architektur. Für die Zeitgenossen boten die Werke und die Haltung der Sezessionisten in ihrer Neuartigkeit jedoch reichlich Fläche für polemische Angriffe. Ebenso blieb Wagners Regulierungsplan in seiner Durchdachtheit und seiner enormen Wirkung trotz allgemeinen Lobes unerkannt. Der Architekt hat es den Wienern zwar leicht gemacht, die Stadtbahn zu akzeptieren – beispielsweise mit traditionell gehaltenem Bauschmuck. Ob sie aber verstanden, welchen Umbruch in der Stadtwerdung Wiens sie miterlebten, darf man in Frage stellen.

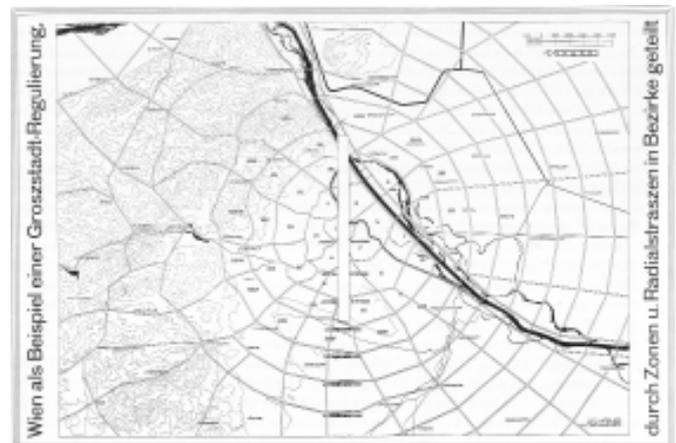
1910 trat Otto Wagner in die letzte Phase seiner Planungs visionen für die Großstadt ein. Nachdem er sich in einzelnen Bauten mehr und mehr von historischer Formensprache freigemacht hatte und mit dem Regulierungsplan die Grundlagen für großstädtische Entwicklungen entworfen hatte, wandte er sich nochmals und radikal dem Städtebau zu.

schlug, um den Verkehr aufzunehmen. Die Stadtbahn sollte enorm erweitert werden: Ein Netz aus Hoch- und Tiefbahnen hätte es ermöglicht, daß „jeder beliebige Punkt mit einmaligen Umsteigen erreicht werden kann“. Ausdrücklich sprach Wagner sich gegen einen Grüngürtel um die Stadt aus, da dies ihr Wachstum ins Umland behindere. Statt dessen sollte jeder Stadtbezirk eigene „Luftzentren“ erhalten: Park- und Grünflächen, die im Zusammenhang mit den dortigen öffentlichen und kulturellen Einrichtungen angelegt werden sollten. Aus der Erfahrung mit der abriegelnden Wirkung der Ringstraße hatte Wagner also gelernt. Die Ringstraße selbst sollte als innerster Kreis in das neue Netz einbezogen werden. Die Planungen ergaben eine vorgesehene Ausdehnungsfläche, die die Stadt Wien bis heute nicht erreicht hat!

Neben den grundlegenden Strukturen hat Wagner anhand des 22. Wiener Gemeindebezirkes seine Planungen für einen Stadtteil konkret ausgearbeitet. Die zeichnerische Luft-



Abbildung 3a und 3b: Das ausgedehnte Wien nach Wagner und tatsächlich (Geretsegger/Peintner, S. 42/43).



1910/11 erarbeitete er für Wien unter dem Titel *Die Großstadt* eine Fallstudie, geleitet von der Vorstellung, „der Stadt die freie Entwicklung für immerwährende Zeiten“ zu sichern. Wien sollte zum Modellfall der „unbegrenzten Großstadt“ werden. Wagner hatte entsprechend Großes vor, nicht nur mit der Stadt, sondern auch mit ihren Bewohnern: Die Stadtbahn und die bereits ausgeführten Regulierungsmaßnahmen sollten in ein übergeordnetes Planungssystem eingebettet werden, mit dem die Stadt auf Jahrzehnte hinaus erweiterbar geworden wäre. Als Planer konnte man damals mit guten Gründen davon ausgehen, daß sie weiter wachsen werde. Und dieses Wachstum sollte sorgfältig in die richtigen Bahnen gelenkt werden.

Projektiert wurde ein Stadtraster, in dem modulartig neue Vorstädte an den Kern angelagert werden konnten, jede davon wie eine selbständige kleine Stadt behandelt, mit allem Lebenswichtigen versehen und aufs schnellste mit dem Zentrum verbunden. Zur Verkehrserschließung sollte ein Netz aus Ring- bzw. Gürtel- und Radialstraßen angelegt werden, wobei Wagner damals bereits beachtliche Breiten vor-

schau zeigt die wesentlichen Merkmale: Am deutlichsten kommt die Monumentalität der Anlage zum Ausdruck, die durch Uniformität bewirkt werden soll. Grundprinzip ist das Modul. Dies betrifft sowohl den einzelnen Wohnblock als auch das ganze, blockhaft behandelte Viertel. Dabei werden Gleichartigkeit und Regelmäßigkeit alles andere als negativ aufgefaßt. Die Architektur im einzelnen zeigt historische Anklänge, aber es handelt sich längst nicht mehr um Gebäude, die Wagners frühen Wohnhäusern oder irgendeinem Bau an der Ringstraße vergleichbar wären.

Vieles, was uns heute eine Großstadt fürchten läßt – die Ausdehnung, die Großstrukturen, die Verkehrsstraßen, die Gleichartigkeit –, erscheint in Wagners Planungen in völlig anderem Licht: Die Großstadt war für Wagner kein Trauma, kein Zustand, vor dem es sich zu fürchten galt, keine finstere Aussicht. Im Gegenteil: Er betrachtete sie als eine Chance und ihre Verwirklichung als durch wirtschaftliches Wachstum absehbar und notwendig. Was andere als die Übel modernen Städtebaus angesehen hatten und heute oft noch ansehen – ökonomische Faktoren, Verkehr, Hygiene usw.

–, erkannte Wagner als Grundlage positiven Planens an. Dabei hatte er nicht mehr nur den Kirchgänger, den Museumsgast oder den Mieter im Blick, sondern den modernen, rationalen Städter, einen neuen Typ von Menschen, der eine neue Art von Stadt erleben und benutzen sollte. In den geplanten Stadterweiterungen hätte der Mensch nach seiner Vorstellung „in der Menge als ‚Nummer‘ [...] verschwinden“ können. In der Stadt leben und doch frei von aufgezwungener Gemeinschaft sein – dies war eines der Hauptanliegen Wagners für seine Stadtbewohner. In dieser Art von Stadt-Erleben sind uns Wagners Großstädter erstaunlich ähnlich: Sie haben alle Möglichkeiten und unterliegen keinen Zwängen. Der Einzelne entfaltet sich in der Menge, ohne von ihr bestimmt zu werden. Und das gebaute Umfeld stellt alles zur Verfügung, was für ein gelingendes Leben vonnöten ist. Diese Kriterien scheinen klarerweise die alten Ideen von ‚Stadt‘ überhaupt zu sein – doch jetzt für eine technisch aufgerüstete Zukunft aktualisiert, gebunden an die Tradition, aber frei von romantischem Historismus.

Dieser Geist spricht aus jedem einzelnen Gebäude, das in der Luftschau zu sehen ist. Mit bewundernswerter Einsicht hat Wagner sich vor Überplanung gehütet: Er wollte zwar die Struktur vorbestimmen, doch: „Vieles muß dem ‚Was da kommt!‘ überlassen werden.“ – anderen Zeiten sollte es zufallen, das Raster zu füllen.

Fast 100 Jahre später wissen wir: Die Großstadt Wien hat sich nicht nach den Plänen Otto Wagners entwickelt. Seine Planungen haben niemals den ihnen gebührenden Zusammenhang bekommen. Seit Ausbruch des Ersten Weltkrieges ging das Wachstum vieler Städte zurück, mit dem Untergang der Donaumonarchie 1918 hat die Entwicklung Wiens ganz andere Wege genommen. Hier endete nicht nur eine Zeit, es endeten auch die Visionen, die sie hervorgebracht hatte.

Im 20. Jahrhundert sind die Großstädte nicht mehr nur gewachsen, sie sind gewuchert, oft planlos. Statt der von Wagner vorgesehenen dichten Gleichmäßigkeit lebenswerter Stadtmodule haben sie öde Vororte und herzlose Traban-

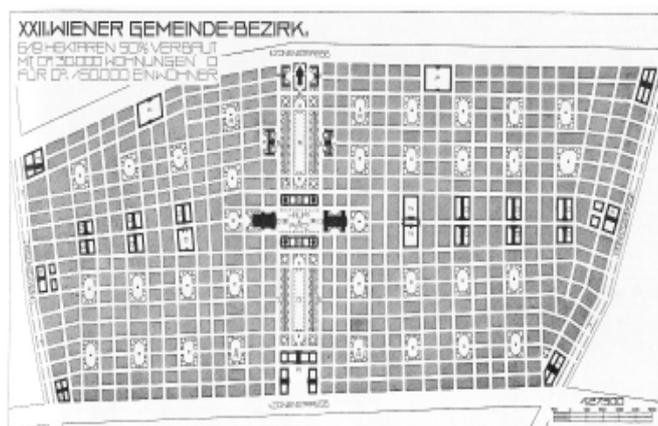


Abbildung 4a+4b: 22. Wiener Gemeindebezirk nach Otto Wagner (Geretsegger/Peintner, S. 45/46).

Zum Weiterlesen:

Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Stadt. Frankfurt a.M., New York 1993.

Leonardo Benevolo: Die Stadt in der europäischen Geschichte. München 1993.

Heinz Geretsegger, Max Peintner: Otto Wagner 1841-1918. Unbegrenzte Großstadt. Beginn der modernen Architektur. Salzburg 1976. [Taschenbuchausgabe: München 1980.]

Gustav Peichl (Hg.): Die Kunst des Otto Wagner. Wien 1984.

Carl E. Schorske: Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle. München, Zürich 1997.

Rolf Toman (Hg.): Wien. Kunst und Architektur. Köln 1999.

Otto Wagner: Die Großstadt, eine Studie über diese. Wien 1911.

tenstädte ausgebildet, Grauzonen an der Peripherie der Stadt – ohne Hintergrund, ohne städtische Perspektive. Der Verkehr hat das Kommando übernommen und sich breit gemacht, wo der Mensch sich entfalten und Luft holen sollte. Die alten Stadtzentren, die Herzen der Städte, sind nicht selten im Zweiten Weltkrieg ausgerissen worden. Sicher wurde später vielerorts mit großem Gestus geplant – aber der große Wurf ist selten gelungen.

Otto Wagner hatte die *Großstadt* in einer Weise planen und steuern wollen, die heute vielleicht unrealistisch und naiv erscheint. Aber Vorsicht: Selten hat sich ein Architekt in seine Bauaufgaben so gründlich eingearbeitet wie Wagner es getan hat. Und wenige planerische Konzepte des 20. Jahrhunderts können es an Umsicht und Durchdachtheit mit Wagners Visionen aufnehmen, der die Aufgabe des Menschen, sich seine Umwelt zu formen und zu bauen, ernst genommen hat.

Martin Bredenbeck