

Über die Brücke: Vom Erleben des Querens

Peter Payer

Donald Betty hat eine ungewöhnliche Passion: Er sammelt Brücken, genauer gesagt: Brücken-Eindrücke. Vor allem Hängebrücken haben es ihm angetan. Über hundert von ihnen hat er bisher – ausschließlich zu Fuß – überquert. Fasziniert von deren Konstruktion und Ästhetik, reist der ehemalige Angestellte einer amerikanischen Stahlfirma seit 1971 um die Welt, stets auf der Suche nach neuen Brücken, deren Eigenart sich für ihn am eindrucksvollsten beim Gehen erschließt. Bettys absoluter Favorit: die 2150 Meter lange Golden Gate Bridge, die er bislang fünfmal überquerte. Jede einzelne Begehung wird penibel in einer Liste verzeichnet und fotografisch dokumentiert.¹

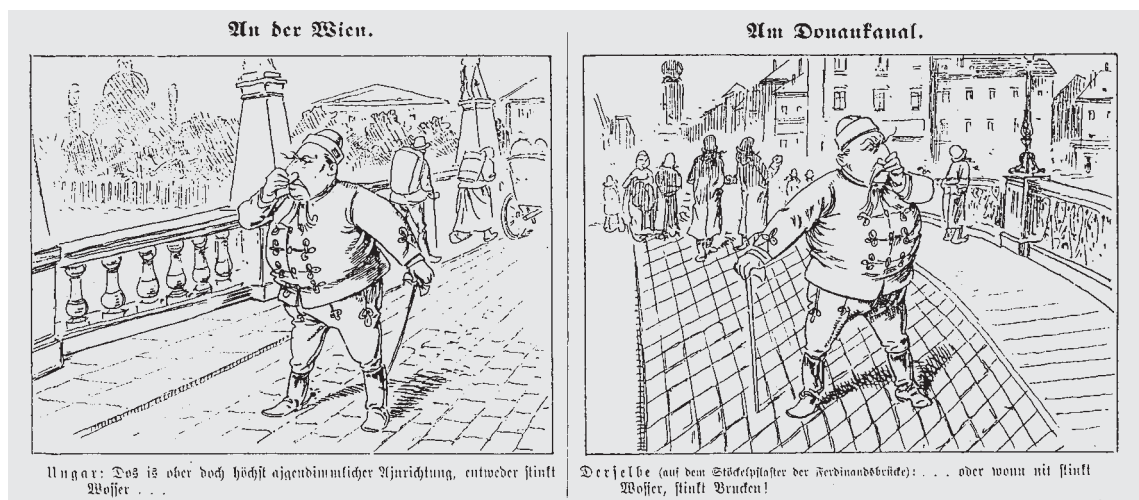
Zu Fuß über eine der längsten Brücken der Welt zu gehen ist heute zu einem seltsamen Anachronismus geworden. Dabei scheint in Vergessenheit geraten zu sein, dass

Brücken lange Zeit in erster Linie für den fußläufigen Verkehr errichtet wurden. In einigen europäischen Städten gab es sogar eigene „Hochstraßen“, die ausschließlich Fußgängern zur Verfügung standen, wie die 230 Meter lange „Via dell' Acquedotto“ in Perugia (1286 auf einem antiken Aquädukt errichtet).

Gerade das Überschreiten einer Brücke, die schrittweise Erkundung dieses Weges durch die Luft, ist in besonderer Weise geeignet, einem das Wesen dieses Bauwerks nahe zu bringen. Unwillkürlich geht man ein wenig langsamer, schaut im Gehen übers Geländer, versucht man verstohlen mit der Schuhspitze einen Stein in den Abgrund zu bugsieren oder unbemerkt in die Tiefe zu spucken. Im Maß des menschlichen Schritts werden die Dimensionen der Brücke nachvollziehbar; die Sinne werden geschärft: Man geht, schaut, hört, riecht – gewinnt einen sinnlich unmittelbaren Eindruck von der Brücke wie auch von der Art des überspann-

(Abb. 1): Sinnliches Brückenerlebnis.
Karikatur, 1888 (Wiener Luft. Nr. 37/1888)

¹ Judith Dupré, Brücken. Die Geschichte berühmter Brücken, Köln 1998, S. 106–107



ten Hindernisses (Abb. 1). Die Brücke wird begreifbar als menschliches Werk, das der Verbindung des ursprünglich Getrennten dient, das – wie der Soziologe und Philosoph Georg Simmel feststellte – „die Ausbreitung unserer Willenssphäre über den Raum“ symbolisiert. Die essenziellen Momente von Getrenntheit und Verbundenheit würden sich, so Simmel, am Phänomen der Brücke so treffen, „dass jene mehr als Sache der Natur, diese mehr als Sache des Menschen erscheint“.² Was ehemals gar nicht oder nur schwer passierbare Grenze war, wird nun bequem betretbar.

Welch archaische Empfindungen der Gang über eine Brücke hervorzurufen vermag, schildert Richard J. Dietrich, Architekt und selbst Brückenbauer: „Man merkt, wie man sich beim Betreten vom sicheren Ufer löst, man fühlt das Abheben, das Überwinden, das Ankommen. Man spürt etwas von der magischen Kraft der Brücke, mit der sie den Dämon des Abgrundes oder des reißen den Flusses bezwingt. Ein leises Gefühl von Gefahr und möglicher Katastrophe, von Einsturz und Fall mischt sich hinein. Wir haben den festen Grund verlassen, die Schwerkraft überlistet, uns in den Raum aufgeschwungen und schweben hinüber. Wir beugen uns über die Brüstung, die Tiefe zieht uns an, wir starren ins strömende Wasser und scheinen mit der ganzen Brücke in Bewegung zu geraten. (...) Wir spüren die vibrierende Spannung des Brückentragwerkes, seinen ausgreifenden Schwung bis an die Grenze der Tragkraft oder bei den steinernen Brücken das majestätische Schreiten der Gewölbe- und Pfeilermassen durch den Fluss, dessen gewaltiger Strömung sie trotzen.“³

Die aufmerksame Begehung einer Brücke lässt uns ihre Konstruktion und Materialität begreifen, macht die Kräfte und Bewegungen spürbar, denen eine Brücke ausgesetzt ist – eine Erfahrung, die der Künstler August Endell schon 1908 eindrucksvoll beschrieb, am Beispiel einer eisernen Brücke, „aus Hunderten arbeitender Glieder gefügt, alle ihre Stärke entsprechend beansprucht, unter jeder Belastung sich leise dehnend und



danach wieder elastisch sich zusammenziehend, die Hauptteile beweglich gegeneinander, das Ganze spielend in stählernen Gelenken und auf Rollenwagen verschieblich unter dem Einflusse der Lasten, der Sonne, der Kälte, in leisem kaum sichtbar pendelndem Dehnen und Zusammenziehen. Es hat einen seltsamen Reiz, so in Gedanken das heimliche Leben dieser Ungeheuer nachzufühlen.“⁴

Die Faszination, die einst von neuen Materialien im Brückenbau ausging, ist heute ebenso wie die unmittelbare Empfindung des Querens weitgehend verloren gegangen. Das oftmalige Überschreiten einer Brücke hat sich insbesondere in der Stadt zu einer alltäglichen Routine entwickelt. Den sinnlichen Erlebniswert einer Brücke wieder zu

² Georg Simmel, Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft. Hg. von Michael Landmann, Stuttgart 1957, S. 2 u. 4

³ Richard J. Dietrich, Faszination Brücken. Baukunst – Technik – Geschichte, München 1998, S. 22

⁴ August Endell, Die Schönheit der großen Stadt, Stuttgart 1908, S. 27–28



entdecken erfordert Innehalten und Reaktivierung der abgestumpften Sinne. In Wien ist dies beispielhaft anhand der kürzlich vollständig renovierten Augartenbrücke über den Donaukanal möglich. Die 1931 nach einem Entwurf des Otto-Wagner-Schülers Hubert Gessner fertig gestellte Stahlkonstruktion wurde zwar, wie die anderen Donaukanalbrücken, im April 1945 beschädigt, sie konnte allerdings danach in ihrer ursprünglichen Gestalt wiederhergestellt werden. Für den Architekturkritiker Jan Tabor ist sie ein gelungenes Beispiel dafür, welche – auch ästhetische – Vergnügen eine aufmerksame Brückenquerung heute noch bereiten kann: „Die Augartenbrücke ist eine echte Brücke, keine bloße Verkehrsverbindung über den Donaukanal. Sie ist ein Tor, das zwei Stadtteile trennt und verbindet. Die eleganten, konisch nach unten verschlankten länglichen Laternen und die prägnanten Geländer machen den Fußgeher nachhaltig darauf aufmerksam, dass er sich auf einer Brücke befindet. Die wie Aussichtsplateaus gestalteten Brückenköpfe fordern zum Verweilen

(Abb. 2): Die Brückenquerung als ästhetisches Vergnügen: Augartenbrücke, 30er Jahre (ÖNB/Bildarchiv, Inv.-Nr. 116.742 B/C)

auf. Die mächtigen Stiegen aus Granitsteinen locken auf die Uferpromenade, der Blick auf die Träger aus vernieteten Stahlplatten lohnt sich. Man begreift dann, dass die Maste aus vernieteten Stahlstangen, die den Brückenköpfen den Torcharakter verleihen, auch in der Konstruktionsart des Brückenwerks gestaltet wurden.“⁵ (Abb. 2)

Um eine Brücke zu Fuß zu begehen, ist eine gewisse körperliche Anstrengung vonnöten, ein stetiges Aufsteigen in die Höhe, bis endlich der „Gipfel“ – die Brückenmitte – erreicht ist. Von hier aus bietet sich ein beson-

⁵ Jan Tabor, Die Brücken über den Donaukanal, In: wien aktuell, Heft IV/1985, S. 29–30. Auch Friedrich Achleitner ist voll des Lobes für diese Brücke, bei der es dem Architekten gelang, „die konstruktive Großform in ein unmittelbares ‚Dialogverhältnis‘ zu unseren Körpermaßen und Sinnen zu bringen“. (Ders.: Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert, Bd. III/1, Wien-Salzburg 1990, S. 110)

(Abb. 3): Prominenter Beobachtungsposten für Flaneure: Hohe Brücke, 1903 (Historisches Museum der Stadt Wien/Bildarchiv)

ders eindrucksvoller Rundumblick auf die Umgebung. Für die Wahrnehmung der Stadt ist dieser „panoramatische“ Blick seit dem ausgehenden 18. und noch mehr im 19. Jahrhundert bestimmend geworden.⁶ Die Brücke wird zum Aussichtsweg, der den Blick in alle Richtungen freigibt und damit ein neues Raum- und Stadterlebnis ermöglicht. Der Enge der Stadt entronnen, befindet man sich mit der Brücke in einem Zwischen-Raum, von dem aus die entfernte Stadtlandschaft als Kulisse erscheint. Man kann den Blick über die Häuserfronten gleiten lassen, das Treiben in den Straßen beobachten oder dem Verlauf des in der Tiefe dahinströmenden Flusses folgen und sich im imaginären Ziel desselben verlieren. Die Distanz zur Stadt ist für den Fußgänger variierbar, er kann sie nach eigenem Gutdünken vergrößern oder verkleinern und an jeder gewünschten Stelle verweilen.

Dem klassischen Flaneur der Jahrhundertwende, der sich der Großstadt aussetzt und sich zugleich von ihr entfremdet, sie genießt, indem er stets die Perspektive verändert⁷, wird die Brücke zum bevorzugten Beobachtungsposten. Als prominentes Beispiel sei die wohl bekannteste Brücke in Wiens Innenstadt genannt: die Hohe Brücke über den Tiefen Graben. Bereits im Mittelalter überspannte an dieser Stelle eine Holzbrücke den Otta-kringerbach, die später – nach Trockenlegung des Flusses – durch eine gemauerte Straßenbrücke ersetzt und bis ins 19. Jahrhundert mehrmals umgebaut und erneuert wurde. Die heutige, 1903/04 nach einem Entwurf von Josef Hackhofer im üppigen Jugendstil errichtete Brücke war mit ihren beiden vorkragenden Gehsteigen ein idealer Platz, um von

⁶ Vgl. dazu Susanne Hauser, *Der Blick auf die Stadt. Semiotische Untersuchungen zur literarischen Wahrnehmung bis 1910*, Berlin 1990, S. 107–117

⁷ Christian Rapp, *Vom Flanieren*, In: nichts tun. vom flanieren, pausieren, blaumachen und müßiggehen, Ausstellungskatalog des Österreichischen Museums für Volkskunde, Wien 2000, S. 43–45



ÜBER DIE BRÜCKE: VOM ERLEBEN DES QUERENS



hier aus die darunter liegende Straße und das sich darauf abspielende Großstadtleben zu beobachten; über die Stiegenabgänge konnte man zudem nach Belieben zwischen den beiden Verkehrsebenen hin und her wechseln (Abb. 3).

In New York wurde bei der berühmten Brooklyn Bridge (1869–83 nach Plänen des genialen Ingenieurs John Augustus Roebling errichtet) sogar ein architektonisch speziell gestalteter Fußweg eingeplant, über dessen Erlebniswert es bald nach Fertigstellung im Baedeker hieß: „Den Ausblick von der erhöhten Promenade in der Mitte der Brücke sollte sich kein New-York-Besucher entgehen lassen.“⁸ Die grandiose Konstruktion der Hängebrücke mit ihren schweren neugotischen Portalen und dem verwirrenden Netz von Kabeln inspirierte Generationen von Dichtern und Künstlern. Auch der russische Lyriker Wladimir Majakowski, der sich 1925 in New York aufhielt, war von dem Blick, der sich von hier aus auf die Stadt darbot, tief beeindruckt. In dem Gedicht „Die Brooklyn-Brücke“ bekannte er:

*Wie zum Dom
ein verrückter Gläubiger
geht immerdar
wie zur Einsiedelei
man geht
streng und schlicht –
so
am abendlichen
grauen Flimmern da
geh
demütig auf die Brooklyn-Brücke ich.
(...)
Wie ein törichter Künstler
die Museumsmadonnen
mit verlebtem und scharfem
Auge umschlich,
schau,
schau,
vom unteren Himmel
in die Sterne geronnen,
auf New York
durch
die Brooklyn-Brücke ich.⁹*

Mit dem Aufkommen der Eisenbahn wurde die Wahrnehmung der Stadt, die schon durch die Fortbewegung zu Pferd oder in der Kutsche eine, wenn auch vergleichsweise bescheidene Dynamisierung erfahren hatte, um eine neue Dimension bereichert: die Geschwindigkeit.¹⁰ Sie verband sich dort, wo die Geleise in Hochlage geführt wurden, mit dem brückenspezifischen Erlebnis der Höhe. Besonders eindrucksvoll zeigt sich dies bei den so genannten Stadtbahnen, die der Bewältigung des gestiegenen innerstädtischen Verkehrsaufkommens dienten und gegen Ende des 19. Jahrhunderts in den europäischen Metropolen entstanden. In Wien wurde Otto Wagner mit der Ausarbeitung eines diesbezüglichen Konzepts betraut – eine Aufgabe, die er sowohl in funktionaler wie auch ästhetischer Hinsicht überzeugend löste. Zu den ersten, 1898 fertig gestellten Teilstrecken gehörten die „Vorortelinie“ und die „Gürtellinie“, die Heiligenstadt mit Hütteldorf bzw. Meidling verbanden und aus städtebaulichen und geologischen Gründen zum überwiegenden Teil in Hochlage, auf Viadukten und Brücken, geführt wurden. Während auf den bislang bestehenden Bahnstrecken zumeist nur die Kehrseite der Stadt mit ihren Hinterhöfen zu sehen war, ergab sich nun, wie Sándor Békési in seiner Wahrnehmungsgeschichte des Wiener Gürtels ausführt, durch die Kombination des erhöhten Blickpunktes und der erhöhten Geschwindigkeit ein neuer Blick auf die Stadt. Die in Michelbeuern beginnende Eröffnungsfahrt auf der „Gürtellinie“ geriet denn auch zur visuellen Sensation. Der Feuilletonist des „Neuen Wiener Tagblatts“ berichtete seinen Lesern begeistert: „Brunnentief liegt der weite Platz unter den Häusern des Währingergürtels; die Leute oben auf dem Turm der Ferdinands-Wasserleitung so lächerlich klein, die Taschentücher, mit denen sie und die

⁸ Zit. nach Bernhard Rudofsky, *Straßen für Menschen*, Wien-Salzburg 1995, S. 193

⁹ Zit. nach Oto Bihalji-Merin (Hg.), *Brücken der Welt*, Wiesbaden 1975, S. 153

¹⁰ Vgl. dazu Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt/Main 1989, S. 51–66



(Abb. 4): Mobilisierung des Blicks: Stadtbahn, um 1900 (ÖNB/Bildarchiv)

Mitzuschauer in den höchsten Stockwerken der Häuser winken, gleichen winzigen Papierschnitzeln. (...) War früher der Zug in der Tiefe, so schwebt er jetzt in der Höhe, auf dem Viadukt, von dem aus sich schöne Durchblicke durch die langen Straßenzüge rechts und links eröffnen. (...) Aber hier oben im Stadtbahnzug muss man sein. Das ist überhaupt ein Vergnügen an der Fahrt, so lange sie zwischen Alt- und Neuwien, den Gürtel entlang hinführt, dass man die Straßen, die man Tag für Tag zu wandeln gewohnt ist, aus der Vogelperspektive sieht, an einigen wenigen Stellen aus nicht unbeträchtlicher Höhe, meistens von der Erhebung eines niedrig ziehenden Vogels.“¹¹ (Abb. 4)

Zu den visuellen Höhepunkten dieser Reise durch die Stadt gehörte zweifellos die Überquerung der mächtigen, 112 Meter langen Brücke über den Wienfluss, deren Konstruktion von Otto Wagner in großstädtischem Pathos entworfen worden war. Wenn man sich auch später nur allzu rasch an die neuen Eindrücke gewöhnte, so war eine Fahrt mit der Stadtbahn am Gürtel doch zumindest in der Anfangsphase eine besondere Attraktion. Vor allem am Wochenende wurde sie gerne für Ausflüge benutzt.

Wie von unsichtbarer Hand gezogen, glitt die Stadtlandschaft an den Augen des Eisenbahnreisenden vorbei. Der „panoramatische“ Blick wurde, ergänzt um den Aspekt der Bewegung, zum „kinematographischen“. Bewusst hatte Otto Wagner die Anlage der Bahn auf Schauerlebnisse hin konzipiert und die transitorische Funktion des neuen Massenverkehrsmittels auch in der architektonischen Gestaltung betont. Dies zeigt sich nicht zuletzt an Details wie dem Geländer, bei dem er geometrische Felder, bestehend aus einem Quadrat mit zwei Diagonalen, deren Kreuzungspunkt ein stilisiertes Rad bezeichnet, in scheinbar unendlicher Wiederholung aneinander fügte, sodass sich daraus der Eindruck eines dynamischen, die ganze Stadt umschlingenden Bandes ergibt.¹²

In der langen Geschichte der menschlichen Sinneswahrnehmung war mit der fortschreitenden Industrialisierung und Technisierung des Lebens jene Phase erreicht, in

¹¹ Zit. nach Sándor Békési, Vom „Luftreservoir“ zur „Verkehrshölle“ und „Kulturmeile“. Beiträge zur Geschichte und Wahrnehmung des Wiener Gürtels, In: Wiener Geschichtsblätter, Heft 2/2000, S. 96. Vgl. dazu auch Petra Schneider/Gerhard Strohmeier, Raumbildung und Raumbilder einer Straße. Zur Wahrnehmungsgeschichte des Wiener Gürtels, In: ÖZG, Heft 2/2000, S. 9–47

¹² Karin Mack, Die Macht der Wiederholung, In: Wien. Als Ausstellung betrachtet nach Zitaten von James Joyce, Hg. von Dieter Bandhauer und Otmar Rychlik, Wien 1984, S. 106–107. Für diesen Hinweis danke ich Hannes Payer.

der sich der Mensch endgültig zum „homo videns“ wandelte.¹³ Nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Automatisierung und gleichzeitigen Beschleunigung der Fortbewegungsmittel gewann der Sehsinn eine immer deutlichere Dominanz gegenüber den übrigen Sinnen. In ihren Abteilen waren die Insassen des Zuges von der direkten sinnlichen Wahrnehmung der Außenwelt abgetrennt, war selbst ein ehemals so reizintensiver Vorgang wie die Querung einer Brücke zu einem ausschließlich visuellen Ereignis geworden, zu einem geheimnisvollen Vorübergleiten der Welt jenseits der Fensterscheiben. Eine Entwicklung, die sich im 20. Jahrhundert mit der Verbreitung des Automobils fortsetzte und noch weiter steigerte.

Schon den frühen Automobilisten war aufgefallen, dass sich die durchfahrenen Gegenden wie bloße Erscheinungen darboten, die unabhängig von unserer physischen Anteilnahme und unserem Willen vorübergleiten. Voll Faszination und Begeisterung sprachen sie vom Gefühl konstanter Leichtigkeit und von einer Gesamtansicht der Dinge, die lästige Details zum Verschwinden bringe. Gleichzeitig entstände aber auch ein leises Gefühl von Unwirklichkeit und der Verdacht, etwa nach der Rückkehr von einem Ausflug, „nie wirklich dort gewesen zu sein“. Den unbestrittenen Vorzügen des neuen Verkehrsmittels, der bis dahin unbekanntes Unabhängigkeit und Bewegungsfreiheit, hielten Kritiker wie Aldous Huxley bereits in den zwanziger Jahren entgegen, dass man, wolle man die Dinge wirklich beobachten und sich aneignen, die Beine ebenso wie die Augen gebrauchen müsse. Das Auto schärfe die Sinneswahrnehmung nicht, sondern stumpfe sie ab und schläfer sie ein, bis der Geist in einen narkotisierten Zustand sinke.¹⁴

Je komfortabler das Auto wurde, desto geschickter umging es den Fahrenden mit seinem Zauber. Der Wirklichkeitsverlust durch die Geschwindigkeit und die spezifische Anordnung der Wahrnehmungsmaschine produzierten einen zunehmend irrationalen, beinahe schwerelosen Zustand, der immer ähnlicher dem Erlebnis in einem Kinosaal

wurde: Unbeweglich im gepolsterten Sessel sitzend, rollt der Film vor unseren Augen ab.

Mit der nach dem 2. Weltkrieg massiv einsetzenden Massenmotorisierung erfolgte auch die Wahrnehmung der Stadt immer häufiger aus dem Auto heraus und immer seltener aus der Fußgängerperspektive. Man geht nicht mehr durch die Stadt, man durchfährt sie. Der gehetzte Blick des Autofahrers dominiert mittlerweile über den beobachtenden Blick des Flaneurs: „Der städtische Raum ist heute eine Verkehrslandschaft, ein Medium der Regelung und des Kampfes von verschiedenen Geschwindigkeitsströmen. In dieser nach Signalen und Befehlen, nach Spuren und Knoten, nach abgezeichneten Oberflächen geordneten Landschaft spielt die bauliche Substanz der Stadt nur noch jene Rolle, welche die Ruinen oder romantischen Monumente im Landschaftsgarten des 17. und 18. Jahrhunderts verkörperten: In der Zeitlandschaft des modernen Verkehrsraumes wirken die vorbeiziehenden Architekturen wie die flüchtigen, fragmentarischen Merkzeichen einer kollektiven Erinnerung aus einer anderen Zeit.“¹⁵

Die moderne Architektur der Brücken spiegelt diese Entwicklung wider. Längst sind sie ein unsichtbarer Teil der Fahrbahn geworden, Straßen auf Stelzen, deren Anfang und Ende im Interesse des flüssigen Verkehrs verschliffen ist. Auf ihnen zu verweilen ist angesichts des ständig in Bewegung befindlichen Verkehrsstromes nicht mehr möglich. Die Überquerung einer Brücke ist heute im Regelfall eine Angelegenheit von wenigen Sekunden.

Wie die Brücke seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert immer mehr zur Fahrbahn wurde, sei exemplarisch anhand der Bauge-

¹³ Robert Jütte, *Geschichte der Sinne. Von der Antike bis zum Cyberspace*, München 2000, S. 207 (vgl. dazu generell S. 196–236)

¹⁴ Attilio Brilli, *Das rasende Leben. Die Anfänge des Reisens mit dem Automobil*, Berlin 1999, S. 143–144

¹⁵ Otto Kapfinger, *Raum ohne Freiheit. Anspruch und Elend der Stadtmöblierung*, In: Österreichisches Institut für Formgebung (Hg.), *Seminar „Städtische Freiräume – Stadtmöblierung“ vom 17. bis 19. Mai 1988*, Nachlese, Wien 1989, S. 9



schichte der drei Wiener Reichsbrücken illustriert. Während die Fahrbahnbreite bei der ersten Reichsbrücke (errichtet 1872–76) lediglich 7,6 Meter betrug, waren es bei der zweiten Reichsbrücke (errichtet 1934–37) bereits 19,9 Meter; die dritte, seit 1980 bestehende Reichsbrücke weist eine sechsspurige Fahrbahn von 26,1 Meter Breite auf. Waren bei der ersten und zweiten Reichsbrücke noch Gehsteige zu beiden Seiten der Fahrbahn angelegt worden, so ist das Oberdeck der heutigen Reichsbrücke nunmehr ausschließlich für den motorisierten Verkehr reserviert. Die Gehwege sind in das Unterdeck verbannt, an die Außenränder der in der Mitte befindlichen U-Bahn-Trasse. Für die Fußgänger bedeutet dies eine deutlich eingeschränkte Erlebniswirkung. Sie sind gezwungen, sich in einem halbseitig geöffneten „Tunnel“ zu bewegen, der den Blick nur mehr auf eine Donauseite freigibt. (Noch eingeschränkter stellt sich die Brückenquerung für die Benutzer der U-Bahn dar, denen spezielle – übrigens erst nachträglich in das Projekt reklamierte – „Aussichtsluken“ gerade noch einen kurzen Blick auf die Stromlandschaft gestatten.)

(Abb. 5): Unauffällige Fortsetzung der Fahrbahn: Aspernbrücke, 1966 (ÖNB/Bildarchiv, Inv.-Nr. 517.349 B)

Nicht nur die Reichsbrücke, auch die übrigen, nach den Zerstörungen des 2. Weltkriegs neu errichteten Wiener Donaubrücken präsentieren sich heute als nüchterne, in erster Linie nach zweckrationalen Gesichtspunkten gestaltete Verkehrsbauten. Im Unterschied zu anderen europäischen Städten wurden Brücken in Wien bis in die 80er Jahre bloß als Verkehrsbänder gesehen, als „Gebrauchsartikel“, die ein möglichst rasches Fortkommen ermöglichen sollten (Abb. 5). Ihre ästhetische Funktion als „Stadtornament“ war, wie der Architekturhistoriker Harald Sterk kritisiert, in Vergessenheit geraten. Sie weisen keine signalhaften Oberkonstruktionen auf, wie dies noch bei der zweiten Reichsbrücke der Fall war, sind keine Bauwerke mehr, auf denen man gerne stehen bliebe und den Blick schweifen ließe.¹⁶ Ähnliches lässt sich für die Brücken über den

¹⁶ Harald Sterk, *Oben ohne*. In: wien aktuell, Heft 10/Okttober 1980, S. 17–19



(Abb. 6): Windumtoste Passanten auf der Kronprinz-Rudolf-Brücke, 1897
(Historisches Museum der Stadt Wien/Bildarchiv)

Donaukanal feststellen. Von der hier einst anzutreffenden Brückenpracht ist nach dem 2. Weltkrieg nur mehr wenig übrig geblieben. Die rasch aufgezogenen Neubauten fielen vergleichsweise schmucklos aus, wurden in erster Linie den Bedürfnissen des fließenden Verkehrs angepasst. Für sie gilt denn auch, was Robert Musil einst generell über Denkmäler sagte: Sie werden im Regelfall nicht bemerkt. So nehmen nur mehr wenige wirklich wahr, dass die Bezirke 2 und 20 eigentlich eine – ausschließlich über Brücken erreichbare – Insel bilden (die ehemalige „Mazzesinsel“).

Erst in den letzten Jahrzehnten hat auch in Wien ein deutliches Umdenken stattgefunden. So wurden etwa mehrere imposante Schrägseilbrücken errichtet (u. a. Donaustadtbrücke, Donaukanalbrücken im Zuge der A4 und der U6), die deutliche städtebauliche Akzente setzen und den Vorgang des Überquerens wieder sinnlich nachvollzieh- und erlebbar machen. Bestehende Wienfluss- und Donaukanalbrücken werden bei Nacht mittels „Effektbeleuchtung“ zur Geltung gebracht und damit auch bislang unbeachtet gebliebene konstruktive Besonderheiten verstärkt ins Bewusstsein gerückt.

Ein jeder fußläufigen Brückenquerung immanentes Gefühl ist mit der zunehmenden Motorisierung deutlich in den Hintergrund

getreten: die Angst vor dem Fall in die Tiefe. Wer mit dem Auto über eine Brücke fährt, fühlt sich sicher, denkt kaum daran, dass der Boden unter den Rädern einmal nachgeben könnte. Ganz anders im Falle des direkten Kontakts mit der Brücke. Sogleich wird spürbar, dass man das gewohnte Festland verlassen und unsicheres Terrain betreten hat. Schutzloser als sonst ist der Fußgänger auf der Brücke der Witterung ausgesetzt, macht sich insbesondere der Wind in verstärktem Maße bemerkbar (Abb. 6). So wird der Akt des Querens stets auch zum Spiel mit leisem Schauer und Kitzel. Jedoch: Das Vertrauen, dass einen die Brücke sicher ans andere Ufer bringt, musste in der Vergangenheit erst mühsam gewonnen werden.

Es war vor allem die Erprobung neuer Materialien und Techniken im Brückenbau, die immer wieder zu schockierenden Unfällen führte. So stürzte Österreichs erste Eisenbrücke, die 23 Meter lange „Luisenbrücke“ in Baden bei Wien, gleich bei ihrer Eröffnung am 15. Juni 1815 ein. 21 Personen wurden schwer und zahlreiche leicht verletzt: „Der Bürgermeister Mayer hatte gerade die Festrede mit dem Wunsche geschlossen, es möge die neue Brücke dauernd festgefügt stehen, als die Wachen zurückgedrängt wurden, oder irrtümlich den Zugang freigaben. Nun stürmte alles auf die Brücke und im Nu war sie von Menschen überflutet, die festgekeilt, weder vorwärts noch rückwärts gelangen konnten. (...) Plötzlich senkte sich, zum Entsetzen der am Ufer Stehenden, der Scheitel, und mit einem donnernden Getöse, in das sich die Angstrufe mengten, stürzte die ganze Brücke mit all der Menschenmenge in die zum Glück seichte Schwechat.“¹⁷

Auch die ersten Kettenbrücken in Wien – zwischen 1825 und 1830 errichtet (Sophienbrücke, Karls-, Rudolf- und Schikaneder-Kettensteg) – bedeuteten durchaus noch ein Wagnis für die Passanten. Bei starken Windbewegungen nahmen die Schwingungen der Brücken derart zu, dass sie für den Verkehr

¹⁷ Hugo Fuchs, Die erste Eisenbrücke in Österreich, Sonderabdruck aus den „Technischen Blättern“, Prag 1911, S. 6. Für diesen Hinweis danke ich Robert Kinnl.

gesperrt werden mussten. Erst mit der Entwicklung von Systemen zur Versteifung der Ketten konnten derartige Schwierigkeiten gelöst werden.¹⁸

Neuartige hölzerne Bogenbrücken wie die 1803 fertig gestellte Franzensbrücke über den Donaukanal oder ein 1817 fertiggestellter Steg über den Wienfluss wurden mit einem steinfarbenen Anstrich bzw. einer Steinimitation versehen¹⁹ – ein Zugeständnis an die gewachsene Tradition des Bogenbrückenbaues wie auch an das Sicherheitsgefühl der Passanten, denen die gewohnte Stabilität von Steinbrücken suggeriert werden sollte.

Zwar konnte in den folgenden, von Technik euphorie und unerschütterlichem Fortschrittsoptimismus geprägten Jahrzehnten die Tragfähigkeit der Brücken sukzessive verbessert werden, dennoch gab es immer wieder beträchtliche Rückschläge. Aufsehen erregende Katastrophen, wie jene in der Nacht vom 28. auf den 29. Dezember 1879, als der Einsturz der schottischen Tay Bridge 200 Menschenleben forderte²⁰, zeigten auf drastische Weise die Grenzen des Machbaren auf und ließen die Angst vor dem Fall in die Tiefe stets aufs Neue aufleben. Der Einsturz einer Brücke, von Franz Kafka in einer kurzen Erzählung eindringlich beschrieben²¹, wurde zu einem der Albträume der Moderne.

Es war vor allem die Großstadt, in der das steigende Bedürfnis nach Mobilität und „Communication“ eine Vielzahl an unterschiedlichsten Brücken entstehen ließ, an deren Überquerung sich die Bevölkerung allmählich zu gewöhnen hatte. Regelmäßige Kontrolle des Bauzustandes, Erlass von strengen Sicherheitsvorschriften und Erziehung zur disziplinierten Brückenquerung wurden zu Mitteln, mit denen man die Angst in den Griff zu bekommen hoffte. Doch selbst bei den stabilsten Brücken waren, wie sich immer wieder zeigte, die schmalen, nur durch ein Gelände markierten Grenzen nicht unüberwindbar. Meldungen über Brückenunfälle erregten in der Öffentlichkeit besondere Aufmerksamkeit, prangten sogleich auf den Titelseiten der Boulevardzeitungen. So berichtete das „Illustrierte Wiener Extrablatt“ im



(Abb. 7): „Eine Schreckensscene auf der Westbahnbrücke“, 1893
(Illustriertes Wiener Extrablatt. 14. 4. 1883)

April 1893 in einem großen Bildbericht über eine „Schreckensscene auf der Westbahnbrücke“: „Eine Magd, die ein kleines Kind in einem Handwägelchen zu beaufsichtigen hatte, blieb auf der Brücke stehen und schaute dem Verschieben der Waggons zu. Das Kindchen wurde auch neugierig, erhob sich im Handwagen und schaute hinab, sich an den Eisenstäben des Geländers festhaltend. Dabei bog es sich zu weit vor und fiel durch eine Lücke durch. Das Kind fiel auf die Decke eines Waggons und kollerte dann herab.“²² (Abb. 7)

¹⁸ Robert Waissenberger, Wiener Nutzbauten des 19. Jahrhunderts als Beispiele zukunftsweisenden Bauens, Wien-München 1977, S. 58

¹⁹ Alfred Pauser: Geschichte des Brückenbaues in Wien aus der Sicht internationaler Entwicklung. Sonderdruck aus: der aufbau, Nr. 6–7/1980, S. 202

²⁰ Theodor Fontane verarbeitete dieses Ereignis in seiner berühmten Ballade „Die Brück’ am Tay“ mit den bekannten Verszeilen „Tand, Tand,/Ist das Gebilde von Menschenhand!“ (Ders., Gedichte, Berlin 1892, S. 184–186)

²¹ Franz Kafka, Die Brücke, In: Ders., Beschreibung eines Kampfes. Novellen, Skizzen, Aphorismen aus dem Nachlaß, Hg. von Max Brod, Frankfurt/Main 1969, S. 84

²² Illustriertes Wiener Extrablatt, 14. 4. 1893, S. 1

Nicht alle hielt es freiwillig auf der Brücke, gar manche überwand die Angst auf ihre Weise. Der magische Blick in die Tiefe, die spürbare Nähe des Todes übte seit jeher eine besondere Anziehungskraft auf Selbstmörder aus. Im Wien der Jahrhundertwende hatte die dermaßen beendete Brückenquerung schon beinahe etwas Tragisch-Alltägliches. Die Anzahl jener Verzweifelten, die der erdrückenden materiellen und sozialen Not durch Selbstmord zu entkommen suchten, war gewaltig, wie man den Zeitungen beinahe täglich entnehmen konnte. Im „Illustrierten Wiener Extrablatt“ war unter der Rubrik „Lebensmüde“ regelmäßig von Männern und Frauen zu lesen, die sich von einer der Donaukanalbrücken in die Tiefe gestürzt hatten²³; und das „Interessante Blatt“ resümierte 1893 über das mittlerweile schon etwas morbide Image des Donaukanals: „Die Fluthen des Donaukanals sind gar oft das Grab von Unglücklichen, denen das Leben zur Last geworden ist und die verzweiflungsvoll den Todessprung von der Brücke hinab in den reißenden Strom wagen, der Wien in zwei Hälften theilt.“²⁴

Aktueller Anlass für diese Feststellung war ein turbulenter Vorfall, der sich im Oktober auf der Ferdinandsbrücke (heute Schwedenbrücke) ereignete. „Auf der Brücke stand wie rathlos ein junges Mädchen, das unruhig um sich blickte und dann plötzlich, wie zu einem schnellen Entschluß gelangt, auf das Brückengeländer zustürzte und sich mit einem

kräftigen Sprunge über dasselbe in den Canal schwingen wollte. Allein schon vorher hatten Passanten das Mädchen beobachtet, und es war ihnen verdächtig vorgekommen; als nun die Unglückliche dem Brückengeländer zueilte, erfaßte sie im äußersten Moment, als sie schon förmlich in der Luft schwebte, ein Sicherheitswachmann und riß sie von dem Geländer zurück.“²⁵

Nicht immer ging die Sache so glimpflich aus. Nur allzu oft konnten die Lebensmüden nicht mehr gerettet werden, trieben sie unbenutzt die Donau hinab, bis man sie schließlich entdeckte und – sofern sie nicht identifiziert werden konnten – am Friedhof der Namenlosen beisetzte, der berühmten letzten Ruhestätte vieler ehemaliger Brückenbegeher. Der Anblick der schlichten Kreuze auf den Gräbern vermag uns noch heute in Erinnerung zu rufen, welche existenzielle Gefühle der Aufenthalt auf einer Brücke hervorzurufen imstande ist. Wie schrieb einst Henry Miller über diesen besonderen Grenzort zwischen Leben und Tod: „Die Brücke war die Todesharfe, das seltsam geflügelte Wesen ohne Augen, das mich zwischen den beiden Ufern in der Schweben hielt.“²⁶

²³ Im Jahr 1894 u. a. am 23. 3., 9. 4., 15. 4., 13. 7., 14. 7., 7. 9., 5. 10.

²⁴ Das Interessante Blatt, 5. 10. 1893, S. 2

²⁵ Ebd.

²⁶ Zit. nach Dietrich 1998, S. 22