

Stadtaufzüge und Aussichtstürme

Elevation als Grenzerfahrung

Die zunehmende Verbreitung von Personenaufzügen generierte seit Ende des 19. Jahrhunderts einen neuen Blick auf die Stadt. Dies traf insbesondere auf freistehende Hebevorrichtungen zu, also auf Aussichtstürme beziehungsweise Stadtaufzüge, die topografische Höhenunterschiede überwinden. Deren technische Diversifizierung soll im Folgenden am Beispiel von Wien vorgestellt, mit anderen Metropolen verglichen und hinsichtlich ihrer sozialen und mentalen Auswirkungen auf die Stadtwahrnehmung untersucht werden.

Es wird also in zweifacher Weise um Stadtgrenzen gehen: Einerseits um die Vertikalbewegung selbst, als direkte Grenzüberschreitung zwischen verschiedenen Stadtteilen. Und andererseits um den am Ende der Fahrt stehenden Blick auf die Stadt von oben und die damit verbundene Wahrnehmung von physischen Stadtgrenzen. Der Aufzug wird in diesem Sinne als multiple „Grenzerlebnismaschine“ interpretiert.¹

Der Blick von oben: Ab- und Ent-Grenzung

Die Kulturwissenschaftlerin Susanne Hauser weist in ihrer Wahrnehmungsgeschichte der Stadt darauf hin: Je größer die Stadt anwuchs, umso mehr entzogen sich ihre Einzelheiten der Wahrnehmung. Die Ungeheuerlichkeit der modernen Großstadt mit all ihrer Opulenz und Vielfalt ließ sich immer schwerer mit den Sinnen fassen. Nur mehr aus der Distanz, von oben, von einem Berg oder Turm aus, war die Totalität der Stadt einigermaßen fassbar. Die Sehnsucht nach Überblick war seit Beginn des 19. Jahrhunderts deutlich gestiegen.²

Um die Stadt zu sehen, muss man sie also verlassen. Eine Distanz zwischen Wahrnehmenden und Objekt der Wahrnehmung bringen. Dann ist die wichtigste Bedingung erfüllt: Die Stadt steht still, liegt gleichsam zu Füßen, und kann in Ruhe

¹ Zur vertikalen Stadtzonierung vgl. GRAHAM, Vertical.

² HAUSER, Blick, 107–111.

wahrgenommen werden. Hauser spricht in diesem Zusammenhang von einer notwendigen Nivellierung: „Die ganze große Stadt ist nur dann mit einem Blick zu erfassen, wenn alle Einzelheiten nivelliert werden.“³

Schon Adalbert Stifter bestieg aus diesem Grund im Jahr 1841 den Wiener Stephansturm. Angesichts der sich ins schier Unendliche ausdehnenden Masse an Häusern berichtete er staunend vom *Häusermeer*, das sich zu seinen Füßen erstreckte, und von der *Riesenscheibe, die da wogt und wallt und kocht und sprüht und sich ewig rührt in allen ihren Teilen*.⁴ Mit dem Bild vom „Häusermeer“ war eine zentrale Metapher für die neue, panoramatische Wahrnehmung der Großstadt gefunden, in der sich die Erfahrung der Ent-Grenzung des Raumes ebenso ausdrückt wie das Aufgehen der Individuen in einer homogenen, amorphen Masse.

Aber der panoramatische Blick von oben sucht nicht nur die Außengrenzen der Stadt, die gebauten Ränder des Häusermeeres. Er sucht auch markante Elemente innerhalb des Stadtkörpers und orientiert sich dabei an bestehenden linearen Grenzen und „Stadtkanten“: Flussverläufe, Verkehrswege, Stadtmauern. Die anhaltende und genaue Betrachtung, bisweilen technisch unterstützt durch Fernrohre, lässt spezifische Cluster und polyzentrische Raumstrukturen hervortreten. Die Stadt zerfällt wieder in Einzelteile, wird fragmentiert und individuell geordnet.

Die wahrgenommene Heterogenität des Stadtbildes kann, so der Architekturkritiker und Wienkenner Friedrich Achleitner ironisch, bisweilen den Eindruck eines „Fleckerlteppichs“ hervorrufen, eine städtebauliche Struktur, die seiner Ansicht nach gerade für Wien charakteristisch ist.⁵ Wobei jede topografische Positionsbestimmung natürlich immer auch eine soziale Markierung war und ist. Nach Verlassen des erhöhten Standpunktes bleiben jedenfalls „mental maps“ bestehen, innerlich gespeicherte Stadtbilder und Grenzverläufe, die in der weiteren Praxis der Stadtbenützung ihre Wirksamkeit entfalten.

Ergänzend zu bestehenden Kirchtürmen und Bergspitzen ermöglichten bald schon technische Hilfsmittel den Blick von oben. Fluggeräte (Ballons, Luftschiffe, Flugzeuge) wurden konstruiert – und spezifisch diesem Zweck dienende Aufstiegs-hilfen.

³ Ebd. 110. Vgl. dazu auch BÉKÉSI – DOPPLER, Wien, 9.

⁴ STIFTER, Aussicht, 11.

⁵ ACHLEITNER, Widerstand, 35–37. Zur Wahrnehmung und Darstellung der Wiener Stadtgrenzen vgl. BÉKÉSI – DOPPLER, Wien, 45–52; WÖGENSTEIN, Stadt, 12–19.

Vorläufer: Seilbahnen

Die Sehnsucht nach Überblick und Orientierung gepaart mit Fortschrittsoptimismus und Technikbegeisterung ließ ab Mitte des 19. Jahrhunderts erste Hebevorrichtungen in Form von Drahtseilbahnen entstehen. So wurde in Wien, rechtzeitig zur Weltausstellung 1873, eine solche auf den Leopoldsberg beziehungsweise Kahlenberg errichtet. Sie führte, zweigleisig, vom Donauufer zur Elisabethwiese hinauf, die im Sattel zwischen diesen beiden Bergen nahe der heutigen Josefinenhütte liegt, und überwand dabei einen Höhenunterschied von immerhin 235 Meter.⁶

Mithilfe einer Dampfmaschine und eines Zugseils wurde je eine Kabine aufwärts und eine abwärts gezogen. Die Fahrzeit betrug rund fünf Minuten, die Fahrgeschwindigkeit knapp neun Kilometer pro Stunde. Die einstöckigen Kabinen waren relativ groß, boten Platz für je hundert Personen und waren in drei Klassen eingeteilt.

Obwohl die Drahtseilbahn im Tal an eine Schiffsstation der Donau und an eine Station der Franz-Josefs-Bahn gut angebunden war, erfüllten die Fahrgastzahlen nicht die erhofften Erwartungen. Geologische Probleme (Erdrutsch) und die wachsende Konkurrenz der ein Jahr später eröffneten Zahnradbahn auf den Kahlenberg behinderten den Geschäftsgang. Die Betreibergesellschaft der letzteren war es dann auch, die die Drahtseilbahn übernahm und 1876 stilllegte.

Aber immerhin: Es war das erste Mal, dass man auf den Kahlenberg nicht zu Fuß (oder bestenfalls per Pferd) gelangte, sondern hinauffahren konnte. Der bisher relativ anstrengende Aufstieg war durch einen *bequemen Nachmittags-Ausflug* (so die Eigenwerbung der Betreiber) ersetzt worden.⁷

Im Jahr 1874 wurde in Wien eine weitere Drahtseilbahn eröffnet, diesmal auf die Sophienalpe. Deutlich weniger leistungsfähig als ihre ältere Schwester, verkehrte sie zwischen der heutigen Rieglerhütte und der Restauration auf der Sophienalpe. Auch diese Strecke war zweigleisig, der Höhenunterschied betrug jedoch nur bescheidene 108 Meter. Die hier verwendeten offenen, kutschenähnlichen Wagen waren sogenannte „Fiakerwagen“ mit Platz für maximal vier Personen. Auch dieser Hebevorrichtung war nur ein kurzes Leben beschieden. Schon 1881 wurde ihr Betrieb eingestellt.

Nichtsdestotrotz war in Wien, so scheint es, in jenen Jahren ein gewisses „Seilbahnfieber“ ausgebrochen. Denn es gab darüber hinaus zahlreiche unrealisierte Seilbahnprojekte. Etwa eine Verbindung zwischen dem Praterstern und der Maschinenhalle der Weltausstellung, oder – diesmal nicht als Stand-, sondern als Luftseil-

⁶ Vgl. FUCHS, Kahlenberg; KOS – GLEIS, Metropole, 516–518.

⁷ WINKEL, Bergbahnen.



Abb. 1: Drahtseilbahn auf die Sophienalpe, Foto: M. Frankenstein, um 1875 (Wien Museum, Grafik- und Fotosammlung, Inv.-Nr. 78079/405/2)

bahn – zwischen den Ufern des Donaukanals, den man in Verlängerung der Rotenturmstraße in luftigen Höhen zu überqueren hoffte.⁸ Grenzüberschreitung in der Luft sozusagen.

Die Idee, durch eine Standseilbahn Höhendifferenzen zu überwinden, existierte natürlich auch in urbanen Kontexten außerhalb Wiens. Wir kennen, um noch einige prominente spätere Beispiele zu nennen, die Festungsbahn in Salzburg (1892), die Schlossbergbahn in Graz (1894) oder die Hungerburgbahn in Innsbruck (1906). Die technische „Eroberung“ und Urbanisierung der jeweiligen Hausberge hatte begonnen; was folgte, war deren Inbesitznahme durch die moderne Freizeit- und Massengesellschaft.

All diesen Beispielen eingeschrieben ist die Sehnsucht nach einem möglichst bequemen Aufstieg in die Höhe. Das Moment der „Bequemlichkeit“ war, neben

⁸ Vgl. N., Luftbrücke.

jenem der Sicherheit, entscheidend und wird sich auch später noch bei anderen Aufzugsformen als wichtiger Impuls erweisen. In Hinblick auf die Stadtwahrnehmung könnte man auch sagen: Den Körper auf der Fahrt physisch entlasten, um dann, angekommen am Höhepunkt der Reise, die Wahrnehmung der Stadt von oben, ungetrübt genießen zu können. Wobei sich in Wien vor allem der Kahlenberg einmal mehr als zentraler Aussichtsberg der Wiener etablierte. (Die erwähnte Zahnradbahn auf den Kahlenberg bestand übrigens bis 1922.)

Aussichtstürme mit Aufzug

Die (sichere) Fahrt mit einem Aufzug war von Beginn an ein besonderes Ereignis, das demzufolge stets in speziellen soziokulturellen Kontexten stattfand. Schon Elisha Otis' berühmt gewordene Präsentation der automatischen Sicherheitsbremse im Jahr 1854 war eine wohlinszenierte Show, die nicht zufällig im New Yorker Kristallpalast stattfand. Und bei der der später berühmt gewordene Ausruf *All safe gentlemen, all safe!* fiel.⁹

Aufzüge waren technische Attraktionen mit hoher Publikumswirkung. Für ihre Verbreitung und Popularisierung waren daher Großausstellungen von entscheidender Bedeutung. In Europa ging ein erster wesentlicher Impuls von der Pariser Weltausstellung des Jahres 1867 aus. Dort präsentierte der französische Konstrukteur Léon Edoux einen gigantischen Hydraulikaufzug, der zwei nebeneinander fahrende Kabinen mithilfe des Wasserdrucks in 21 Meter Höhe beförderte. Die Passagiere (maximal 16 pro Kabine) gelangten so zu einer Plattform, von der man durch eine Treppe auf das Dach steigen und eine prächtige Aussicht in die Umgebung genießen konnte. Eine Sensation, die unzählige Schaulustige anlockte. Und beispielgebend für nachfolgende Inszenierungen werden sollte.¹⁰

Etwa bei der sechs Jahre später abgehaltenen Wiener Weltausstellung. Hier gab es in der Rotunde, dem damals größten Kuppelbau der Welt, gleich zwei Aufzüge, die im West- beziehungsweise Ostpfeiler integriert waren.¹¹ Wobei ersterer, abermals von Léon Edoux konstruiert, erneut ein riesiger Erfolg war, auch in finanzieller Hinsicht. Die Benützungsgebühr betrug 40 Kreuzer pro Person. Mehr als 1.000 Personen benutzen den Aufzug täglich, am Ende der Ausstellung waren rund 127.000 Menschen damit gefahren. Unter ihnen auch der deutsche Kaiser Wilhelm II., der mit „vollster Zufriedenheit“ von der Fahrt zurückkehrte. Auch in der Rotunde gelangte

⁹ Zur Mythisierung dieses Ereignisses vgl. BERNARD, Fahrstuhl, 25–30.

¹⁰ Vgl. SIMMEN – DREPPER, Fahrstuhl, 61; LAMPUGNANI – HARTWIG, Vertikal, 57.

¹¹ Vgl. dazu wie zu den folgenden Ausführungen PAYER, Auf und Ab, 22–27.

man mit dem Aufzug auf eine rundumlaufende Galerie, von wo man zu Fuß auf das Dach steigen konnte.

Der im Zentrum der Metropole besonders elitär geprägte und als solcher empfundene Blick von oben auf die Stadt erfuhr damit eine soziale Nivellierung. In der Satirezeitschrift „Kikeriki“ merkte man ironisch an: *Angenehme Folge, wenn man die Rotunde besteigt: Endlich bin ich also auch eine hochgestellte Persönlichkeit.*¹² Der zweite, ebenfalls hydraulische Aufzug stammte aus der Werkstatt des Augsburgers Johann Haag. Er hatte allerdings lange Zeit technische Probleme und konnte daher weit weniger Personen transportieren.

Eine wesentliche technische Neuerung bedeutete sodann die Elektrifizierung des Aufzugs. Abermals war es eine Großausstellung, auf der die Innovation präsentiert wurde: die Pfalzgau-Ausstellung des Jahres 1880 in Mannheim. Werner von Siemens führte dem staunenden Publikum den ersten elektrisch betriebenen Personenaufzug vor. An einem provisorisch errichteten Aussichtsturm konnte man in die beachtliche Höhe von 40 Meter fahren.

Freistehende Aufzüge avancierten zu einer Sehenswürdigkeit, die – allerdings nur gegen Bezahlung – die menschliche Stadtwahrnehmung auf bequeme und sichere Weise um die Dimension der Höhe erweiterten. Ausgehend von den Vergnügungsarealen diffundierte der Aufzug sodann in die übrigen Teile der Stadt, in Hotels, in Wohn- und Bürogebäude. Die Bevölkerung begann Gefallen zu finden am so scheinbar mühelosen Emporheben.

In Wien war es vor allem die Aufzugsfirma des Technikpioniers Anton Freissler, der auf diesem Feld neue Maßstäbe setzte. Auf der Internationalen Elektrischen Ausstellung des Jahres 1883 präsentierte er seinen ersten elektrisch betriebenen Aufzug, abermals installiert in der Rotunde. Und bei der Jubiläumsausstellung 1898, veranstaltet anlässlich des fünfzigjährigen Regierungsjubiläums von Kaiser Franz Joseph, sah Wien schließlich den ersten solitären Aussichtsturm, dessen oberste Plattform mit einem (elektrischen) Fahrstuhl erreichbar war. Konstrukteur war diesmal der Freissler-Schüler Hanns Füglistner, der eine 30 Meter hohe, eiserne Warte entworfen hatte, an der Spitze geschmückt mit einer Kaiserkrone und unzähligen Glühlampen, was natürlich vor allem nachts einen festlichen Anblick bot. Der Aufzugsturm war ein voller Erfolg. In den Zeitungen lobte man seinen *sanften und geräuschlosen* Betrieb, der den *lebhaften Beifall aller Besucher* fand.¹³

Nach Ende der Ausstellung wurde der Turm vom Ottakringer Verschönerungsverein erworben. Dieser ließ ihn abtragen und auf dem Gallizinberg neu aufstellen,

¹² Kikeriki, Folge, 1.

¹³ Ebd. 26.



Abb. 2: Aufzugsturm von Hanns Füglistner auf der Jubiläumsausstellung 1898 (ÖNB, Bildarchiv und Grafiksammlung, Mediennr. 00183854, Objektnr. 135543-STE)

wo er – allerdings nur mit Stiegenanlage und ohne Aufzug – als Kaiser-Jubiläumswarte bis 1952 in Verwendung blieb.

Die Sehnsucht nach der Höhe hatte die europäischen Metropolen erfasst. In den Jahren vor 1900 schossen immer mehr Aufzugstürme aus dem Boden: In Paris eröffnete man 1889 den 312 Meter hohen Eiffelturm; in Prag 1891 den Aufzugsturm Petřín, von Freissler errichtet als verkleinerte Kopie des Eiffelturms mit knapp 63 Meter Höhe; in Mailand entstand der Torre Stigler (konstruiert 1894 von August Stigler, 38 Meter hoch). Wobei der Eiffelturm mit seiner enormen Höhe und raffinierten Konstruktion zum einflussreichsten Bauwerk in dieser Reihe avancierte. Wie der französische Philosoph Roland Barthes in seiner berühmten Studie anmerkte,

entwickelte sich der Eiffelturm zur urbanen Ikone schlechthin mit Wirkmächtigkeit weit über Paris hinaus. Seine Symbolkraft und „Traumfunktion“ rührte, so Barthes, an den „Grenzen zum Irrationalen“; und die reale Möglichkeit, mit ihm eine neue Sicht der Stadt zu erlangen, versprach „ein Abenteuer des Blicks und der Intelligenz“: „Der Eiffelturm betrachtet Paris. Ihn besuchen heißt sich auf den Balkon begeben, um eine bestimmte Essenz von Paris wahrzunehmen, zu begreifen und auszukosten.“ Mit seiner Hilfe ließen sich erstmals urbane Strukturen erkennen, räumliche genauso wie zeitliche, die bislang im Verborgenen blieben. Insofern löste der Blick von oben nicht nur ein Vergnügen, sondern auch ein Verstehen aus. Das Entziffern der Stadt als Initiation ins Urbane schlechthin.¹⁴ Fast zwei Jahrzehnte lang sollte er das höchste Bauwerk der Welt bleiben. Gleich mehrere, unterschiedlich konstruierte Aufzüge führten in ihm in die Höhe. Einer davon wurde erneut von Léon Edoux konstruiert, den Gustave Eiffel schon seit seiner Schulzeit her kannte. Nicht zufällig wurde der Eiffelturm denn auch bald in unzähligen Varianten in der ganzen Welt nachgebaut.

In Wien kam es interessanterweise zu keinem Nachbau beziehungsweise zunächst zu gar keinem fix bestehenden Aufzugsturm. Was wohl auch daran lag, dass sich das Riesenrad im Prater relativ rasch als Sehenswürdigkeit etablierte. Dieses war zwar kein Aufzug im beschriebenen Sinne, kann aber technisch als Hebezeug bezeichnet werden. Und uns als solches Auskunft geben über die neuartige Empfindung des sich Über-die-Stadt-Emporhebens. So schrieb die „Neue Freie Presse“ bei der Eröffnung im Juli 1897 begeistert: *Langsam, gleichmäßig steigt der Wagen und immer weiter und freier wird der Ausblick auf den Prater und sein Menschengewoge, und endlich auf die Stadt selbst, die förmlich greifbar erscheint. Zuerst sinken die Häuser in die Tiefe, dann die Thürme und endlich auf der Höhe des Rades – 63 Meter – genießt man einen geradezu wunderbaren Blick auf die Stadt, ihre Umgebung bis weithin über das Marchfeld, bis zum Schneeberg, zu den Karpathen, bis Hainburg, namentlich aber einen köstlichen Ausblick in das Grün des Praters, in seine Wiesen- und Waldpartien, in sein Menschen- und Wagengewirre.*¹⁵

Inmitten der Stadt wurden so, wie zuvor nur beim Stephansturm möglich, Grenzen sichtbar, in der Ferne, in der Nähe. Wobei das Besondere einer Fahrt mit dem Riesenrad das beinahe kinematografische Raumerlebnis war. Die langsame Rotationsbewegung des Rades ließ die Stadtlandschaft in ihrer ganzen Breite cinemascopie-artig auftauchen und am Ende wieder verschwinden. Im Unterschied zum Stephansturm bot sich nun vom Riesenrad aus ein völlig „sekulärer Blick“ dar, losgelöst

¹⁴ BARTHES, Eiffelturm, 13–19.

¹⁵ N., Riesenrad, 7. Vgl. dazu auch CORDON, Riesenrad.



Abb. 3: Blick aus einer Gondel des Riesenrades, Atelier Friedrich Kuranda, um 1899 (Wien Museum, Grafik- und Fotosammlung, Inv.-Nr. 17161/56)

von religiösen Kontexten. Und in gewissem Sinne auch ein demokratischer Blick, insofern er gegen geringe Eintrittsgebühr für alle zur Verfügung stand. „Wir alle sind Stadt“ könnte man etwas zugespitzt den sozialen Eindruck von oben zusammenfassen. Der ehemals elitäre Kontrollblick eines Turmwächters wurde ersetzt durch den Blick der Masse. Die visuelle Aneignung der Stadt war fortan für alle möglich. Und noch etwas wird mit derartigen Seh-Einrichtungen verdeutlicht: Der moderne Großstadtmensch war, wie schon Georg Simmel treffend analysierte, zuallererst ein Augenmensch. Sehend suchte er sich als Individuum im Gewühl der Masse zu verorten und räumlich, Grenzen erkennend, zu positionieren.¹⁶ Mit dem von Beginn an enormen Erfolg des Riesenrads stand in Wien ein „klassischer“ Stadtaufzug wie in anderen Metropolen lange Zeit nicht zur Diskussion.

Stadtaufzüge als öffentliche Verkehrsmittel

Die seit dem 19. Jahrhundert zunehmende urbane Expansion in der Horizontalen wie in der Vertikalen führte schon bald auch zur Notwendigkeit, unterschiedlich hoch gelegene Stadtteile miteinander zu verbinden. Die kürzeste Möglichkeit dafür war der Aufzug, der sich so zum leistungsfähigen öffentlichen Transportmittel entwickelte, zum regelmäßig genutzten Fahrzeug, das die Grenzen zwischen „Ober- und Unterstadt“ auf schnellstmögliche Weise zu überwinden half.

Als weltweites Pionierprojekt gilt der Aufzug im brasilianischen Salvador da Bahia, eine boomende Stadt, die um 1870 bereits rund 130.000 Einwohner hatte. Ober- und Unterstadt waren hier durch 70 Höhenmeter voneinander getrennt und sozial wie ökonomisch immer dichter miteinander verflochten, sodass man sich auf die Suche nach einer modernen Hebevorrichtung machte. Im Dezember 1873 war es so weit: Unter Verwendung von aus Großbritannien importierten Baumaterialien wurden zwei nebeneinanderliegende hydraulische Aufzüge eröffnet. Sie konnten jeweils 23 Fahrgäste transportieren. Initiator war der Unternehmer Antônio Lacerda, nach dem der Aufzug dann auch (ab 1896) benannt wurde: Elevador Lacerda. Spätere technische Umbauten (1906/1907 Elektrifizierung, 1930er Jahre komplette Modernisierung) verkürzten die Fahrzeit auf beachtliche 30 Sekunden. Bis heute ist der Aufzug ein wesentliches Verbindungsglied zwischen den beiden Stadtteilen.

Andere Städte folgten diesem Beispiel. In Stockholm entstand der Katarinahissen (1883), in Bern der Mattelift (1897), in Lissabon der Elevador de Santa Justa (1902), in Bad Schandau der Sendig-Aufzug (1904), in Lausanne der Flon-

¹⁶ Vgl. SIMMEL, *Soziologie*, 722–729; SIMMEL, *Großstädte*.

Grand Pont (1907), in Genua der Ascensore Castelletto (1909), um nur einige der berühmtesten frühen Stadtaufzüge zu nennen, die allesamt bis heute bestehen und zu technikhistorischen Ikonen ihrer Städte geworden sind.¹⁷

In Österreich realisierte Salzburg erstmals einen derartigen Fahrstuhl und dies mit einzigartiger Innovation: Der im August 1890 in Betrieb genommene Aufzug auf den Mönchsberg war die europaweit erste elektrische Personenbeförderung mit modernem Seiltrieb, errichtet von den Firmen Siemens-Halske und Freissler. Der Aufzug fuhr mit einer Geschwindigkeit von 0,5 Meter pro Sekunde und überwand dabei 56 Höhenmeter. Von Beginn an war er ein großer Erfolg. 70.000 Personen wurden allein bis Ende des ersten Betriebsjahres transportiert, im Folgejahr waren es schon 150.000. Salzburg hatte eine neue Sehenswürdigkeit erhalten, die auf zahlreichen Fotos und Ansichtskarten in die ganze Welt verbreitet wurde. Wobei in den Werbemedien vor allem der von oben aus eindrucksvolle Blick auf die Altstadt hervorgehoben wurde; insbesondere bei Nacht bot sich ein zuvor selten geschautes „Lichtermeer“.



Abb. 4a–b: Stockholm, Katarinahissen (links); Lissabon, Elevador de Santa Justa (rechts), Ansichtskarten, 1910/1920er Jahre (Sammlung Peter Payer)

¹⁷ Vgl. SIMMEN – DREPPER, Fahrstuhl, 242–247.

Da in der gewachsenen sozialen Stratigrafie der Städte die höhergelegenen Stadtteile zumeist der Oberschicht vorbehalten waren, war eine Fahrt von unten nach oben auch ein realer wie symbolischer „sozialer Aufstieg“. In der Höhe, wo die Luft besser und es meist ruhiger war, herrschte ein anderes soziales Klima als unten. Begriffe wie „Hohensalzburg“, „Hoch-Innsbruck“ oder „Hoch-Wien“ (dies allerdings für den Semmering gemeint) bezeichnen bis heute ein gewisses elitäres Milieu. In dieses vorzudringen, war nun mit einer einfachen Liftfahrt möglich. Der Aufzug durchmischte die sozialen Schichten. Schon in der Kabine galt es daher gewisse Vorsichtsmaßnahmen und Verhaltensregeln zu beachten.

Der Aufzugswärter, der in den Anfangsjahren der Liftgeschichte stets zum fixen Personal gehörte, war damit in gewissem Sinne auch ein „Grenzwächter“, dem eine wichtige soziale Kontrollfunktion zukam. Noch heute ist etwa eine Fahrt im Lissabonner Elevador de Santa Justa nur mit Aufzugswart möglich. Das Nähe-Distanz-Problem ist den Passagieren bei jeder Liftfahrt eingeschrieben. Ebenso wie die tiefe Sehnsucht sich aus der als krankmachend erlebten Stadt quasi herauszukatapultieren, die Grenzen nach oben schnellstmöglich zu durchstoßen und in der Höhe Erlösung zu finden.¹⁸

Neue Wien-Perspektiven

Zurück nach Wien: Hier musste man, wie erwähnt, lange Zeit auf einen Stadtaufzug im beschriebenen Sinne warten. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg änderte sich dies, wobei die Aufzugsfirma Sowitsch dabei eine wesentliche Rolle spielte. 1914 gegründet, stieg sie nach 1945 zu einer der führenden Liftfirmen Österreichs auf. Als die Wiener Messe nach den Jahren des Krieges und der Not wieder zwei Mal jährlich ihre Pforten im Prater öffnete, initiierte Sowitsch eine kleine, aber bemerkenswerte Innovation. Nach einem Entwurf des Architekten Erich Boltenstern ließ man 1950 auf der Frühjahrsmesse einen Pavillon errichten, dem ein 15 Meter hoher Aufzugsturm vorgelagert war. Eine eingeglaste Eisenkonstruktion, die sich als ausgesprochen werbewirksam erwies. In der Liftkabine konnte das Messepublikum bequem nach oben fahren und den freien Blick nach allen Seiten genießen. Der durch seine Silhouette populär gewordene Aufzugsturm blieb auch die folgenden Jahre über bestehen, 1958 wurde er an die Nordwesthalle angebaut.¹⁹ Sowitsch promotete seinen auch in tech-

¹⁸ Der Grafiker Josef Binder sollte dies später mit seinem berühmt gewordenen Wien-Rax-Plakat auf kongeniale Weise ausdrücken. Von der Großstadt aus in kürzester Zeit in das Hochgebirge, wobei es hier um die 1926 eröffnete Personenseilbahn geht.

¹⁹ KRISTAN, Pavillonarchitektur, 171–172.

nischer Hinsicht avancierten Aufzug in allen Medien. Eine Probefahrt wurde als außergewöhnliches Erlebnis angepriesen. Womit der Aufzug sich erneut, wie schon im 19. Jahrhundert, als beliebte Ausstellungsattraktion erwies.

Der Durchbruch zum international bekannten Aufzugsturm gelang Sowitsch aber dann auf der Wiener Internationalen Gartenschau (WIG 64). Hier sollte der auf dem Gelände des Donauparks neu errichtete Donauturm eine wirklich spektakuläre Elevation bieten. Errichtet nach Vorbildern in Stuttgart und Dortmund, avancierte der Donauturm zum weithin sichtbaren Erkennungszeichen der Großveranstaltung. Im Unterschied zu seinen deutschen Verwandten war er jedoch kein Fernsehturm, sondern ausschließlich Aussichtsturm und Landmark für das städtebauliche Entwicklungsgebiet jenseits der Donau. Nach Plänen des Architekten Hannes Lintl und des Statikers Robert Krapfenbauer wurde am 1. August 1962 mit den Bauarbeiten begonnen. Der Turm bestand aus einem 181 Meter hohen, konisch verlaufenden Stahlbetonschaft, gefolgt von einem Stahlmast bis zu einer Gesamthöhe von 252 Meter. Stolz berichteten die Zeitungen, dass er somit der höchste Turm Wiens und Österreichs (bislang war dies der Stephansdom) und der zweithöchste Turm Europas sein werde.²⁰

Die Eröffnung erfolgte nach knapp zweijähriger Bauzeit am 16. April 1964. In dem Schaft fuhren fortan zwei Personenaufzüge, fünf Kleinlastenaufzüge und ein hydraulischer Aufzug, alle hergestellt von der Firma Sowitsch, die damit ihr wichtigstes Prestigeprojekt realisierte. Die Geschwindigkeit der Personenaufzüge war sensationell: Mit 6,2 Metern pro Sekunde stellten sie die damals schnellsten Lifte Europas dar. Innerhalb von nur 24 Sekunden erreichte man die 150 Meter hoch gelegene Aussichtsterrasse. Über eine weitere Liftstation konnte man von dort in das darüber liegende Zentralgeschoß (165 Meter) fahren. Von hier gelangte man wahlweise in das Café oder das Restaurant, die sich langsam im Kreis drehten und so einen bequemen Rundumblick ermöglichten. Eine Liftkabine konnte bis zu 14 Personen befördern, die stündliche Förderleistung beider Aufzüge zusammen betrug 800 Personen in jeder Richtung. Begleitet wurde jede Fahrt von einem geprüften Aufzugswärter (sic!). Er hatte während der gesamten Betriebszeit der Aufzüge anwesend zu sein.

Oben angekommen, erwartete die Besucher ein neuer Blick auf Wien, ein Perspektivenwechsel, der mit zum eigentlichen Zweck des Baus gehörte. In einer Werbebroschüre für den Donauturm hieß es denn auch: *Denn der Turm will ja nicht nur an sich schön sein, er ist ja auch vor allem dazu gebaut, viele Besucher zu empfangen und ihnen gerade das geliebte Bild unserer Stadt [...] aus einer neuen Perspektive aufzuschließen und nahezubringen. [...] Man hatte zwar oft argumentiert, daß man Wien auch aus der Blickrichtung etwa des Kahlenberges oder des Leopoldsberges genießen*

²⁰ Vgl. NIERHAUS, Ozeandampfer, 90–93.



Abb. 5: Rundumblick auf der Höhe des Donauturms, Ansichtskarte, 1972 (Sammlung Peter Payer)

könne, ohne daß dazu ein Turm notwendig sei. Gerade diese Art, auf Wien herunterzuschauen, hat aber bisher einen völlig falschen Eindruck von der Lage unserer Stadt vermittelt. Aus dieser Perspektive breitet sich hinter Wien die Ebene aus und man hält Wien für ihren Bestandteil. Der Donauturm läßt – für das breite Publikum zum ersten Male – die eigentliche Lage Wiens im Hügelland erkennen.²¹

Trotz mancher gestalterischer und architektonischer Kritik²² war der Donauturm beim Publikum von Beginn an beliebt. Nach einer Generalüberholung im Jahr 2010 ist er heute eine fixe Größe im Selbstverständnis Transdanubiens, imagebildend für den gesamten Bereich jenseits der Donau.

Renaissance

Nach einigen Jahrzehnten der Stagnation setzte um die Jahrtausendwende – national wie international – eine Renaissance der Stadtaufzüge ein. Motor dafür ist wohl

²¹ „DONAUTURM“, Donauturm, o. S.

²² NIERHAUS, Ozeandampfer, 95–96.

die voranscheidende Touristifizierung der Städte, die rasante Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes und die damit einhergehende Ökonomisierung der Vertikalen. Die „geliftete Stadt“ nahm Konturen an: Sie wird aufgeputzt, hergerichtet und dabei immer zahlreicher mit Aufzügen ausgestattet.²³ Prominentes Beispiel ist Graz, wo im Jahr 2000 im Schlossberg ein Aufzug installiert wurde (77 Höhenmeter, Fahrzeit 30 Sekunden); oder drei Jahre später, die Stadt war inzwischen Kulturhauptstadt geworden, der für beträchtliches mediales Echo sorgende „Marienlift“. Diese Installation des Künstlers Richard Kriesche war in Opposition zur barocken Mariensäule gesetzt, dabei bewusst Grenzen auslotend und – für manche Kritiker – auch überschreitend. Der 18 Meter hohe, gläserne Lift fungierte als Symbol für die demokratisch-egalitäre Gesellschaft, abseits religiöser Deutungen und Aufladungen. *In Augenhöhe mit Maria erfahren Bürger, was seinerzeit Menschen nur dem Außergewöhnlichen zugestanden haben, den Ruf zur Entfaltung ihrer selbst*, konnte man auf der Stirnseite des Lifts lesen, der bis zum Jahr 2007 an seinem Standort bestand.²⁴

In Wien wiederum machte das sogenannte „Bahnorama“ von sich Reden, ein Panoramalift, mit dem man die riesige Baustelle des neuen Hauptbahnhofes von oben überblicken und die Baufortschritte begutachten konnte. 2010 errichtet, war er mit 67 Höhenmetern der höchste begehbare Holzturm Europas. Trotz großem Publikumsinteresse und der Auszeichnung mit einem Designpreis wurde auch dieser Stadtlift 2016 abgebrochen.²⁵ Neben Graz und Wien ließen sich noch viele weitere Beispiele, von Linz bis Luxemburg, anführen, die den aktuellen Trend zu vertikalen Wahrnehmungs- und Erlebnisformen durch Stadtaufzüge illustrieren.

Der Blick von oben hat, so lässt sich resümieren, dank des Aufzugs uns selbst und unser Verhältnis zur Stadt bereichert. Ob dieser Blick eher ein enger, sozialer und topografischer Kontrollblick ist oder ein offener, grenzüberschreitender Sehnsuchtsblick, oder beides, sei offengelassen.

Quellen und Literatur

- ACHLEITNER, Widerstand: Friedrich ACHLEITNER, Der topografische Widerstand, in: Monika SOMMER – Marcus GRÄSER – Ursula PRUTSCH (Hg.), *Imaging Vienna. Innensichten, Außensichten, Stadterzählungen*, Wien 2006, 33–46.
- BARTHES, Eiffelturm: Roland BARTHES, *Der Eiffelturm*. Berlin 2015.
- BÉKÉSI – DOPPLER, Wien: Sándor BÉKÉSI – Elke DOPPLER (Hg.), *Wien von oben. Die Stadt auf einen Blick*. Ausstellungskatalog des Wien Museums, Wien 2017.

²³ PAYER, Auf und Ab, 98.

²⁴ Siehe <https://de.wikipedia.org/wiki/Marienlift> (22.2.2023).

²⁵ Siehe <https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnorama> (22.02.2023).

- BERNARD, Fahrstuhl: Andreas BERNARD, Die Geschichte des Fahrstuhls. Über einen beweglichen Ort der Moderne, Frankfurt am Main 2006.
- CORDON, Riesenrad: Cécile CORDON, „Das Riesenrad hat alle entzückt“. Die wechselvolle Geschichte des Wiener Wahrzeichens, Wien 1997.
- „DONAUTURM“, Donauturm: „DONAUTURM“ Aussichtsturm- und Restaurantbetriebsgesellschaft m. b. H. (Hg.), Der Donauturm, Wien 1964.
- FUCHS, Kahlenberg: Martin FUCHS, Was dampft da auf den Kahlenberg? Die Geschichte der Wiener Bergbahnen, Wien 2002.
- GRAHAM, Vertical: Stephen GRAHAM, Vertical. The City from Satellites to Bunkers, New York/London 2016.
- HAUSER, Blick: Susanne HAUSER, Der Blick auf die Stadt. Semiotische Untersuchungen zur literarischen Wahrnehmung bis 1910, Berlin 1990.
- KIKERIKI, Folge: KIKERIKI, Angenehme Folge, wenn man die Rotunde besteigt 58 (1873), 1.
- KOS – GLEIS, Metropole: Wolfgang KOS – Ralph GLEIS (Hg.), Experiment Metropole. 1873: Wien und die Weltausstellung. Ausstellungskatalog des Wien Museums, Wien 2014.
- KRISTAN, Pavillonarchitektur: Markus KRISTAN, Pavillonarchitektur der Wiener Messe nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Judith EIBLMAYR – Iris MEDER (Hg.), Moderat modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945. Ausstellungskatalog des Wien Museums, Salzburg/München 2005, 165–177.
- LAMPUGNANI – HARTWIG, Vertikal: Vittorio Magnago LAMPUGNANI – Lutz HARTWIG (Hg.), Vertikal. Aufzug Fahrtreppe Paternoster. Eine Kulturgeschichte vom Vertikal-Transport, Frankfurt am Main 1994.
- N., Luftbrücke: N. N., Die Luftbrücke über den Donaucaanal, in: Wiener Weltausstellungs-Zeitung, 6. Juli 1872, 2–3.
- N., Riesenrad: N. N., Das Riesenrad im Englischen Garten, in: Neue Freie Presse, 4. Juli 1897, 7.
- NIERHAUS, Ozeandampfer: Andreas NIERHAUS, „Man hätte genauso gut einen Ozeandampfer kaufen können.“ Der Donauturm als Attraktion und Attrappe, in: Ulrike KRIPPNER – Lilli LICKA – Martina NUSSBAUMER (Hg.), WIG 64. Die grüne Nachkriegsmoderne. Ausstellungskatalog des Wien Museums, Wien 2014, 90–96.
- PAYER, Auf und Ab: Peter PAYER, Auf und Ab. Eine Kulturgeschichte des Aufzugs in Wien, Wien 2018.
- SIMMEL, Großstädte: Georg SIMMEL, Die Großstädte und das Geistesleben, in: Theodor PETERMANN (Hg.), Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung (Jahrbuch der Gehe-Stiftung zu Dresden IX), Dresden 1903, 185–206.
- SIMMEL, Soziologie: Georg SIMMEL, Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung, Frankfurt am Main 1992 (Gesamtausgabe 11).
- SIMMEN – DREPPER, Fahrstuhl: Jeannot SIMMEN – Uwe DREPPER, Der Fahrstuhl. Die Geschichte der vertikalen Eroberung, München 1984.
- STIFTER, Aussicht: Adalbert STIFTER, Aussicht und Betrachtungen von der Spitze des St. Stephans-turmes, in: DERS., Aus dem alten Wien. Zwölf Erzählungen, Frankfurt am Main 1986, 11–39.
- WINKEL, Bergbahnen: Andreas WINKEL, Wiener Bergbahnen im 19. Jahrhundert. Teil 2, online: <https://magazin.wienmuseum.at/wiener-bergbahnen-im-19-jahrhundert-teil-2> (Zugriff: 22.02.2023).
- WÖGENSTEIN, Stadt: Lisa WÖGENSTEIN, Die Stadt im Blick, in: Wolfgang KOS – Brigitte HUCK – Lisa WÖGENSTEIN (Hg.), Wiener Linien. Kunst und Stadtbeobachtung seit 1960. Ausstellungskatalog des Wien Museums, Wien 2004, 12–19.