

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

gateWay vienna
museum für zeitgenössische medienkunst

Diplomarbeit

gateWay vienna

museum für zeitgenössische medienkunst

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung

Ao.Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn. Erich Raith
E 260/S

Institut für Architektur und Entwerfen
Fachbereich Städtebau

eingereicht an der

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Benedikt Sequeira
0226569

Boerhaavegasse 23/12, 1030 Wien

Wien, am 01.10.2011

Danksagung

Mit der Diplomarbeit endet meine Studienzzeit. Aus diesem Grund möchte ich Hrn. Prof Raith herzlich für die fachliche Betreuung dieser Arbeit danken.

Darüberhinaus gilt mein Dank insbesondere meinen Eltern, die mir dieses Studium ermöglicht haben. Meinen Geschwistern und Freunden möchte ich für ihre Unterstützung, zahlreiche Anregungen und hilfreiche Zerstreuungen während des Studiums danken.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
Standortanalyse I - Historische Entwicklung	13
Vindobona	15
Völkerwanderung und Verfall	16
Babenberger	19
Habsburger	21
Wagner - Industrialisierung und Ringstraßenbau	23
1. und 2. Weltkrieg	26
Hufnagl - Die postindustrielle Stadt	29
Standortanalyse II - Funktionale Zonierung und Raumprogramm	31
Stadträumliches Konzept	32
Funktion und Raumprogramm	34
Neue Plätze am Wasser	41
Von den Auen zu den Kaianlagen	42
Wagner und Plecnik	45
Entwurfskonzepte für den städtischen Raum	45
Plandokumente	53
Grundrisse	55
Ansichten	70
Schnitte	75
Perspektiven	85
Abbildungs- und Quellenverzeichnis	92



Abb. 1: Tankstelle am Morzinplatz

Vorwort

Schweden- und Morzinplatz bilden zusammen die wohl bedeutendste räumlich-funktionale Schnittstelle der Stadt Wien. Die beiden Plätze stellen gleichzeitig eine der größten Problemzone der Innenstadt dar und wurden deshalb bereits ab den 80er Jahren zu den am besten kontrollierten öffentlichen Orten der Republik. An dieser Schnittstelle bündeln sich die Bewegungsflüsse von Berufspendlern, Touristen und Jugendlichen und lassen einen höchst unstrukturierten und räumlich kaum erfassbaren urbanen Raum entstehen.

Mein Entwurf teilt die Besucherströme auf und stellt die historisch gewachsenen Räume erfassbar dar. Die Plätze erfahren damit eine thematische Aufwertung und wirken gleichzeitig auf den gesamten Stadtbereich.

Durch ein (populär-)kulturelles Angebot, wie es seit jeher mit diesem höchst öffentlichen Stadteingangsraum in Verbindung gebracht wird, soll dies erreicht und die historische und gegenwärtige Funktion und Bedeutung des Ortes unterstrichen werden.

Das gateway bildet hierbei eine Schnittstelle zwischen unterschiedlichen Funktionen, die zwischen analogen und digitalen Medien vermitteln sollen.

Das *gateway vienna - Museum für zeitgenössische Medienkunst* - versteht sich somit als Portal zwischen Innenstadt und Erholungsraum, zwischen Wasser und Land, zwischen digitaler und analoger Welt. Ein Museum für digitale Kunst muß dabei vor allem an einem hoch verdichteten Raum wie dem Schweden-/Morzinplatz öffentlich erlebbar und anwendbar sein. Es muß in den urbanen Raum eingreifen und die Urbanität aufgreifen ohne zur weiteren Musealisierung und Historisierung der Stadt beizutragen. Ein Museum, das nach zeitgenössischer Ausstellungspädagogik nicht nur überörtlich vernetzt, sondern räumlich interaktiv und flexibel aufgebaut ist, um verschiedenen Akteuren den Raum für verschiedene Diskurse zu bieten.

Standortanalyse I

Historische Entwicklung



Vindobona (1-5 Jahrhundert)

Mit der Einverleibung des Königreichs Noricum in das römische Reich rückte dessen Grenze an die Donau. Der Standort des heutigen Wiens errang strategische Bedeutung und wurde zum Römerlager (Castrum), an das sich stetig eine Zivilstadt, das eigentliche Vindobona, im Bereich des 3. Gemeindebezirks (Rennweg) ansiedelte. Das Lager befand sich hochwassersicher etwa 12m über der Flußebene am steilen Ufer des südlichsten Donauarms. Anzumerken ist, dass der Donauarm zu dieser Zeit wesentlich wasserreicher, und ca. 4 mal breiter war als der heutige Kanal. Darüberhinaus lag er weitaus näher an der Stadt..

Das Castrum lag bis etwa ins 3. Jahrhundert entgegen früherer Annahmen in einer traditionell symmetrischen Anordnung auf einer natürlichen Flußterrassierung (Hochgestade). Bemerkenswert ist dabei die Anordnung der 4 Tore, wobei sich die Porta Praetoria, also das Haupttor, etwa am heutigen Morzinplatz nahe der Hafenanlage befunden haben muss.. Diese Lage war allerdings nur in zweiter Hinsicht der übergeordneten Bedeutung der Donau geschuldet, die nicht nur einzelne Grenzlager des Reiches miteinander verband, sondern darüber hinaus auch für den Import

externer Güter wichtig war. Viel bedeutender war für die Anordnung der Tore, dass das Haupttor dem Feind zugewandt, also nach Norden ausgerichtet sein musste. Neben den wohl untergeordneten Toren am heutigen Tuchlauben und Tiefen Graben, war wahrscheinlich für das interne Stadtgefüge nur noch die Porta Principalis dextra an der Rotenturmstraße als Schnittstelle zur vorgelagerten Siedlung und zur Zivilstadt am Rennweg von höherer Bedeutung. Etwa im 3. Jahrhundert muss es durch bis heute typische massive Regenfälle zu einem stetigen Geländeabbruch gekommen sein, der die nordwestliche Ecke des Lagers samt Porta Praetoria bis zum heutigen Salzgries betraf. Erst ab dieser Zeiterhält das Castrum seine asymmetrische Form. Durch Truppenreduzierungen im 4. Jahrhundert ist ein korrigierender Anbau irrelevant geworden. Allerdings wird davon ausgegangen, daß bereits jetzt ein Stadthafen auf Höhe des Passauer Platzes errichtet wird. Ebenfalls vermutet wird eine Neuadaption der Porta Praetoria, zur schnellen Erreichbarkeit der Hafenanlagen. Bereits zur der Zeit der Römer sind alle innerstädtischen Bäche kanalisiert und in das Abwassersystem integriert. Dadurch konnte wohl das anfallende Flutwasser nicht natürlich abgeleitet werden. Ein Problem, das in geringerem Ausmaß, auch heute noch besteht (Wienfluß-Sammelkanäle).

Es sind bis heute deutliche Spuren des Römerlagers im Stadtbild zu erkennen. ein Beispiel hierfür ist die Porta Principalis dextra an der Kreuzung Rotenturmstraße und Lichtensteg/Ertlgasse. Zahlreiche Funde dieser Zeit sind zum Teil an ihrer Fundstelle am Hohen Markt im Römermuseum ausgestellt.

Abb. 2: Castrum Vindobona vor dem Geländeabbruch

Völkerwanderung und Verfall

In den Wirren der nachrömischen Zeit verliert das heutige Wien an Bedeutung vor allem gegenüber Salzburg. In den Überbleibseln des Römerlagers entsteht eine frühmittelalterliche Siedlung. Die mit der topografischen Verschiebung einhergehende Stadtbildveränderung, macht nun definitiv einen internen Stadthafen am heutigen Passauer Platz (seit 9. Jhd. Kirche Maria am Gestade) möglich. Der schluchtartig verlaufende Ottakringerbach fließt hier entlang in die Donau. Erst mit dem Abdriften des Wassers im Spätmittelalter wird diese Landestelle obsolet.

Der wirtschaftlich-infrastrukturellen Bedeutung des Standortes Schweden-/Morzinplatz gerecht wird auch die Anordnung des frühmittelalterlichen Berghofes (vermutlich ein Verwaltungsgebäude für den Weinbau), der nach dem Zerfall des römischen Reiches aller Wahrscheinlichkeit nach am heutigen Rupechtsplatz (damals Kienmarkt), gegenüber der Ruprechtskirche anzusiedeln ist. Man nimmt an, dass es sich um eine wehrhafte Anlage handelte. Die Bezeichnung `Kien´ verweist vermutlich auf regionale Kiefernholzer und Kiefernharz (Kolophonium), das nicht nur als Bindemittel im Fässerbau und im Schiffsbau Verwendung fand. Aus dieser frühmittelalterlichen Zeit sind in erster Linie nur noch Raumformationen erhalten.

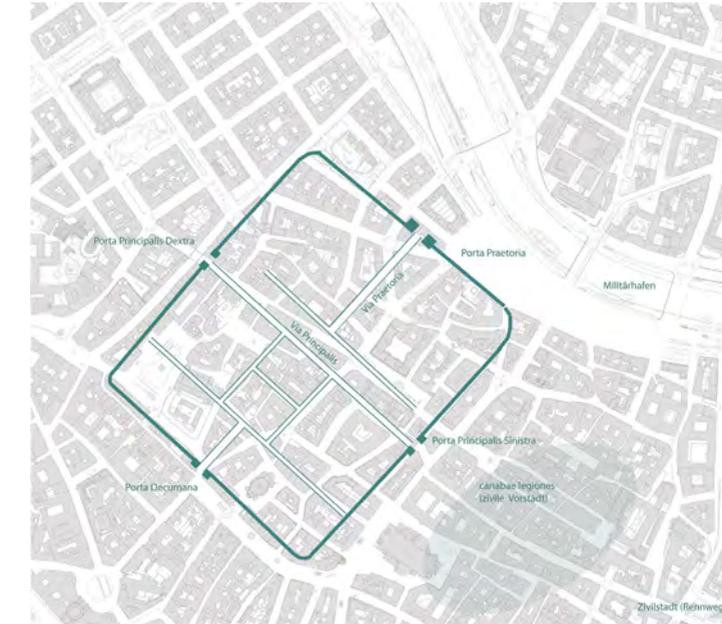


Abb. 3: Castrum romanum im Idealzustand

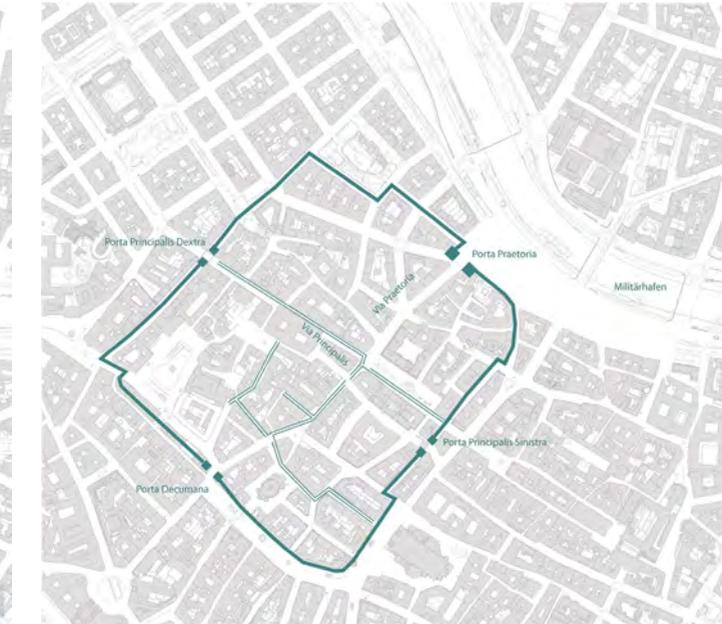


Abb. 4: Möglicher heutiger Strassenverlauf der Römerstrassen. Die Porta Praetoria, das römische Haupttor, hätte sich demnach im Lauf der Zeit in das Planungsgebiet verschoben.

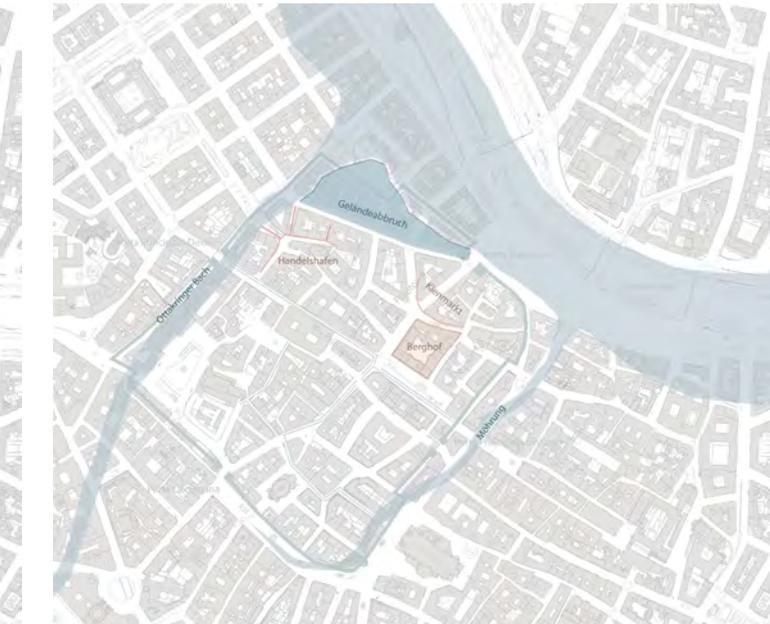


Abb. 5: Vermutete frühmittelalterliche Stadtformation zwischen 5. und 10. Jahrhundert.



Babenberger (976 - 1246)

Unter den Babenbergern, die im 10. Jhd die Markgrafschaft Ostarrichi begründen, stellt Wien bereits im 11. Jhd. einen wichtigen Handelsort dar. 1155 wird es unter Heinrich Jasomirgott Hauptort des Reiches. Durch das Lösegeld, das Leopold V. durch die Gefangennahme Richard Löwenherz 1192-1193 erhält, kann eine erste große Ortserweiterung durchgeführt werden. Die Hauptstraßenzüge, die durch das Castrum vorgegeben und danach als völkerwanderungszeitliche Wege weiter genutzt werden, bleiben bestehen (ruprechtsviertel.eu 2011) .. 1221 erhielt Wien als zweiter Babenberger Ort nach Enns das Stadt- und Stapelrecht. Das Stapelrecht verpflichtet durchziehende Händler zur Zwischenlagerung ihrer Waren. Während dieses Zeitraumes genießen die Wiener Bürger das Vorkaufsrecht. Dadurch wird der Zwischenhandel gefördert und Wien wächst zu einem bedeutenden Handelszentrum heran (Stein 2010). Hauptumschlagplatz für Wein, Holz Getreide, Bernstein, Gewürze und Salz ist dabei der Kienmarkt. Die Stadtmauern werden beibehalten, vorder Porta Principalis dextra (Höhe Lugeck) bildet sich eine Kaufleutestadt. Wesentliche Überreste dieser Zeit an Schweden- und Morzinplatz bestehen vor allem in der Ruprechtskirche

Abb. 6: Roter Turm um 1480

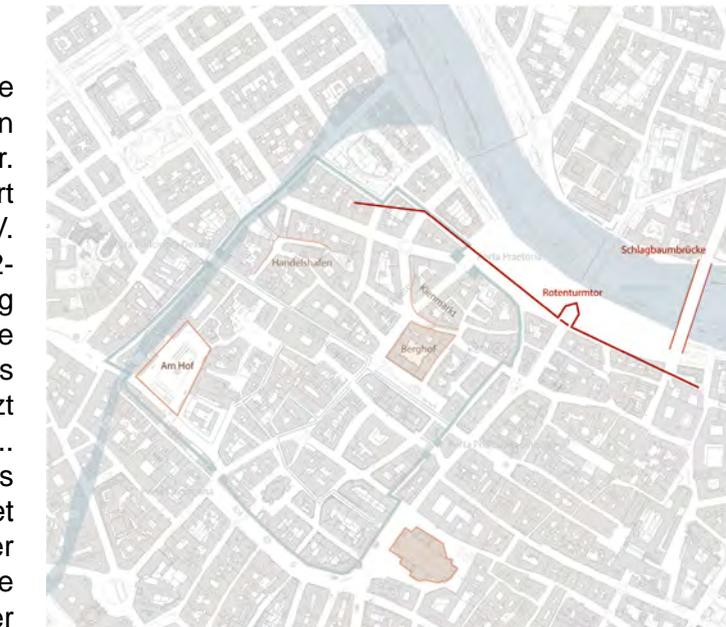


Abb. 7: Stadtformation während des Hochmittelalters.

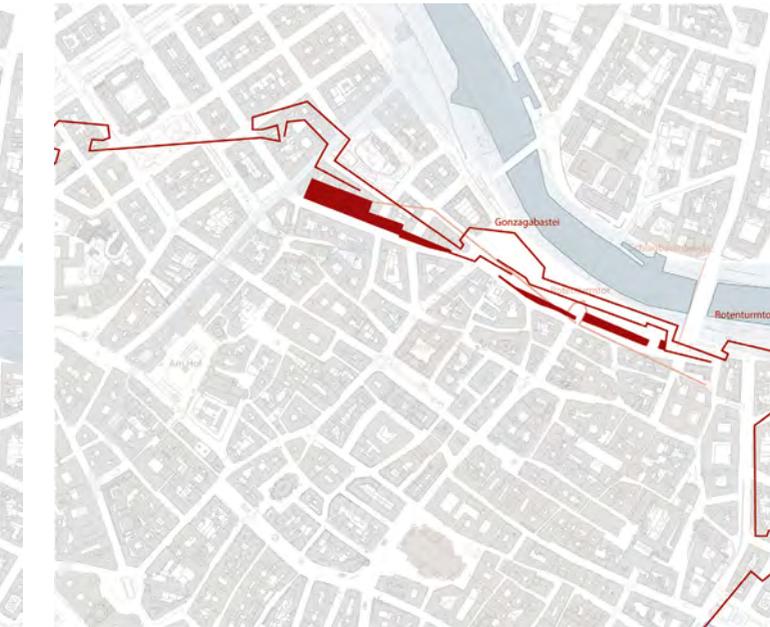


Abb. 8: Barocke Stadtmauer: Verschränkung von Bebauung (voll rot) und Mauer (Strichzeichnung).



Abb. 9: Stadtansicht von 1609

und neu adaptierten Raumformationen, die noch immer an Straßen- und Ortsnamen ablesbar sind (Salzhandel).

Habsburger (1278 – 1918)

Gotik und Renaissance

Mit der zunehmenden Abdriftung des südlichen Donauarms nach Nordosten und der zunehmenden Versandung des Hauptarms, der nun Wiener Arm genannt wird, steigt die Hochwassergefahr für die Stadt. Diese Gefahr bestimmt fortan die Geschichte des Donaukanals (Stein 2011).

In der Frühzeit des Habsburger Reiches galt es für Wien Schritt zu halten mit der kaiserlichen Residenzstadt Prag, die nun zunehmend kulturelles Zentrum Europas wurde. Zeugnisse hiervon sind die Universitätsgründung und der Ausbau St. Stephans. 1340 lässt Herzog Albrecht II. die Schlagbrücke errichten, die für fast 500 Jahre die

einzigste ganzjährig sichere Überquerungsmöglichkeit der Donau bleiben wird. Diese Tatsache dokumentiert die Bedeutung des Ortes für Handel und Sicherheit. Nach der 1. Wiener Türkenbelagerung 1529 wird begonnen die Stadt neu zu befestigen. Unter anderem wird das stadtseitige Ufer des Wiener Arms aufgeschüttet und mit einer Kaimauer befestigt. Er ist ab 1600 ganzjährig befahrbar. Darüber hinaus erhält die Stadt ab dem 17. Jahrhundert neue Befestigungsanlagen wie die kleine und große Gonzagabastei, die sich insbesondere bei der 2. Wiener Türkenbelagerung bewähren sollten.

Barock - Vienna Gloriosa

Nach der 2. Wiener Türkenbelagerung beginnt die Glanzzeit der Stadt, während welcher diese barockisiert und ausgebaut wird. Zwischen dem Sieg über die Türken 1683 und 1770 verdoppelt sich die Einwohnerzahl auf etwa 160.000. Bewirkt wird dies durch die neue Stellung Wiens im Mittelpunkt des Habsburgerreiches, aber

insbesondere durch verbesserte hygienische Standards, wie Kanalisation und Straßenreinigung durch das Anwachsen der Vororte wird ein Linienwall erforderlich, während die Befestigungsanlagen der Innenstadt weitgehend unberührt bleiben (Buchmann 1984). Der Wiener Arm wird ab dieser Zeit als Donaukanal bezeichnet. Die Leopoldstadt erholt sich als barocke Gartenstadt rasant von den Folgen der Belagerung. Eine zweite, neu zu schaffende Augartenbrücke verbindet Lustgärten und Spektakel am gegenüberliegenden Ufer mit der Innenstadt. Für den gesteigerten Schiffsverkehr aufgrund einer merkantilistischen Wirtschaft werden nun Donauregulierungen und Uferfixierungen verstärkt durchgeführt (ebd. 1984). Bis 1840 steigt die Bevölkerung auf fast eine halbe Millionen Einwohner. Die Leopoldstadt wird in Folge parzelliert und bürgerlicher. Die Idee der Schleifung der Stadtmauer und Schaffung eines Glacis entwickelt sich.

Abb. 10: Panorama der Stadtmauer vor ihrer Schleifung (C. W. Zajicek)





Wagner - Industrialisierung und Ringstraßenbau

1826 endet als erste große verkehrstechnische Leistung der Wiener Industrialisierung die systematische Regulierung des Donaukanals. Der alte Wiener Arm hat nun eine einheitliche Breite von 51,2m und eine Abböschung von 1 zu 3. Diese Maßnahme gewährt erstmals sichere Durchfahrt. Die erste Eisenbahnstrecke Österreichs wird 1837 eröffnet.- Sie ist der erste Teil der (Kaiser-Ferdinand-) Nordbahn von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram. Mit der drastisch steigenden Bevölkerung aufgrund der Industrialisierung wird ein durchgreifender Stadttumbau immer unumgänglicher. Kaiser Franz Josef verordnet diesen 1857. Er soll die Schleifung der obsolet gewordenen Altstadtbefestigung und die Vereinigung der Vorstädte beinhalten. Entlang des Donaukanals, also auch am heutigen Schwedenplatz, damals noch Ferdinandplatz, orientiert sich die Planung nicht an historisierenden Monumentalbauten wie an der Ringstraße, sondern setzt das Strassenraster mit 6-8-geschoßigen Bauten fort. Warum er nicht ebenso wie die Ringstraße als kulturelles Rückgrat gesehen wird, liegt wohl zum einen an der gegenüberliegenden Leopoldstadt, in der freigewordene Flächen am Kanal durch unrepräsentativ-

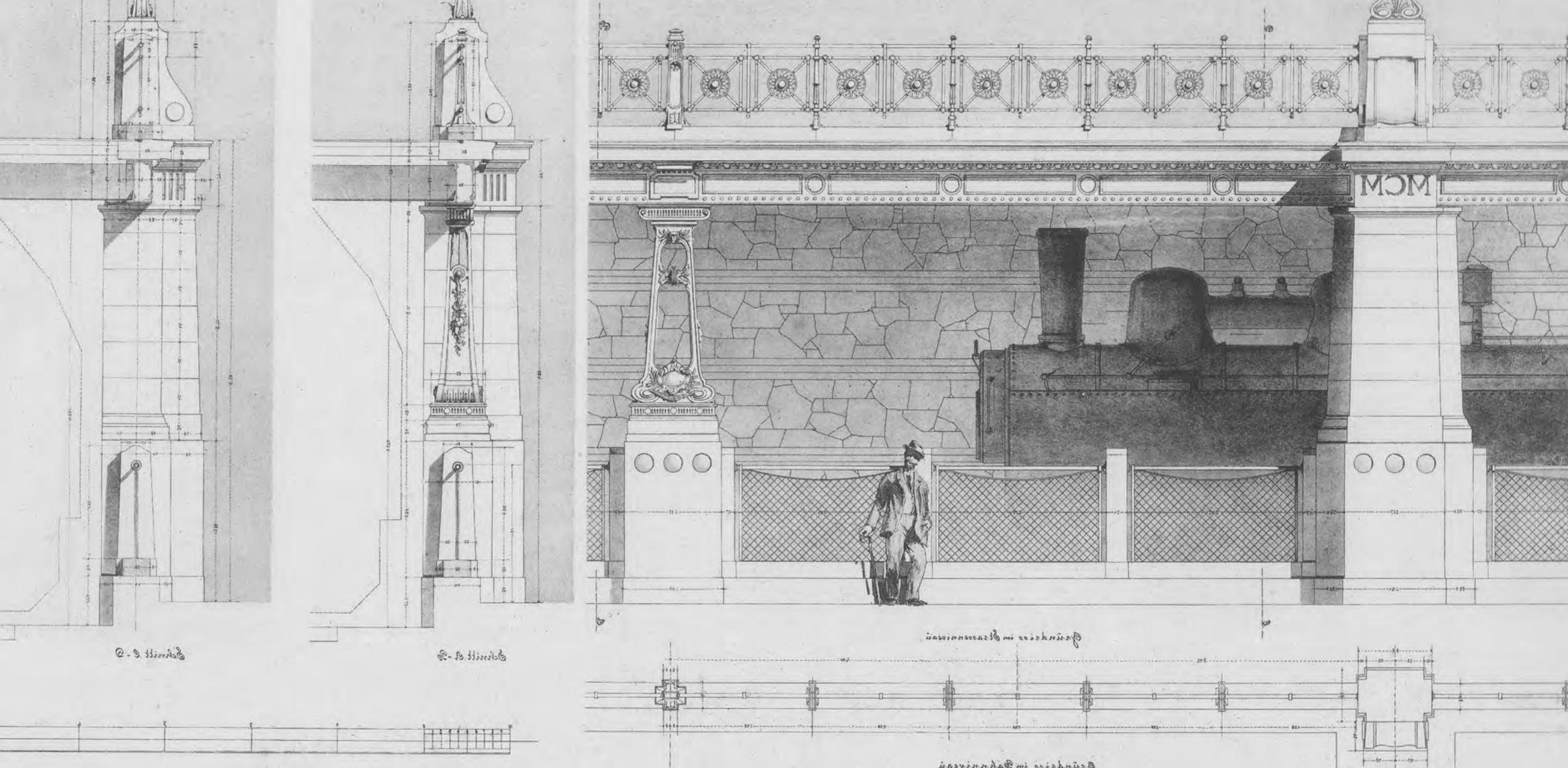
kleinbürgerliche Wohnbauten geschlossen werden. Zum anderen sollte aber der Idee einer barocken Residenz als Zentrum der Stadt gefrönt werden, was hier ausschließlich Bezug auf die Hofburg nimmt. Ein schlicht formaler Grund besteht in der ausufernden Länge der Umsetzung der Donauregulierung: die Planung der baulichen Ausgestaltung konnte nur schrittweise folgen, und erst 1892, nach Beendigung der Regulierungsarbeiten, fixiert werden. Mit den Arbeiten an der Donaukanallinie begonnen werden konnte erst ab Herbst 1898, nach Vollendung des Sperrwerks, das die Bauarbeiten vor Hochwasser schützen sollte (der Stadtbahn-Galeriebau liegt nur 1,2m Übernullwasser) (Kolb 1989). Die einzigartige Gelegenheit eine Schaufassade unter Einbeziehung einer Wasserthematik aufzubauen, wurde somit verfehlt. Viktor Hufnagl, der fast ein Jahrhundert später ein gestalterisches Konzept für diesen Bereich erarbeitet, bezeichnet diese Entwicklung als (wohl langfristige) "Deklassierung" (Hufnagl 2001 zit. Hufnagl 1973, S. 328).

Das 1894 von Otto Wagner abgegebene Projekt eines "General-Regulierungs-Plans", mit dem er neben Stübben den ersten Preis einholte, sieht eine monumentale, rationale Stadtplanung für Wien vor, der neben der Stadtbahn auch die Donaukanalbauten

beinhaltet. Im begleitenden Manifest gibt er sich überzeugt, "dass die gerade, reine, praktische Straße, zeitweilig unterbrochen von Monumentalbauten, mäßig großen Plätzen, schönen, bedeutenden Perspektiven, Parks etc., die uns in kürzester Zeit ans Ziel führt, auch weitaus die schönste ist." (Lampugnani 2010, S.105 zit. Wagner 1894). Resultat ist ein höchst rationalistischer und wohl auch teilweise "unmalerischer" (ebd. 2010) Stadtentwurf, der Wien – ewig erweiterbar – als System von Ringen und Radialen begreift. unter anderem soll im damals aktuell geplanten Ring, dem heutigen Gürtel, die aufgeständerte Stadtbahn entstehen. Der Donaukanal soll reguliert werden und mit der Donaukanallinie kombiniert werden. Er verbindet die großstädtischen Verkehrserfordernisse mit dem Wasser klar und bestimmt, domestiziert die Natur und fasst sie ein in die technischen Errungenschaften der Moderne.

"Unser Realismus, unser Verkehr, die moderne Technik, sie begehren heute gebieterisch die gerade Linie, und nur durch deren Anwendung können jene Verkehrszüge entstehen, welche keine Großstadt entbehren kann, und auch nur so werden Häuser, Straßen und Menschen zusammenpassen." (Lampugnani 2010, S.106 zit. Wagner 1894) Neben diesen Maßnahmen für die Wagner meist

Abb. 11: Rotenturmtor mit dahinter liegendem Müllerschen Gebäude und Gonzagabastei kurz vor der Mauerschleifung.



persönlich verantwortlich war, werden andere vorgesehene Maßnahmen nicht durchgeführt. Bemerkenswert ist die geplante Anordnung sogenannter "Stellen" an Stadtbahn-Stationsanlagen, die neben Strassenreinigung, Baumaterialien, Gartenanlagen als grüne Plätze, Leichenhallen auch Grundstücksreserven beinhalten. Letztere sollen zukünftigen infrastrukturellen Entwicklungen Raum bieten.

In der Realität prallt die Beplanung des Donaukanals durch Otto Wagner von Anfang an auf gesetzte Tatsachen. Die Ausformulierung der Stadtbahn war zu diesem Zeitpunkt bereits fixiert, nur die Ausgestaltung obliegt Wagner. Gleichzeitig hinkt eben dieser Ausbau permanent der gleichzeitig stattfindenden Donauregulierung nach, die erst 1892 beendet werden kann. Versucht man mit dem Stadtbahnbau endlich auf das technische Niveau zu kommen, das andere europäische Städte wie Budapest und London längst vorgelegt haben, so gilt das tatsächliche Resultat bereits bei der Eröffnung als technisch überholt. Mangelnde Rauchabzüge an der Station Ferdinandsbrücke machen einen Umstieg hier fast unerträglich. So wird die Bahn schnell zum Gespött der Wiener (Kolb 1989). Wesentlicher Fehler ist wohl auch die thematische Durchmischung von einer Militär- und Güterbahn mit dem urbanen Personennahverkehr. Sie versorgt die Garnisonen, die sich tatsächlich noch

Abb. 12: Technische Euphorie und Ornamentik. Otto Wagner

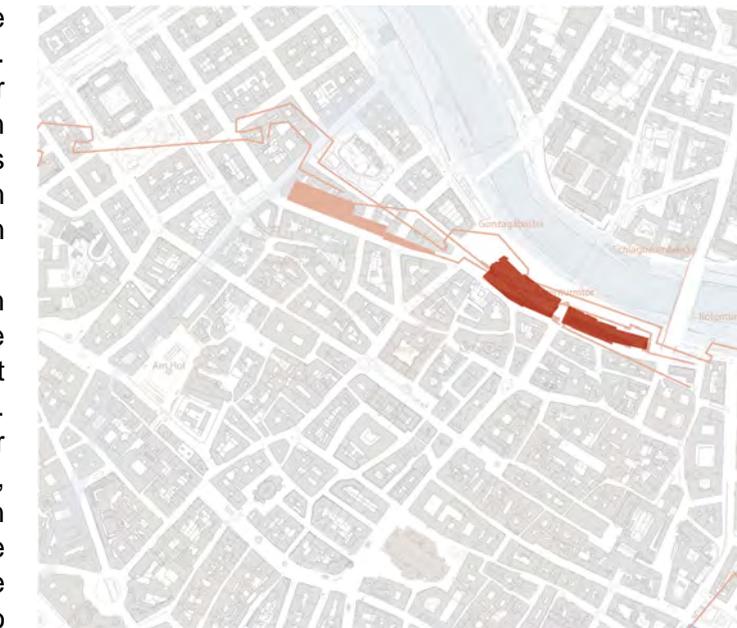


Abb. 13: Nicht umgesetzte Planung für Morzin- und Schwedenplatz durch Otto Wagner, 1892.

als kriegsrelevant herausstellen werden, und verbindet die kleinen Häfen des Kanals, die aber bereits durch die fehlende Finanzierung der Donau-Kanal-Linie fast obsolet geworden sind. Auch die spätere, lang verzögerte Elektrifizierung läßt die Bahn im internationalen Vergleich alt aussehen.

Am Ferdinandsplatz, dem heutigen Schwedenplatz, wird die Verbindung zwischen Platz und Kanal langfristig unterbunden, das Geländeprofil fixiert. Somit verliert der Ferdinandsplatz seine bisherige Funktion als Hafen und Handelsplatz. Untermauert wird diese Entwicklung durch die Verschiebung des Transportwesens auf die Schiene. 1918 wurde der Ausbau des Kanals als Wasserstrasse endgültig eingestellt.

1. und 2. Weltkrieg (1914 – 1945)

1922 wird der Ferdinandsplatz aus Dankbarkeit für humanitäre Hilfe nach dem 1. Weltkrieg durch das Königreich Schweden in Schwedenplatz umbenannt. Diese Zeit des Roten Wiens befasst sich vorrangig mit der Errichtung von Wohnraum in den umliegenden Bezirken. Schweden- und Morzinplatz geraten im 2. Weltkrieg ins Zentrum der Kampfhandlungen. Gusseiserne Elemente der Donaukanallinie werden abmontiert, durch Beton ersetzt, und weiterverarbeitet. 1944 gerät das Hotel Metropol als Hauptquartier der Gestapo unter starken Beschuss und brennt nieder. 1945 werden alle Donaukanalbrücken durch nationalsozialistische Sprengkommandos zerstört um das Vorrücken der sowjetischen Truppen zu unterbinden.

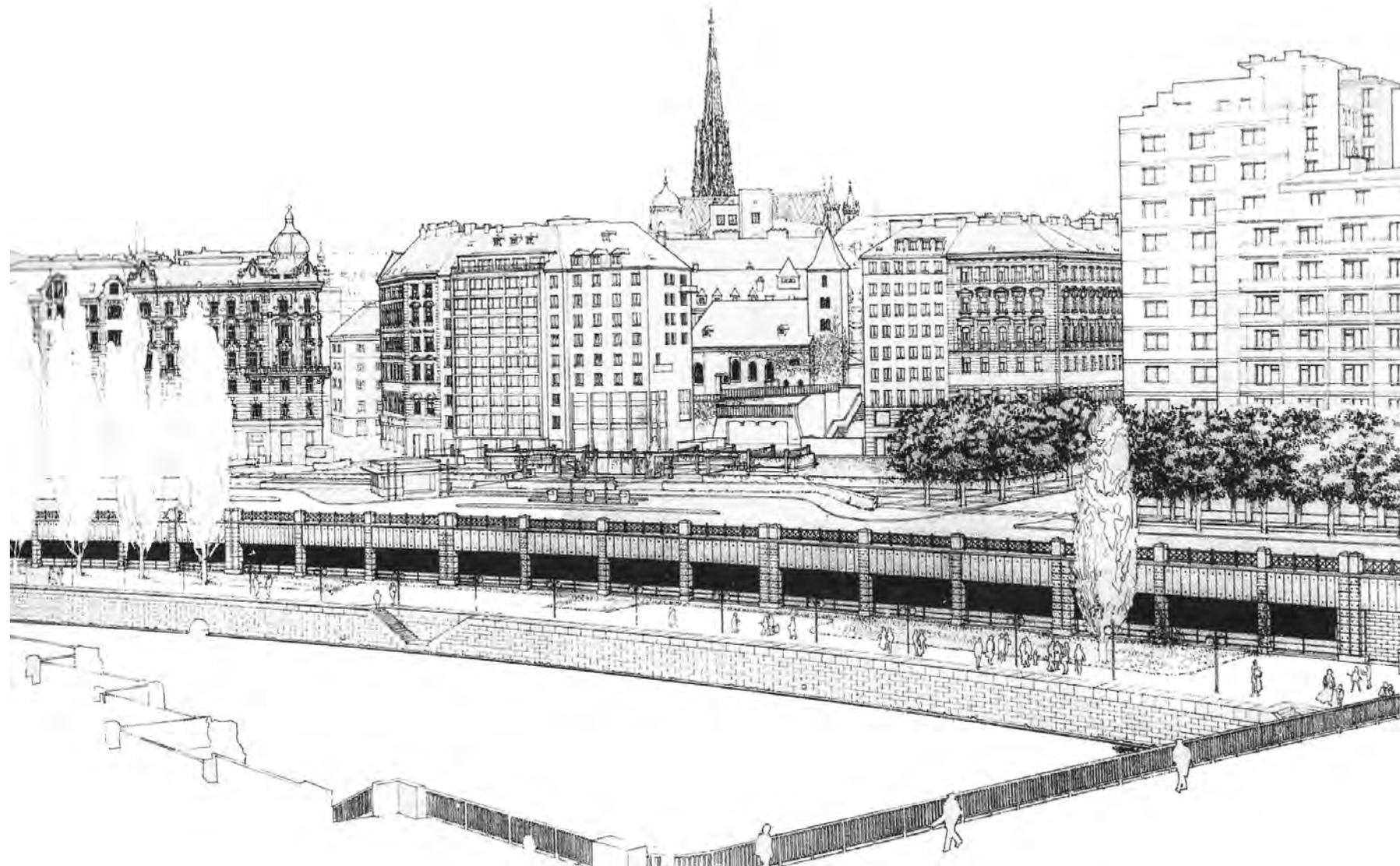
Nachkriegszeit

In der Nachkriegszeit wird ein städtebaulicher Ideenwettbewerb veranstaltet, welcher über die Erneuerung der dem Donaukanal anliegenden Bezirke hinausgeht. "es ist nun fraglos, dass der Donaukanal eine Art Gelenk im Stadtorganismus darstellt und dass es beim kommenden Wiederaufbau

nicht nur um örtliche Lösungen geht, sondern um Beziehungen, die weit darüber hinaus reichen." (Buchmann 1984, S. 116 zit. Boltenstern 1947, S. 64-73) Es soll, nicht nur der gesamte Ringabschnitt am Donaukanal neu konzipiert werden, sondern darüber hinaus die Verbindungen zu anderen Stadtteilen, und insbesondere die Frage des öffentlichen Verkehrs sowie eines (U-)Bahnhofs geklärt werden. Da keine abgegebenen Konzepte den Vorstellungen der Stadtverantwortlichen entspricht wird eine Arbeitsgemeinschaft unter Prof. Franz Schuster gegründet, die grundsätzliche Richtlinien für zukünftige Planungen erarbeiten soll. Die daraus resultierenden, teils sehr drastischen Vorschläge wurden jedoch nur bedingt von der Stadt aufgegriffen. Die Chance, den Kanal seiner Geschichte und Bedeutung entsprechend in das Stadtgefüge miteinzubeziehen wird nicht genutzt. Im 1949 aufgelegten Flächenwidmungsplan werden zahlreiche Vorschläge ebenfalls nicht aufgegriffen. Die geplante Entlastung der Donaukanalstraße wird abgelehnt, sie wird vielmehr als Zubringer für die Donauuferautobahn im Norden und die Flughafenautobahn im Süden verbreitert. Auch der Vorschlag einer grünen Uferabböschung auf der Seite der Leopoldstadt wurde abgelehnt. Nur die kriegsbedingten Lücken, die einen durchgängigen Boulevard aus Schweden- und

Abb. 14: Landestellen am heutigen Schwedenplatz 1880





Morzinplatz haben entstehen lassen, sollen bleiben. Auch die Ruprechtskirche bleibt damit freigelegt. Das wichtigste Projekt der 2. Republik hier ist die verkehrstechnische Aufwertung des Schwedenplatzes durch die Errichtung der U4 und insbesondere der U1 samt dazugehörigem Bahnhof in den 1970ern. Durch den Bau der U1 und der Verbindungskurve zwischen U1 und U4 in der Rotenturmstrasse gehen nicht nur alle erhaltenen Galerien der Donaukanallinie, sondern auch der städtische Fischmarkt verloren. Durch veränderte Proportionen müssen ehemals Wagnersche Galerieelemente durch die U-Bahn-Architektengruppe angepasst werden (Kolb 1989). Insbesondere das Leopoldstädter Donaukanalufer soll durch Verwaltungsbauten aufgewertet werden, die in der Zukunft zusammenhangslos entstehen sollen. 1969 werden dem zufolge IBM und das bereits abgerissene OPEC-Hauptquartier errichtet. In weiterer Folge entsteht hier eine der Innenstadt zugewandte Skyline, die zuerst in Hollein gipfelt, mit Nouvel aber vermutlich ein neues ästhetisches Zentrum erhält. Auf der Innenstadtseite begnügt man sich mit Lückenschließungen. Lediglich im Textilviertel werden ab der Jahrtausendwende vorsichtige Neubauten errichtet.

Abb. 15: Morzinplatz - unverändert seit 1974

Hufnagl – die postindustrielle Stadt

Nachdem der Donaukanal in seiner Geschichte sowohl Schutzwall als auch ein bedeutendes infrastrukturelles Stadtelement darstellte, nimmt mit der zunehmenden Industrialisierung seine Bedeutung ab. In den Fokus der Stadtplanung gerät er im Zuge der Autoeuphorie der 1960er Jahre. Das Planungskonzept einer städtischen Kommission sieht die Ausführung der stadteinwärts gelegenen unteren Kaimauer als Stadtautobahn, die obere Kaimauer als Nebenstrasse vor. Auch hier sieht man sich offenbar versucht sich dem europäischen Leitbild, hier durch die Seinebebauung in Paris vorgegeben, anzunähern. Es ist offenbar dem stark veränderten Gestaltungsentwurf Viktor Hufnagls zu verdanken, dass dieses Motiv nicht umgesetzt wird. Hufnagl fordert die Umwidmung des Kanalbereichs "gemäß den Bedürfnissen eines städtischen Erholungs- und Erlebnisraumes" (Hufnagl 2001 zit. Hufnagl 1973, S. 329), der laut eingeholter Gutachten "eine natürliche und hochwirksame Be- und Entlüftungsanlage für die angrenzenden Bezirke" darstellt (ebd. 2001). Er hebt in seinem Entwurf insbesondere die Vielfältigkeit der Uferböschung – von einer natürlichen Auenlandschaft bis hin zur urbanen Kaimauer im Stadtzentrum - hervor. Er kritisiert, dass Umbaumaßnahmen am

Donaukanal nur im Zuge von verkehrstechnischen Veränderungen, niemals aber aufgrund gestalterischer Verbesserungswünsche stattgefunden hätten, die seiner Meinung nach eher aus Kostengründen beiseite geschoben wurden.

Eine zweite Grundidee von Hufnagls Konzept ist die Verflechtung der Innenstadt mit dem 2. Bezirk, die vor allen Dingen Fußgängern gilt, und die Verbindung neu zu schaffender Brücken mit den Passagen der Leopoldstraße beinhaltet.

Heute kann der Donaukanal nur noch Imageträger und Grünraum der Stadt sein. So stellt der gegenwärtige Stadtentwicklungsplan von 2005 sein Potenzial als Freizeit- und Naherholungsgebiet fest. Geplant sind dabei auf 17km Länge Restaurants, kulturelle Einrichtungen, die bereits bestehende Einrichtungen wie Badeschiff und Schiffs-terminal ergänzen.

Diese Entwicklung repräsentiert dabei auch eine übergeordnete Planung. - Wien ist ein Zentrum der Centrepe-Region und stellt gemeinsam mit Bratislava die Twin City dar. Das Terminal ist das einzig sichtbare Symbol dieser kohäsiven europäischen Planung (die hier bisher eher dadurch auffiel, Unliebsames in den Hinterhof Bratislava auszulagern).



Abb. 16: Blick auf den Schwedenplatz und die Leopoldstadt

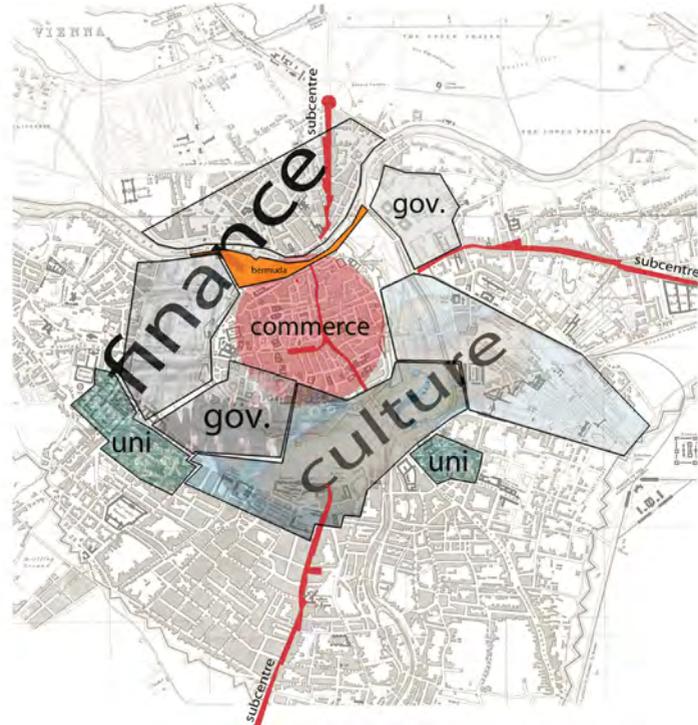


Abb. 17: Funktionale Gliederung der City (nach Hatz 1997)

Stadträumliches Konzept

Der Wiener Schweden- und Morzinplatz liegt, auch historisch bedingt, an der Schnittstelle verschiedener urbaner Funktionszonen. Daraus resultieren nicht nur eine für Wien ausgesprochen hohe Frequenz an innerstädtischer Mobilität. Welcher Art diese Mobilität ist, und welches Entwicklungspotential in ihrer forcierten Steuerung liegt lässt sich anhand einer Analyse der angebotenen Dienstleistungen und sonstigen Infrastruktur erkennen (Abb. 19 – 22). Bereits anhand der quantitativen Auflistung werden deutliche lokale Zentrierungen von Funktionen und Angeboten deutlich, die dabei der stadträumlichen Analyse von Heinz Fassmann auch am Standort Schweden-/Morzinplatz recht gibt. Während der Doppelplatz selbst hauptsächlich kurzfristige Dienstleistungen im untersten Preissegment aufweist, die eine Entwertung des öffentlichen Raums darstellen, finden sich auf der anderen Kanalseite in erster Linie Angebote langfristigen Bedarfs wieder. Dies weist auf eine reine Wohn-/ Bürosituation hin. Shopping und Tourismus sind hier nicht angeordnet. Die neue Büro-„Skyline“, die in dem eben fertig gestellten Hotelhochhaus von Jean Nouvel gipfelt, wirkt dabei weniger als neue Schaufont, was man normalerweise mit einer Skyline assoziiert, sondern vielmehr als neue Mauer der Leopoldstadt. Für Übernachtungsgäste und Besucher der relativ mondänen Gastronomiebetriebe des Nouvel-

Towers wird der 1. Bezirk zum logischen Blickpunkt, der Schweden-/Morzinplatz zu einer potentiellen Schaufont. Ufer der eigentliche Morzinplatz zwar mit zahlreichen Restaurants und Bars in das sogenannte Bermudadreieck aus, so besteht das indirekte Angebot in den Seitenstraßen beider Plätze doch wieder nur hauptsächlich aus Gütern langfristigen Bedarfs, dabei oftmals im unteren Preissegment. Das Gefälle der Nutzung des öffentlichen Raums ist dabei zwischen der Rotenturmstraße (die an ihrem Anfang ebenfalls eher langfristige Warenangebote aufweist) und den Parallelstraßen immens. Alle Touristenströme, Einkäufer sowie Beamte und Angestellte im 1. Bezirk werden über sie in die Innenstadt geleitet. Anzumerken ist dabei, dass hier laut Fassmann eine Festivalisierung und Musealisierung des öffentlichen Raums erkennbar ist, also nur noch der kaufkräftige Besucher erwünscht ist. Eine Bebauung von Schweden- und Morzinplatz sollte dabei an einem höchst verdichteten und öffentlichen Platz diese Tendenz nicht weiter unterstützen. Sie sollte weiterhin nicht nur aufwertend auf den umliegenden Stadtraum wirken, sondern eventuell auch eine Aufschlüsselung der Besucherströme forcieren.

Betrachtet man die Analyse der gegenwärtigen Platzsituation in Kombination mit ihrer historischen Entwicklung, ergibt sich eine mögliche Gebäudekubatur, die sowohl den Schwedenplatz als auch den

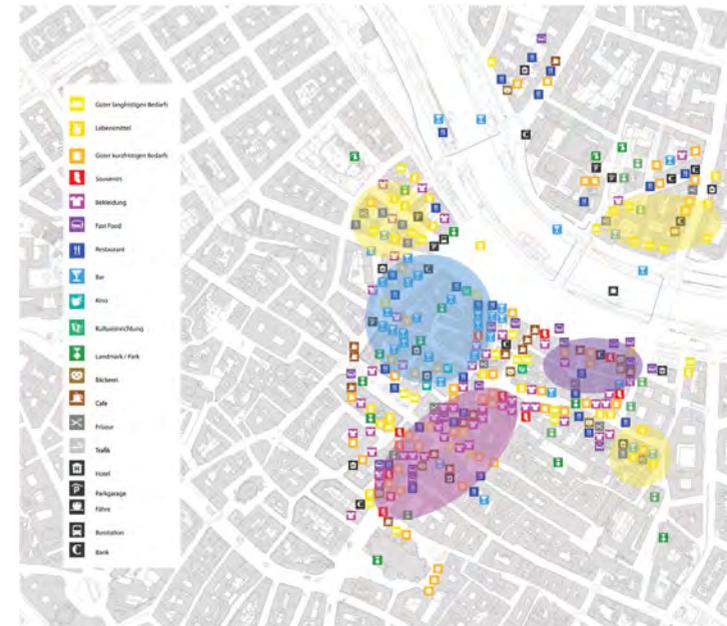
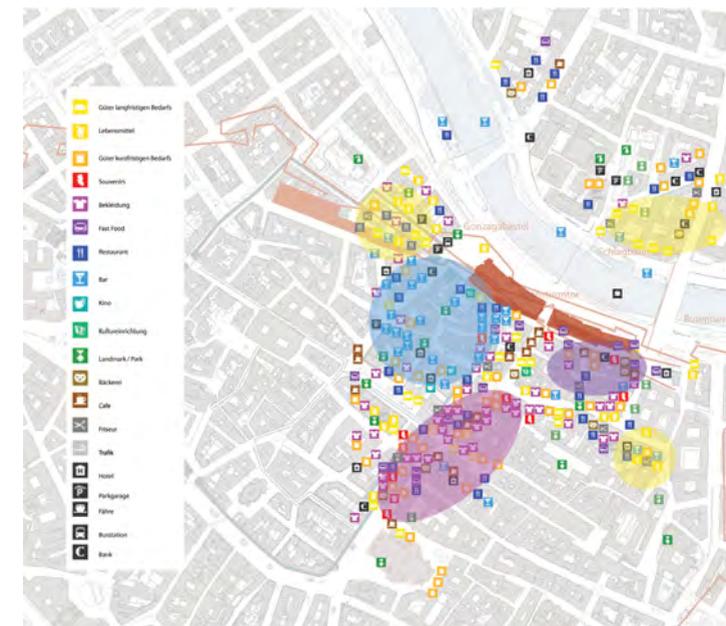
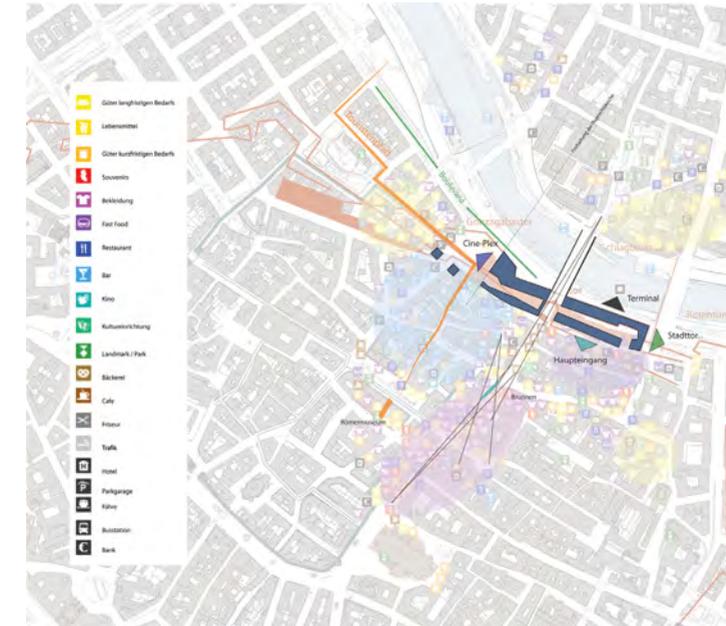


Abb. 18-20: Städtisches Angebot und Besucherströme

Morzinplatz als eigenständige Entitäten erkennbar machen. Die bestehende Häuserfront, die bisher von Schweden- und Morzinplatz unterbrochen war, wird mit einer strengen, am Kanalfloss orientierten Fassade geschlossen. Die Kubatur richtet sich dabei grundsätzlich nach Otto Wagners Plänen von 1892, wobei der Morzinplatz geringfügig vergrößert werden soll, um die Ruprechtskirche endgültig frei zu halten. Der



Schwedenplatz wird, seiner historischen Entwicklung entsprechend, zu einem streng eingefassten Vorplatz, der als Brückenkopf die historische Bedeutung der Schwedenbrücke untermauern soll. Der Morzinplatz ist durch den römischen Geländeabfall und die frühere Existenz der erhöhten Gonzagabastei historisch nie wirklich funktionierender Bestandteil des öffentlichen Lebens gewesen. Er ist gekennzeichnet



durch Brüche, und soll dies mittels einer erhöhten Einfassung auch darstellen. Die Geländesprünge sollen dabei forciert werden um eindeutige Raumsituationen zu schaffen. Die Ruprechtskirche soll einen Aussichtsplatz erhalten, der Touristen als Stadteingang zur „historischen Stadt“ sowie zur Orientierung dienen könnte. Die dem Platz und der Kirche zugewandte Gebäudefront ist ebenfalls erhöht, also aufgeständert geplant. Eine

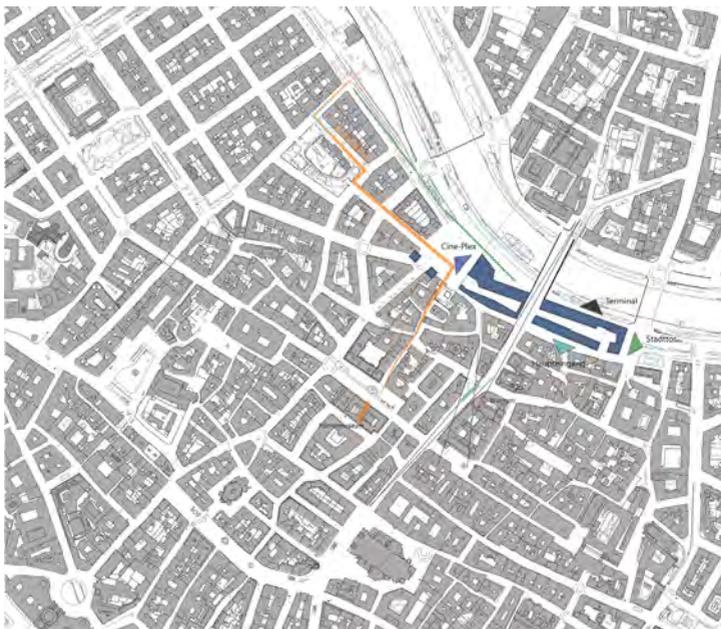


Abb. 21: Stadträumliches Konzept

angedachte Nutzung in diesem Bereich wäre ein kleineres Kino mit Foyer, dass in seiner Nutzung auf die Bars in der Nachbarschaft reagieren soll, und eine Aufwertung des Platzes forcieren soll. Gestalterisch bestehen damit zwei Stadtebenen, eine mit dem bereits leicht erhöhten Morzinplatz, eine mit dem Ruprechtsplatz und dem gegenüber "schwebenden" Foyer. Das zum Platz hin "gewanderte" römische Haupttor wird ein neu

gestalteter Stadteingang und Schnittstelle zwischen Stadt und Wasser. Der Boulevardcharakter, der entlang des Kanals bis zum Morzinplatz bereits besteht, soll zumindest bis zur Rotenturmstraße fortgeführt werden und in die perforierten Gebäude führen. Nutzungen mittelfristigen Bedarfs, wie Arztpraxen etc. könnten die Kanalfont hier ins urbane Leben integrieren. Die Rotenturmstraße soll durch eine Abschaffung der Parkplätze bis hin zum Stephansdom an Weite gewinnen. Die westliche Häuserfront die, etwas verschoben, die alte römische Lagermauer wiedergibt, soll dadurch stärker ins Bewusstsein rücken. Unterstrichen werden soll dies mittels eines in die axiale Perspektive gesetzten Fließbrunnens auf der Höhe des Fleischmarkts. Der Geländeabfall einerseits und Zugang zum Donaukanal andererseits sollen somit ins Blickfeld der Besucher gerückt werden. Die historische und gegenwärtige Bedeutung der Rotenturm-Achse, die in der Errichtung einer indirekten Torsituation gipfelt, soll heraus gestellt werden. Haupteingänge der U-Bahn werden aus den hochfrequentierten Straßeneingängen herausgeholt und in die wieder neu geschaffene "Adlergasse" zwischen Neubau Bestand am jetzigen Schwedenplatz verlegt. Die Fronten des östlichen Gebäudeteils sollen vertikal belebt werden, um

1. zum Kanal hin die bereits erwähnte Schauffront

herzustellen,
 2. den neuen Schwedenplatz mit einer repräsentativen Museumsfront aufzuwerten,
 3. gegenüber der Rotenturmstraße die öffentliche Zugänglichkeit des Gebäudes darzustellen (i.e. analog zur Hauptbibliothek).
 Demgegenüber soll der Haupteingang mit Foyer, Museumsshop und Zugang zu der Sky-Bar ebenfalls in die "Adlergasse" verlegt werden, um dadurch eine Aufwertung in Gang zu setzen.

Funktion und Raumprogramm

Entgegen einer mit der Festivalisierung der öffentlichen Raums einhergehenden Segregation von Stadtnutzern soll anhand der Funktion des geplanten Gebäudes im östlichen Planungsgebiet eine weitestgehende Öffentlichkeit gewährleistet werden. Ein Museum, das nun eindeutig Bestandteil einer solchen Festivalisierung wäre, könnte nur dann dem entgegen wirken, wenn es sich zum Stadtraum hin öffnet, sich funktional mit ihm verschränkt, und in der Interaktion wechselnder Ausstellungen ein unterschiedliches Publikum anlockt. Ein Leitbild dieses Konzepts ist die Kunsthalle am Karlsplatz, die, von öffentlichen Veranstaltungen bis hin zu kostenpflichtigen Ausstellungen unterschiedlich bespielt, Teil eines städtischen Kunstdiskurses ist.

Dass der Fokus auf zeitgenössischer Medienkunst gerichtet ist, liegt zum Einen am Fehlen einer solchen Einrichtung in Wien, womit eine Teilnahme an einem zeitgenössischen Kunstdiskurs und vor allem der Bedeutung neuer Medien auf den städtischen Raum unterbunden ist. Zweitens soll die räumlich-historische Situation als Stadttor unterstrichen werden. - Information, Bote, Stadtarchiv sind Begriffe die eng mit dem Thema des Stadttors in Verbindung stehen. Das Museum wäre ähnlich einem Tor eine Schnittstelle zwischen Information und gesellschaftlicher Rezeption. Eine weitere wichtige Bedeutung liegt in dem Raumprogramm, dass mit einem Museum für zeitgenössische Medienkunst einhergeht. Anders als bei Raumkonfigurationen klassischer Museen, denen in der Regel ein linearer Aufbau zugrunde liegt, wird hier insbesondere Wert auf interaktive, wandelbare Cluster gelegt. Ein solches Raumprogramm widerspricht nur indirekt der linearen Gebäudekubatur. Zwar besteht entlang der Kanalfont eine Perlenkette an (flexibel anzuordnenden) Ausstellungsräumen, die großzügige Verteilung von Hallen und Veranstaltungssälen am Schwedenplatz sowie von kleinteiligen Zonen zur Kunstvermittlung an der Rotenturmstraße (am Roten Archivturm) lassen jedoch ein hohes Maß an Veränderung und Interaktion zu. Die strikte

Abb. 22: Schwarzplan Entwurf



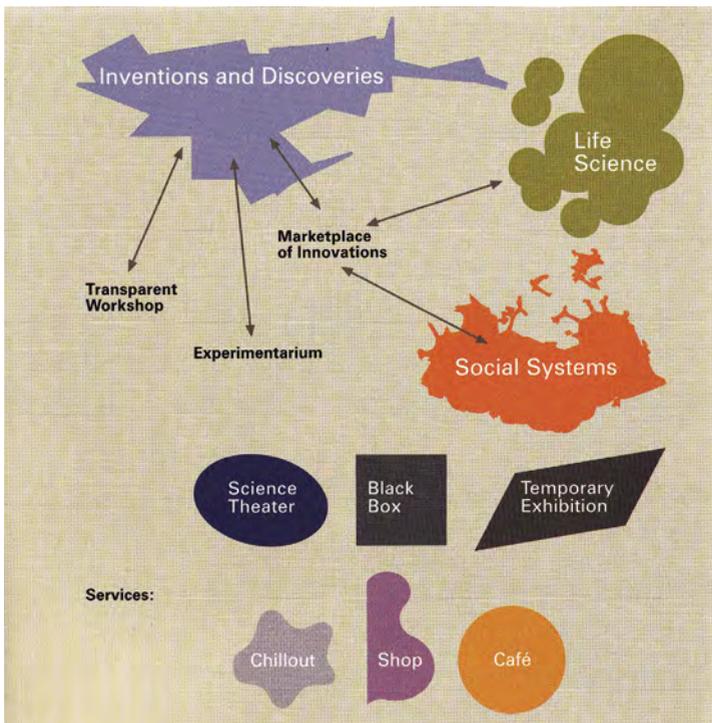
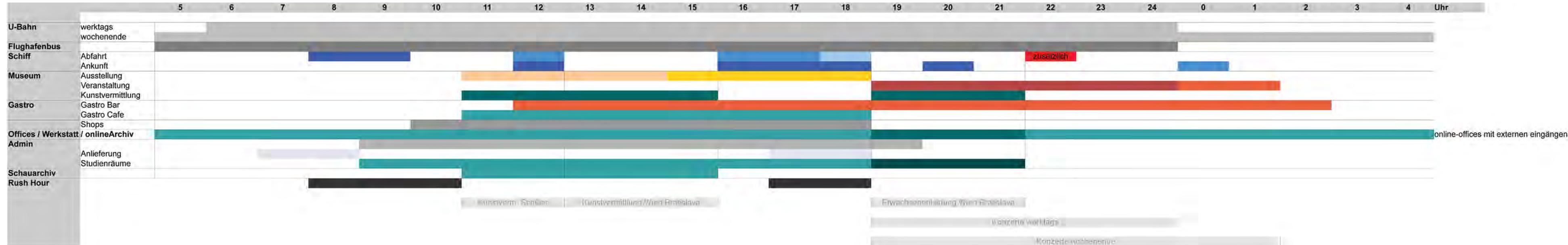


Abb. 23: Funktionsschema Museum

Abb. 24: Zeit-Nutzungsdiagramm

Funktionstrennung wird dabei aufgehoben, auch eigentlich interne Bereich, wie Archive, Werkstätten und sogar die Verwaltung im stadtzugewandten Trakt können dezent dem Besucher geöffnet werden.



Drei separate Funktionen – Bildung, Veranstaltung, Museum – können separat genutzt werden, und zielorientiert komplett oder teilweise miteinander verbunden werden. Diese Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten ermöglicht auch eine Wandelbarkeit je nach Tageszeit. Abhängig von der Rushhour oder der Ankunft von Besuchern aus Bratislava können (regelmäßige) Veranstaltungen geplant werden. In der Bildungszone könnte ein

“virtuell-analoger” Austausch zwischen Schülern aus Bratislava und Wien stattfinden. Abendliche Kulturveranstaltungen inklusive der Schiffspassage könnten der kulturellen Begegnung zwischen den Partnerstädten dienen. Der Twin-City-Liner würde damit Inhalt erlangen. Wien würde sich an seinem Eingangstor weltoffen und unerwartet modern präsentieren.

Die Fassade als Nutzungsdiagramm

Ein tatsächlicher Sonnenschutz ist an der Hauptfassade aufgrund der Nordausrichtung nicht notwendig. Grundsätzlich wird bei einem Medienmuseum wohl aber eine schrittweise Abdunklung bis hin zur vollständigen Verdunklung notwendig sein. Aus diesem Grund soll die Glasfassade im gesamten Ausstellungsbereich in intelligentem Glas ausgeführt

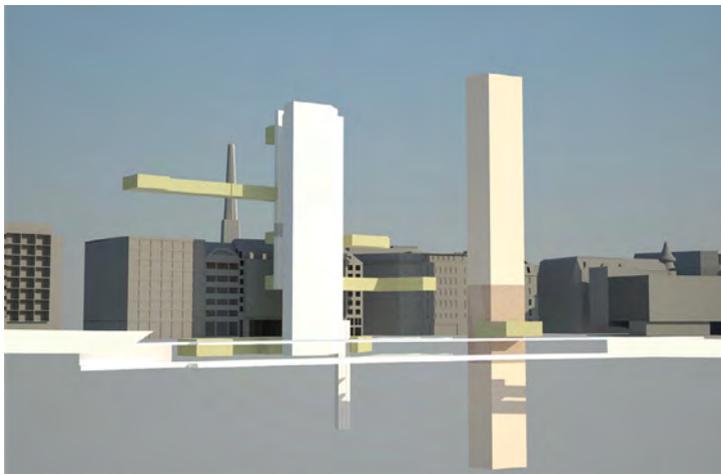
werden. Die dabei entstehenden hohen Kosten werden durch die Verwendung etwa von SunValve-Elementen vermieden. Die Fassade kann somit zur transluzenten Projektionsfläche werden, die auch von außen erlebbar wird. Um die Projektionsqualität für den Innenraum zu verbessern, sollen elektrisch verschiebbare schwarze Paneele an der Außenfassade angebracht werden, die nach Bedarf vor eine Projektionsfläche gefahren werden können. Zur kompletten Abdunklung sollen

diese Paneele durch innen liegende Paneele aus Brandschutzstoffen ergänzt werden, die gemeinsam eine etwa 95% Abdunklung ermöglichen sollen. Gleichzeitig erhöht sich die akustische Qualität im Innenraum. Die Außenfassade spiegelt die innere Nutzung wieder. Ein wirklicher Sonnenschutz wird nur ostseitig am in Form von flexiblen Lamellen notwendig.



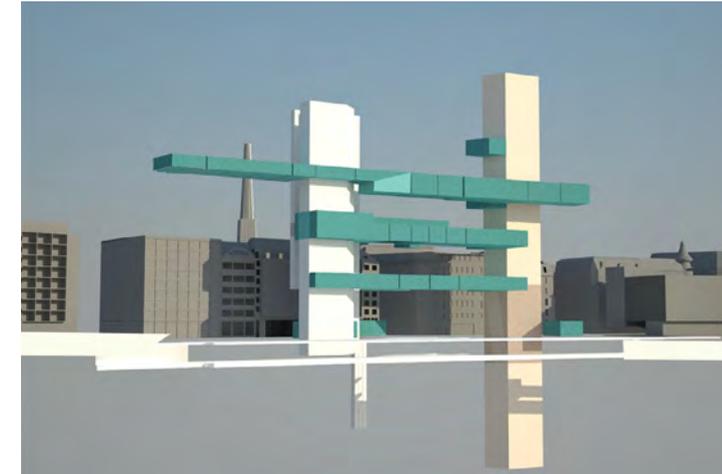
Raumnutzung Regelfall

- Hallen - Schwedenplatz
- Ausstellung - Nordfront
- Education - Rotenturmstraße
- Verwaltung - Adlergasse

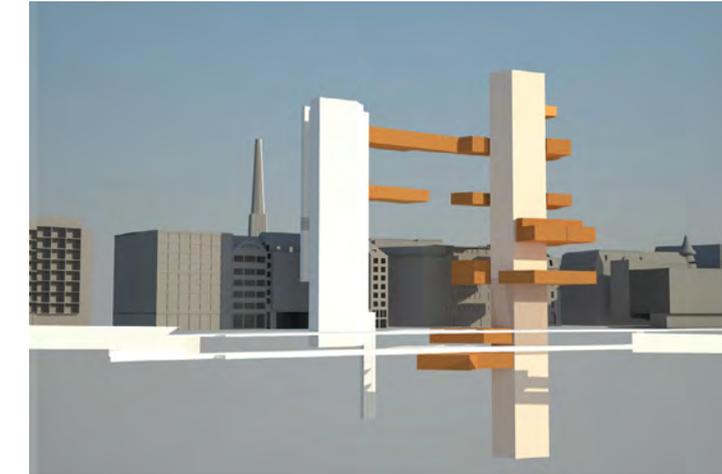


Verwaltung
Die museumsinternen Bereiche sind südseitig orientiert, direkt von der U-Bahn erreichbar, und können z.T. mit dem Bildungsbereich verbunden werden (Werkstätten, Archive).

Ausstellung min.
geringe Auslastung



Ausstellung max.
Vollauslastung: Hallen und Hörsäle im westlichen Bereich können der Ausstellung zugeschlagen werden. Arbeitsräume der Bildungszone ebenfalls. Interaktive Zwischenräume entstehen. Mediale Kunst wird Event und prozeßorientiert.



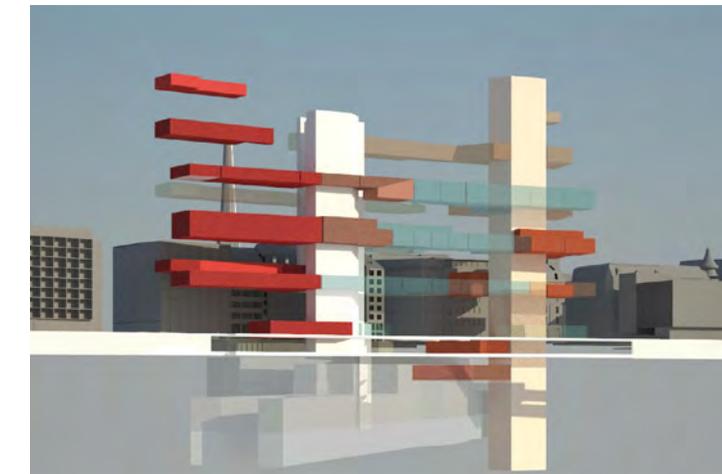
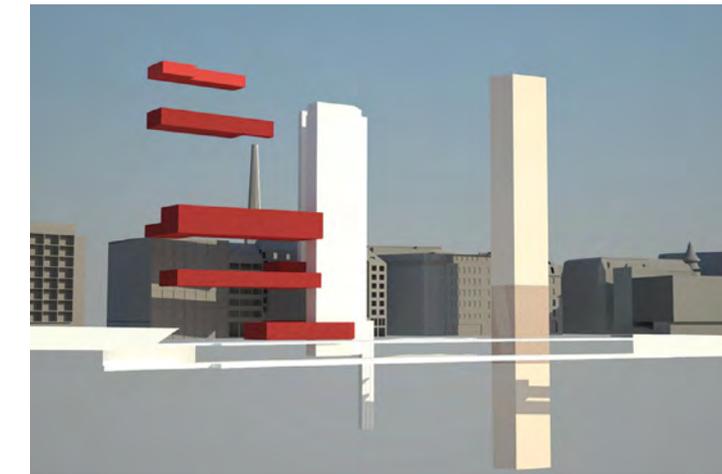
Education min.
geringe Auslastung

Education max.
Potentielle Vollauslastung. Hallen, insbesondere Hörsäle können für die Kunstvermittlung u.ä. verwendet werden.



Hallen min.
geringe Auslastung

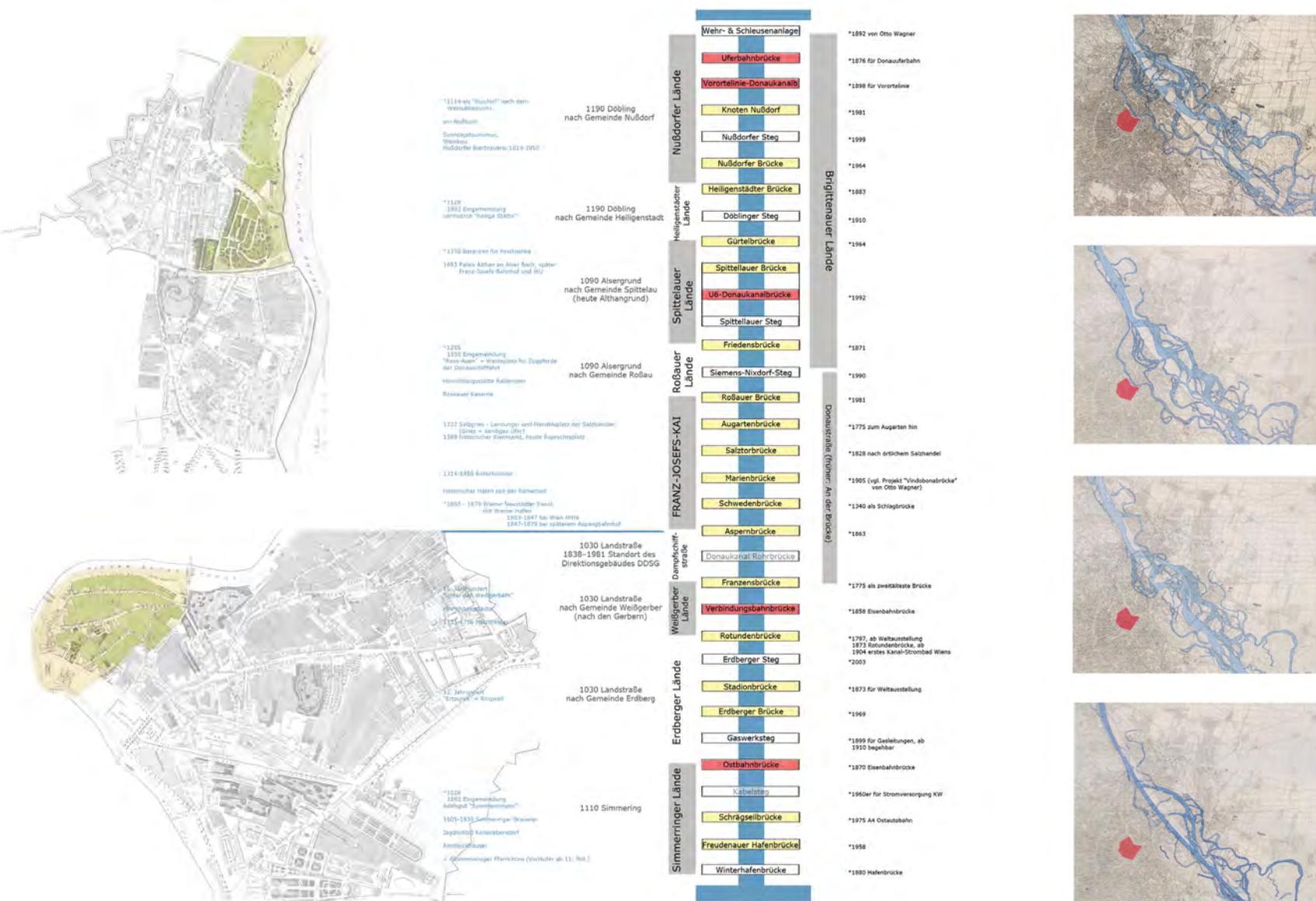
Hallen max.
Potentielle Vollauslastung bei Großveranstaltungen, Tagen der offenen Tür, Workshops.





Neue Plätze am Wasser

Abb. 25: Franz-Josefs-Kai / Schwedenplatz



Von den Auen zu den Kaianlagen

Das Gebiet des heutigen Wien ist anfangs noch zergliedert in Auen, abgetrennte Inseln (mhd. werd, wert), zerschnitten von 28 Bächen und mehreren Donauarmen. Fruchtbar und theoretisch ausgestattet mit zahlreichen natürlichen Landstellen und versteckten Gewässern.

Befindet sich der Wiener Haupthafen von der ersten Besiedlung an bis 1847 immer in etwa auf der Höhe des Wien-Donaukanal-Zusammenflusses, entstehen mit neuen Gemeinden an den zahlreichen Ufern auch neue Häfen, sogenannte "(Schiffs-)Lände" als einfachste Form eines Binnenhafens, so auch auf Höhe des Schwedenplatzes. Spätestens ab dem Mittelalter sind diese befestigt und die Donau gegebenenfalls auch verbreitert. es besteht allerdings kein baulicher Schutz vor der Strömung, Eisschollen oder gar Hochwasser. Angrenzende "Hafenstraßen" erkennt man heute noch teilweise an ihren Namen als "Wasserzeile" oder "Holzstrasse". Genügen diese Häfen anfangs noch muß spätestens mit dem Aufkommen der

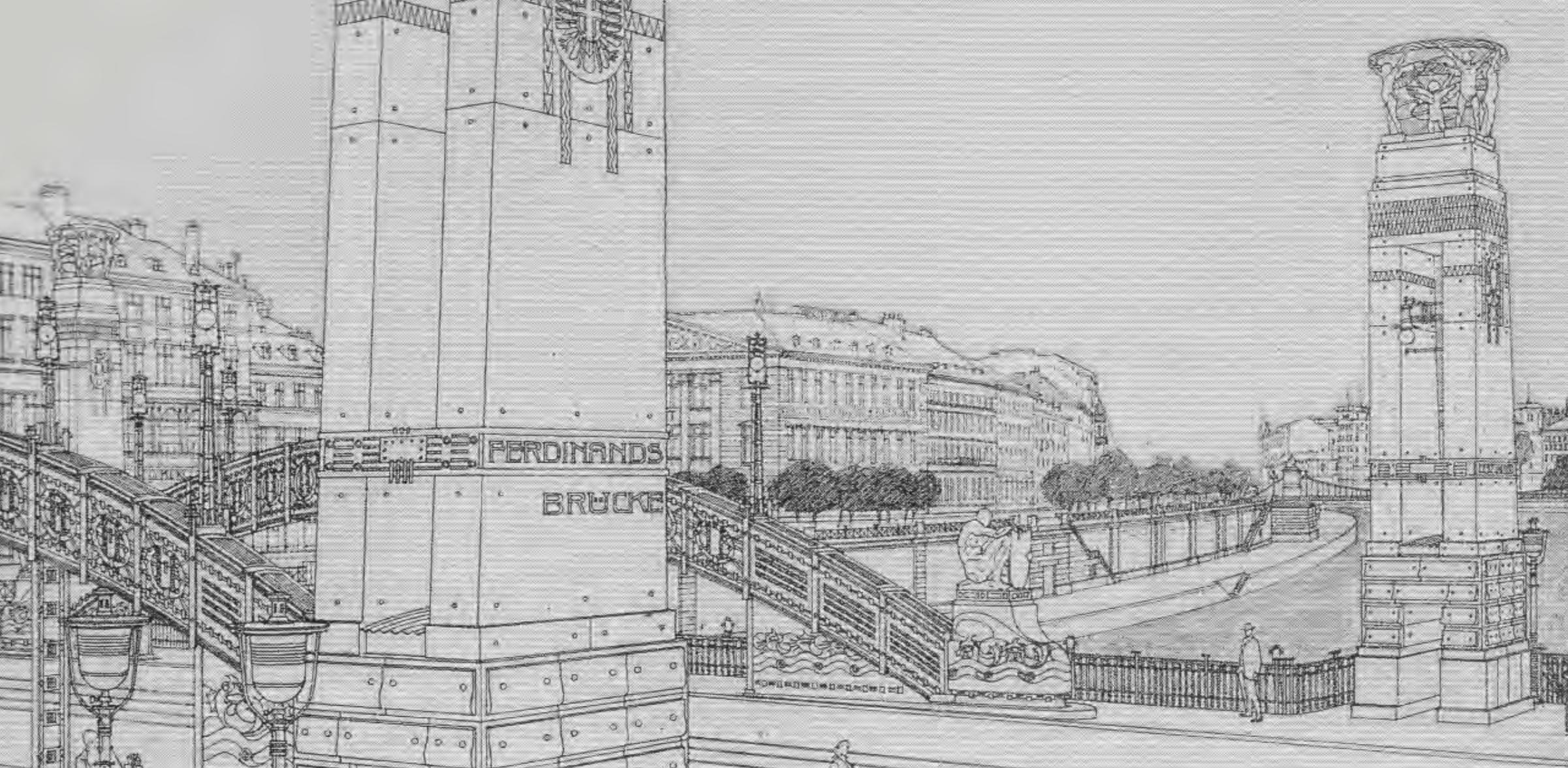
Abb. 26: Historisch-Topographische Entwicklung der Donau

Dampfschiffahrt ein Schutzhafen angelegt werden. Dieser existiert von 1803 bis 1847 am Wiener Neustädter Kanal, wo sich heute der Bahnhof Wien Mitte befindet. Er ist jedoch nicht Ort des Warenhandels, welcher immer noch auf den Länden durchgeführt wird (vgl. Abb.). Mit der Schleifung der Ringmauer und Anlegung des Glacis verlegt man ihn allerdings an den Ort des heutigen Asperngbahnhofs.

Mit veränderten und erweiterten Erfordernissen durch die Industrialisierung entschließt man sich 1892 zur Donauregulierung samt endgültiger Abtrennung des Wiener Arms als Donaukanal. Dadurch soll ein 17km langer Handels-, Personen-, Schutz- und Winterhafen entstehen, der von der auch als kriegswichtig errichteten Wiener Stadtbahn flankiert werden soll. Ein 95 mal 200 Meter großes Wendebassin ist auf der Fläche des späteren Hermannparks angelegt worden. Als regulärer Hafen wird der Kanal aus Geldgründen allerdings nie ausgebaut. 1892 bestehen 12 von heute 33 Donaukanalbrücken, die Nußdorfer Wehr- und Schleusenanlage, die das ungenügende Schwimmtor ersetzt, kommt hinzu. Wie für diese Anlage ist Otto Wagner auch für die Kaianlagen zwischen Franzensbrücke und Augartenbrücke verantwortlich. Die Ausgestaltung führt ab 1896 Otto Wagner an. So stattet er die 15m breiten Vorkais mit einem Fischmarkt,

Abb. 27: Franz-Josefs-Kai 1876





einer Anlegestelle für die Personenschiffahrt und Handelsplätzen aus. Seine zahlreicn Entwürfe für die Kanalbrücken werden allerdings nicht umgesetzt.

Wagner - Entwurf Ferdinandsbrücke, Donaukanal

Otto Wagner wählt für seinen (ersten) Entwurf der Ferdinandsbrücke aus verschiedenen Gründen eine die Fahrbahn überragende, sichtbare Konstruktion. So will er zum Beispiel die natürliche Belichtung am Unterkai für eine geplante fortlaufende Marktzone gewährleisten, die zur "Kaimauer nahezu offen bleibt" (Wagner 1987, S. 347). Auf Höhe des heutigen Schwedenplatzes sieht er, in die Konstruktion integriert, figurative Elemente vor, die zum einen die Fahrbahn kürzer erscheinen lassen, den Fußweg von der Fahrtrasse trennen, und eine Abwechslung zu Bestandsbrücken herstellen sollen. Darüber hinaus wird aber außerdem das Thema der Brücke und indirekt des Wassers somit in die Gestaltung des Platzes mit einbezogen. Statisch relevante Pylone sollen stadteinwärts auf den Platz wirken. Die Horizontalwirkung der bestehenden Platzgestaltung soll durch charakteristische Linien (Beleuchtung) akzentuiert werden. Vertikalakzente kontrastieren in geplanten

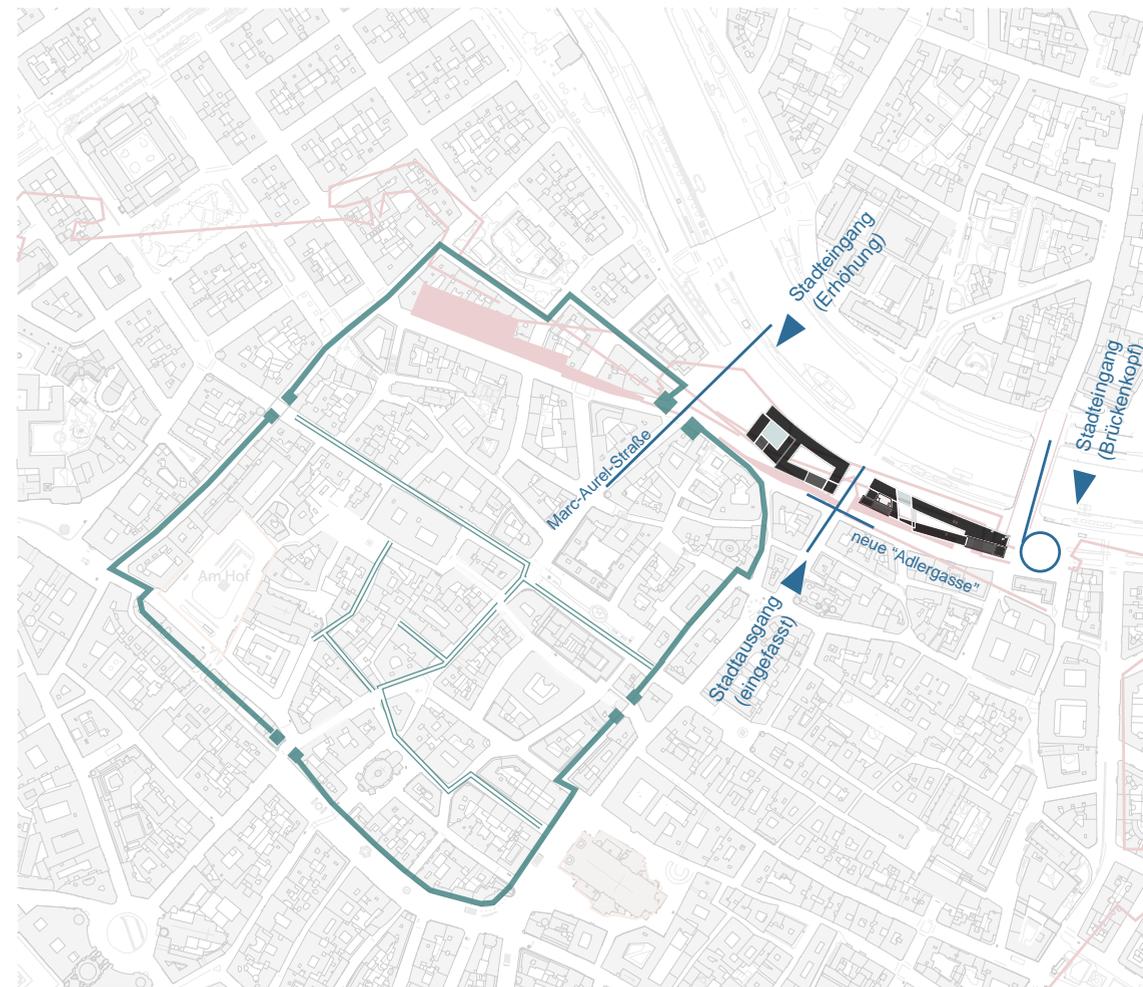
Pylonen und betonten Platzgestaltungen. Die insbesondere für den 2. Entwurf der Brücke durchdachten Stiegenabgänge trennen sich, anders als in den heutigen Bestandsbrücken, von der Mauer des oberen oder Franz-Josef-Kais. Wagner lässt in dieser Brücke eine eigene erlebbare und urbane Entität entstehen, die sich vom übrigen städtischen Raum distanziiert. Die Brücke als Nutzobjekt wird zu einem eigenen Monument als vielseitig erlebbare, symmetrische Brückenlandschaft. die Abgänge zur Donaukanallinie werden in Fachwerk kanalseitig ausgeführt. Die unerwünschte asymmetrische Anordnung der beiden Stiegen soll durch Unscheinbarkeit kaschiert werden.

Plecnik - Ljubljana

Joze Plecniks Arbeit bewegte sich im Spannungsfeld von großräumigem Städtebau und mikrourbanistischen Eingriffen. Viele kleine Veränderungen bedeuten bei ihm oftmals additiv eine schrittweise Aufwertung ganzer Stadtbereiche, wobei Grundlage dieser Planung in erster Linie mangelnde finanzielle Mittel und ein fehlender Generalplan (in Ljubljana) darstellten. Sein Umgang mit verkehrstechnischen Problemstellungen wird als nur

bedingt seinem Lehrer Wagner folgend funktionalistisch beschrieben. Plecnik setzt städtebauliche Elemente nicht gradlinig, sondern vielmehr unerwartet ein. Sein Interesse obliegt vielmehr den Brücken denn der historischen Kontinuität einer Stadtentwicklung. Thematisch versucht er die Geschichte einer Stadt sichtbar zu machen, wobei er sich nicht auf die beplante Stadt beschränkt. Durch Querverweise stellt er Ljubljana in einen städtischen Kontext, der diese aufzuwerten vermag. Zentrale Orte sind, wie Boltenstern es auch über den Donaukanal formuliert, Orientierungspunkte. In der Kontinuität der Stadtplanung seit dem großen Erdbeben orientiert sich Plecnik wohl an Camillo Sittes Idee des Flußes als Rückgrat der Stadt (Stabenow 1996). Er öffnet vorsichtig die Ufer der schluchtartig vertieften Ljubljanica zur Stadt hin. Ihm gelingt das zum Beispiel durch die Anordnung von Marktständen auf Brücken, aber insbesondere auch durch die 'Drei Brücken' (Tromotromostovje) im Stadtzentrum, die zwischen der engen Altstadt und dem freien Flußraum zu vermitteln vermögen (Lampugnani 2010). Anders als bei Wagners rationalistischem Funktionalismus besteht der Weg hier nicht als reiner Grund der Planung sondern ist maßgebender Inhalt des Entwurfs. Vittorio Lampugnani bezeichnet dies als weniger direkten, "geistigen Funktionalismus".

Abb. 28: Pylone der Ferdinandsbrücke



Entwurfskonzept für den städtischen Raum

Mittels Vertikalelementen die Thematik von Wasser und Uferpromenade in den Stadtraum zu integrieren, soll in meinem Entwurf nicht durch statische oder bildhauerische Zufügungen geschehen, sondern zum Einen durch das einfache Element von Bäumen, die gezielt in Blickachsen gesetzt werden sollen, und zum Anderen durch Vertikalabgänge wie Aufzüge und gegebenenfalls eine Wendeltreppe erstellt werden. Baumkronen und Lifteinstiege deuten eine weitere, tiefere Ebene an. Zwei der bisherigen Stiegenabgänge sollen, Wagner nachempfunden, von der Kaimauer gelöst werden, und behindertengerecht als Rampen von der Brücke entlang des Kanals zu dessen Ufer führen. Ein gemeinsamer fließender Raum aus Bürgersteig, Rampe und Ufer soll dabei entstehen. Die Brücke und der Weg zum Wasser heben sich dabei ab, und versuchen zwischen urbanem und Erholungsraum zu vermitteln. Die Anordnung von Bäumen und gleichzeitige Anbringung von indirekter Beleuchtung der Brückenunterseite soll aus den bisherigen Angst-Raum unterhalb der Brücke das Fragment einer illuminierten Parklandschaft entstehen lassen. Das Wechselspiel von sonnigem Ufer und dunkler Waldlandschaft wird hiermit unterstrichen. Die Bedeutung der Schwedenbrücke für den urbanen

Abb. 29: Raumkonfiguration aufgrund der historischen Entwicklung

Raum soll durch die Anordnung des Schwedenplatzes als eingefasster Brückenkopf unterstrichen werden, wodurch auch dieser Platz indirekt auf den Donaukanal verweist. Der Morzinplatz, thematisch mehrfach auf die Brücke seiner historischen Entwicklung bezogen, soll die Verbindung von Stadt und Fluß direkt durch eine Achse zwischen historischem Stadteingang und neuem Stiegenabgang /Lift, im bisherigen Konzept als eher monumentales Tor dargestellt, herstellen. Die in der Entwicklung verschobene Achse der Rotenturmstraße soll in meinem Entwurf erneut hervorgehoben werden und die Marienbrücke mit einbeziehen. Die Betonung ihrer ursprünglichen Linearität soll dabei mit der Verbreiterung der Fußgängerwege sowie Anordnung eines kleinen Platzes an der Kreuzung Rotenturmstraße und Fleischmarkt geschaffen werden. Ein Bezug zum Wasser soll auch hier thematisch behandelt werden.



Abb. 30: Die alte, neue Adlergasse in Blickrichtung zur Rotenturmstrasse

Abb. 31: Die neue Achse Marc-Aurel-Straße. Die verschobene Porta Praetoria am Hafen.





Abb. 32: Die Verlängerung des Uferboulevards Franz-Josef-Kai bis hin zur Rotenturmstraße bei gleichzeitiger Öffnung der Bebauung.

Abb. 33: Hervorhebung der zwei Stadtebenen am Morzinplatz. Schaffung eines touristischen Stadtportals mit integriertem Info-Point. Mittig das Mahnmal der Opfer der Gestapo.



Abb. 34: Aufgang zum erhöhten Morzinplatz. Historischer Standort der Gonzagabastei.

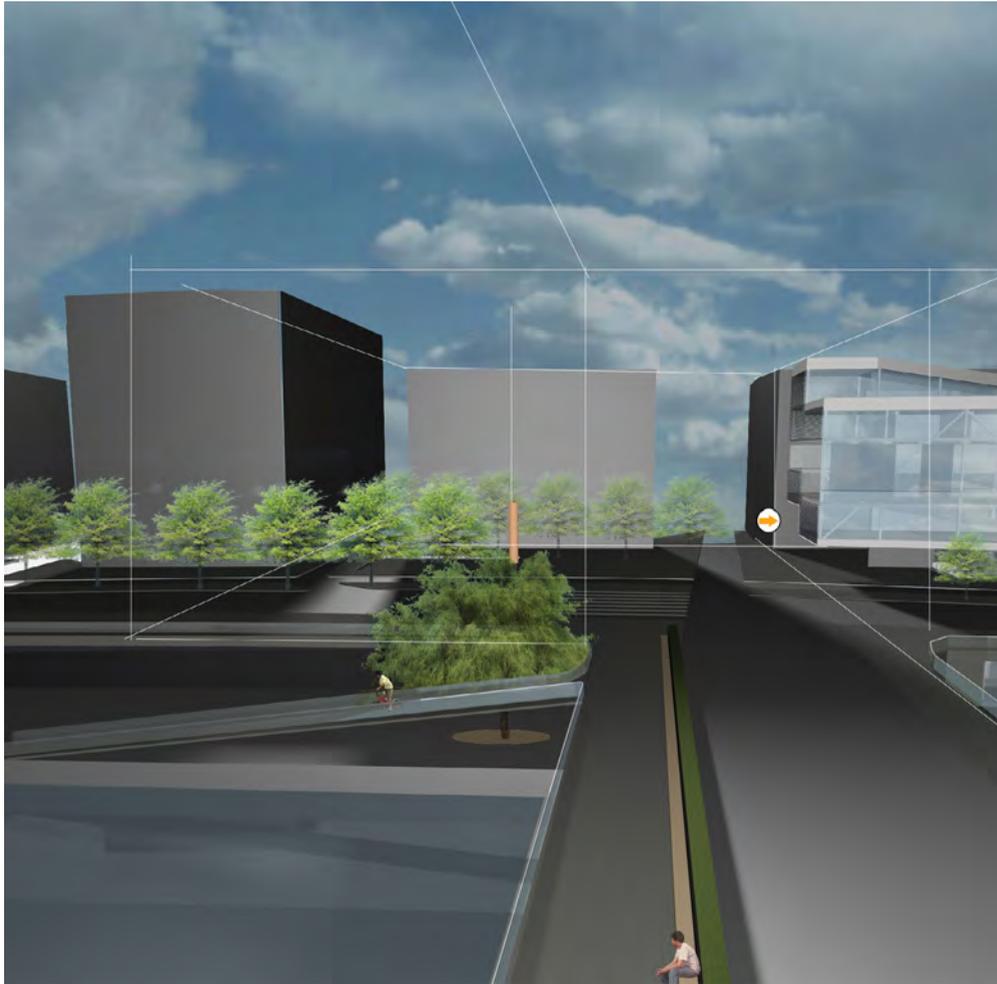


Abb. 35: Der Schwedenplatz als Brückenkopf



Abb. 36: Die neue Achse Rotenturmstraße. Ein Brunnen (orange) als Sichtbezug

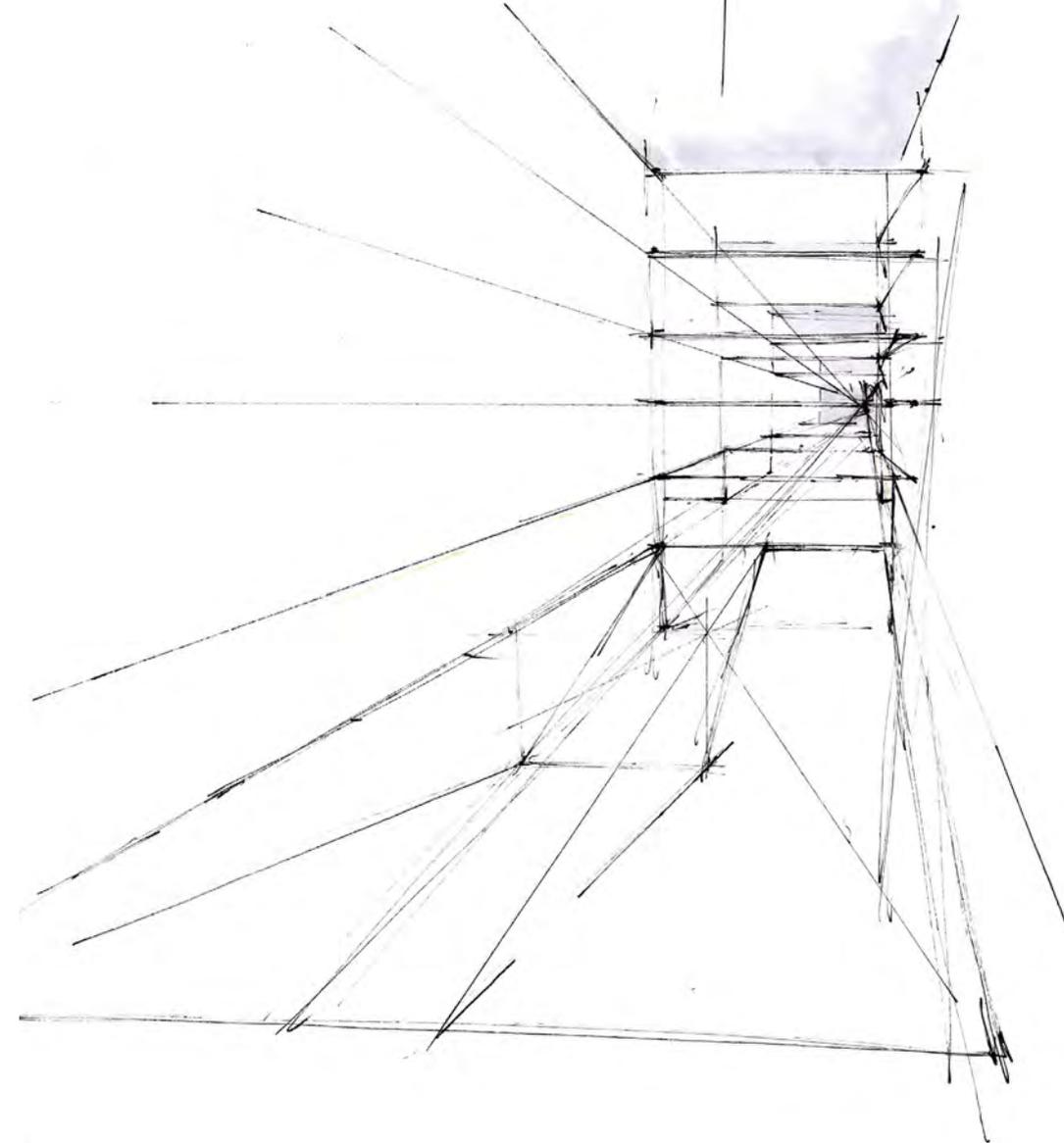
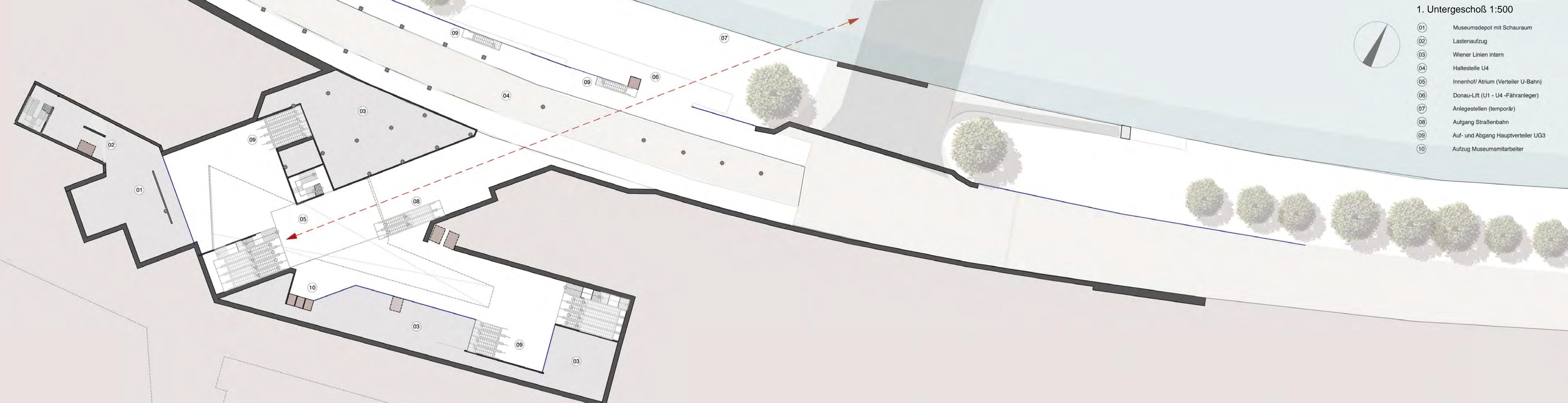


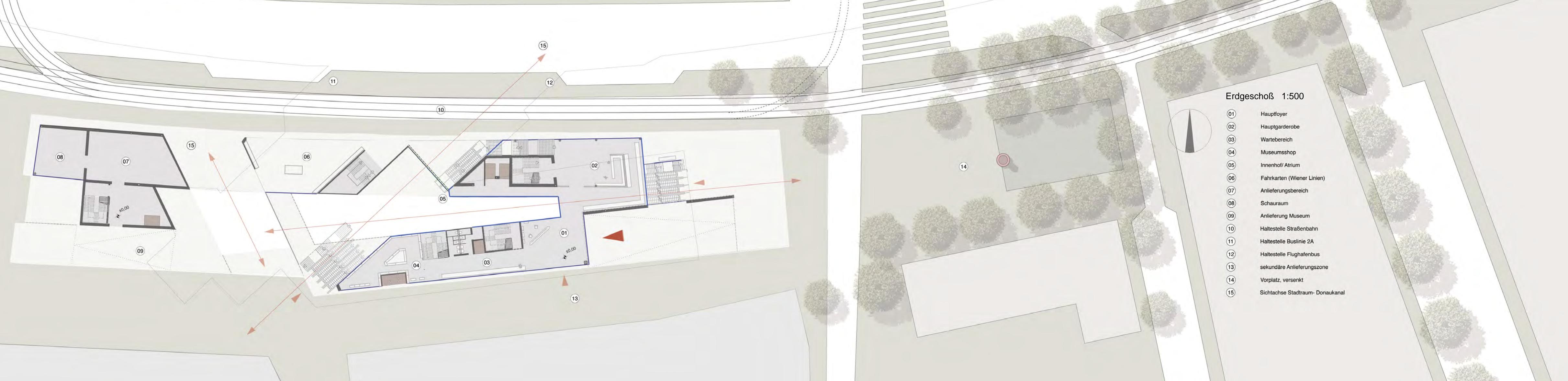
Abb. 37: Perspektive Atrium

1. Untergeschoß 1:500



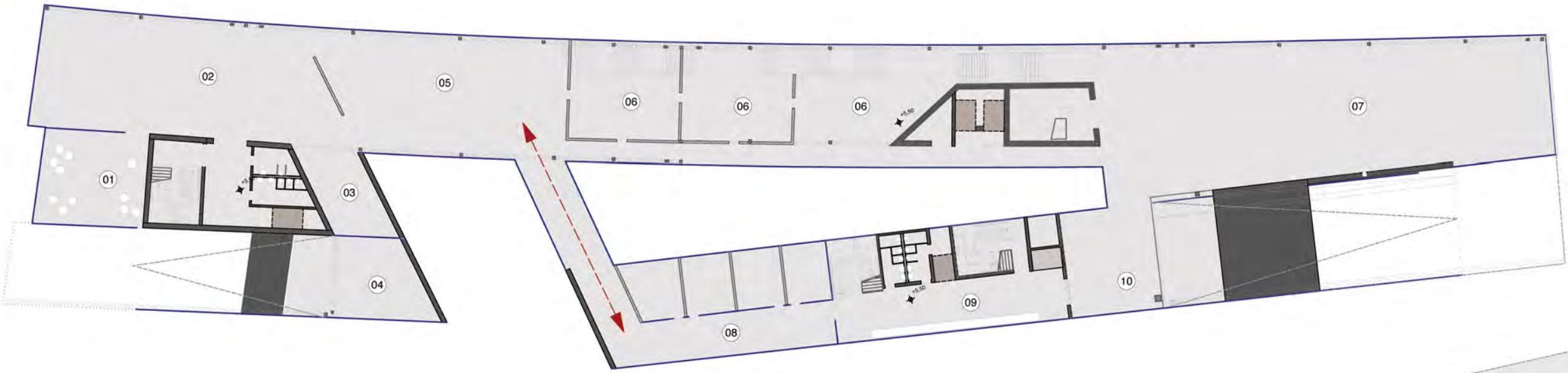
- 01 Museumsdepot mit Schauraum
- 02 Lastenaufzug
- 03 Wiener Linien intern
- 04 Haltestelle U4
- 05 Innenhof/ Atrium (Verteiler U-Bahn)
- 06 Donau-Lift (U1 - U4 -Fähranleger)
- 07 Anlegestellen (temporär)
- 08 Aufgang Straßenbahn
- 09 Auf- und Abgang Hauptverteiler UG3
- 10 Aufzug Museumsmitarbeiter



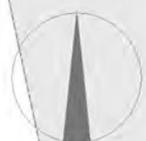


Erdgeschoß 1:500

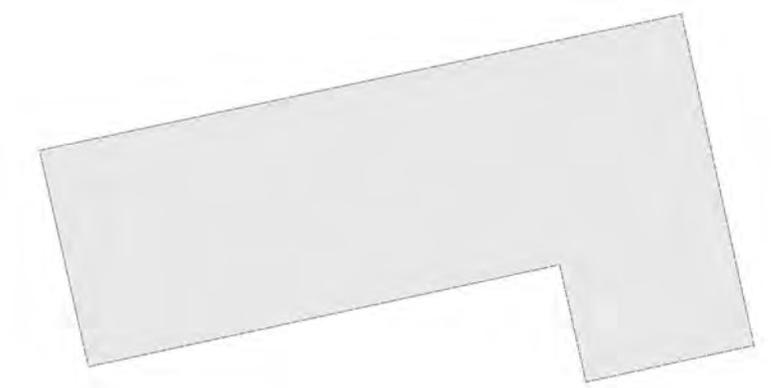
- 01 Hauptfoyer
- 02 Hauptgarderobe
- 03 Wartebereich
- 04 Museumshop
- 05 Innenhof/ Atrium
- 06 Fahrkarten (Wiener Linien)
- 07 Anlieferungsbereich
- 08 Schauraum
- 09 Anlieferung Museum
- 10 Haltestelle Straßenbahn
- 11 Haltestelle Buslinie 2A
- 12 Haltestelle Flughafenbus
- 13 sekundäre Anlieferungszone
- 14 Vorplatz, versenkt
- 15 Sichtachse Stadtraum- Donaukanal



1. Obergeschoß 1:500



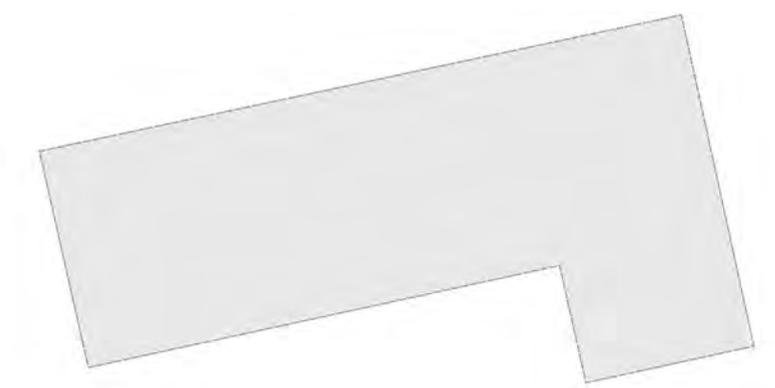
- 01 Lounge
- 02 Cyber Raum
- 03 Vorraum Hörsaal
- 04 Kleiner Hörsaal
- 05 Interaktion
- 06 Ausstellungsraum
- 07 Veranstaltung / Foyer
- 08 Werkstätten
- 09 Seitenfoyer
- 10 Großer Hörsaal

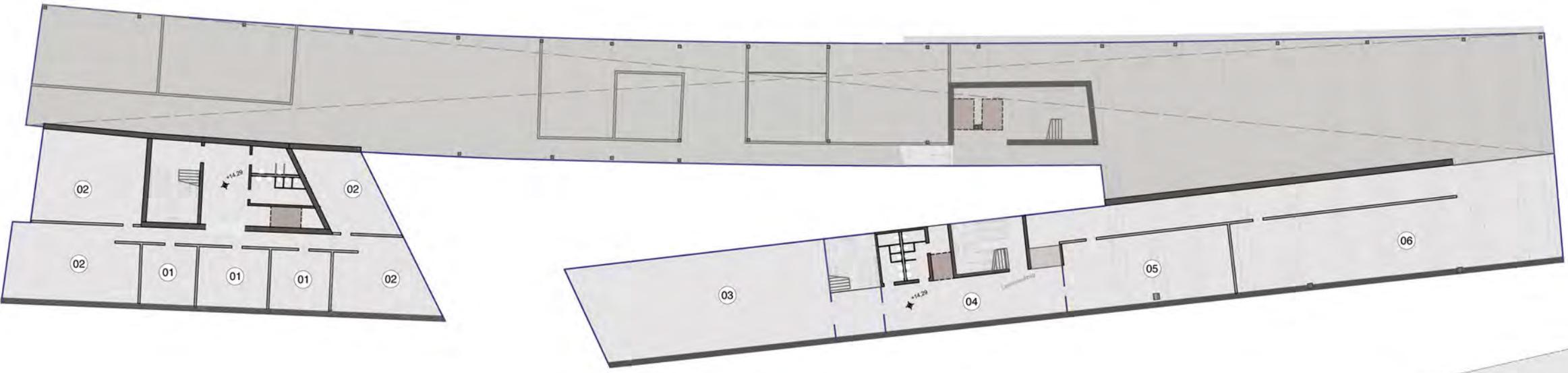




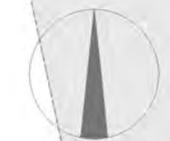
2. Obergeschoß 1:500

- 01 Garderobe
- 02 Studienraum
- 03 Empore
- 04 Kleiner Hörsaal
- 05 Interaktion
- 06 Ausstellungsraum
- 07 Großer Saal
- 08 Verwaltung
- 09 Foyer Verwaltung
- 10 Großer Hörsaal
- 11 Besprechungsraum
- 12 Teeküche

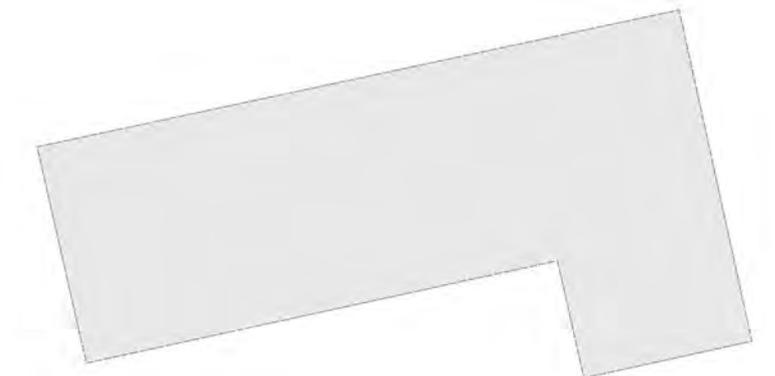


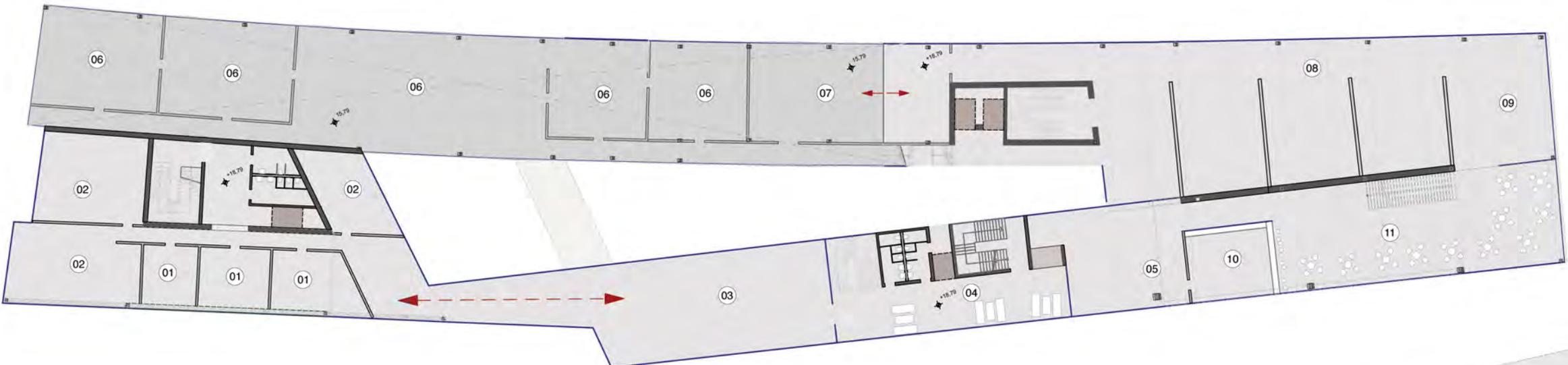


3. Obergeschoß 1:500



- 01 Nachbearbeitungsraum
- 02 Studienraum
- 03 Schaudapot
- 04 Foyer
- 05 Buchdepot
- 06 Stuhldepot und Vorbereitung
- 07 Großer Saal
- 08 Verwaltung
- 09 Foyer Verwaltung
- 10 Großer Hörsaal
- 11 Besprechungsraum
- 12 Teeküche
- 13 sekundäre Anlieferungszone
- 14 Vorplatz, versenkt
- 15 Sichtachse Stadtraum- Donaukanal

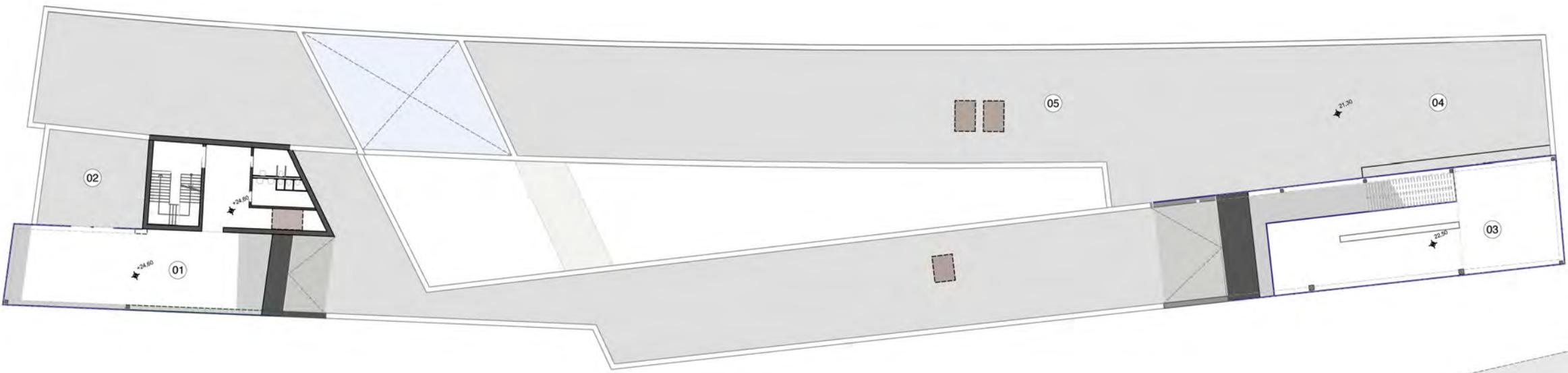




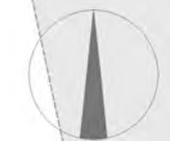
4. Obergeschoß 1:500



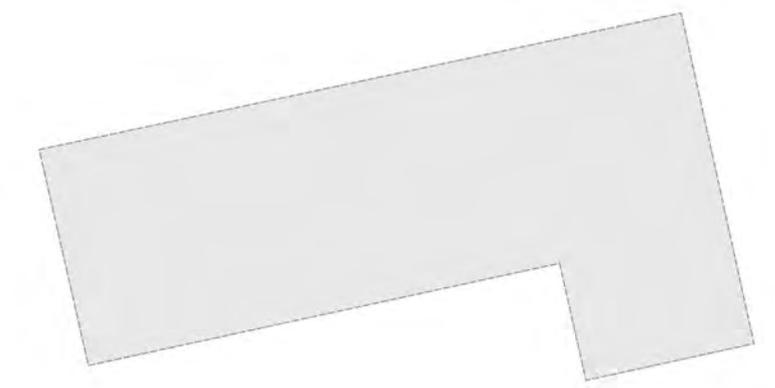
- ① Nachbearbeitungsraum
- ② Studienraum
- ③ Bibliothek
- ④ Foyer
- ⑤ Empfang
- ⑥ Ausstellungsraum
- ⑦ Kleiner Saal
- ⑧ Sonderausstellungen
- ⑨ Interaktion
- ⑩ Küche
- ⑪ Gastronomie
- ⑫ Teeküche
- ⑬ sekundäre Anlieferungszone
- ⑭ Vorplatz, versenkt
- ⑮ Sichtachse Stadtraum- Donaukanal

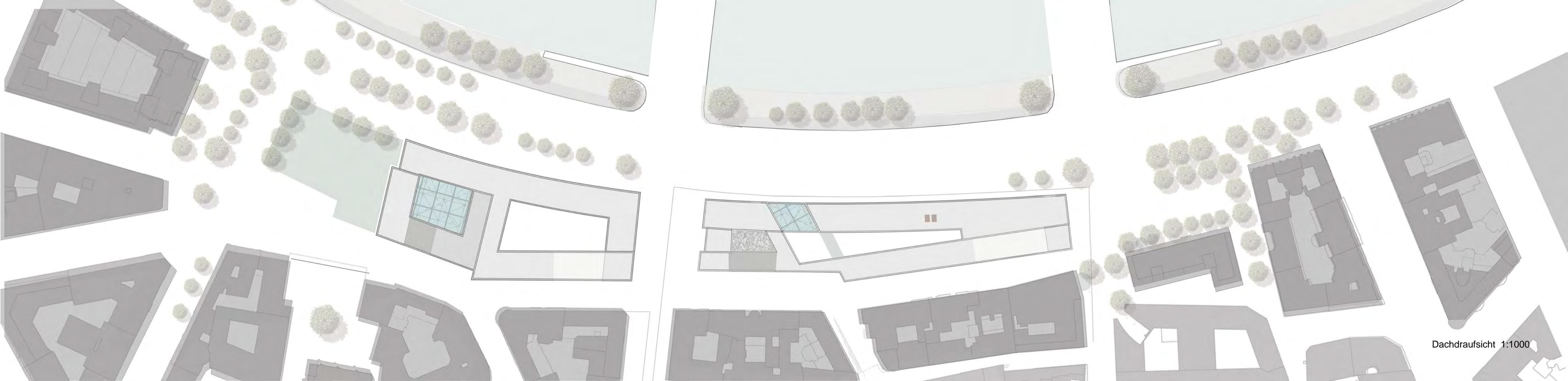


5. Obergeschoß 1:500



- 01 Jugendcafe
- 02 separate Terrasse
- 03 Sky-Bar
- 04 Aussichtsterrasse
- 05 Ausstellungsterrasse





Dachdraufsicht 1:1000



Ostfassade 1:500



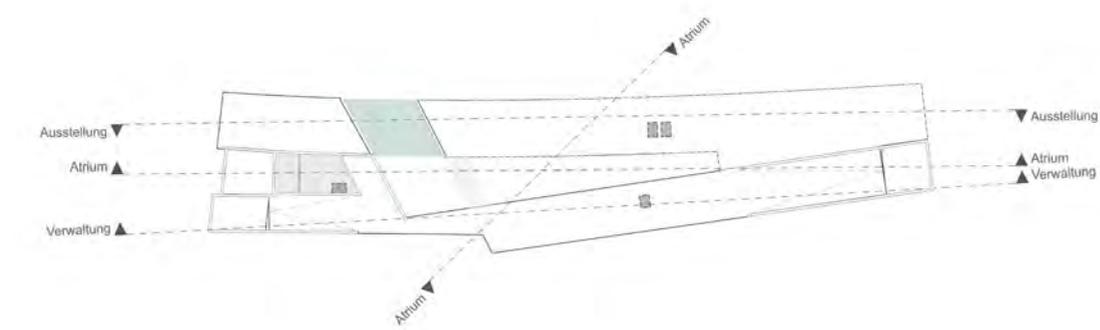
Südfassade 1:500



Nordfassade 1:500

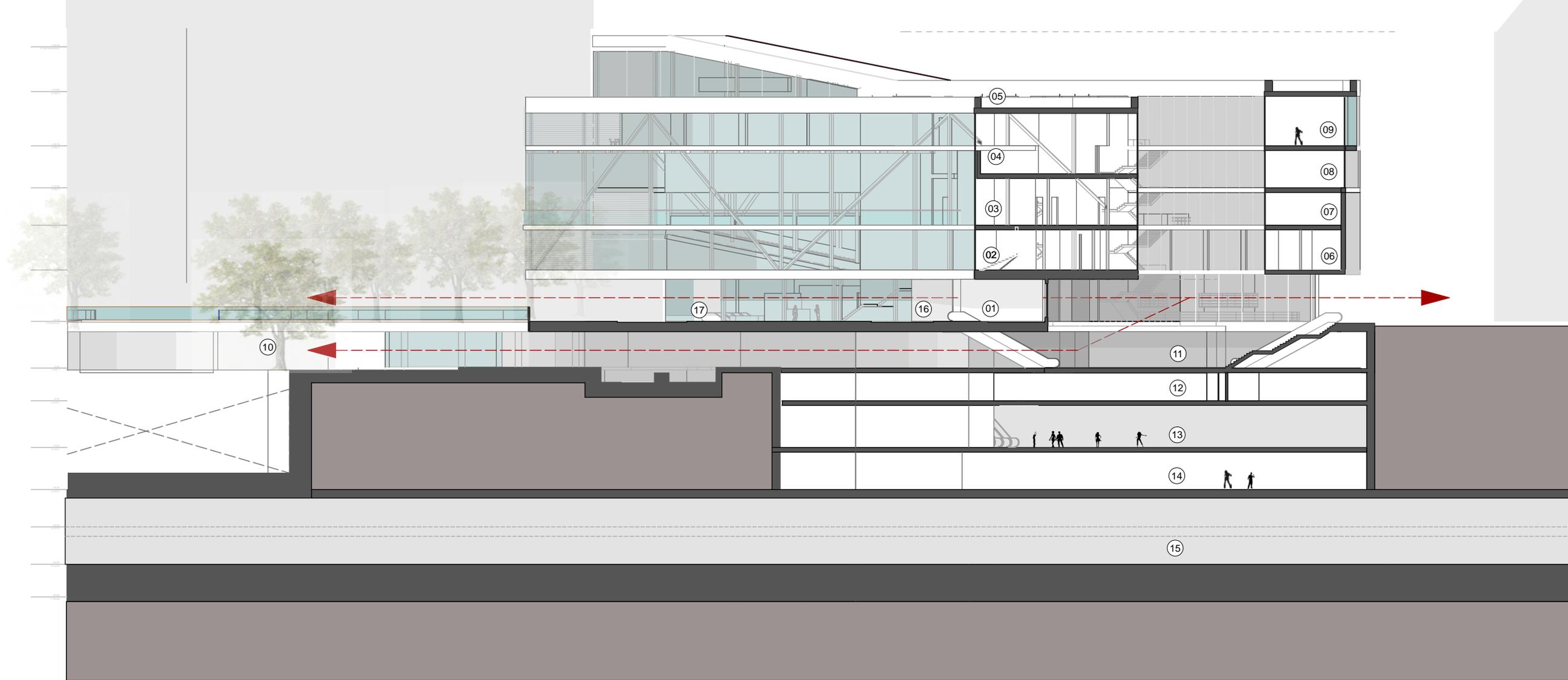


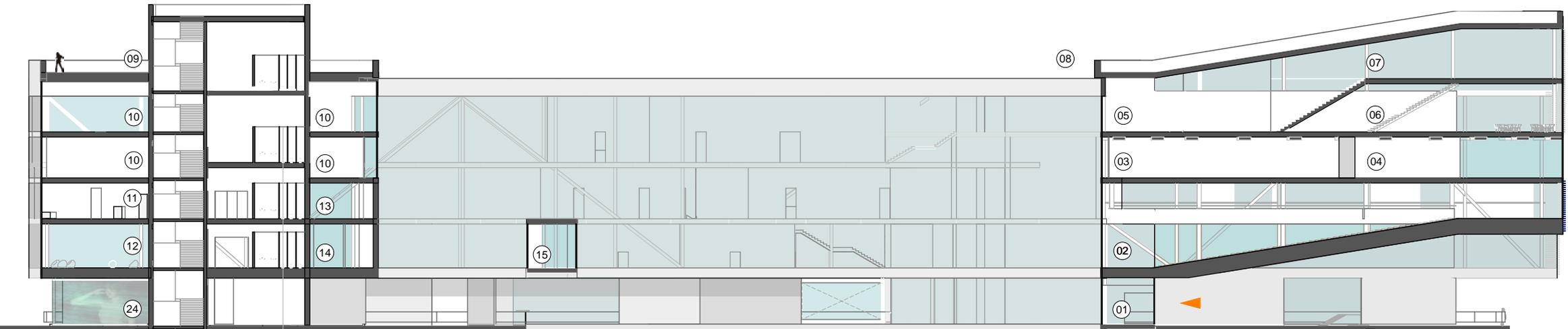
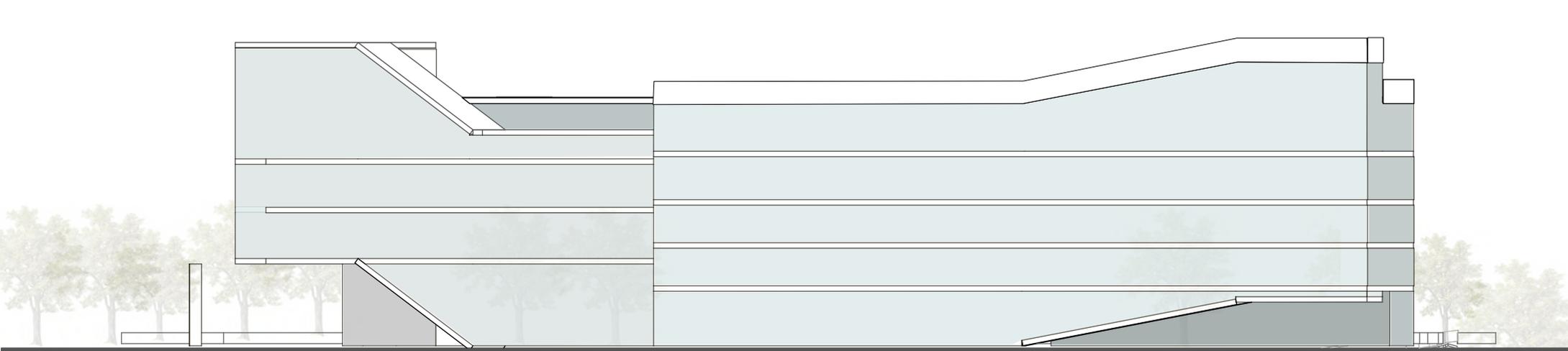
Westfassade 1:500



Querschnitt Atrium 1:500

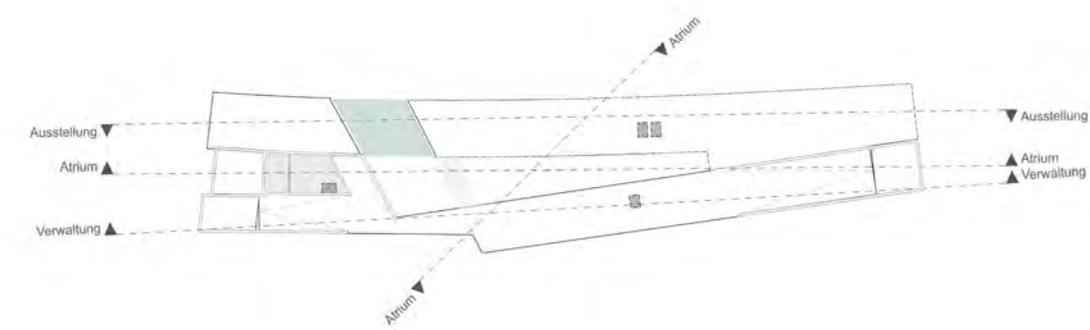
- | | | | |
|----------------------|----|----------------|----|
| Wiener Linien (Tram) | 01 | Verteileretage | 13 |
| Cyber Raum | 02 | Techniketape | 14 |
| Studienraum | 03 | Etage U1 | 15 |
| Ausstellung | 04 | Tram | 16 |
| Terrasse | 05 | Bus | 17 |
| Werkstätten | 06 | | |
| Schauarchiv | 07 | | |
| Verwaltung | 08 | | |
| Bibliothek | 09 | | |
| Donauterrassen | 10 | | |
| Etage U4 | 11 | | |
| Techniketape | 12 | | |





Längsschnitt Atrium 1:500

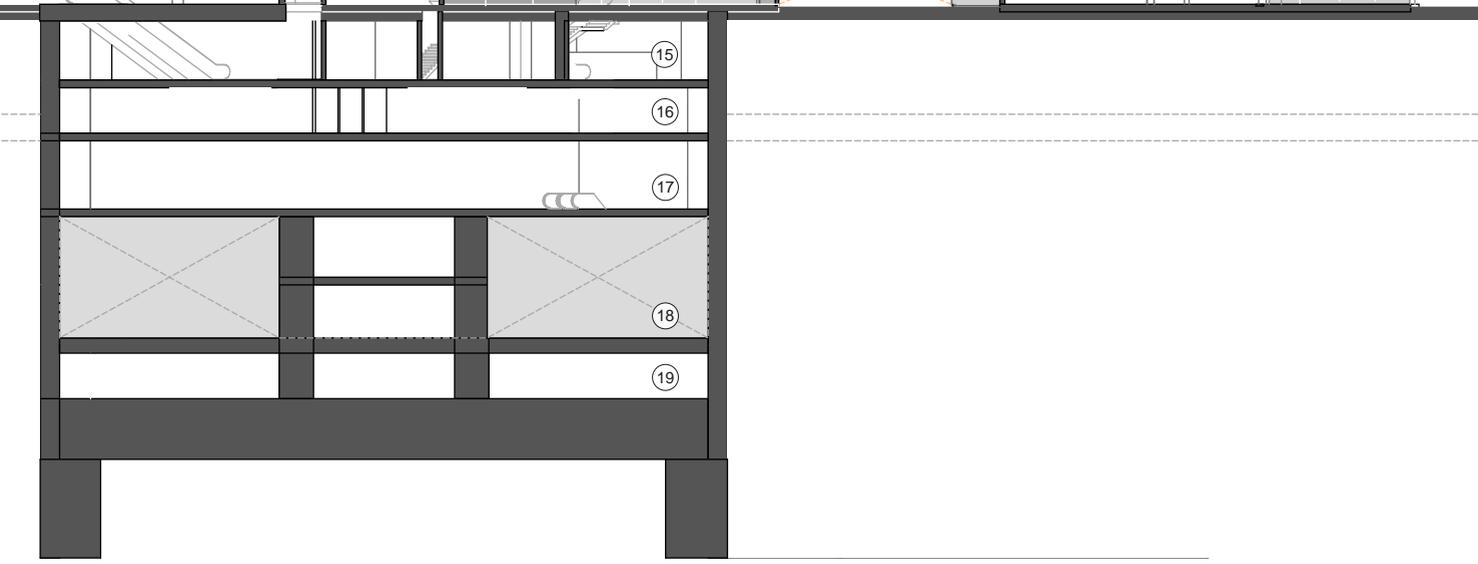
- | | | | |
|----------------------|----|-----------------|----|
| Hauptfoyer (Gang) | 01 | Empore | 13 |
| Großer Hörsaal | 02 | Eingang | 14 |
| Bücherdepot | 03 | Brücke | 15 |
| Stuhldepot | 04 | Schaudepot | 16 |
| Empfang | 05 | Wiener Linien | 17 |
| Gastronomie | 06 | "The Cave" | 18 |
| Sky-Bar | 07 | Techniketaage | 19 |
| Ausstellungsterrasse | 08 | Verteileretaage | 20 |
| separate Terrasse | 09 | U1 | 21 |
| Studienraum | 10 | Techniketaage | 22 |
| Garderobe | 11 | U4 | 23 |
| Lounge | 12 | Schauraum | 24 |

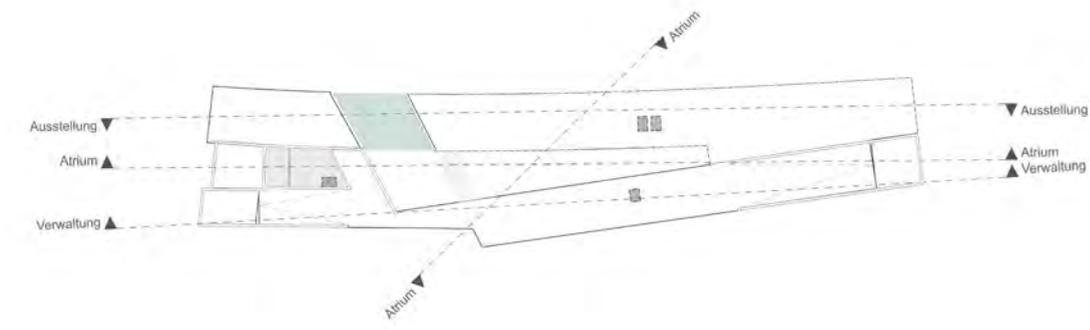
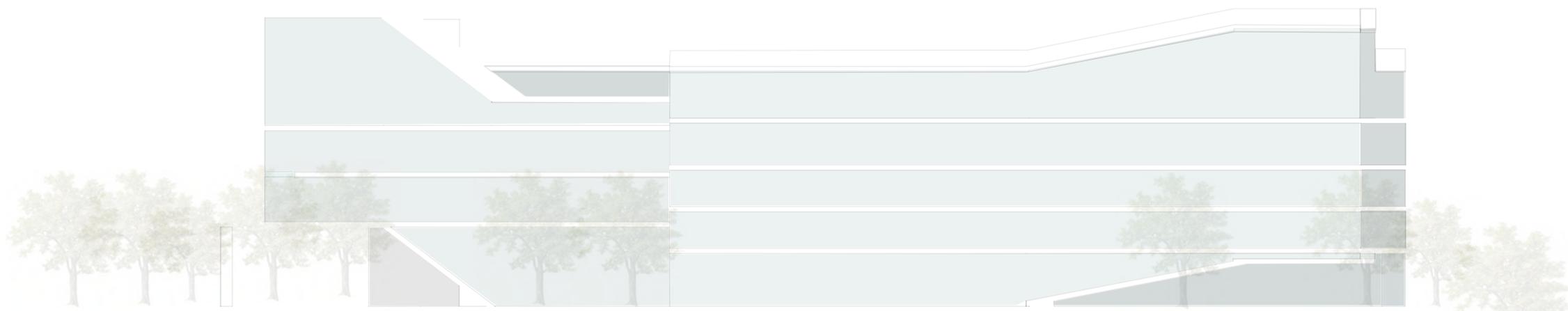




Längsschnitt Ausstellungstrakt 1:500

- | | | | |
|----------------------|----|----------------|----|
| Garderobe | 01 | Anlieferung | 13 |
| Foyer/ Veranstaltung | 02 | Schauraum | 14 |
| Große Halle | 03 | U4 / Atrium | 15 |
| Sonderausstellung | 04 | Techniketape | 16 |
| Terrasse | 05 | Verteileretape | 17 |
| Ausstellung | 06 | U1 | 18 |
| Kleine Halle | 07 | Techniketape | 19 |
| Studienraum | 08 | | |
| Interaktion | 09 | | |
| Cyber-Raum | 10 | | |
| Lounge | 11 | | |
| Fahrkarten | 12 | | |





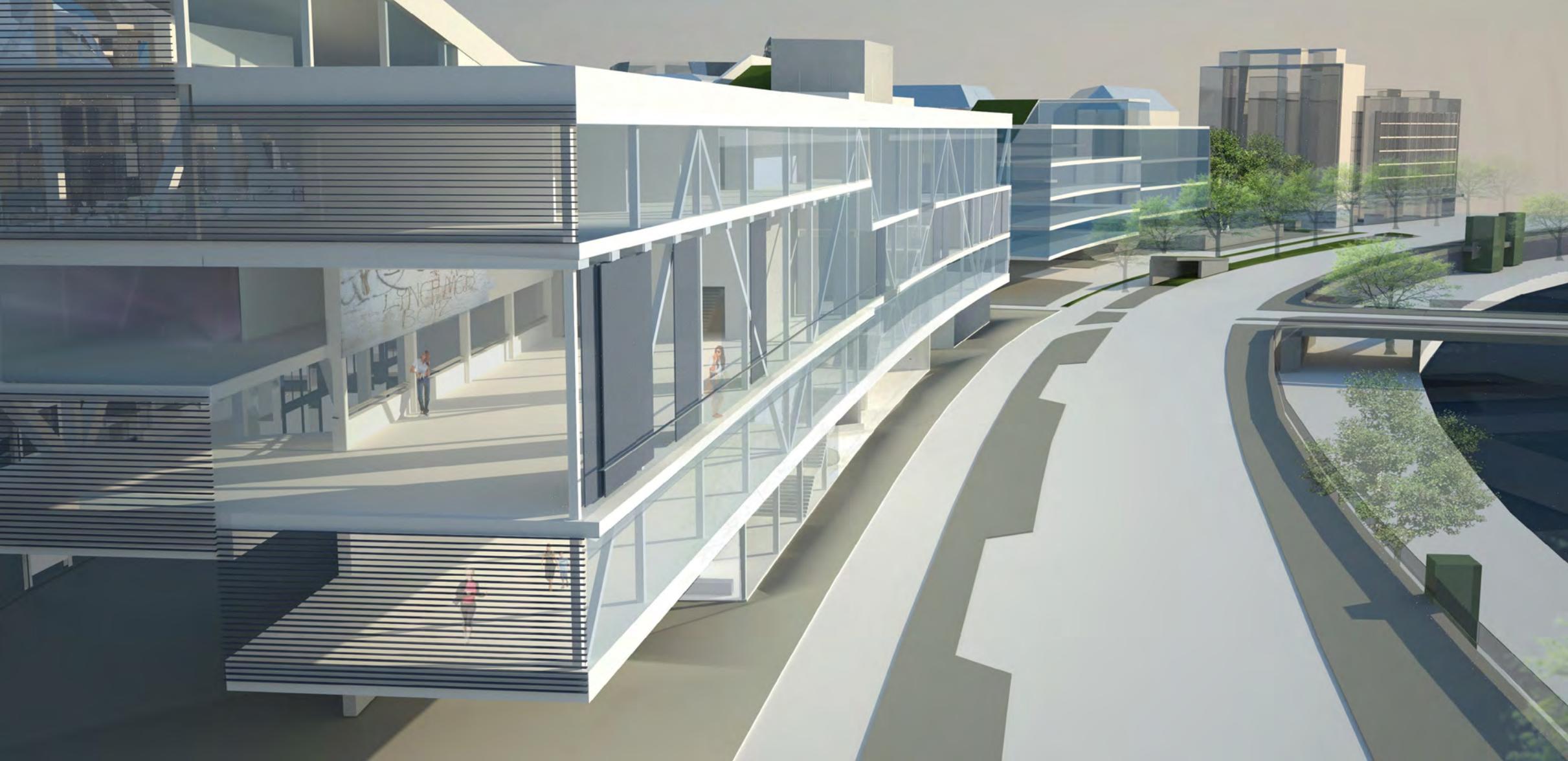
Längsschnitt Verwaltung 1:500

Hauptfoyer	01	Empore	13
Großer Hörsaal	02	Eingang	14
Bücherdepot	03	Brücke	15
Stuhldepot	04	Schaudepot	16
Empfang	05	Bibliothek	17
Gastronomie	06	Schauarchiv	18
Sky-Bar	07	Verwaltung	19
Nachbearbeitung	08	Werkstätten	20
separate Terrasse	09	Museumsshop	21
Studienraum	10	Etage U4	22
Garderobe	11	Verteileretage	23
Lounge	12	Etage U1	24

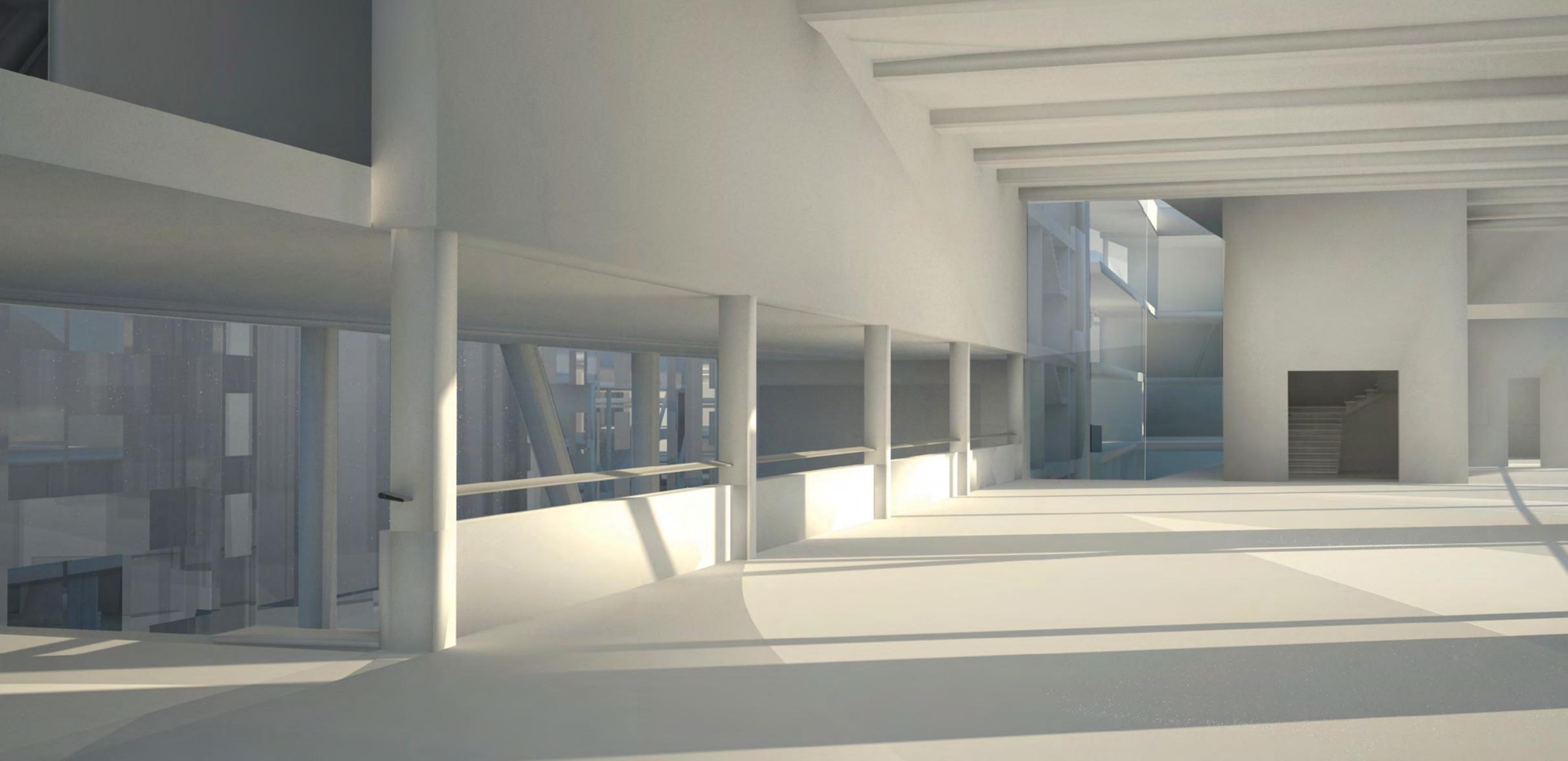












Literaturverzeichnis

Bertron, Aurelia und Ulrich Schwarz: Ausstellungen Entwerfen. Zürich: Artemis Verlag, 2005.

Buchmann, Bertrand Michael, Harald Sterk und Rupert Schickl: Der Donaukanal. Geschichte – Planung – Ausführung. Wien: Magistrat der Stadt Wien, 1984.

Fassmann, Heinz, Gerhard Hatz und Walter Matznetter (Hg.): Wien – Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen. Böhlau Verlag Wien Köln Weimar, 2009.

Greub, Susanne und Thierry Greub (Hg.): Museen im 21. Jahrhundert - Ideen Projekte Bauten. Prestel Verlag München, Berlin, London, New York, Basel, 2006.

Hufnagl, Viktor: Bauten - Projekte / Gedanken - Theorie / Erfahrungen - Erkenntnisse 1950 -2000. Wien: Verlag Österreich GmbH, 2001.

Lampugnani, Vittorio M.: Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes. Band 1. Berlin: Verlag Klaus Wagenbach, 2010.

Podrecca, Boris (Hg.): Joze Plecnik und Ljubljana - der Architekt und seine Stadt; Katalog zur Ausstellung im Stadtmuseum Graz. Architekturmuseum Ljubljana, Ljubljana, 2003.

Stabenow, Jörg: Joze Plecnik. Städtebau im Schatten der Moderne. Braunschweig, Wiesbaden: Vieweg Verlag, 1996.

Stein, Rafael: Am Schanzel. 1010 Wien. Diplomarbeit TU Wien, 2009.

Wagner, Otto: Einige Skizzen, Projekte und Ausgeführte Bauwerke von Otto Wagner. Vollständiger Nachdruck der vier Originalbände von 1889, 1897, 1906, 1922. Wien: Verlag Anton Schroll & Co, 1987.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Tankstelle Morzinplatz, eigene Bearbeitung, auf der Grundlage von:
http://lh6.ggpht.com/-wXHjW3-AELE/SPWIRIOkgHI/AAAAAAAAD3Y/1XokPybaqLw/_IGP3522.JPG, 05.09.2011

Abb. 2: www.bene.at: <http://bene.com/office-furniture/new-in-the-neutorgasse-bene-vienna/>, 05.09.2011

Abb. 6: Hinkel, Raimund: Wien an der Donau. Wien: Verlag Christian Brandstätter, 1995

Abb. 9: Oppl, Ferdinand: Wien im Bild historischer Karten. Die Entwicklung der Stadt bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Wien; Köln; Graz: Böhlau Verlag, 1983.

Abb. 10: Zajicek, Carl Wenzel: Panorama der Wiener Stadtmauer, um 1900. aus: http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Stadtmauern

Abb. 11: Verlag Carl Ueberreuter (Hg.) 2006: Innere Stadt – In alten Fotografien. Wien: Verlag Carl Ueberreuter.

Abb. 12, 17, 28: Wagner, Otto: Einige Skizzen, Projekte und Ausgeführte Bauwerke von Otto Wagner. Vollständiger Nachdruck der vier Originalbände von 1889, 1897, 1906, 1922. Wien: Verlag Anton Schroll & Co, 1987.

Abb. 14: Hinkel, Raimund 1995: Wien an der Donau. Wien: Verlag Christian Brandstätter.

Abb. 15: Hufnagl, Viktor: Bauten - Projekte / Gedanken - Theorie / Erfahrungen - Erkenntnisse 1950 -2000. Wien: Verlag Österreich GmbH, 2001.

Abb. 16, 25: Copyright Dipl. Ing. Michael Hasslacher, 11.09.2011

Abb. 17: eigene Bearbeitung, nach:
Fassmann, Heinz, Gerhard Hatz und Walter Matznetter (Hg.): Wien – Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen. Böhlau Verlag Wien Köln Weimar, 2009.

Abb. 23: Bertron, Aurelia und Ulrich Schwarz: Ausstellungen Entwerfen. Zürich: Artemis Verlag, 2005.

Abb. 26: Geschichte des Donaukanals, eigene Bearbeitung, auf der Grundlage von:
Buchmann, Bertrand Michael, Harald Sterk und Rupert Schickl 1984: Der Donaukanal. Geschichte – Planung – Ausführung. Wien: Magistrat der Stadt Wien und
Stein, Rafael: Am Schanzel. 1010 Wien. Diplomarbeit TU Wien, 2009.

Abb. 27: Fanpage der Wiener Linien: <http://www.fpdwl.at/forum/print.php?threadid=8336&page=4&sid=35de965909e70b4c27465c4e3c099067> Franz-Josef-Kai_1876, 05.09.2011

Abb. 30: Bildarchiv Austria: <http://www.bildarchiv.austria.at/Bildarchiv//BA/926/B1882136T12419828.jpg>, 19.09.2011

Abb. 3-5, 7, 8, 13, 18-22, 24 ff.: eigene Bearbeitung

