

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/>).

## VIENNA WATERFRONT SPORTS HUB

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer Diplom- Ingenieurin unter der Leitung von

Ö. Univ. Prof. Arch. DI Cuno Brullmann

E 253/2

Institut für Architektur und Entwerfen  
Abteilung Wohnbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Yvonne Biering  
0025528

Burggasse 93/15  
1070 Wien

Wien, am 09. November 2010



# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Geschichte des Donaukanals</b>	9
Der Donaukanal im 20. Jahrhundert	17
Die Gegenwart des Donaukanals	22
Die Zukunft des Donaukanals	26
<b>Standortanalyse</b>	29
Wahl des Standortes	30
Die Umgebung	32
Die Nachbarschaft	34
Der Individualverkehr	36
Der öffentliche Verkehr	38
Die Barrieren	40
Die Grünflächen	42
Die Nutzer	44
Sportarten: Erläuterung	46
Das Wasser	48
<b>Konzept</b>	51
Städtebauliches Konzept	54
Inhaltliches Konzept	62
Formelles Konzept	64
<b>Entwurf</b>	67
Lage	68
Funktionen	70
Plandarstellung	90
Konstruktion und Materialien	114
Literaturverzeichnis	119
Abbildungsverzeichnis	121



## EINLEITUNG

Der Donaukanal ist geschichtlich betrachtet ein Herzstück der Stadt Wien und hat früher wichtige Funktionen wie Transport von Nahrungsmitteln übernommen, hat dann allerdings über die Jahre an Bedeutung verloren.

Dem internationalen Trend folgend, das durch die Stadt fließende Wasser stärker einzubeziehen, hat auch die Stadt Wien den Donaukanal in den Stadtentwicklungsplan 2005 aufgenommen.

Angefangen mit der Summer Stage im Jahr 1995 entstehen hier seit einigen Jahren immer neue Projekte - weitere sind in Planung. Bei genauerer Betrachtung fällt jedoch auf, dass sich sowohl die bereits entstandenen als auch die sich noch in Planung befindenden Projekte auf die beiden Themenschwerpunkte Gastronomie und Wellness begrenzen.

Die aktuelle Situation am Donaukanal zeigt jedoch auch, welche Potentiale noch in dem Fluss mitten durch die Stadt liegen: am Ufer des Donaukanals wuchert die Natur, welche nur im Bereich der Innenstadt unterbrochen wird; viele

Sportler verbringen entlang des Kanals gerne ihre Freizeit, um hier ihren sportlichen Interessen wie Laufen, Inlineskaten, Fahrradfahren und Klettern nachzugehen.

Innerhalb des urbanen und befestigten Abschnittes des Kanalufers bietet meiner Ansicht nach die Kaiserbadschleuse, zwischen der Augartenbrücke und der Salztorbrücke liegend, einen interessanten Standort für den Versuch, die Uferzone zu stärken und besser in die Stadt einzubinden: Seine zentrale Lage und die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, aber auch die mit dem Ort verbundenen Probleme sprechen dafür, sich näher mit ihm auseinanderzusetzen.

In meinem Projekt greife ich die beiden angesprochenen Themen Natur und Sport auf und versuche, einen Raum zu schaffen, welchen die Sportler gemeinsam mit anderen Nutzern erobern können.

Die Themen Natur und Sport in Verbindung mit Wasser und vor allem bezogen auf die bereits vorhandene Sportart Klettern am Donaukanal

haben mich schließlich auf die Idee gebracht, hier eine Möglichkeit zum seilfreien Klettern über dem Wasser zu planen. Diese Form des Kletterns ist in den letzten Jahren immer populärer geworden, allerdings gibt es abseits von natürlichen Spots am Meer kaum Angebote.

Es soll ein Ort entstehen, welcher alle Besucher des Donaukanals anspricht: Sowohl Sportler der verschiedenen im Projekt integrierten oder unterstützten Sportarten, als auch jene, die am daraus entstehenden Spektakel passiv teilhaben oder einfach entspannen wollen; es soll ein urbaner Raum am Wasser entstehen, welcher den Donaukanal ein Stück weit in die Stadt und deren Bewohner ans Ufer bringt; ein Netz, welches die verschiedenen Besuchergruppen miteinander verbindet.



# GESCHICHTE DES DONAUKANALS







Die Donau ist mit 2850 km Gesamtlänge der zweitlängste Fluss Europas nach der Wolga, und fließt als einziger europäischer Fluss von Westen nach Osten.

Das gesamte Wiener Becken war früher nicht nur durch die Donau, sondern auch durch den Wienfluss und den Ottakringer Bach sowie andere kleinere Bäche sehr wasserreich. Die Donau war hier früher sehr verzweigt, wobei der Hauptarm ungefähr an der Stelle des heutigen Donaukanals verlief.

An diesem entstand im Laufe der Zeit die Stadt Wien, etwas oberhalb des Wassers auf einer vor Hochwasser schützenden Terrasse. Erste Siedlungen in der Gegend des heutigen Wiens entstanden am ansteigenden rechten Ufer der Donau, da das flache linke Ufer aufgrund häufigem Hochwasser nicht geeignet war. Allerdings wurden erst vor etwa 5000 Jahren, in der Jungsteinzeit, Menschen in dieser Region sesshaft und bauten Dörfer auf, und wiederum 1000 Jahre später verlagerte sich der Siedlungsschwerpunkt erst an die Donau. Um 800 v. Chr. siedelten sich die Illyrer (Hallstadtkultur) im Wiener Becken an, 400 Jahre später unterwarfen schließlich die Kelten die gesamte Region.

15 v. Chr. Schließlich eroberten die Römer das Wiener Becken und gründeten das Lager Vindobona; während der Herrschaft der Römer war die Donau zum ersten und einzigen Mal ein Grenzfluss, nämlich gegen die Germanen im Norden. Wichtigster und wasserreichster Arm um die

Geburt Christi war der „Salzgriesarm“ bzw. Nußdorfer Arm“, der circa an der Stelle der heutigen Heiligenstädter Straße, Liechtensteinstraße und Salzgries verlief und dann im Arm im Verlauf des heutigen Donaukanals mündete; er war bis ins Mittelalter noch durchgehend befahrbar. Im frühen Mittelalter begann ein Teil des Salzgriesarms zu verlanden, und eine Abzweigung im Bereich Porzellangasse/ Berggasse übernahm wahrscheinlich im 12. Jahrhundert die Funktion als neue Schifffahrtsstrecke. Sie verlandete im kommenden Jahrhundert jedoch auch, so dass eine andere Abzweigung beim heutigen Franz-Josefs-Bahnhof als Wasserstraße verwendet wurde, was vermutlich mit viel Befestigungsarbeit verbunden war.

Schon damals veränderte sich der Verlauf der Donau mit der Zeit sehr stark, was aufgrund fehlender Dokumentation eine genaue Rekonstruktion des Flussverlaufs und seiner Veränderungen unmöglich macht.

Zum Teil sind diese Verschiebungen der Flussläufe und -arme zurückzuführen auf stark schwankende Wassermengen, welche daher resultieren, dass die Hauptzuflüsse der Donau aus dem Gebirge kommen, und auf daraus entstehende häufige Hochwasser.

Laut Experten sind eventuell auch tektonische Veränderungen im 12. Und 13. Jahrhundert verantwortlich für die Verlagerung des Hauptstromes.

Der Hauptarm der Donau verschob sich immer weiter in Richtung Osten, und der ursprüngliche Arm drohte zu versanden, weshalb erste Überlegungen aufkamen, den Flussverlauf nahe der

Innenstadt zu regulieren, um der Natur entgegenzuwirken und auch längerfristig eine für größere Schiffe befahrbare Wasserstraße zu erhalten und Versorgung und Handel zu gewährleisten - ein Verlust dieser beiden Dinge hätte für Wien schwere Folgen gehabt.

Die ersten tatsächlichen Versuche, die Donau zu regulieren, gab es demnach schon in den Jahren 1377 und 1455.

Durch all diese in erster Linie natürlichen Veränderungen des Donauverlaufs im Wiener Becken veränderte sich auch das Umland sehr stark: Gab es anfangs noch sehr viele kleine Inseln, wuchs das Land westlich des Donaukanals nach und nach zusammen.

Um 1440 wurde der Wasserbaukünstler und Hydrauliker Caspar Hartneid beauftragt, den Nußdorfer Arm wieder schiffbar zu machen. Dieser veranlasste aufwändige und teure Arbeiten, hatte jedoch keinen Erfolg - im Gegenteil verschlechterte sich die Situation sogar noch. Um 1600 war die Verlandung des Salzgriesarmes schon so weit fortgeschritten, dass bei niedrigem Wasserstand kein durchgehendes Gerinne mehr bestand.

Später waren an seiner Stelle nur mehr Tümpel übrig, die 1836/37 zugeschüttet wurden. Schiffe befuhren nun stattdessen einen danebenliegenden Arm, den Wiener Arm, der in etwa dem Verlauf des heutigen Donaukanal entspricht. Dieser verlandete jedoch ebenfalls mit der Zeit. Aus diesem Grund wurde Ferdinand Gomez von Hoyos und Stixenstein 1598 und 1605 bis 1608 beauftragt, den Wiener Arm zu sichern.

Die erste größer angelegte Donauregulierung gab es erst viel später, in den Jahren 1598 bis 1600, um den direkt bei der Stadt gelegenen Donauarm nicht als wichtigen Transportweg und Handelsstraße zu verlieren und es auch weiterhin großen Schiffen zu ermöglichen, den heutigen Donaukanal zu befahren.

Um die Schiffbarkeit der Donau im Wiener Becken weiterhin zu gewährleisten, wurde 1608 eine Salzsteuer (Salz wurde mit Schiffen nach Wien geliefert) eingeführt, mit deren Einnahmen später die Befestigung und Vertiefung des Donauarmes fortgeführt und kleinere Arme stillgelegt wurden.

Durch diese Maßnahmen bekam der Donauarm kanalartigen Charakter, womit er zum ersten Mal „Wiener Kanal“ und später im 18. Jahrhundert auch „Donaukanal“ benannt wurde.

Zum ersten Mal tauchte der Begriff „Donaukanal“ allerdings erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts auf, da der Hauptarm sich im Laufe der Zeit schon in Richtung Westen verlagert hatte, und der ursprünglich breiteste Lauf zu versanden drohte.

Zu dieser Zeit entwickelte sich entlang des Donaukanals ein Fischmarkt: zu den Ständen, welche schon vorhanden waren, kamen 1853 noch jene vom aufgelösten Fischmarkt am Hohen Markt hinzu, Anfang des 19. Jahrhunderts wurde der Markt nochmals größer.

Die nächste große Regulierung gab es erst wieder zu Anfang des 19. Jahrhunderts, um den Donaukanal weiter zu begradigen; die Stadtbefestigung wurde entfernt, und der Donauquai



(heutiger Franz-Josefs-Kai) wurde errichtet. Während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden diverse Arbeiten an den Donauarmen durchgeführt. In den 30er Jahren wurde ein Durchstich für den unteren Donaukanal gebaut, 1848 wurden, zum Teil im Rahmen eines Beschäftigungsprogrammes, um die Zahl der Arbeitslosen zu senken und sozialen Spannungen entgegenzuwirken, kleine Nebenarme, Tümpel und Sümpfe trockengelegt.

Die größte Donauregulierung fand schließlich in den Jahren 1870 bis 1875 statt, durchgeführt vom Geologen Univ. Prof. Dr. Eduard Suess. Nachdem der Donaukanal nach wie vor zu versanden drohte und man seit der Einführung der Dampfschiffe auf eine größere Wassertiefe als zuvor angewiesen war, war auch der Ausbau des Kanals für die Stadt von großer Bedeutung. Zudem plante die Stadt Wien, den Donaukanal über seine gesamte Länge als Hafen auszubauen, es waren drei Staustufen mit drei Schleusen geplant, von welchen später nur eine realisiert werden sollte.

Für die Donau wurde ein neues Bett gegraben, zu dessen Überquerung auch neue Brücken entstanden.

Im Rahmen dieser Regulierung entstand der Donaukanal in seinem heutigen Verlauf: Der Donaukanal als Nebenarm der Donau zweigt bei Nussdorf, vor der Nussdorfer Wehr- und Schleusenanlage vom Hauptarm ab und mündet beim Praterspitz in der Nähe des Albeners Hafens wieder in ebendiesen.







## DER DONAUKANAL IM 20. JAHRHUNDERT

Nachdem der Donaukanal in seiner heutigen Form entstanden war, wurde in den 1890er Jahren die Stadtbahnlinie entlang des Kanals ausgebaut und 1891 eröffnet; heute ist die Strecke Teil der U4.

Von 1901 bis 1906 entstanden zwischen der Salztorbrücke und der Augartenbrücke, beim heutigen Schottenring, die Kaiserbadschleuse und das Schützenhaus, geplant von Otto Wagner, als Teil der geplanten Schleusenketten, welche allerdings nie vollständig realisiert wurde; auch die Kaiserbadschleuse wurde nie in Betrieb genommen.

Währenddessen, im Jahre 1903 wurde aufgrund der schlechten hygienischen Bedingungen der Fischstände ein zentraler Fischmarkt beschlossen: Oberhalb der Stefaniebrücke (heutige Salztorbrücke) wurden 1904 die beiden Verkaufshallen mit Wasseranschluss, Kühlraum und Becken für lebende Fische direkt am Donaukanal eröffnet.

Im gleichen Jahr wurden auch zwei der fünf im Jahr zuvor beschlossenen Strombäder eröffnet: das eine in Nussdorf, unterhalb der Nussdorfer Wehr- und Schleusenanlage, das andere oberhalb der Stefaniebrücke; später kamen noch zwei weitere Bäder entlang des Kanals hinzu.

Im April des Jahres 1945 kam es entlang des ersten vom zweiten Wiener Gemeindebezirk trennenden Abschnittes des Donaukanals zu Artillerieduellen zwischen der Roten Armee, welche schon das Stadtzentrum erobert hatte und der Deutschen Wehrmacht, welche die Leopoldstadt zu verteidigen versuchte. Teile des Franz-Josefs-Kais und des Leopoldstädter Ufers

wurden zerstört, wodurch der repräsentative Charakter dieser Straßenverläufe verloren ging. Nach Kriegsende wurde im Jahre 1946 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben, welcher Konzepte für den wenig genutzten Stadtraum entlang des Donaukanals liefern sollte: Die Arbeitsgruppe schlug eine Freizeitpromenade für das linke, südseitige Ufer vor. In Konkurrenz zu diesen Plänen standen jedoch jene für den Ausbau des Netzes für Individualverkehr, welches zu diesem Zeitpunkt noch nicht sehr belastungsfähig war, jedoch in ganz Europa immer stärkere Bedeutung zugesprochen bekam. Die Straßen entlang des Donaukanals wurden wegen guter und stadtnaher Lage als gute Verkehrsachse wahrgenommen und ausgebaut. In den 1960er Jahren kann schließlich das Konzept einer Stadtautobahn entlang des Donaukanals auf, wird jedoch von der Städtebaulichen Studie Donaukanal (Viktor Hufnagl, Traude und Wolfgang Windbrechtinger) 1971 wegen „negativer Auswirkungen auf die Erholungs- und Klimafunktion des Donaukanals“ (<http://de.wikipedia.org/wiki/Donaukanal>) abgelehnt; 1972 verabschiedete sich der Bürgermeister Felix Slavik schließlich offiziell von dem Projekt der Stadtautobahn.

Mitte der 1970er Jahre gab es erste Versuche, das Ufer des Donaukanals als Freiraum nahe des Stadtzentrums durch Spielplätze, Radwege und verschiedene Begrünungen aufzuwerten; es entstand zu dieser Zeit ein Gastronomieschiff und es wurden Schiffsrundfahrten auf dem Kanal angeboten. Trotz der Vorschläge, neue Grünräume in der Stadt, und im Rahmen dessen auch am Donau-

kanal zu schaffen, sind Teile der Straßen entlang des Donaukanals noch einmal zu Schnellstraßen ausgebaut worden, zum Beispiel der Knoten Nussdorf von 1980 bis 1983.

Nachdem der Donaukanal für den Schiffsverkehr schon seit einiger Zeit nicht mehr gebraucht wurde, erwies sich 1976 sein Nutzen auch in dieser Hinsicht: Nachdem infolge des Einsturzes der Reichsbrücke der Schiffsverkehr auf der Donau nicht mehr möglich war, konnte ein Teil der Schiffe, bis Ende September der normale Wasserweg wieder hergestellt war, über den Donaukanal umgeleitet werden.

1986 wurde dann von der Stadt Wien der Wettbewerb „Chancen für den Donauraum Wien“ ausgeschrieben: Die Ergebnisse strichen die Bedeutung des Donaukanals für eine vielfältige Stadtstruktur hervor; das Einbeziehen dieses Stadtraumes in die zukünftige Planungsarbeit wurde als wichtig erachtet.

Im Jahr 1996 wurde dann als eines der ersten Projekte in dieser Richtung die Summerstage bei der Friedensbrücke eröffnet, welche sich in den darauffolgenden Jahren zu einem Standort mit einem großen gastronomischen und sportlichen Angebot weiterentwickelt hat; 2005 wurde ein Wohnhaus, geplant von der Architektin Zaha Hadid, in Spittelau, direkt am Donaukanal-Ufer, fertiggestellt.

Der Hochwasserschutz war seit der Errichtung des Donaukanals in seiner heutigen Form ein Thema:

In den Jahren 1897 und 1899 gab es in Wien Hochwasser, welche den damals aktuellen

Hochwasserschutz sehr stark belasteten, weswegen eine Verbesserung des Hochwasserschutzes verlangt wurde. Verschiedene Kommissionen und Experten machten unterschiedliche Vorschläge, um das Problem in den Griff zu bekommen, und von unterschiedlicher Seite wurde immer wieder ein Entlastungsgerinne vorgeschlagen, die Diskussion ebte jedoch ab, bis das Thema Hochwasserschutz schließlich vollkommen in Vergessenheit geriet.

Im Jahr 1954 wurde Wien jedoch von einem weiteren Hochwasser heimgesucht; die Diskussion des vorigen Jahrhunderts wurde wieder aufgegriffen. Da die Donau ein Bundesgewässer ist, musste die Stadt Wien zu einer Einigung mit dem Bundeslandwirtschaftsministerium kommen. Die Standpunkte der beiden stellten sich jedoch als sehr unterschiedlich heraus: Der Bund bevorzugte eine Erhöhung der Uferkanten, da dies die sicherere und vor allem günstigere Möglichkeit einer Verbesserung des Hochwasserschutzes darstellte; die Wiener Stadtplaner schlugen ein Entlastungsgerinne vor.

Nachdem die Überzeugung für den Bau eines Entlastungsgerinnes in der SPÖ stieg und die Stadt Wien als Kompromiss vorschlug, der Bund solle nur jenen Betrag zahlen, den die andere Lösung gekostet hätte, wurde 1969 im Wiener Gemeinderat für das Entlastungsgerinne gestimmt; nach einem Regierungswechsel 1970 stieg die Akzeptanz für das Projekt auch in der Bundesregierung.

Der erste Stadtrat für Stadt- und Landesplanung, Ing. Fritz Hofmann, seit 1969 im Amt, konnte den Bürgermeister Slavik von einem städtebaulichen Wettbewerb für den Donaoraum überzeu-

gen.

So entstanden die Neue Donau und die Donauinsel in ihrer heutigen Form und ist für eine Durchflussmenge von bis zu 14 000 m<sup>3</sup>/s ausgelegt, welche statistisch gesehen nur alle paar tausend Jahre vorkommt und orientiert sich am historischen Hochwasser in Wien im Jahre 1501.

Zur Zeit planen die Wiener Linien eine Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Urania und Friedensbrücke, welche aus dichten Lamellenwänden, welche bis zu 7 m in die Erde versenkt werden, bestehen und ein Unterspülen der Betriebsanlagen verhindern sollen.

Die Umsetzung ist allerdings aus Kostengründen noch nicht sicher.





## DIE KAISERBADSCHLEUSE

Nach der Donauregulierung 1870 bis 1875 im Rahmen derer der Donaukanal in seiner heutigen Form entstand, gab es seitens der Stadt Wien den Plan, den Kanal in seiner gesamten Länge als Hafen auszubauen. Hierzu wäre jedoch eine ausreichende und sichere Wassertiefe nötig gewesen, weshalb eine Schleusenkette bestehend aus drei Schleusenanlagen geplant wurde. 1901 bis 1906 ist die Kaiserbad-Schleuse mit dem Schützenhaus als einzige dieser drei Anlagen von Otto Wagner realisiert worden; sie ist jedoch nie in Betrieb genommen worden.

Bereits 1992 war das alte Wehr Teil eines Projekts einer Gruppe von Architekten um Florian Haydn, Marie Therese Harnoncourt und Ernst J. Fuchs, welches sich mit nicht beachteten Orten der Stadt auseinandersetzte; daher rührt der noch vorhandene Schriftzug „Hirnseigel“ auf der Insel.

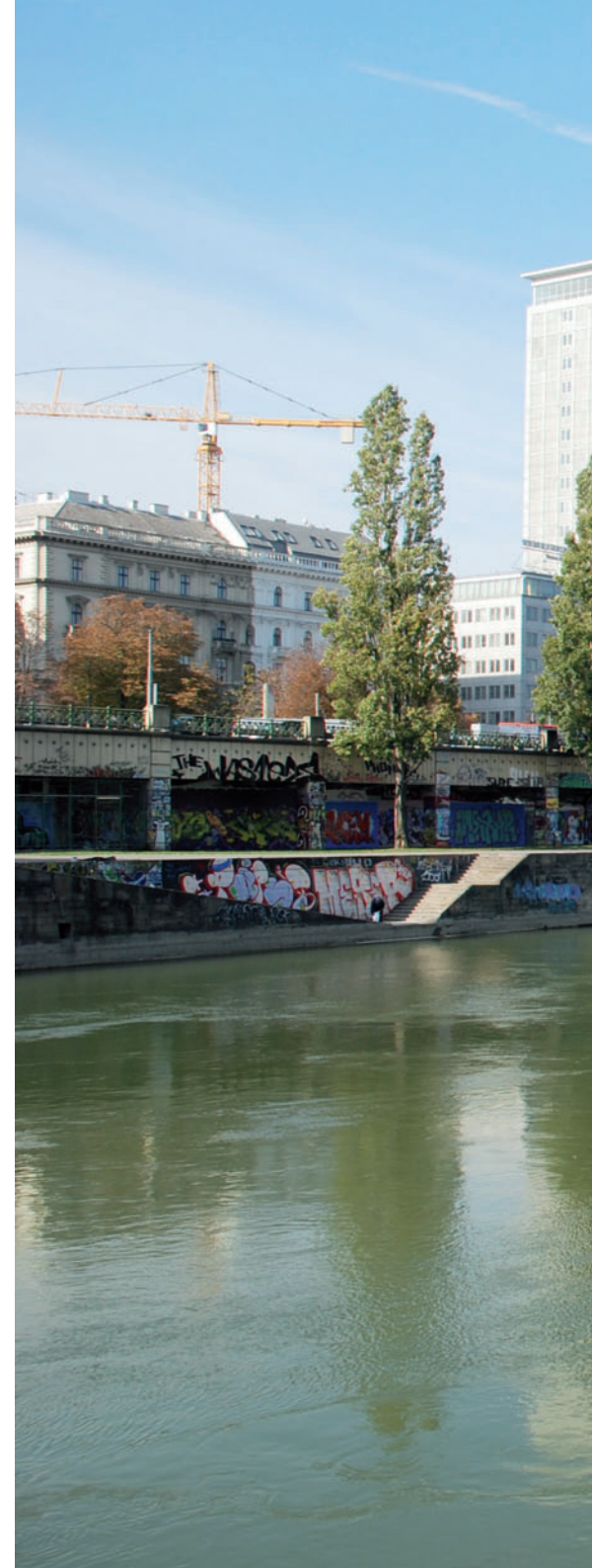
Im Jahr 2002 gab es an dieser Stelle eine andere temporäre Installation von Günter Pichler namens Ponton aus 48 gelben Getränkekisten gefüllt mit 1,5l PET-Flaschen, welche zwischen

Ufer und Schleuse das Wort „Ponton“ bildeten und die Stelle des alten Schleusentores markierten.

In den nächsten Jahren sollen zwei Projekte direkt an der Schleuseninsel, auf der rechten Uferseite, entstehen:

Zum einen ist das Flex- Kaiserbad direkt vor der Insel geplant, welches zum bestehenden Flex gehören wird und auf einem fix verankerten, 75 Meter langen und 11 Meter breiten Frachtkahn Platz finden und Schwimmbecken, Sonnenterrassen sowie Gastronomie beinhalten wird; Zum anderen wird zwischen Ufer und Insel das Wellness- Schiff, geplant vom Architekten Podrecca, entstehen, welches aus Wellness- und Sport- Angeboten und Gastronomie- Einrichtungen bestehen wird.

Das Schützenhaus soll in naher Zukunft zu einer Kaffeerösterei mit Kaffeehaus umfunktioniert werden.





## DIE GEGENWART DES DONAUKANALS

Im Jahr 2005 hat die Stadt Wien den Stadtentwicklungsplan STEP 05 beschlossen, welcher sich mit 13 Teilgebieten der Stadt auseinandersetzt, welche in den darauffolgenden Jahren gefördert werden sollten.

Sein Ziel ist es unter anderem, die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen, indem Rad- und Fußwege sowie öffentlicher Verkehr gefördert und neue Natur- und Erholungsräume geschaffen werden.

Eines dieser 13 Teilgebiete des STEP 05 ist der Donaukanal, welcher laut der Stadt Wien als Naherholungsraum weiterentwickelt werden soll, welcher den Bewohnern der Stadt die Möglichkeit gibt, hier ihre Freizeit zu verbringen. Es sollen Maßnahmen ergriffen werden, um den Donaukanal zu beleben und mehr Nutzungsmöglichkeiten anzubieten: „Ein urbaner Raum für Freizeit, Gastronomie und Erholung wird geschaffen.“ (<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/donaukanal/index.htm>)

Die verschiedenen Abschnitte des Donaukanals sollen stärker als bisher in ihren unterschiedlichen Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten betont und in Verbindung mit der direkten Umgebung gebracht werden.

„Der Donaukanal im Jahr 2015 ist durchgängig, ökologisch vielfältig, barrierefrei und ein abwechslungsreicher Erholungsraum.“ (<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/donaukanal/pdf/ausstellungstafel-7.pdf>)

Der Masterplan teilt den Donaukanal in drei Gebiete ein, um besser auf die jeweiligen Gegebenheiten und Bedürfnisse der einzelnen Teilgebiete eingehen zu können. Der „Bereich Mitte“ ist jener, der bereits an den um die Jahrhundertwende errichteten Kaimauern erkennbar ist und durch seine Stadtnähe bereits genutzt wird.

Die anderen beiden Teilgebiete, die den „Bereich Mitte“ einrahmen, sind der „Oberlauf“

und der „Unterlauf“. Diese beiden sind weitaus weniger urban und wirken sehr naturnah. Die Übergänge zwischen den Gebieten werden als einzelne Gebiete extra behandelt.

Der Oberlauf soll laut dem Masterplan parkähnlich gestaltet und nur begrenzt kommerziell genutzt werden; außerdem sind in diesem Abschnitt des Donaukanals mehr Verbindungen zwischen den beiden Ufern geplant.

Der Unterlauf ist der naturbelassenste der drei Kanal-Abschnitte; der Masterplan sieht vor, diese Eigenschaft in Zukunft stärker zu betonen. Der „Bereich Mitte“ ist derjenige Teilbereich am Donaukanal, an welchem am meisten Projekte geplant sind. Einige Spots wie das schon lange existierende Flex oder die vor ein paar Jahren entstandene Strandbar Herrmann sind schon vorhanden, es sollen allerdings noch viele mehr dazukommen: Auf der schattigeren Uferseite beim ersten Bezirk sieht die Stadt Wien mehr Potential für Projekte mit Event-Charakter und



kommerziell genutzte Flächen, die gegenüberliegende Seite ist die sonnigere und eignet sich laut Masterplan deshalb besser als Erholungsgebiet.

Bereits vor dem Beschluss des STEP 05 gab es Bemühungen, einzelne Impulse entlang des Donaukanals zu setzen:

Schon Mitte der Neunziger eröffnete das Flex, ein Club in den Stadtbahnbögen zwischen der Augartenbrücke und der U-Bahn-Station Schottenring, ein Jahr später, 1996, eröffnete nahe der Friedensbrücke die Summerstage, ein Lokal mit Terrasse am Ufer des Donaukanals, welches sich in den folgenden Jahren zu einem großen Angebot an Gastronomie ausweitete und zusätzlich Sportplätze wie Beach-Volleyball-Plätze beinhaltet.

2003 hat schließlich die Urania nach einer Generalsanierung wiedereröffnet und beinhaltet eine Volkshochschule, ein Café-Restaurant, eine Sternwarte und ein Kino; sie wurde allerdings

schon im Jahre 1910 fertiggestellt. Zwei Jahre später wird ein Wohnbau von der Architektin Zaha Hadid in Spittelau, gegenüber des Fernwärme-Gebäudes, fertiggestellt. Im Jahr 2005 dann hat bei der Mündung der Wien in den Donaukanal die Strandbar Hermann, der erste Stadt-Strand in Österreich eröffnet als eines der ersten Projekte, welche auch im STEP 05 vorgesehen sind. In den darauffolgenden Jahren sind viele andere Projekte entlang des Kanals entstanden, wie zum Beispiel der Ausbau des Flex, die neue U2-Station, oder erst diesen Sommer der Tel Aviv Beach in seiner heutigen Form sowie das neue Stationsgebäude für den Twin-City-Liner.

Im Jahre 2007 wurde dann zusätzlich zum Stadtentwicklungsplan ein Masterplan für den gesamten Verlauf des Donaukanals vorgestellt, welcher sich zum Ziel gesetzt hat, das Wasser erlebbar zu machen und neue, barrierefreie Räume für Freizeit, Naherholung und ökolo-

gische Vielfalt zu schaffen, welche das gesamte Jahr über genutzt werden können und öffentliche Durchgängigkeit für Radfahrer und Fußgänger entlang des Wassers bringen. Das Erscheinungsbild soll laut Masterplan in Zukunft einheitlicher werden, der Donaukanal soll als Verkehrsweg, zum Beispiel durch Wassertaxis, welche mit Abstrichen in diesem Sommer gestartet sind, gestärkt werden; außerdem setzt sich die Stadt das Ziel, eine bessere Verbindung zwischen den Ufern des Kanals und der Stadt oberhalb zu schaffen.



## STEP 05 / MASTERPLAN

Dies sind die im STEP 05 vorgestellten Projekte, welche zum Teil auch im Jahr 2005 schon realisiert waren. Zum jetzigen Zeitpunkt sind folgende der hier genannten Projekte noch unrealisiert geblieben:

Der Gourmetmarkt sowie die MS Supamira sind noch nicht umgesetzt. Außerdem sind die drei geplanten Projekte direkt bei der Kaiserbadschleuse noch nicht realisiert: Hier ist zum einen geplant, ein Kaffeehaus und ein Otto-Wagner-Museum in das bestehende Schützenhaus zu integrieren, außerdem sollen direkt bei der Schleuseninsel zwei Schiffe anlegen: Zum einen das Kaiserbad Flex, welches ein Schwimmbad und Gastronomie beinhalten soll, zu anderen ein Wellness-Schiff.

Insgesamt fällt auf, dass die hier vorgestellten Projekte hauptsächlich zwei Nutzungsgruppen zuzuordnen sind: Auf der einen Seite bildet die Gastronomie einen starken Schwerpunkt, zum anderen sind Bade- und Wellness-Themen stark vertreten.

Eine Ausnahme bildet die MS Supamira, welche als Kulturprojekt geplant ist.

Die am Donaukanal vertretenen Nutzergruppen wie Sportler werden hier nicht berücksichtigt.

Bestandteil des STEP 05 der Stadt Wien:  
Donaukanal; Zukunft Donaukanal; Eine pulsierende Lebensader für das Herz der Stadt;  
Hrsg. Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Verkehr

**donaukanal**

**5**  
DAS FLEX NEU  
Das etablierte Szenelokal mit erweitertem Erscheinungsbild

**6**  
U2-STATION SCHOTTENRING  
Die erste U-Bahn-Station Wiens unter Wasser

**7**  
KAISERBAD – FLEX  
Der 75 Meter lange Frachtkahn mit Schwimmbekken, Sonnenterrassen und Gastronomie

**8**  
DAS KAFFEEHAUS AM WASSER  
Otto Wagners Schützenhaus mit neuem Glanz und Inhalt

**1**  
DER SKY WALK  
Barrierefreie Verbindung zwischen dem 9. und 19. Bezirk

**2**  
PARKDECK  
Neues Leben für die Stadtbahnbögen

**3**  
DAS HAUS DER STARARCHITEKTIN ZAHA HADID  
Eine architektonisch herausragende Anlage

**4**  
DIE SUMMER STAGE  
Die vor 10 Jahren begonnene Belebung des Donaukanals

FRIEDENSBRÜCKE



**9**  
**WELLNESS-SCHIFF**  
 Die schwimmende  
 Ruheoase für Körper und  
 Geist



**10**  
**ADRIA WIEN**  
 Die Neunutzung des  
 Forstamt-Glashauses mit me-  
 diterraner Gastronomie und  
 Sandstrand



**12**  
**EIN SCHIFF WIRD KOMMEN ...**  
 Das neue Stationsgebäude für die  
 Twin City Liner



**14**  
**STRANDBAR HERRMANN**  
 Zweiter Platz im Ranking  
 der zehn besten Bars der  
 Welt des Reisemagazins  
 „Condé Nast Traveller“



**16**  
**CENTRAL GARDEN**  
 Fun, Action und Kulinarik im Freizeitpark – eine weitere Attraktion am Donaukanal



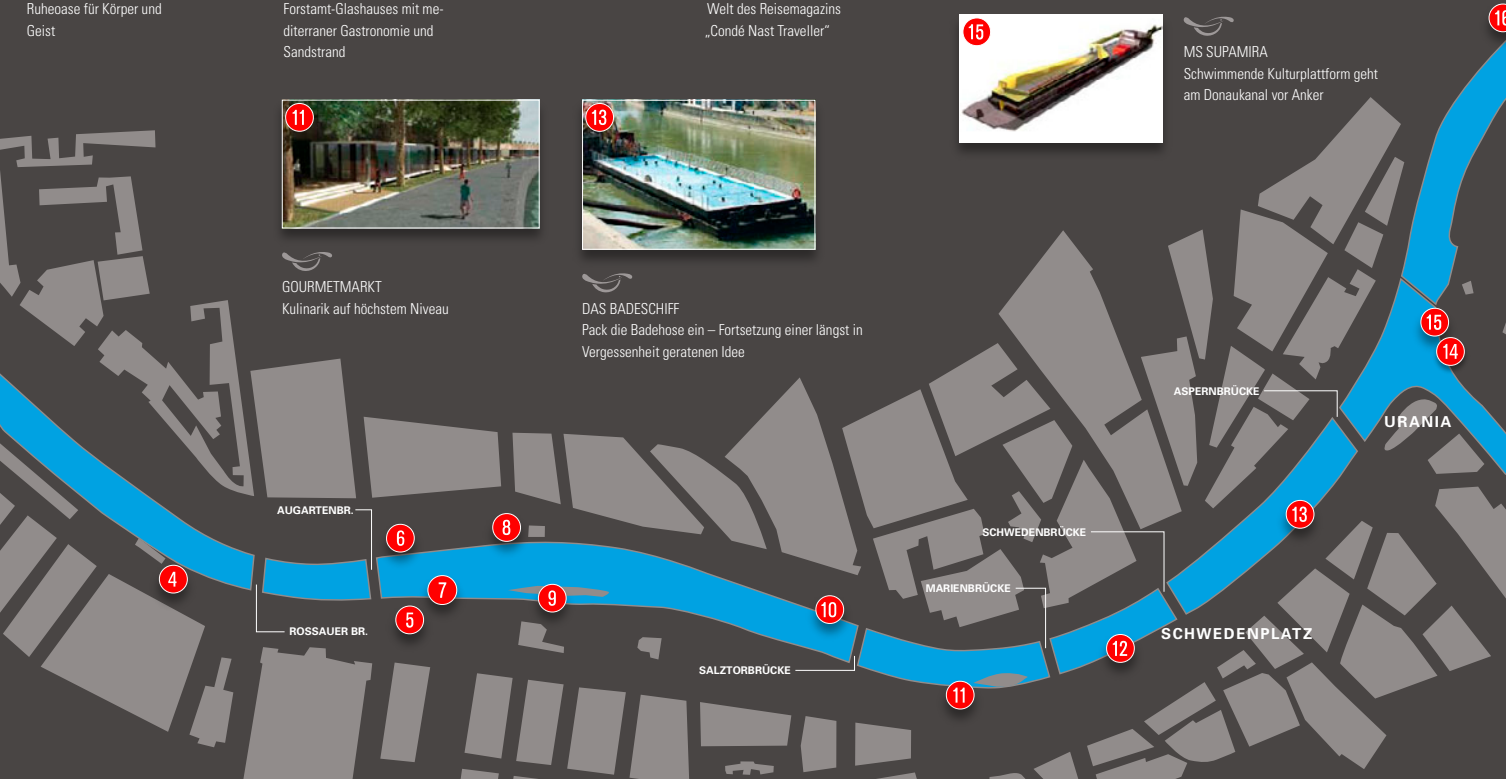
**11**  
**GOURMETMARKT**  
 Kulinarik auf höchstem Niveau



**13**  
**DAS BADESCHIFF**  
 Pack die Badehose ein – Fortsetzung einer längst in  
 Vergessenheit geratenen Idee



**15**  
**MS SUPAMIRA**  
 Schwimmende Kulturplattform geht  
 am Donaukanal vor Anker



## DIE ZUKUNFT DES DONAUKANALS

Auch in den nächsten Jahren wird sich am Ufer des Donaukanals noch einiges tun:

Ein Teil der im Stadtentwicklungsplan 05 der Stadt Wien genannten Projekte sind noch nicht umgesetzt worden, wie zum Beispiel der Gourmetmarkt, welcher zwischen Salztorbrücke und Marienbrücke, am Standort des früheren Fischmarktes, entstehen soll- bestehend aus Glaspavillons, welche Restaurant auf hohem Niveau beinhalten sollen, und einem Lift, welcher die beiden Niveaus miteinander verbindet. Ab 2011 soll die MS Supamira, welche ein kulturelles Angebot beinhalten soll, aus einem Motorgüterschiff umgebaut werden, um nach Fertigstellung am Donaukanal, zwischen der Augartenbrücke und der Aspernbrücke, anlegen zu können; allerdings wird sie nicht fix verankert sein, sondern auch in anderen Städten entlang der Donau anlegen. Fertiggestellt werden soll im Jahr 2011 außerdem der Umbau des Schützenhauses von Otto Wagner, gegenüber der Station Schottenring.

Hier sollen ein Otto Wagner-Museum sowie ein Kaffeehaus, laut ORF mit eigener Rösterei und Schauptisserie, entstehen.

Gegenüber des Schützenhauses sollen in den nächsten Jahren noch zwei weitere Projekte entstehen: Vor dem Flex ist ein von den Strombädern inspiriertes Schiff geplant, welches ein Schwimmbad, Sonnenterassen und Gastronomie beherbergen wird, und nebenan, direkt bei der Kaiserbadschleuse, wird voraussichtlich ein vom Architekten Podrecca geplantes Wellnessschiff mit den Schwerpunkten Wellness und Fitness anlegen.

Auch einige der Ziele des 2007 beschlossenen Masterplans sind noch nicht oder nur teilweise umgesetzt: Das Konzept, die Brücken in verschiedenfarbige Lichter zu tauchen zum Beispiel betrifft momentan erst einige Brücken nahe des Schwedenplatzes und wird in nächster Zeit noch ausgeweitet werden; das Erreichen eines einheitlicheren Bildes des Ufertraumes entlang des Kanals sowie eine bessere Beleuchtung des-

selben werden noch kommen, ebenfalls die verbesserte und barrierefreie Verbindung zwischen den beiden Niveaus und die Fußgängerbrücke bei der Wienmündung.

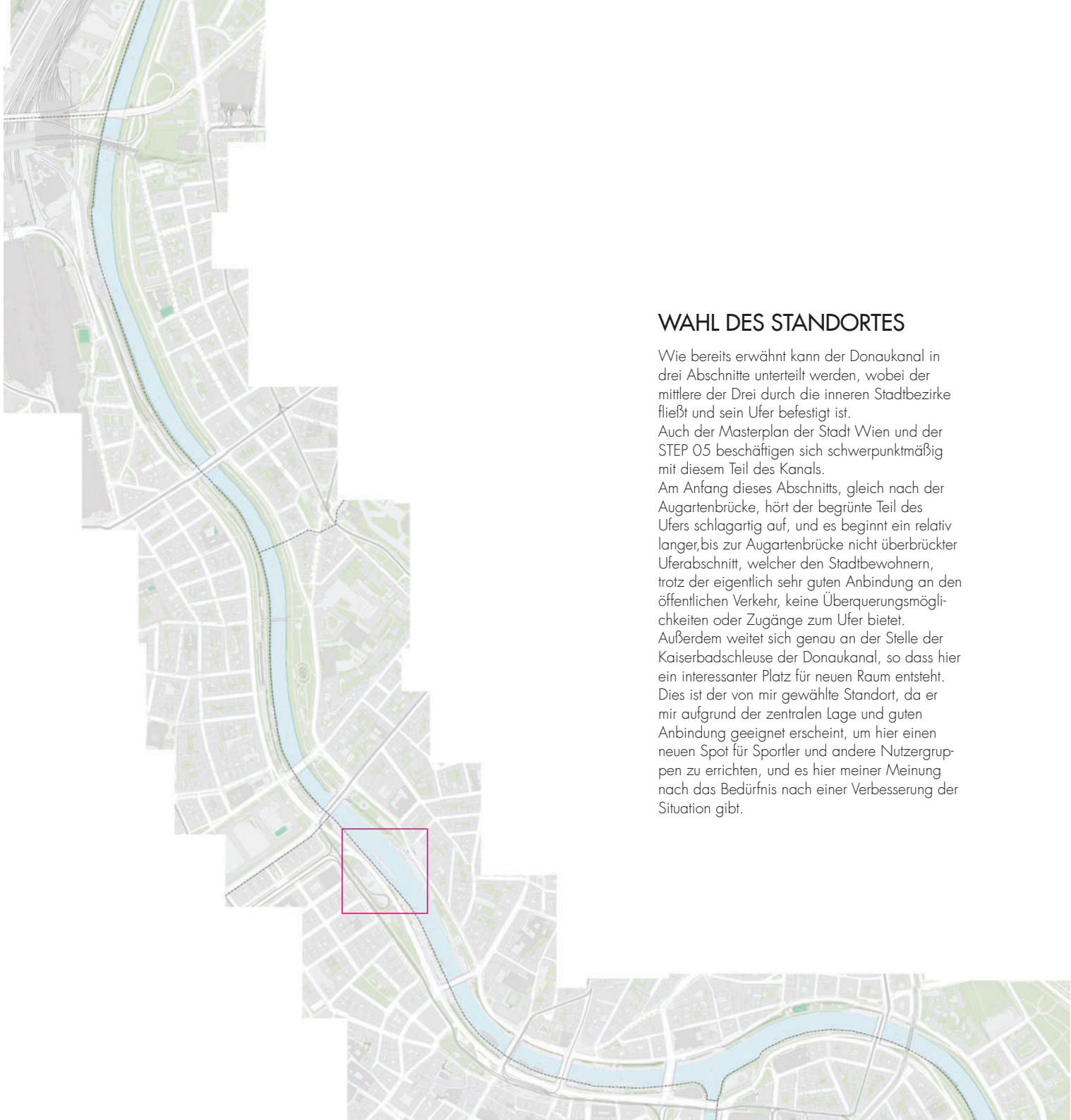
Auch die Wassertaxis, welche diesen Sommer schon probeweise gefahren sind, sollen im nächsten Jahr in Betrieb genommen werden. Auch von dem Ziel, das Ufer stärker mit dem Hinterland zu verbinden und eine ganzjährige Nutzung dieses Stadtraumes zu erreichen, ist dieses Jahr noch nicht viel zu sehen.







# STANDORTANALYSE



## WAHL DES STANDORTES

Wie bereits erwähnt kann der Donaukanal in drei Abschnitte unterteilt werden, wobei der mittlere der Drei durch die inneren Stadtbezirke fließt und sein Ufer befestigt ist.

Auch der Masterplan der Stadt Wien und der STEP 05 beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit diesem Teil des Kanals.

Am Anfang dieses Abschnitts, gleich nach der Augartenbrücke, hört der begrünte Teil des Ufers schlagartig auf, und es beginnt ein relativ langer, bis zur Augartenbrücke nicht überbrückter Uferabschnitt, welcher den Stadtbewohnern, trotz der eigentlich sehr guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr, keine Überquerungsmöglichkeiten oder Zugänge zum Ufer bietet.

Außerdem weitet sich genau an der Stelle der Kaiserbadschleuse der Donaukanal, so dass hier ein interessanter Platz für neuen Raum entsteht. Dies ist der von mir gewählte Standort, da er mir aufgrund der zentralen Lage und guten Anbindung geeignet erscheint, um hier einen neuen Spot für Sportler und andere Nutzergruppen zu errichten, und es hier meiner Meinung nach das Bedürfnis nach einer Verbesserung der Situation gibt.



## DIE UMGEBUNG

Bei der Kaiserbadschleuse liegt auf der rechten Uferseite der erste Wiener Gemeindebezirk, auf der anderen Seite der zweite Bezirk.

In der näheren Umgebung befinden sich hauptsächlich Wohn- und Bürobauten, welche zwischen mehrgeschossigen Bauten und Hochhäusern variieren.

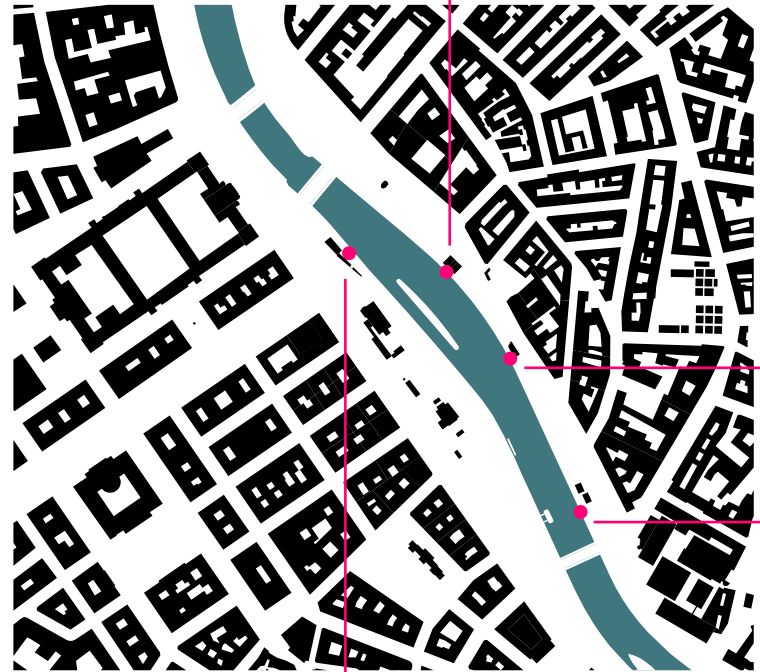
Die niedrigeren Häuser sind oft Gründerzeitbauten, aufgrund der starken Zerstörung im Zweiten Weltkrieg gibt es entlang des Donaukanals allerdings auch einige Bauten aus der Nachkriegszeit.

Als Beispiel für Hochhäuser in der Umgebung sei der Ringturm genannt, welcher das Stadtbild an dieser Stelle aufgrund seiner Höhe stark prägt.



## DIE NACHBARSCHAFT

Die Schleuseninsel ist umgeben von bestehenden, zum Teil schon älteren, zum Teil auch erst dieses Jahr entstandenen Projekten.  
Zwei weitere Projekte sind direkt bei der Insel geplant. zwei Schiffe, das Kaiserbad Flex und ein Wellness- Schiff, sollen hier in Zukunft anlegen.





Das Schützenhaus ist Bestandteil der Kaiserbadschleuse, welche nie in betrieb genommen wurde. Es ist ein Projekt geplant, welches ein Kaffeehaus und ein Otto-Wagner-Museum hineinintegrieren soll.



Der Tel Aviv Beach ist im Sommer 2009 eröffnet worden und war als Projekt für eine Saison zum 100-jährigen Bestehen der Stadt Tel Aviv geplant; dieses Jahr hat der Tel Aviv Beach in seiner jetzigen Form mit neuem Pächter wiedereröffnet.

Die Adria Wien ist ein seit dem Jahr 2005 für Gastronomie neu genutztes Glashaus mit einem Sandstrand.



Das Flex ist ein seit 1995 hier am Donaukanal existierender Club, welcher in den letzten Jahren ausgebaut hat und jetzt über neue Flächen sowohl im Inneren als auch im Freien verfügt.

## DER INDIVIDUALVERKEHR

Der Donaukanal ist links und rechts eingefasst von großen, stark befahrenen Straßen. Bei der Kaiserbadschleuse sind dies entlang des rechten Ufers, im ersten Bezirk, der dreispurige Franz-Josefs-Kai, welcher in Fließrichtung des Kanals verläuft, und auf der linken Seite, im zweiten Bezirk, die Obere Donau-Straße, welche nur zweispurig ist und an dieser Stelle über einen breiten Radweg verfügt. Sie ist weniger stark befahren als der Franz-Josefs-Kai und bietet eine Übergangsmöglichkeit gleich beim U-Bahn-Abgang beim Schützenhaus mit Fußgängerampel. Auf der anderen Kanalseite wird dies, trotz U-Bahn- und Straßenbahn-Station, nicht geboten; hier bildet der Franz-Josefs-Kai eine starke Barriere zwischen der Stadt und dem Kanal.



## DER ÖFFENTLICHE VERKEHR

Der Schottenring ist öffentlich sehr gut angebunden mit zwei U-Bahnlinien, der U2 und der U4, zwei Straßenbahnlinien, der Linie 1 und der Linie 31 und mit der Buslinie 3A.

Das Ufer des Donaukanals ist allerdings nur für Benutzer der U-Bahn direkt zu erreichen, und auch nur das Linke; es sind nur die Abgänge bei den beiden Brücken vorhanden.



## DIE BARRIEREN

Wenn man am von mir gewählten Standort als Fußgänger oder Radfahrer die Bezirke wechseln oder zum Donaukanal- Ufer gelangen möchte, trifft man auf drei unterschiedliche Formen von Barrieren, welche einem den Verbindung erschweren:



Zum einen grenzt der Franz-Josefs-Kai den ersten Bezirk sowohl vom Ufer, als auch vom zweiten Bezirk ab; die nächsten Fußgängerübergänge befinden sich erst wieder bei der Augartenbrücke und bei der Salztorbrücke. Der Franz-Josefs-Kai ist dreispurig und sehr stark befahren, da hier der entlang des Kanals fließende Verkehr mit dem Verkehr vom Ring zusammentrifft.

Die Obere-Donau-Straße hingegen ist nur zweispurig und weniger befahren;

hier gibt es entlang des Straßenverlaufs einen breiten Radweg. Ein Fußgängerübergang direkt beim Schützenhaus erleichtert hier die Verbindung des zweiten Bezirks mit dem Ufer des Donaukanals.



Die nächste Barriere, die es zu überwinden gilt, ist der Höhengsprung zwischen dem Straßen- und dem Uferniveau.

Auf der Seite des ersten Bezirks ist dies nur über die Abgänge bei den beiden Brücken möglich, auf der gegenüberliegenden Uferseite hingegen existiert neben dem Schützenhaus eine Treppe, welche die Verbindung zum Ufer hinunter schafft, allerdings nicht barrierefrei ist.



Zuletzt bildet der Donaukanal selber eine große Barriere, welche nur über Brücken zu überwinden ist.

Der Abschnitt zwischen der Augarten- und der Salztorbrücke ist im innerstädtischen Bereich allerdings einer der beiden mit Abstand längsten.



## DIE GRÜNFLÄCHEN

Entlang des befestigten Donaukanal-Ufers gibt es einen großen, alten Baumbestand, und auch in den letzten Jahren sind einige neue Bäume dazu gepflanzt worden. Vor allem die alten Bäume fallen durch ihre Größe auf und ragen weit über den Höhengsprung hinaus. Außerdem gibt es viele kleine, mehr oder weniger zusammenhängende Grünflächen, vor dem Zugang zur U-Bahn ist ein Blumenbeet angelegt worden. Ein kleinerer Park, der Wilhelm-Klenzl-Park, befindet sich bei der Augartenbrücke auf der Seite des zweiten Bezirks.

Der für den von mir gewählten Standort wichtigste Grünraum ist jedoch meiner Meinung nach jener, der hinter der Augartenbrücke beginnt: Hier böscht sich das Ufer zum Wasser hin ab, und das Ufer ist mit Wiesenflächen und sehr vielen Bäumen sehr grün angelegt. Somit bildet dieser, hier beginnende Abschnitt des Donaukanals einen großen Gegensatz zum komplett befestigten Teil des Ufers, welcher auf der anderen Seite der Augartenbrücke beginnt.







## DIE NUTZER

Die momentanen Nutzer des Donaukanal- Ufers im innerstädtischen Bereich sind sehr unterschiedlich: Zum einen sind hier, besonders untertags und bei schönem Wetter, viele Sportler unterwegs: Vor allem Läufer und Radfahrer sind hier anzutreffen, aber auch Inlineskater, Skater und Spaziergänger sind unterwegs. Sie alle profitieren von der öffentlichen Durchgängigkeit des Donaukanal- Ufers. Wie die Graffiti auf den Wänden entlang des Kanals zeigen, sind auch Sprayer gerne am Donaukanal tätig, da sie hier viel Fläche finden. Eine weitere Nutzergruppe, die vom Höhengsprung direkt profitiert, sind die Kletterer, welche an den Wänden entlang des Kanals klettern. Außerdem sind am Kanal einige Angler unterwegs, da die Artenvielfalt im Donaukanal sehr hoch ist. Und natürlich kommen die Besucher der vorhandenen Lokale entlang des Flusses ans Ufer: Hier an diesem Standort sind dies die Besucher des Tel Aviv Beach und des Flex. Vor allem auf die Sportler, welche eine große Gruppe der Nutzer am Donaukanal bilden, wird in der bisherigen Planung wenig eingegangen.





## SPORTARTEN: ERLÄUTERUNG ZUM DEEP WATER SOLOING

Die am meisten verbreitete Form des Kletterns ist das Sportklettern, das bedeutet das Klettern mit einem Sicherungspartner gesichert durch ein Seil und in die Wand gebohrte Haken. Dies ist vor allem in der Natur möglich, es entstehen aber aufgrund der großen Nachfrage immer mehr zum Teil auch sehr große Hallen, welche das Sportklettern nicht nur im Inneren, sondern auch im Freien an Kunstwänden ermöglichen.

Seit einigen Jahren wird das so genannte Deep-Water-Soloing immer populärer: Dies ist eine Form des ungesicherten Kletterns über dem Wasser, meist über dem Meer, da man entlang vieler Küsten Wände findet, welche mit steilen Neigungen und tiefem Wasser darunter optimale Bedingungen für diese Sportart bieten; wenn man stürzt, fällt man ins Wasser.

Beliebte Ziele um über dem Wasser zu klettern sind zum Beispiel Mallorca oder dafür geeignete Küstenabschnitte in Kroatien oder Bulgarien.

In künstlichen Umgebungen und in Städten gibt es bislang kein Angebot, diese Form des Kletterns auszuführen, bis auf eine wenige Meter breite und hohe Wand über dem Wasser in einem diesen Sommer eröffneten Sportpark von Red Bull, der Area 47.

Im Herbst 2010 fand in Bilbao, unter hohem Besucherandrang, der erste Wettkampf auf einer temporären 15m hohen künstlich über dem Wasser errichteten Wand statt.



## UND BOULDERN

Das Bouldern ist eine weitere Form des ungesicherten Kletterns, allerdings in Absprunghöhe. Ist man in der Natur unterwegs, hat man meist eine oder mehrere Matten dabei, auf welche man vom Fels abspringen kann. Hierbei geht es stärker als beim Sportklettern um die Schwierigkeit der einzelnen Züge, und die einzelnen Bewegungen, da man hiervon wesentlich weniger hat.

Bouldern wird in den letzten Jahren ebenfalls immer beliebter. In Städten finden Boulderhallen außerdem oft besser Platz als Sportkletterhallen, da die Wände weniger hoch sein müssen; in Wien beispielsweise gibt es mehrere Hallen, welche zumindest einen Teil der Räume im Keller untergebracht hat. Aufgrund der Nachfrage steigt die Zahl der Hallen auch in Wien, die bestehenden Hallen sind trotz Ausbau momentan teilweise überlastet.





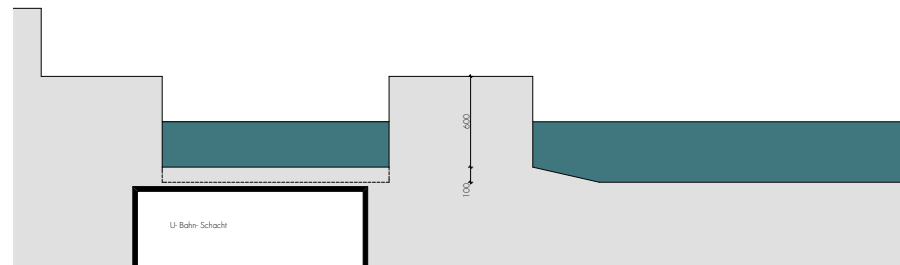


## DAS WASSER

Seit der Erweiterung der Hauptkläranlage im Jahr 2005 und vor allem des Liesingtal-Kanals, welcher den Wienfluss entlastet, ist die Wasserqualität des Donaukanals gestiegen und entspricht jetzt der Wassergüteklasse 2. Dies bedeutet einen mäßigen Verschmutzungsgrad und gute Sauerstoffversorgung und das Vorhandensein einer großen Artenvielfalt, was sowohl Pflanzen, als auch Fische und Insekten einschließt. Zudem entspricht Wasser dieser Güteklasse Badewasserqualität.

Hinzu kommt, dass das Wasser des Donaukanals oberhalb der Mündung des Wienflusses eine bessere Qualität aufweist als unterhalb dieser; die Wasserqualität entspricht hier der der Donau vor der Abzweigung des Kanals.

Ein weiteres Merkmal des Donaukanals sind die Schwankungen des Wasserstandes: vom Mittelwert des jeweiligen Jahres ausgehend, ist das Wasser seit dem Jahr 2001 jedes Jahr um etwa 0,60 Meter bis 0,90 Meter gefallen und um etwa 0,80 Meter bis 1,50 Meter gestiegen - ausgenommen im Jahr 2002: In diesem Jahr gab es ein Hochwasser; der Donaukanal ist hier vom Jahresmittelwert um 2,20 Meter gestiegen.







KONZEPT

Wie viele andere Städte auch ist Wien am Wasser entstanden. Die längste Zeit in der Geschichte der Stadt Wien hat der Hauptstrom der Donau eine wichtige Rolle für den Handel mit anderen Regionen und Ländern gespielt. Zudem waren das Gewässer und dessen Umland als Jagdrevier eine wichtige Nahrungsquelle, später auch als Erholungsgebiet für die Stadtbewohner. Nachdem der Hauptstrom der Donau nicht mehr durch die Stadt fließt und in den 1970er Jahren auch der Fischmarkt geschlossen wurde, hatte der Donaukanal fast jegliche Bedeutung für die Stadt und deren Bewohner verloren.

In den letzten Jahren ist in vielen Städten ein neues Interesse an den Räumen entlang des Wassers erwacht; wie in der Analyse erwähnt, ist auch in Wien das Potential des Donaukanal-Ufers, aber auch des Kanals selber wiederentdeckt worden; im Stadtentwicklungsplan 2005 und im Masterplan des Jahres 2007 ist auf diesen Raum stark eingegangen worden.

Meiner Ansicht nach ist gerade der befestigte Abschnitt des Kanalufers entlang der Innenstadt sehr interessant.

Ein spannender Standort entlang dieses Kanalstückes ist die Kaiserbadschleufe zwischen der Augarten- und der Saltztorbrücke: Angrenzend an den ersten und den zweiten Wiener Gemeindebezirk, liegt er außerdem direkt bei der Station Schottenring, welche von zwei U-Bahnlinien, zwei Straßenbahnlinien und einer Buslinie angefahren wird. Zudem ist der Abschnitt des Kanals zwischen den beiden Brücken einer der längsten in Stadtnähe, welcher nicht überbrückt wird. Um die Kaiserbadschleufe herum hat sich in den letzten Jahren einiges getan: Nicht nur das Flex hat angebaut, am gleichen Ufer sind neue Bäume gepflanzt und Rasenflächen angelegt worden und auf der anderen Uferseite ist der Tel Aviv Beach entstanden- bei er Schleufe ist ein Loch geblieben, welches gemeinsam mit der Verbreiterung des Kanals an dieser Stelle Platz für neue Räume schafft.

Meiner Meinung nach wäre es hier nicht nur wichtig, zusätzliche barrierefreie Verbindungen zum Ufer zu schaffen, sondern auch die existierenden Barrieren zu überwinden:

Da wie vorher erwähnt der Abschnitt zwischen der Augarten- und der Saltztorbrücke ein im Vergleich eher langer Bereich ohne Überbrückungsmöglichkeit ist, welchen man zwar mit einem Ticket der Wiener Linien unterqueren kann, jedoch auch dann vom ersten Bezirk aus nur eine Verbindung zur gegenüberliegenden Kanalseite- zum Ufer und zur Straße hat; ohne Ticket ist diese relativ neue Verbindung nicht nutzbar.

Das bedeutet, dass an dieser Stelle sowohl die Straße, welche die Stadt und die Stationen des öffentlichen Verkehrs vom Donaukanal trennt, als auch der Höhensprung eine im Moment kaum zu überwindende Barriere darstellt.

Auch die Verbindung von Ufer zu Ufer ist an diesem Punkt nicht gegeben, wobei diese entlang des gesamten Donaukanals fast nur über



die Brücken für den Autoverkehr ermöglicht wird, was für den Fußgänger und Radfahrer bedeutet, dass zurück auf die Straße muss, um auf die andere Uferseite zu gelangen.

Außerdem erscheint es mir aufgrund der momentanen Situation vor Ort sinnvoll, neue Räume zu schaffen, welche auch ohne Konsumationszwang nutzbar sind und Stadtbewohner und -besuchern verschiedene Nutzungsmöglichkeiten offenlassen und sie zum Verweilen einladen. Es scheint sinnvoll, eine möglichst große Nutzungsvielfalt zu erreichen.

Auch Grünräume sind, unter anderem durch den hinter der Augartenbrücke beginnenden, unbefestigten Teil des Donaukanalufers, welcher stark begrünt ist, ein Thema: Das befestigte Ufer weist um die Kaiserbadschleuse herum zwar nicht wenige einzelne angelegte Rasenflächen und viele alte und große und einige relativ junge Bäume vor, das Ufer bei der Schleuse ist hiervon jedoch ausgenommen und lädt dazu ein, auch

hier urbane Grünräume zu schaffen.

Der Masterplan der Stadt Wien aus dem Jahr 2007 definiert Ziele für den Uferbereich des Donaukanals, welche ich zum Teil in meinem Projekt aufnehmen und gemeinsam mit eigenen, ergänzten Zielen, umzusetzen versuchen werde. Es scheint mir hierbei sehr wichtig, auf den Bestand einzugehen und die positiven Aspekte, welche der Ort vorweist, zu verstärken. Auch auf die momentan vorhandenen, in der Analyse erwähnten Nutzergruppen möchte ich in meinem Projekt eingehen.



## STÄDTEBAULICHES KONZEPT

**Die Ziele**, welche der Masterplan der Stadt Wien für das Donaukanal- Ufer definiert hat und ich für den gewählten Standort als wichtig empfinde, um diesen innerhalb der Stadt zu stärken und den Kanal den Stadtbewohnern ein Stück weit näherzubringen, sowie eigene Ziele, werden im Folgenden dargestellt. Außerdem habe ich versucht, für die einzelnen Punkte nach Lösungsansätzen zu suchen, welche meiner Meinung nach zum Standort passen und ihn stärken.

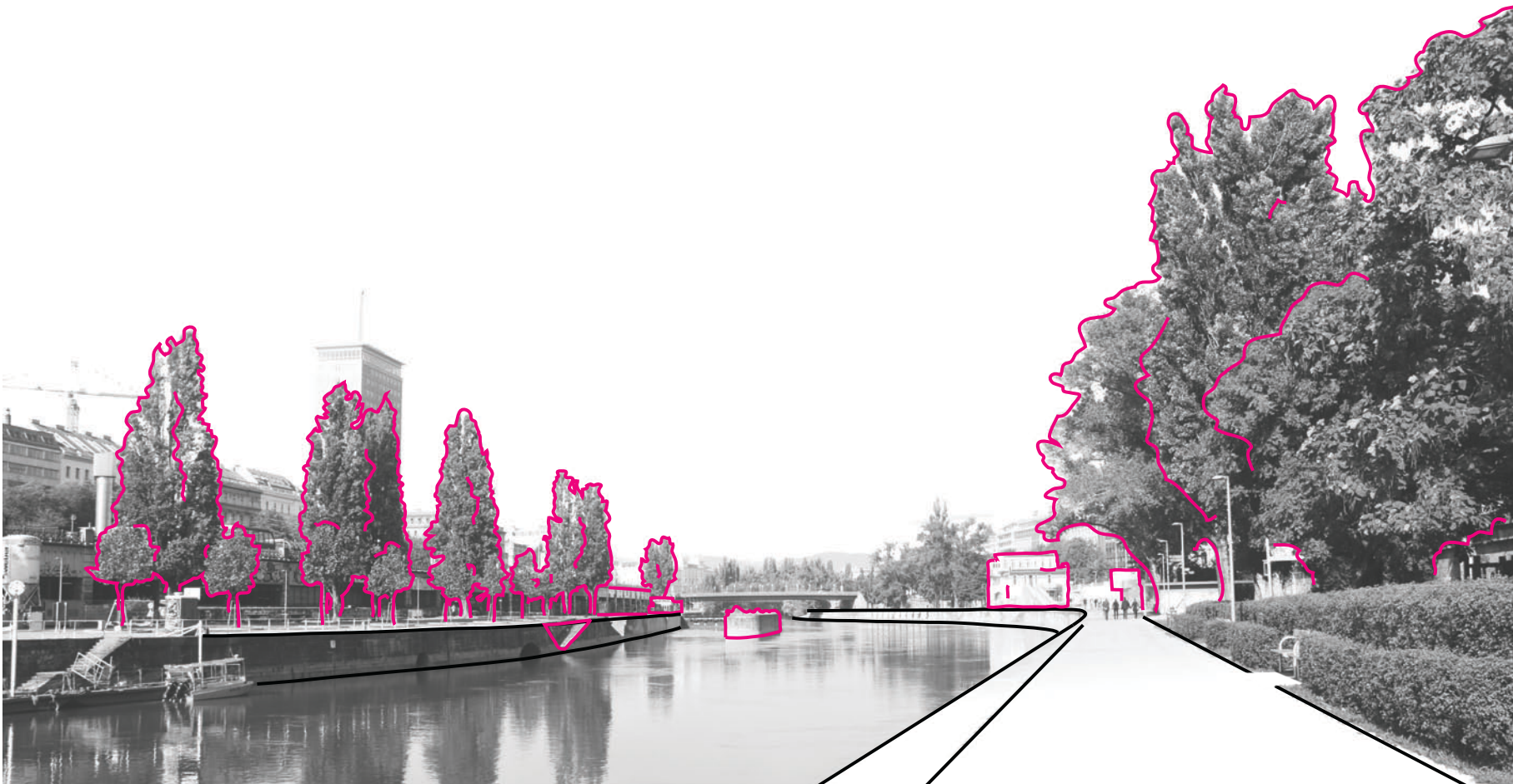
## 1. Vorhandenes bewahren und stärken

Entlang des Donaukanals, aber auch um die Kaiserbadschleuse herum, befinden sich einige interessante Bauwerke und gut laufende Projekte, wie zum Beispiel das Schützenhaus, welches schon ein Jahrhundert steht, oder das Flex, welches mittlerweile schon eine Institution in Wien darstellt; erst dieses Jahr ist der Tel Aviv Beach in seiner jetzigen Form entstanden. Auch die zahlreichen kleinen Grünflächen und jungen, aber vor allem auch die großen alten Bäume am Ufer sowie die bereits vorhandenen Zugänge zum Wasser tragen zu einem positiven Gesamtbild bei. Eine große Stärke des Ufers ist meiner Meinung nach auch die öffentliche Durchgängigkeit der Uferpromenade, welche zu bewahren auch die

Stadt im Masterplan fordert.

In meinem Projekt möchte ich versuchen, diese Dinge zu bewahren und wo es mir möglich und nötig scheint zu stärken.

Auch die verschiedenen Nutzergruppen des Donaukanal- Ufers sind meiner Ansicht nach wichtig für einen gut funktionierenden Stadtraum und sollten aus diesem Grund in ihren Möglichkeiten vor Ort gestärkt werden.



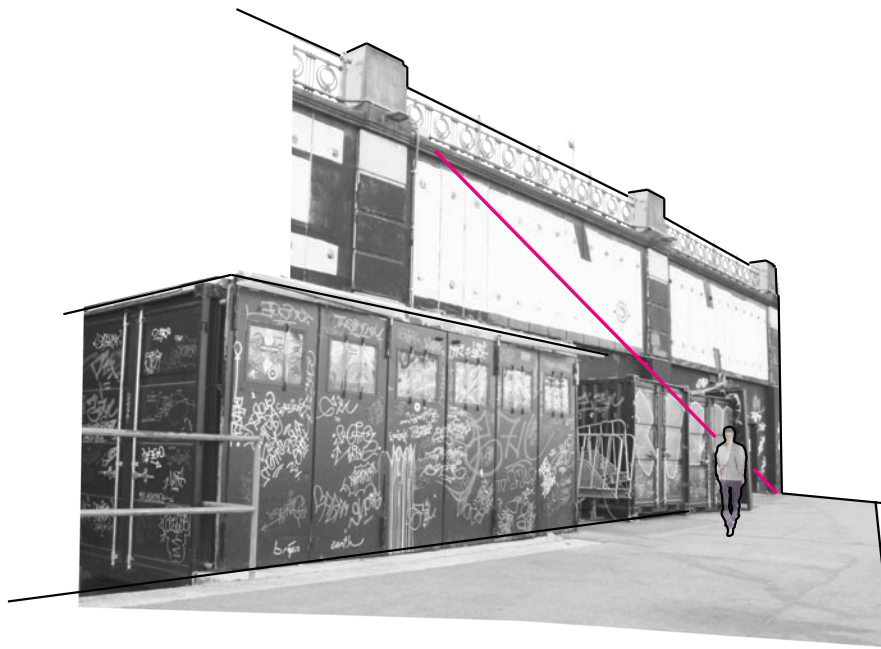
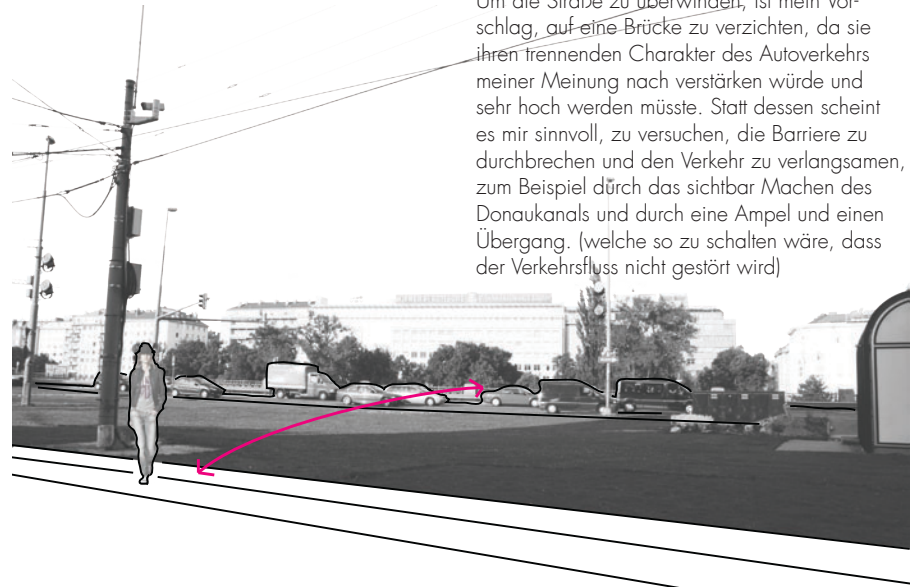
## 2. Barrieren überwinden

Wie in der Analyse erwähnt, gibt es entlang des Donaukanals drei Formen von Barrieren: den Kanal selber, sowie den Höhengsprung, und die auf dem oberen Niveau entlanglaufenden Straßen. Während Straße und Höhengsprünge die Stadt vom Kanalufer trennen, ist das Wasser, welches den eigentlichen Anziehungspunkt darstellt, gleichzeitig auch eine Barriere zwischen den beiden Stadtteilen.

Da die Barrieren auf so unterschiedliche Arten den Stadtraum durchtrennen, ist es erforderlich, für jede von ihnen einen unterschiedlichen Lösungsansatz zu finden:

Die Straße:

Um die Straße zu überwinden, ist mein Vorschlag, auf eine Brücke zu verzichten, da sie ihren trennenden Charakter des Autoverkehrs meiner Meinung nach verstärken würde und sehr hoch werden müsste. Statt dessen scheint es mir sinnvoll, zu versuchen, die Barriere zu durchbrechen und den Verkehr zu verlangsamen, zum Beispiel durch das sichtbar Machen des Donaukanals und durch eine Ampel und einen Übergang. (welche so zu schalten wäre, dass der Verkehrsfluss nicht gestört wird)

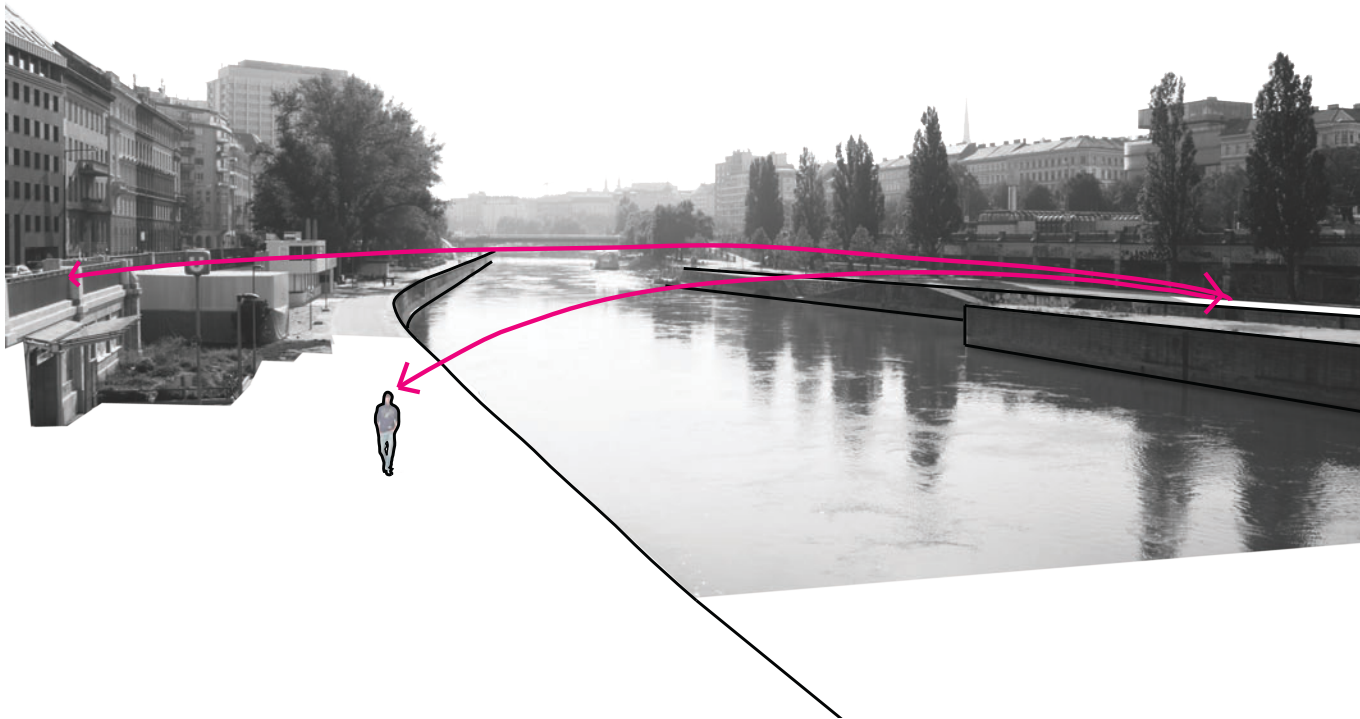


Der Höhengsprung:

Der Masterplan der Stadt Wien fordert einen besseren und barrierefreien Zugang zum Donaukanal, das bedeutet, dass es zwei Möglichkeiten gibt, den Höhengsprung zu überwinden: Rampen oder ein Lift.

## Der Donaukanal:

Da der Abschnitt zwischen der Augartenbrücke und der Salztorbrücke relativ lang ist und es dazwischen keine Möglichkeit gibt, ans andere Ufer zu gelangen, und es außerdem entlang des Kanals so gut wie keine Möglichkeiten gibt, von einer Uferpromenade auf die andere zu gelangen, ohne über das Straßenniveau zu gehen, scheint es mir sinnvoll, hier am Schottenring einen Übergang zu ermöglichen, welcher nicht nur die beiden Bezirke miteinander verbindet, sondern auch beide Ufer. Dies zu erreichen ist nur mit einer Brücke möglich.



### 3. Verbindung mit Hinterland herstellen

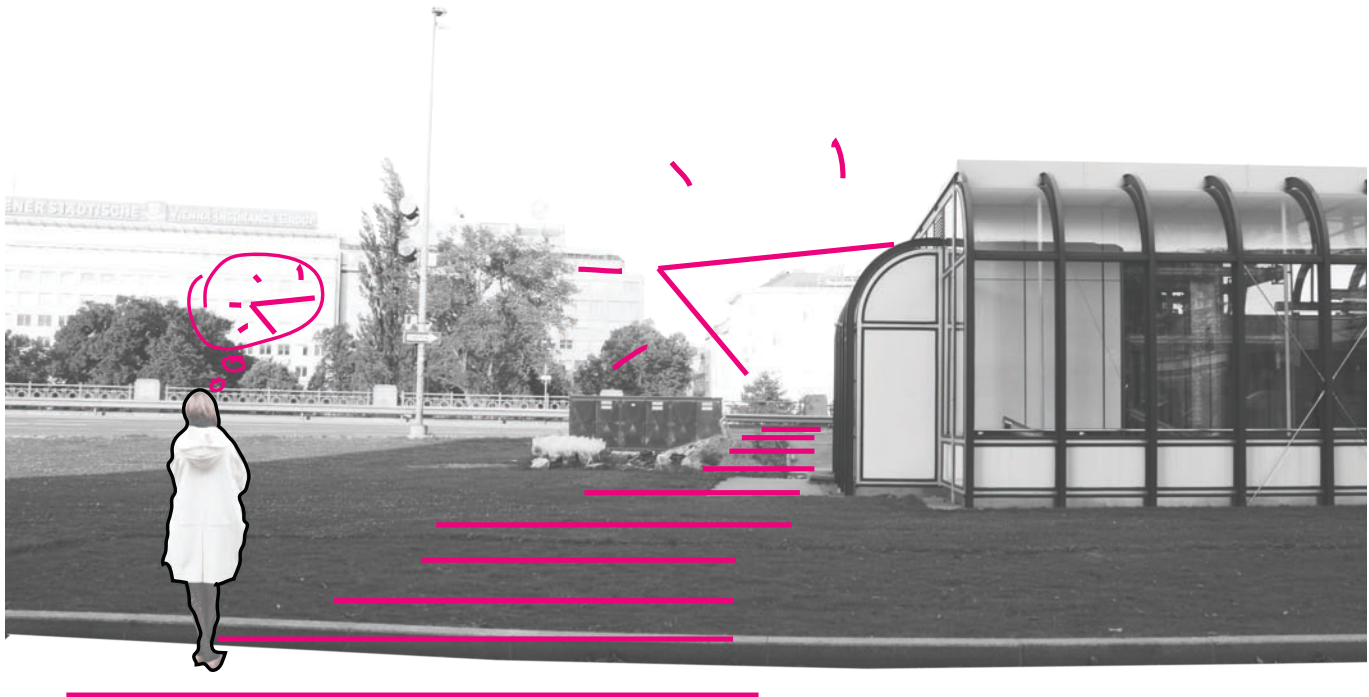
Im Masterplan fordert die Stadt Wien eine bessere Anbindung des Donaukanal-Ufers an das Hinterland.

Diese Verbindung kann auf unterschiedliche Arten hergestellt werden:

Einer davon ist es, das Projekt von der Stadt aus sichtbar zu machen;

eine weitere Möglichkeit ist, die direkt angrenzende Stadt mit in die Planung einzubeziehen und diese in die Stadtteile auslaufen zu lassen.

Außerdem möchte ich versuchen, mein Projekt thematisch in die Umgebung zu integrieren und auf die Bedürfnisse der Stadtbewohner einzugehen, so dass ein Ort/Anziehungspunkt entsteht, welcher bei den Bewohnern gedanklich präsent ist.





#### 4. Das Wasser erlebbar machen

Ein weiterer, im Masterplan geforderter Punkt ist, das Wasser erlebbar zu machen.

Momentan gibt es wenige und nicht sehr gut nutzbare direkte Zugänge zum Wasser, welche man versuchen sollte, zu stärken.

Außerdem möchte ich neue Möglichkeiten anbieten, den Donaukanal zu erleben und das Wasser direkter zu nutzen, als es momentan möglich ist- zum Beispiel durch neue thematische Ansätze und Ausblicke und die Unterstützung neuer Projekte, welche das Wasser nutzen, wie zum Beispiel das Wassertaxi.

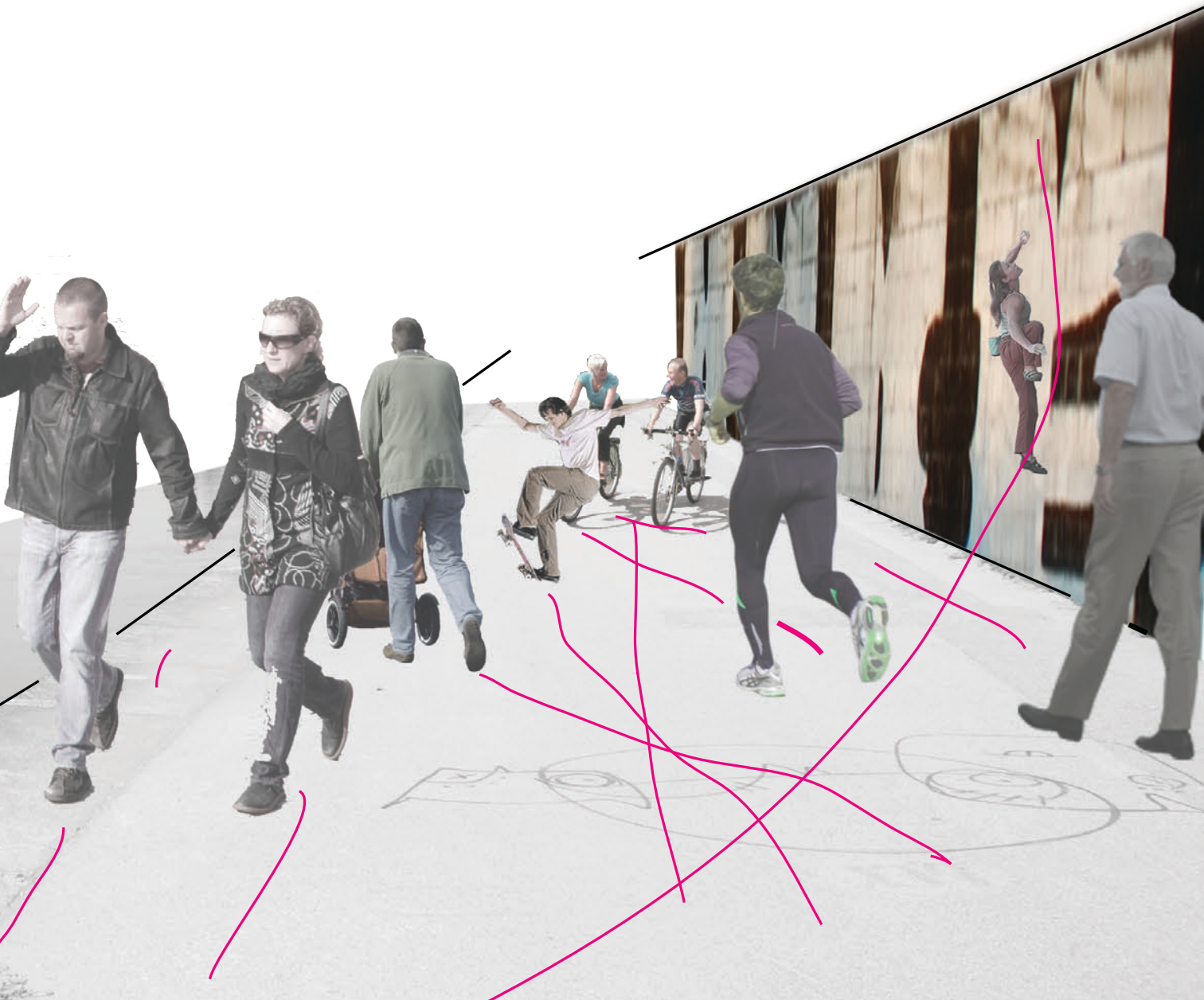


## 5. Nutzung

Mein Ziel ist es, den bereits am Donaukanal vorhandenen Nutzergruppen ihre momentan vorhandenen Möglichkeiten zu bewahren und wo es möglich ist, auch zu stärken und neue Nutzergruppen an den Donaukanal zu holen. Auch der Masterplan der Stadt Wien beinhaltet die Forderung, möglichst viele Nutzergruppen anzusprechen.

Das Thema des inhaltlichen Konzepts möchte ich im Folgenden ausführen.





## INHALTLICHES KONZEPT

Der Stadtentwicklungsplan der Stadt Wien beinhaltet, wie schon in der Analyse beschrieben, hauptsächlich Projekte, welche Gastronomie und Wellness- Bereiche anbieten.

Wie schon erwähnt, wird hier ein beachtlicher Teil der potentiellen, aber auch der vor Ort schon vorhandenen Nutzergruppen des Donaukanal- Ufers, in der Planung außen vor gelassen. Von diesen Projekten kaum berücksichtigt werden beispielweise die Sportler, welche das Ufer des Donaukanals schon benützen, allerdings kein unterstützendes Infrastruktur- Angebot erhalten. Dies sind zum Beispiel Läufer, Inline- Skater und Radfahrer, aber auch Boulderer. Der Masterplan, welcher 2007 beschlossen wurde, setzt sich allerdings zum Ziel, mehr verschiedene Nutzergruppen in die Planung der nächsten Jahre einzubeziehen.

In meiner Arbeit möchte ich auf die das Kanal- Ufer bereits nutzenden Gruppen stärker eingehen und ihre Möglichkeiten durch dementsprechend gestaltete Freiräume und geschlossene Bereiche stärken.

Durch den neu gestalteten Raum möchte ich außerdem neue Nutzergruppen an den Donaukanal bringen und die verschiedenen Nutzer in einer Struktur zusammenbringen.

Für Sportler wie Läufer, Inline- Skater und Radfahrer ist es meiner Ansicht nach wichtig, dass die öffentliche Durchgängigkeit erhalten bleibt, dass aber auch neue Wege entstehen, welche den vorhandenen öffentlichen Raum ergänzen. Skater sind zudem angewiesen auf interessante Gebäude- oder Freiraum- Strukturen wie Stufen

oder Rampen, welche ich versuchen möchte, in mein Projekt zu integrieren.

Der sportliche Schwerpunkt meiner Arbeit ist das Klettern. Die Boulderer am Donaukanal nutzen momentan nur einen kleinen Teil der vorhandenen Höhengsprünge; da das Ufer zum Wasser hin allerdings nochmal einen- nicht genutzten- Höhengsprung bietet, möchte ich das Klettern über dem Wasser als eine sehr beliebte Form des Kletterns anbieten.

Dies ist unter anderem deshalb interessant, weil das sogenannte Deep- Water- Soloing bis jetzt in keiner Stadt angeboten wird und normalerweise hauptsächlich in natürlicher Umgebung über dem Meer stattfindet.

Die neue Struktur soll die Wege der verschiedenen Nutzergruppen zusammenführen und geschlossene Räume schaffen, welche eine ganzjährige Nutzung der Sportarten, insbesondere des Kletterns, möglich macht.

Außerdem fordert der Masterplan Sanitärräume entlang des Donaukanal- Ufers, welche ich in meiner Arbeit integrieren und durch Schließfächer für Sportler ergänzen möchte.

Meiner Ansicht nach fehlt es momentan außerdem im befestigten Abschnitt des Donaukanals an Räumen, welche den Stadtbewohnern die Möglichkeit bieten, ihre Zeit ohne Konsumzwang am Donaukanal zu verbringen und welche verschiedene Nutzungsmöglichkeiten offenlassen; auch dies möchte ich versuchen, zu erreichen.

Konkrete Inhalte, welche sich daraus ergeben, sind folgende:

Anlaufstelle für alle Besucher des Donaukanals

Gebäudestrukturen als Voraussetzung oder Verbesserung für verschiedene Sportarten und Zulassen von verschiedenen Nutzungsarten

Klettern über Wasser

Bouldern Indoor/ Outdoor

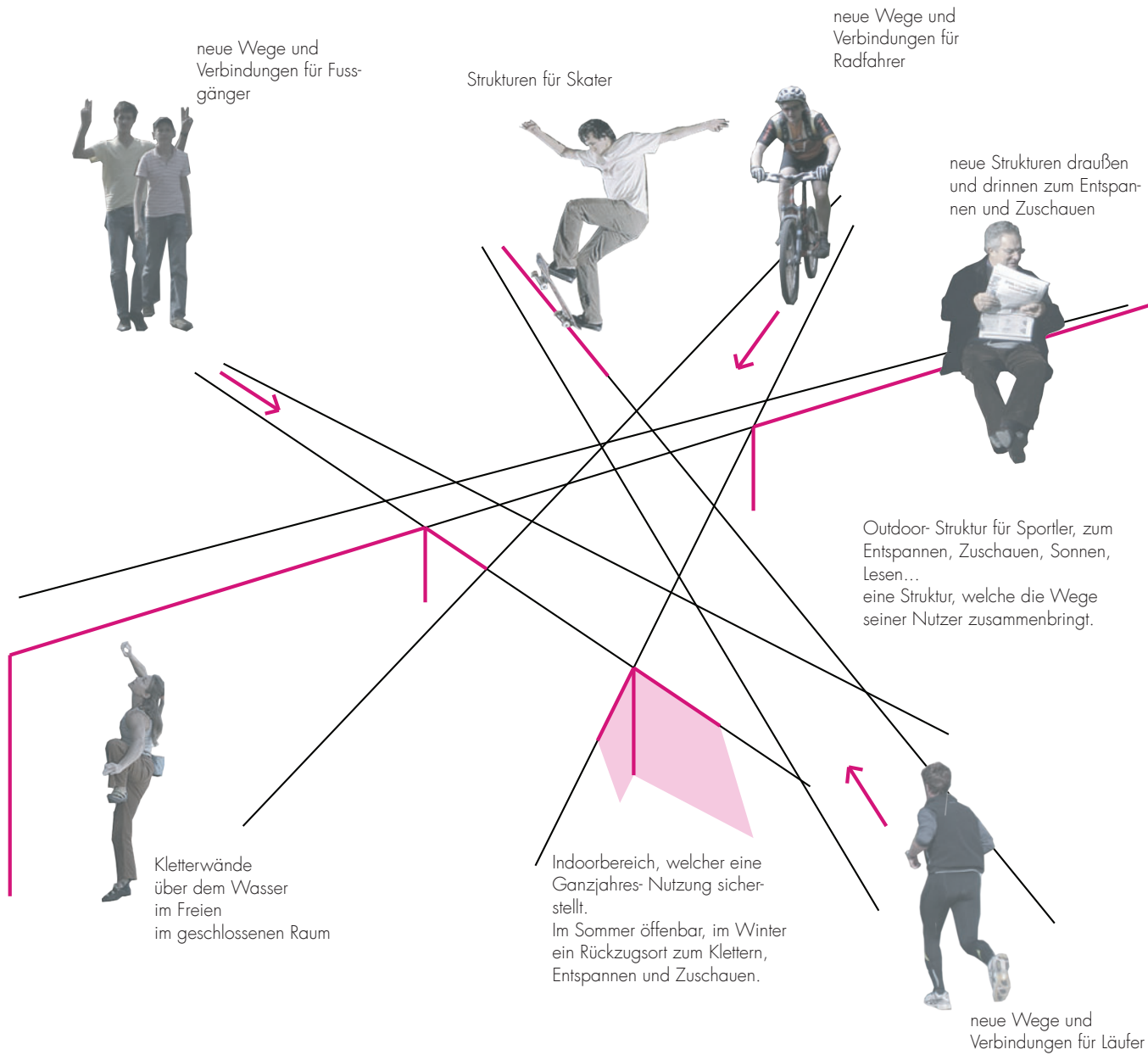
Café/Bar

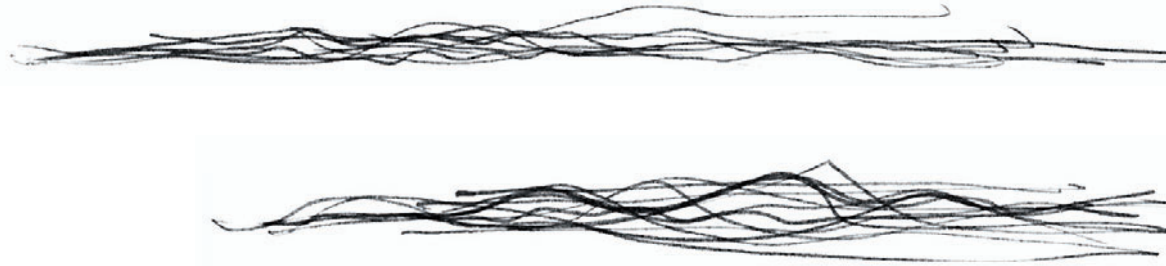
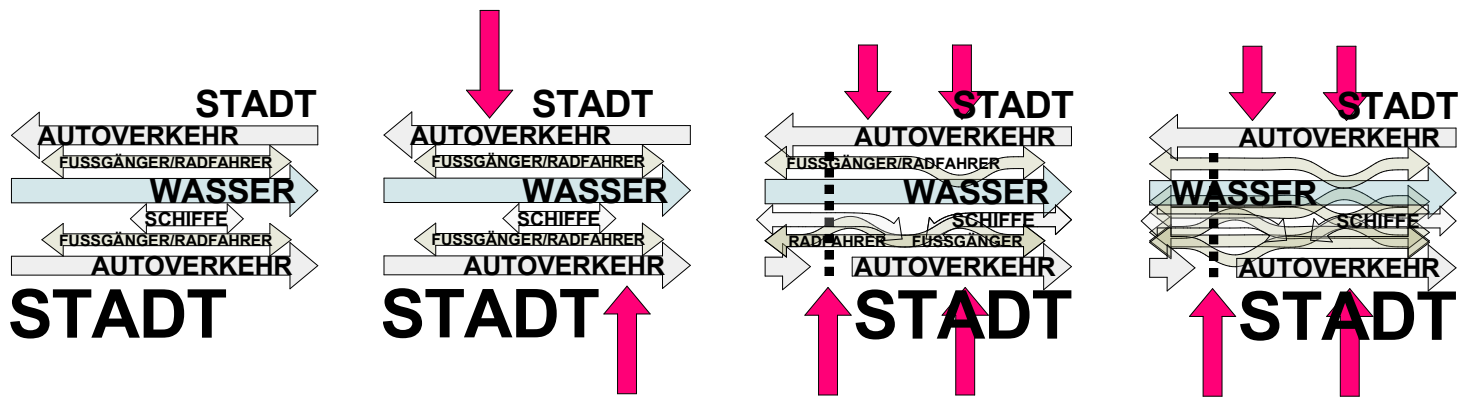
Räume zum Austausch und zur Kommunikation, zum Verweilen, Entspannen und Zuschauen als Erweiterung des öffentlichen Raumes

Ganzjährige Nutzung

Informationsmöglichkeiten

Sanitärräume und Schließfächer für Sportler am Donaukanal





## FORMELLES KONZEPT

Die Analyse der momentanen Situation am Donaukanal und im Speziellen bei der Station Schottenring zeigt, dass die Bewegungen der einzelnen vorzufindenden Gruppen alle linear verlaufen, ohne direkt miteinander in Verbindung zu stehen.

Straße, Höhengsprung und Donaukanal bilden hierbei drei Barrieren zwischen den beiden Stadtteilen, aber auch zwischen Stadt und Ufer und zwischen den beiden Uferseiten. Beide sind an dieser Stelle trotz guter Verbindung an den öffentlichen Verkehr nur durch die

U2- Unterführung zu überwinden, welche allerdings nur mit Ticket der Wiener Linien benutzbar ist und eine Verbindung zwischen den beiden Bezirken und dem linken Ufer schafft- das rechte Kanalufer bleibt nur über die beiden Brücken erreichbar.

Der in meinem Projekt hierfür vorgeschlagene Lösungsansatz ist, die am Ort vorzufindende Linearität der Bewegungsströme aufzubrechen. Indem sich die Stadt von beiden Seiten zueinander schiebt, werden die Bewegungsströme

überlagert und bilden ein Netz, welches die Wege der verschiedenen Nutzergruppen zusammenführt und neue Verbindungsmöglichkeiten schafft.

Um auch die Höhengsprünge zu überwinden und auf die Funktionen einzugehen, kann das so entstandene Netz im dreidimensionalen Raum verschoben und angepasst werden, wodurch weitere Verknüpfungen und Verbindungen entstehen.







ENTWURF

## DIE LAGE

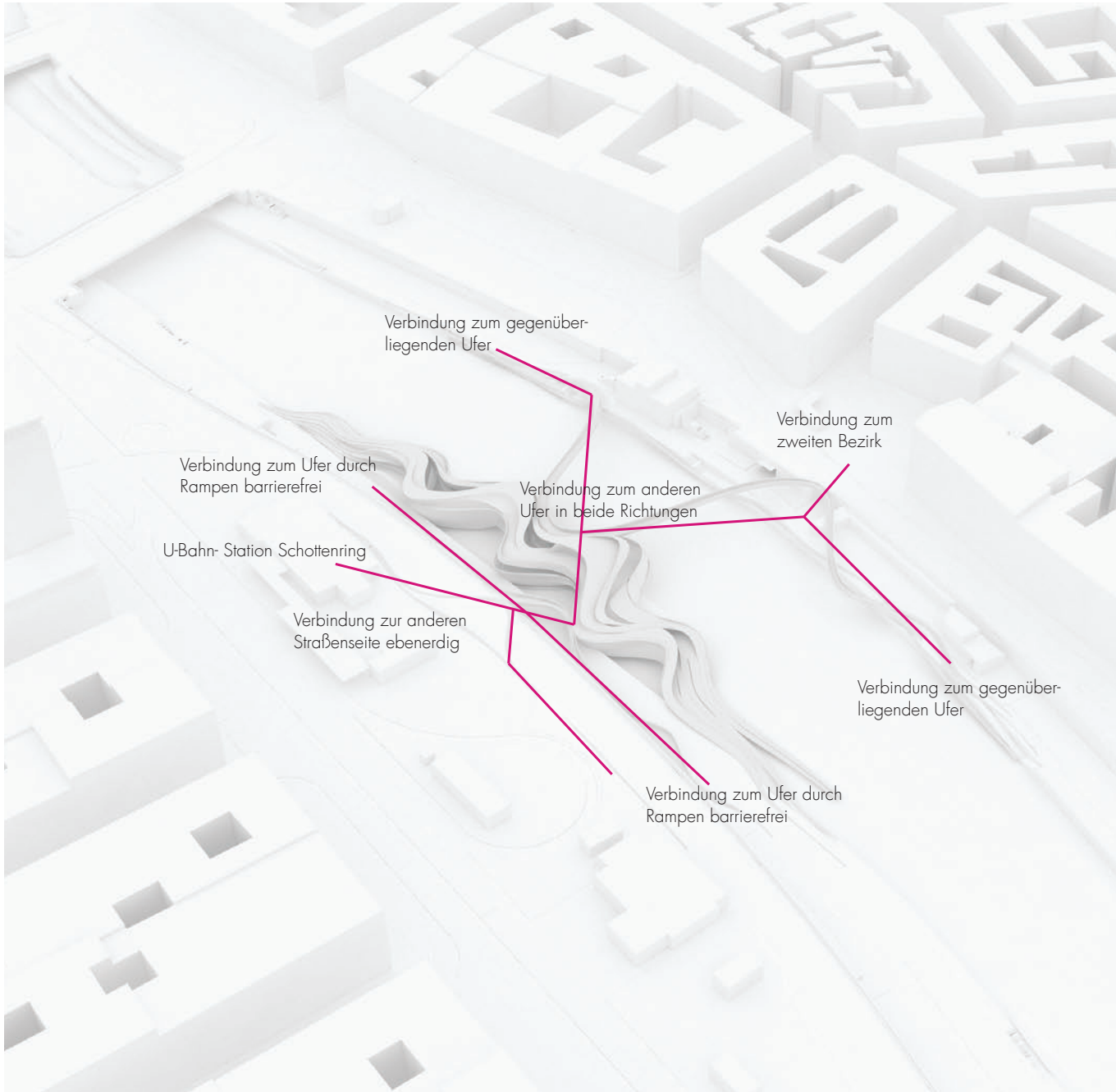
Lageplan 1:5000



# DIE FUNKTIONEN

## **Die städtebauliche Situation**

Wie bereits im Konzept dargestellt, möchte ich mit meinem Projekt versuchen, fehlende Verbindungen an diesem Standort zu schaffen, indem die vorhandenen Barrieren überwunden werden. Mit der Brücke überwindet das Projekt den Donaukanal, und greift mit den beiden Armen beide Richtungen der Bewegungsströme entlang des Kanal- Ufers auf und verbindet das Gebäude sowohl mit Ufer- als auch mit Straßenniveau. Der Höhengsprung wird über Rampen, ebenfalls in beide Richtungen, überwunden. Auf Straßenniveau dehnt sich die Struktur auf die andere Straßenseite hin zur U-Bahnstation und macht auf das Gebäude aufmerksam durch einen Belagswechsel und eine Fußgängerampel. So wird der Weg von der Stadt zum Donaukanal hin erleichtert.



### Der öffentliche Bereich im Freien

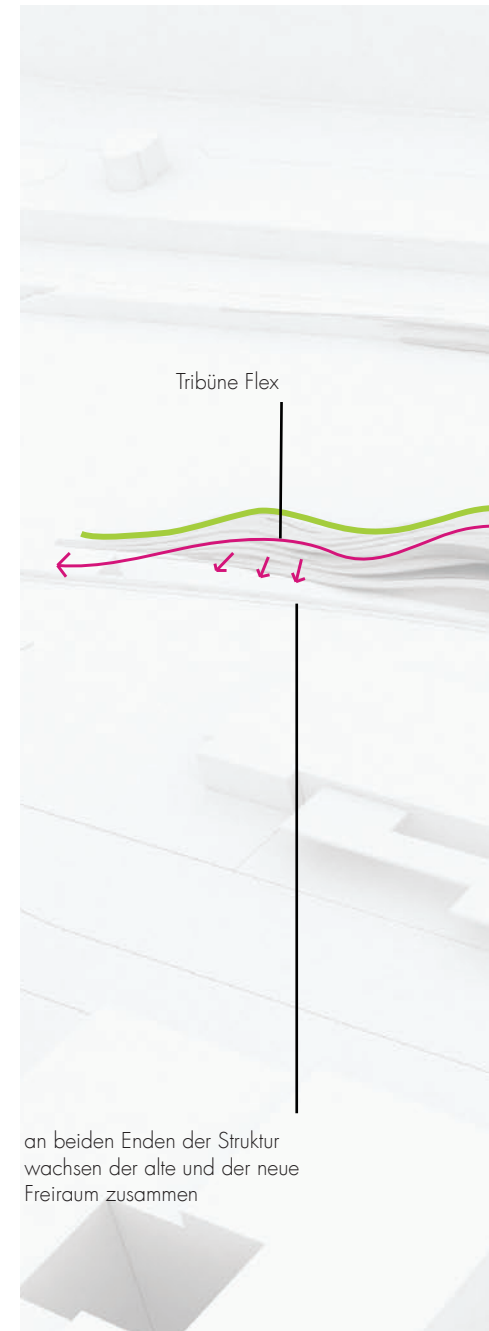
Durch die neue Struktur entsteht ein neuer Freiraum, welcher den bestehenden ergänzt: Das gesamte Gebäude ist begehbar, wobei die Verbindung zwischen den beiden Ufern sowie den beiden Stadtteilen barrierefrei gestaltet sind. Dies gilt auch für die Zugänge zu allen Gebäudeteilen. Ausgenommen sind hier nur wenige Teile des Gebäudes, welche keine Erschließungswege darstellen.

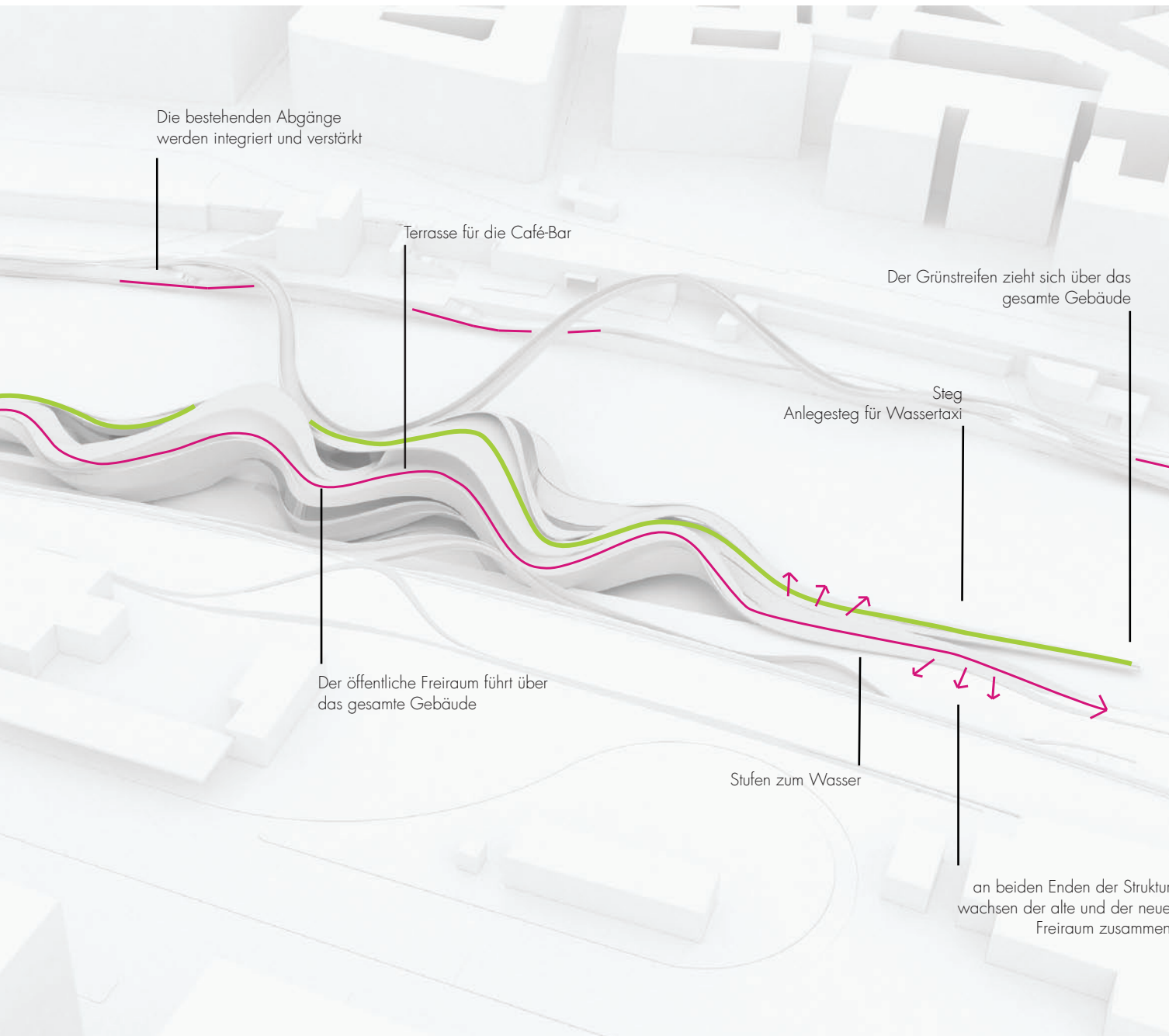
Die benutzbare Hülle des Gebäudes lehnt sich inhaltlich an die Umgebung an: Der direkte Zugang zum Wasser wird erleichtert durch breite Stufen und einen Steg, welcher auch als Anlegestelle für Wassertaxis dient, und schon vorhandene Abgänge werden auf beiden Uferseiten durch zusätzliche Flächen verbessert. Das Thema der Grünflächen wird in einem grünen Strang aufgenommen, welcher sich über das gesamte Gebäude zieht und sich stellenweise auf andere Gebäudeteile ausweitet. Abgesehen davon, dass hier neuer Raum zum Entspannen oder Flanieren entsteht, bietet die

Hülle neue Oberflächen für Sportler wie Läufer, Radfahrer oder Inlineskater, welche einen Abstecher über die urbane Landschaft machen und die Abwechslung und den Blick genießen möchten. Außerdem werden durch die entstehenden Rampen, Stufen und Geländer spannende Strukturen für Skater geschaffen.

Ein Teil der Außenhülle kann außerdem beklettert werden: Zum Ufer hin entstehen Buchten, in welchen man über dem Wasser klettern kann, die auf der Insel verbleibenden Freiraumflächen sind ebenfalls begehbar, die von diesen zugänglichen Wände sind Boulderwände. Die Sprayer behalten einen Großteil der Wände am Höhengsprung zum Franz-Josefs-Kai hin für ihre Graffiti-Kunst.

Der neue Freiraum soll möglichst vielen verschiedenen Nutzergruppen Raum bieten, diesen nach ihren Vorstellungen miteinander zu nutzen, und im Fall der Sprayer auch zum Teil mitzugestalten.





### **Der öffentliche Bereich im Innenraum**

Der öffentliche Raum dehnt sich auf das Innere des Gebäudes aus: Im Sommer geht der Freiluft-Bereich an mehreren Schnittstellen, welche offenbar sind, nahtlos in das Gebäude über, im Winter wird durch den Indoor-Bereich ein Rückzugsort geschaffen, wodurch das Gebäude ganzjährig genutzt werden kann.

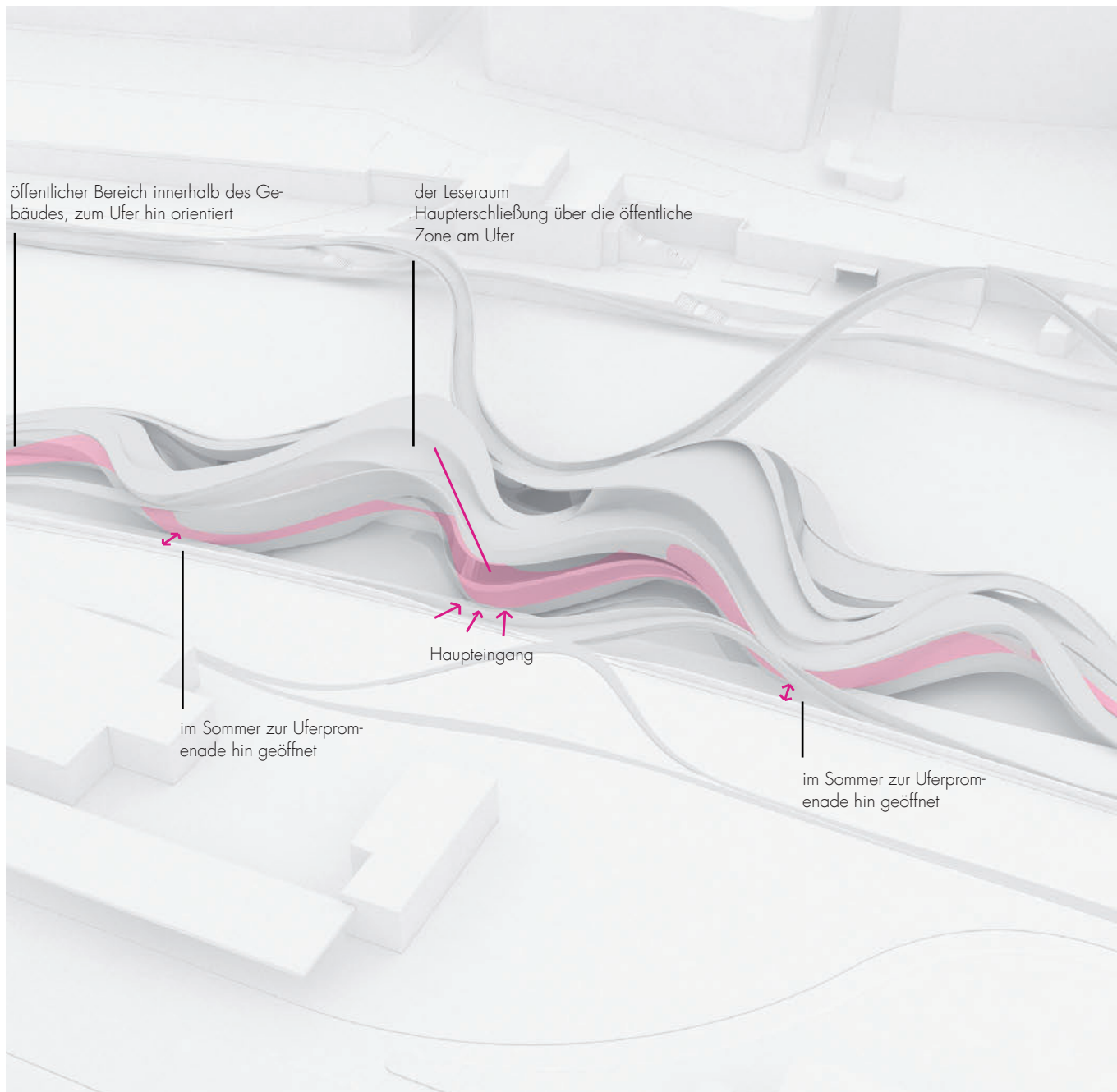
Diese Zone steckt räumlich zwischen dem öffentlichen Außenbereich und dem Boulderbereich und soll allen Nutzergruppen die Möglichkeit bieten, hier Zeit zu verbringen.

Die Sportler können hier ihre Pausen verbringen, es gibt auch Platz, einfach zu entspannen.

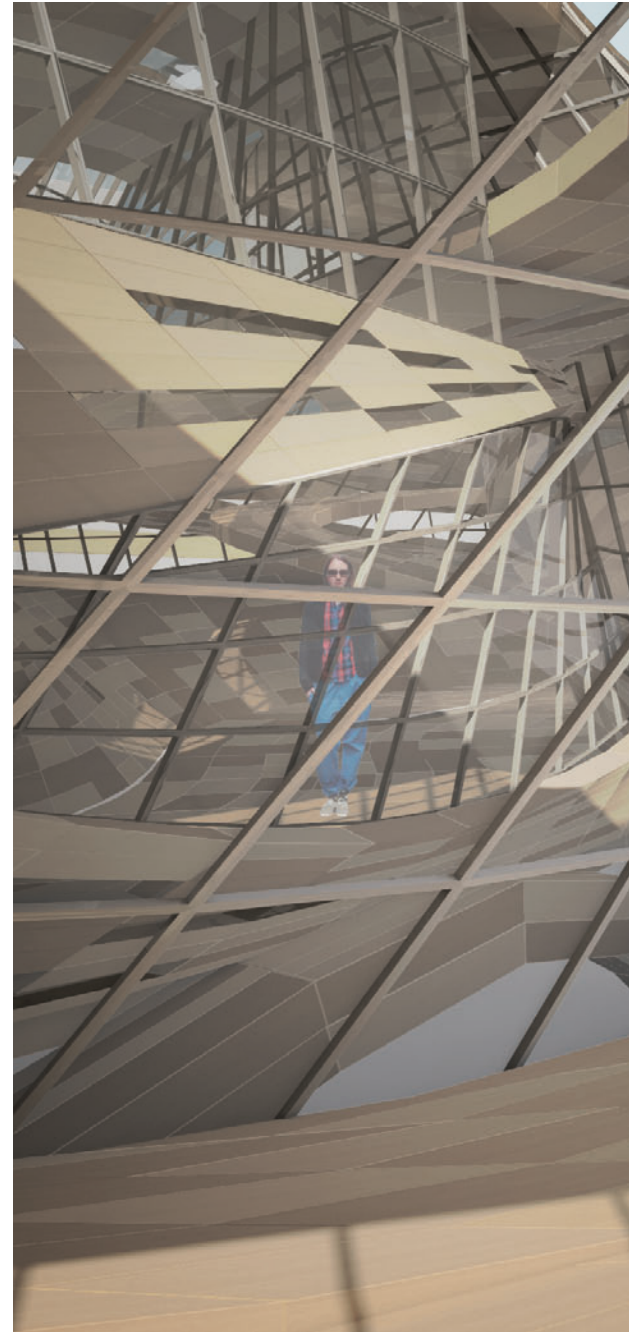
Außerdem ist eine digitale Zeitschriften-Bibliothek untergebracht, welche ein Gegengewicht zum Schwerpunkt Sport bildet und die Stadt Wien oder einen Verein in das Projekt einbeziehen könnte.

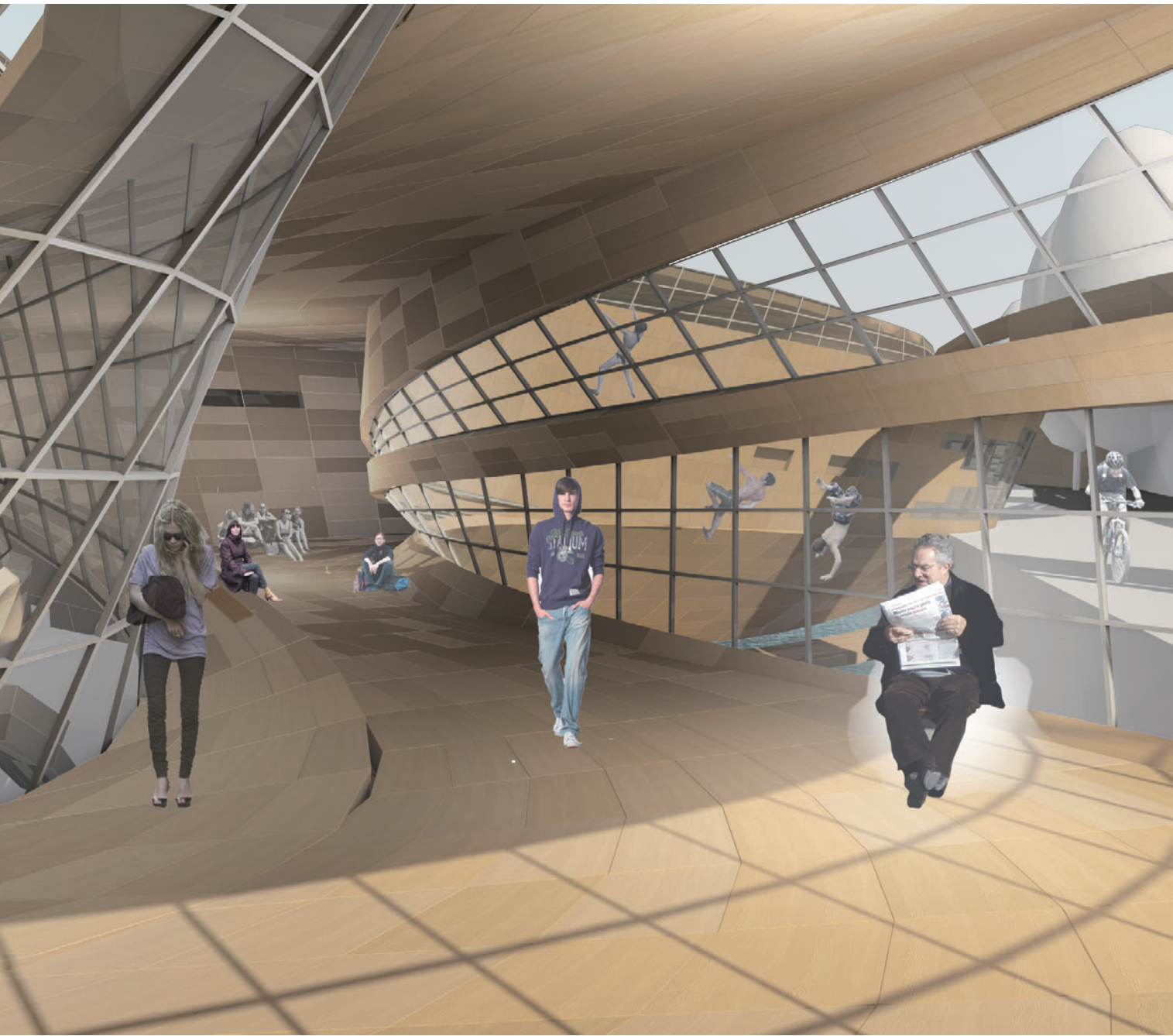
Der Leseraum im oberen Teil des Gebäudes ist von den lauten Teilen des Gebäudes wie dem Café und dem Boulderbereich räumlich abgetrennt und bietet einen ruhigen Rückzugsbereich mit gutem Blick über den Kanal.





Der Eingangsbereich mit Blick auf die DWS- Wand, das Ufer und den Boulderbereich



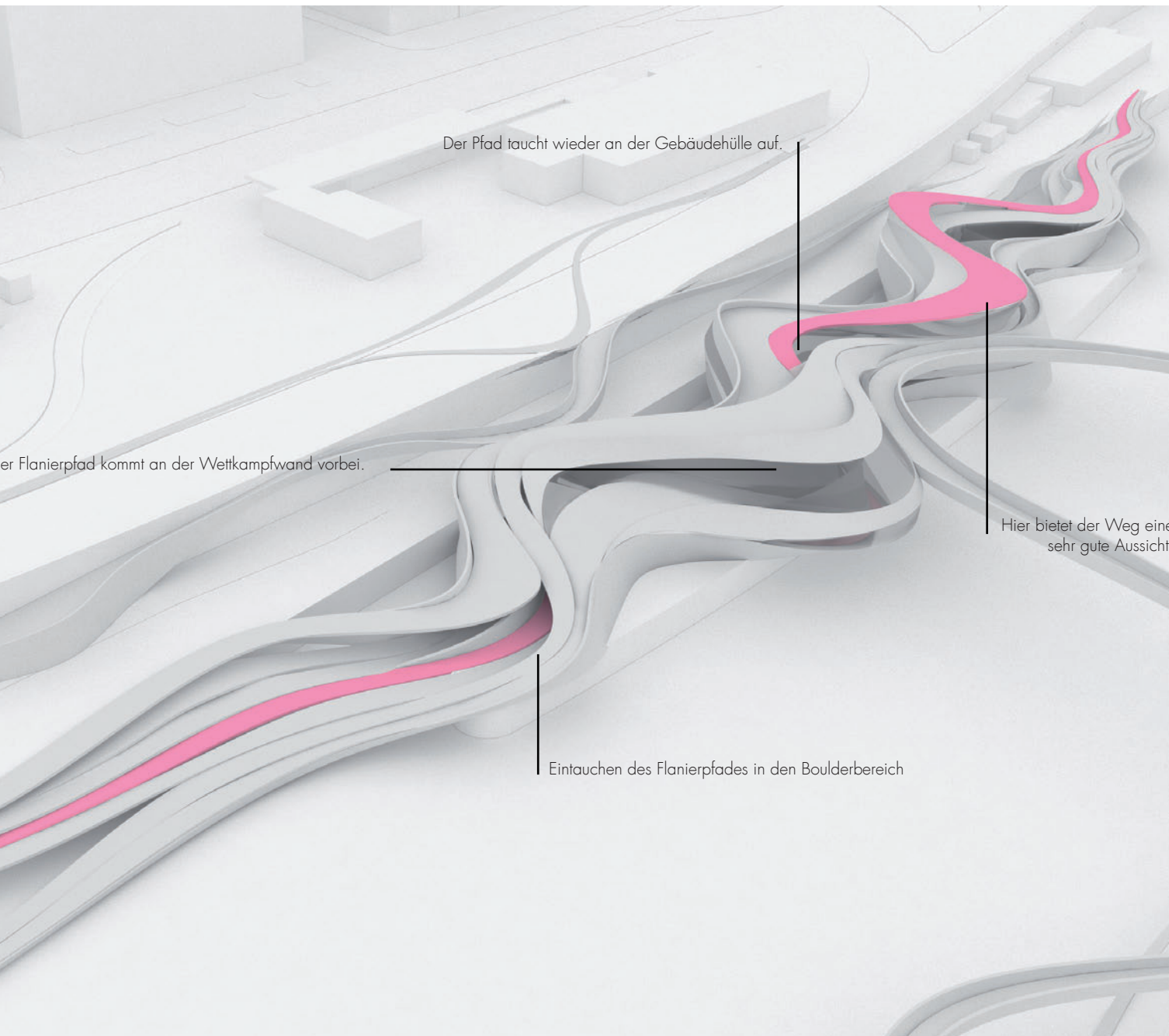


### **Der Flanierpfad**

Der öffentliche Raum wird erweitert durch einen Pfad, welcher über die gesamte Struktur führt und durch das Gebäude taucht, dabei aber immer Außenraum bleibt.

Auf einer Seite des Gebäudes dringt dieser Weg in den Boulderbereich ein und bietet die Möglichkeit, den Sportlern direkt zuzuschauen, ohne den Innenbereich zu betreten, führt einen an der Boulder-Wettkampfwand vorbei, taucht schließlich am Café wieder auf und trifft hier mit der Brücke von der anderen Uferseite zusammen.





Der Pfad taucht wieder an der Gebäudehülle auf.

Der Flanierpfad kommt an der Wettkampfwand vorbei.

Hier bietet der Weg eine  
sehr gute Aussicht.

Eintauchen des Flanierpfades in den Boulderbereich

### **Der Boulderbereich**

Der gesamte, zum Fluss hin gelegene Teil des Gebäudes beinhaltet den Boulderbereich. Dieser ist komplett abgetrennt vom zum Ufer hin orientierten, öffentlich zugänglichen Teil und würde wahrscheinlich kommerziell betrieben werden.

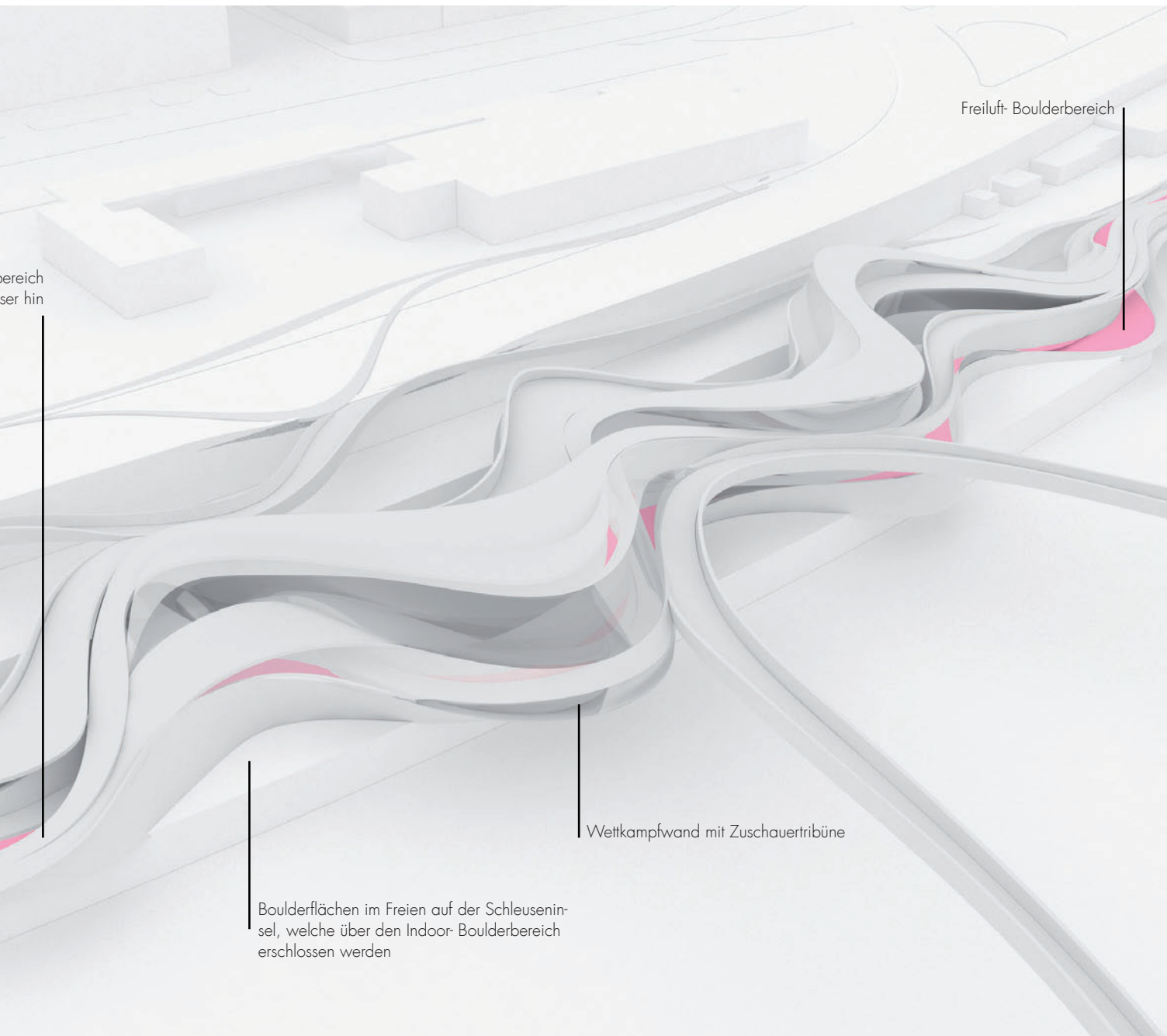
Hier erreicht man durch die langgezogene Form eine maximale Kletterwandfläche im Verhältnis zur Raumfläche und Volumen.

Außerdem gibt es hier in der Nähe des Eingangsbereiches eine Wettkampfwand, welche natürlich auch im normalen Betrieb der Halle beklettert werden kann, mit einer kleinen Zuschauertribüne.

Die Outdoor-Boulderflächen auf der Schleuseninsel sind vom Innenbereich direkt zu erreichen, die Ausgänge sind aufschiebbar, so dass sie bei schönem Wetter den Innenraum mit dem Außenraum verbinden.



Boulderbereich  
gesamter Bereich zum Wasser



bereich  
ser hin

Freiluft- Boulderbereich

Wettkampfwand mit Zuschauertribüne

Boulderflächen im Freien auf der Schleuseninsel, welche über den Indoor- Boulderbereich erschlossen werden

Die Wettkampfwand im Boulderbereich







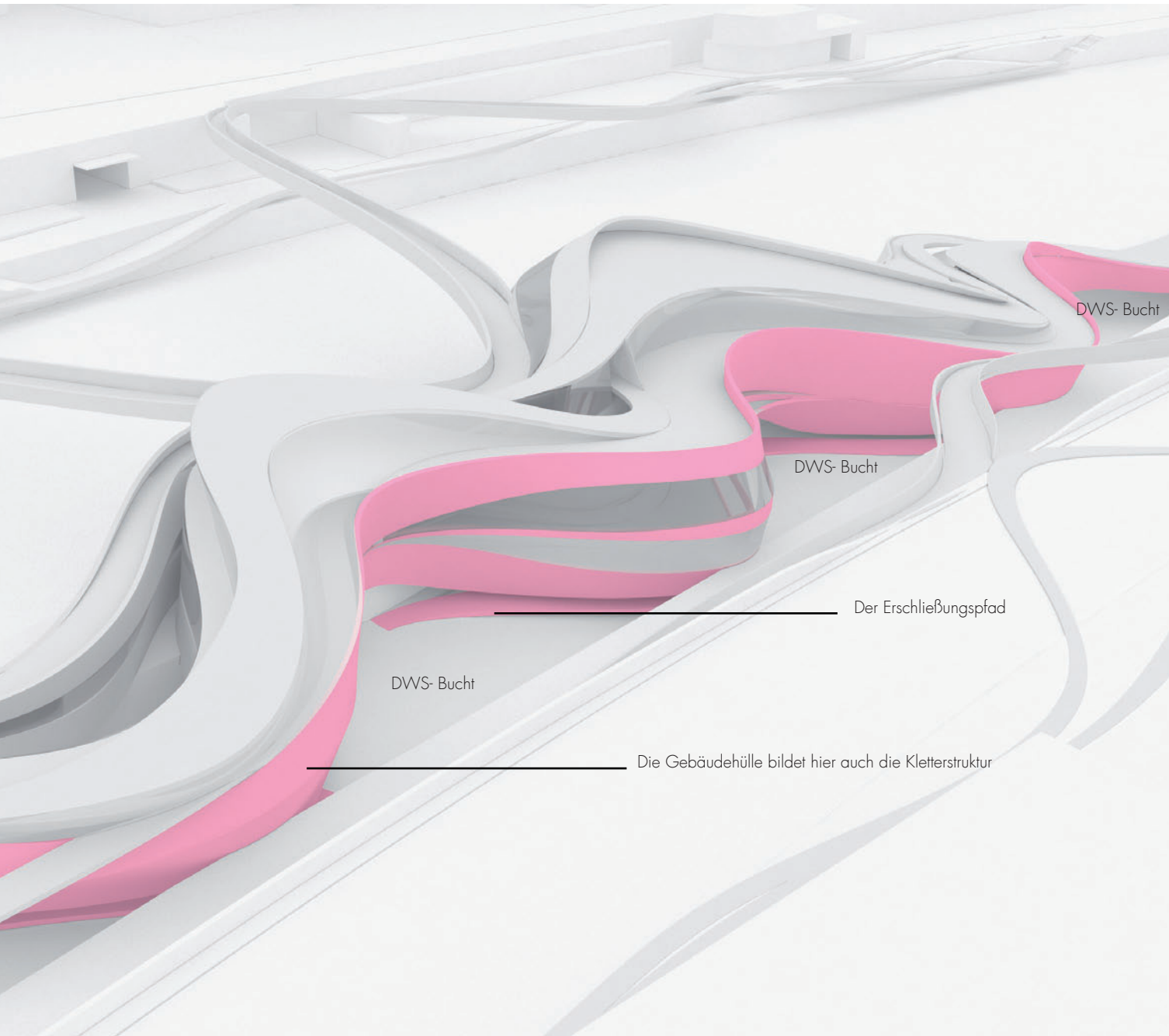
### **Der Deep Water Soloing- Bereich**

Das Gebäude bildet durch seine Form zum Ufer hin Buchten, in welchen man Im Freien über dem Wasser klettern kann.

Die Haupteinschließung für diesen Bereich befindet sich im mittleren Bereich des Boulderraumes, verbunden über eine Rampe. Dadurch ist er direkt mit diesem verbunden und für die Kletterer gut erreichbar.

Unten direkt über dem Wasser führt ein Steg die bekletterbaren Wände entlang, welcher den gesamten Deep- Water- Soloing- Bereich erschließt und an einem Ende aufs Ufer und am anderen ins Gebäude führt.

Die DWS- Buchten sind sowohl vom Ufer aus als auch von den Freiraumflächen des Gebäudes und Teilen des Inneren des Gebäudes aus einsehbar und bieten somit den Nutzern des Donaukanal- Ufers die Möglichkeit, den Kletterern zuzuschauen.



DWS- Bucht

DWS- Bucht

Der Erschließungspfad

DWS- Bucht

Die Gebäudehülle bildet hier auch die Kletterstruktur

## Die Café-Bar

Die Café-Bar bildet durch ihre Lage einen Mittelpunkt des Gebäudes: Hier führen fast alle Wege vorbei. Somit ist sie der ideale Treffpunkt für verschiedene Nutzergruppen des Donaukanals und des Gebäudes.

Sie bildet den zweiten Schwerpunkt des kommerziellen Teils des Projektes und ist räumlich mit dem Boulderbereich verbunden.

Da sie sich auf etwa dem Straßenniveau des Franz-Josefs-Kais befindet, ist sie gut erreichbar und auch von der Straße aus sichtbar. Sie bietet einen guten Blick über den Standort.

## Die Nebenräume

Die Nebenräume des Gebäudes setzen sich aus verschiedenen Funktionen, welche den verschiedenen Bereichen zugeordnet sind, zusammen:

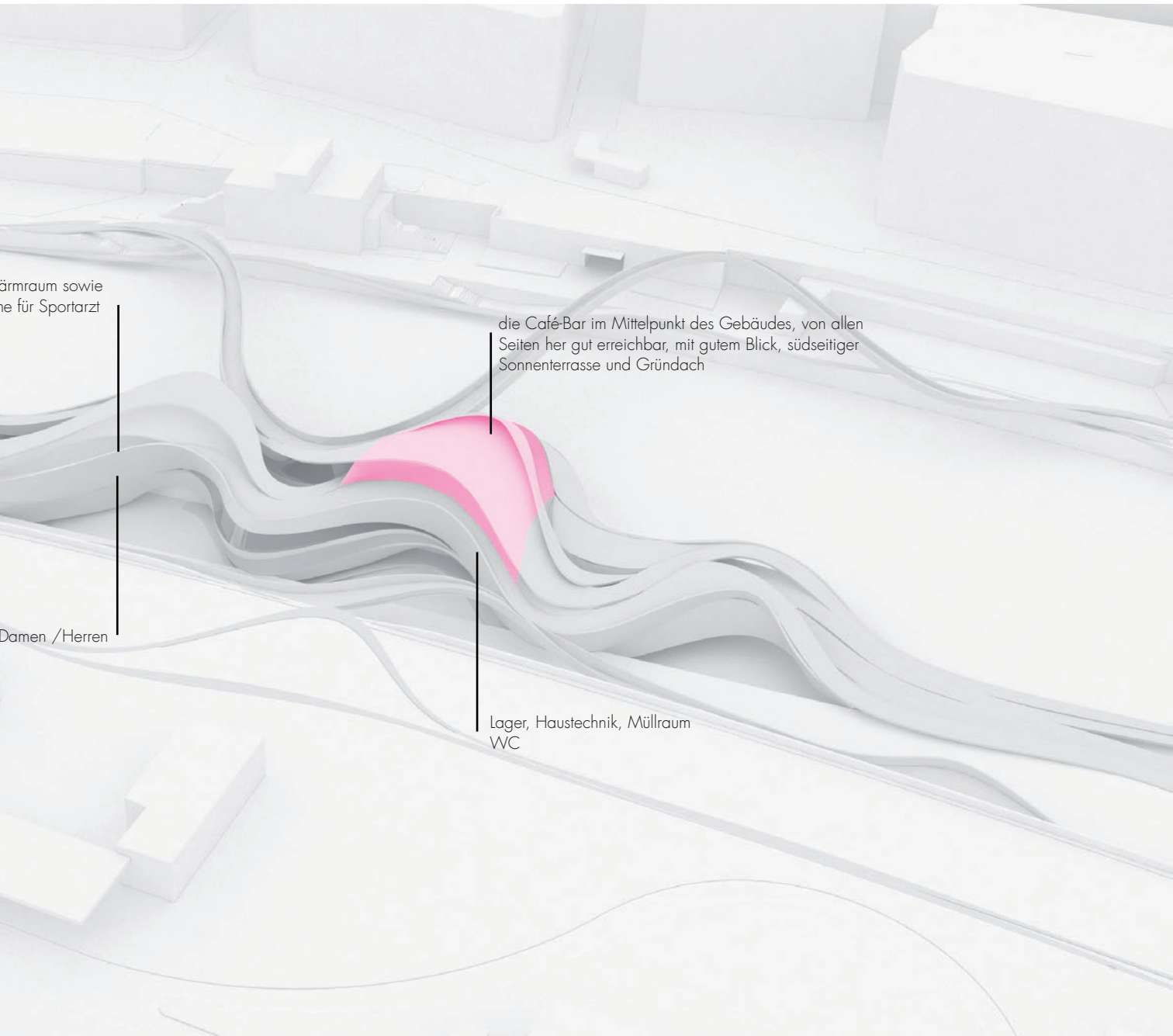
Räumlich unabhängig vom Gebäude selbst befinden sich am Höhengsprung zum Franz-Josefs-Kai unter der Rampe, welche nach oben führt, Schließfächer für Sportler, die die öffentlichen Flächen sowohl des Ufers als auch des Gebäudes nutzen.

Die Garderoben und Schließfächer für die Kletterer befinden sich im Gebäude selbst zwischen dem öffentlichen Bereich und dem Boulderbereich; direkt daneben liegen die Kassa und der Eingang in den Boulderbereich.

Über den Garderoben liegen sowohl die Verwaltung und ein Übungsraum, der zum Beispiel für Yoga-Kurse verwendet werden kann, als auch die Verwaltung sowie ein Besprechungsraum, welcher von beiden je nach Bedarf mitbenutzt werden kann.

Auf der anderen Seite des Gebäudes befinden sich in einem geschlossenen Block zwischen öffentlichem Bereich und Boulderbereich die Lager- und Technikflächen.





Ärztzimmer sowie  
Küche für Sportarzt

die Café-Bar im Mittelpunkt des Gebäudes, von allen  
Seiten her gut erreichbar, mit gutem Blick, südseitiger  
Sonnenterrasse und Gründach

Damen /Herren

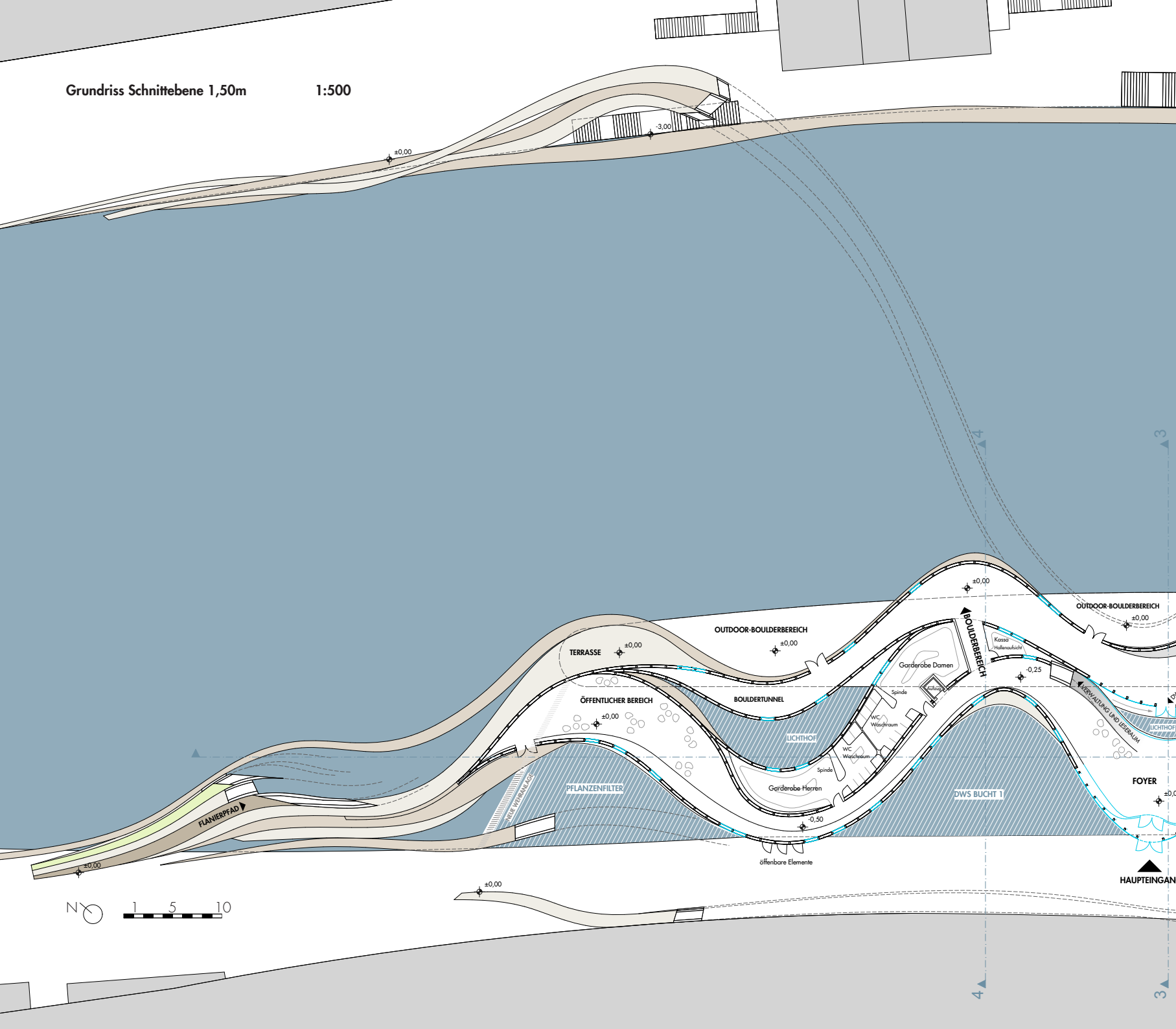
Lager, Haustechnik, Müllraum  
WC



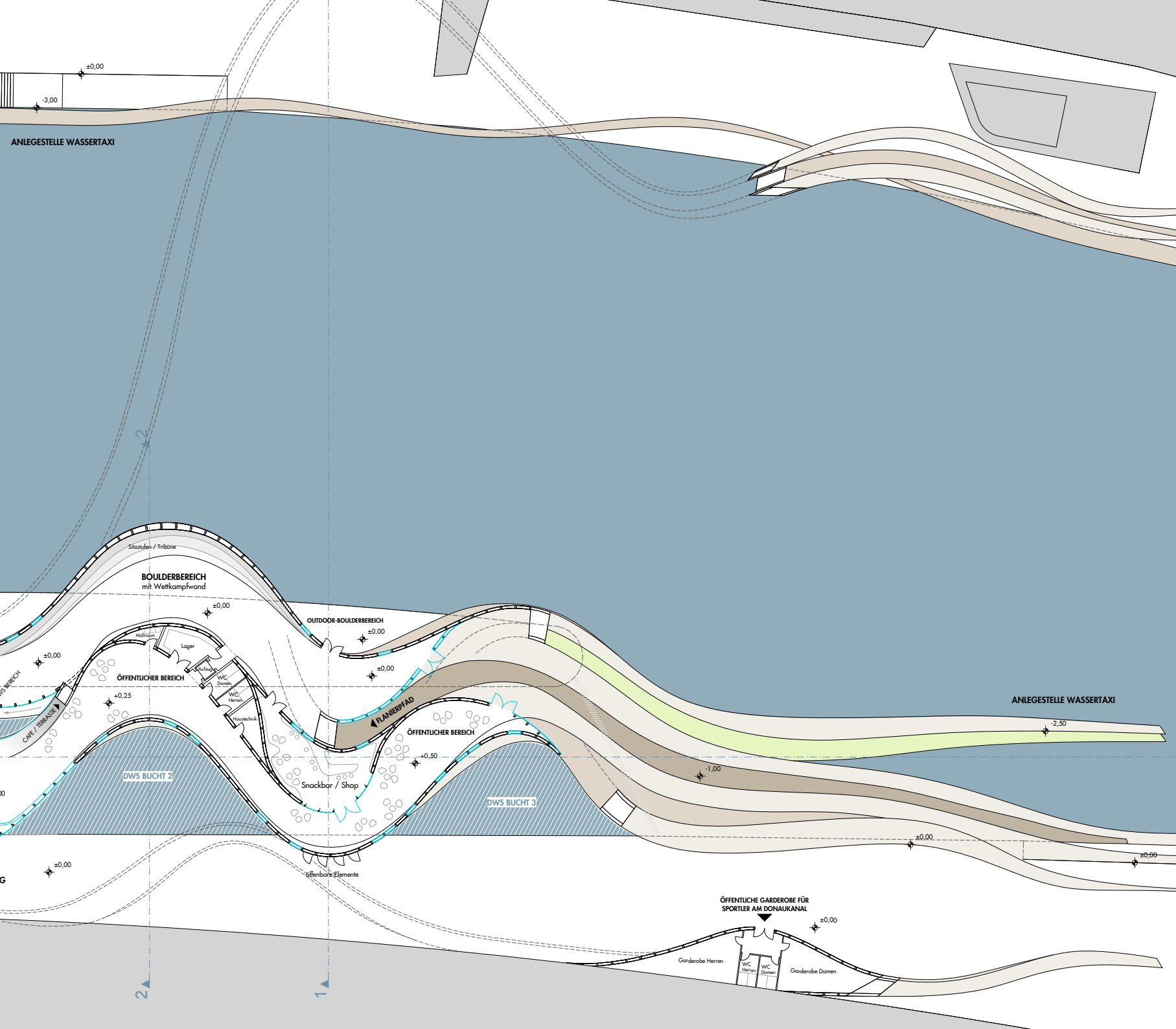


Grundriss Schnittebene 1,50m

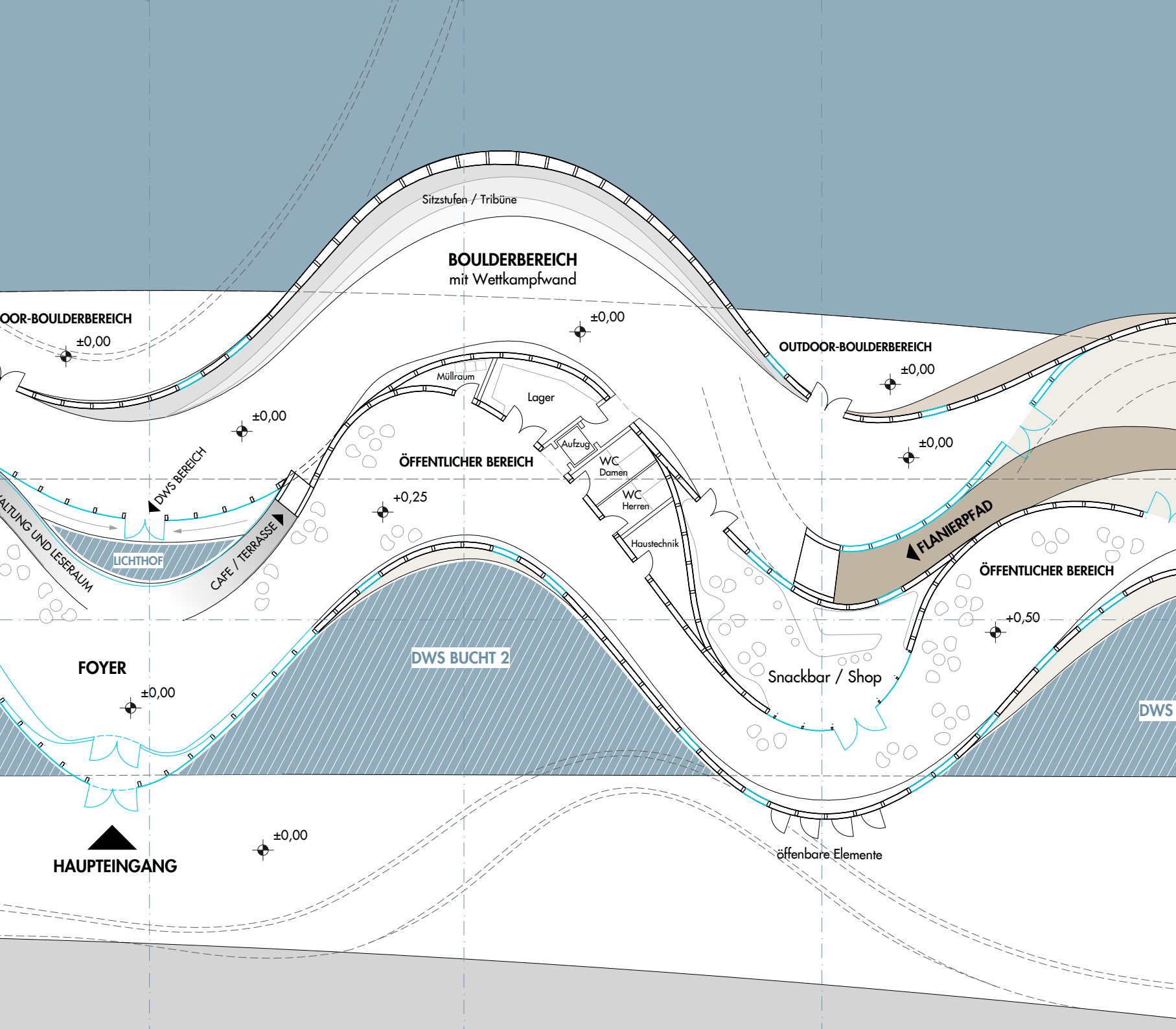
1:500











Sitzstufen / Tribüne

**BOULDERBEREICH**  
mit Wettkampfwand

$\pm 0,00$

**OUTDOOR-BOULDERBEREICH**

$\pm 0,00$

$\pm 0,00$

**ÖFFENTLICHER BEREICH**

$+0,25$

**ÖFFENTLICHER BEREICH**

$+0,50$

**DWS BUCHT 2**

**DWS**

Snackbar / Shop

öffnbare Elemente

**FOYER**

$\pm 0,00$

**HAUPTINGANG**

$\pm 0,00$

**OUTDOOR-BOULDERBEREICH**

$\pm 0,00$

**LICHTHOF**

CAFE / TERRASSE

**DWS BEREICH**

$\pm 0,00$

Müllraum

Lager

Aufzug

WC Damen

WC Herren

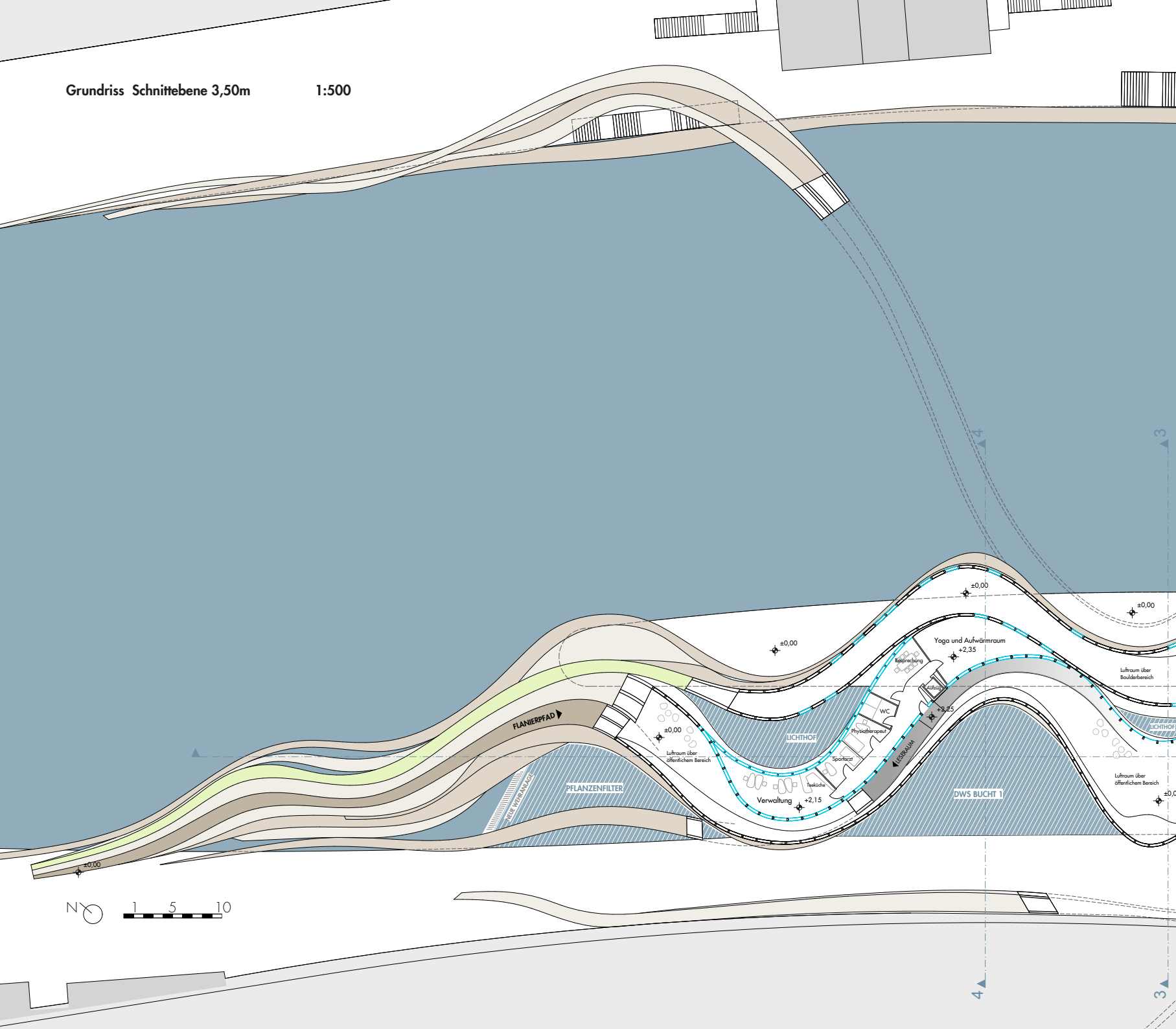
Haustechnik

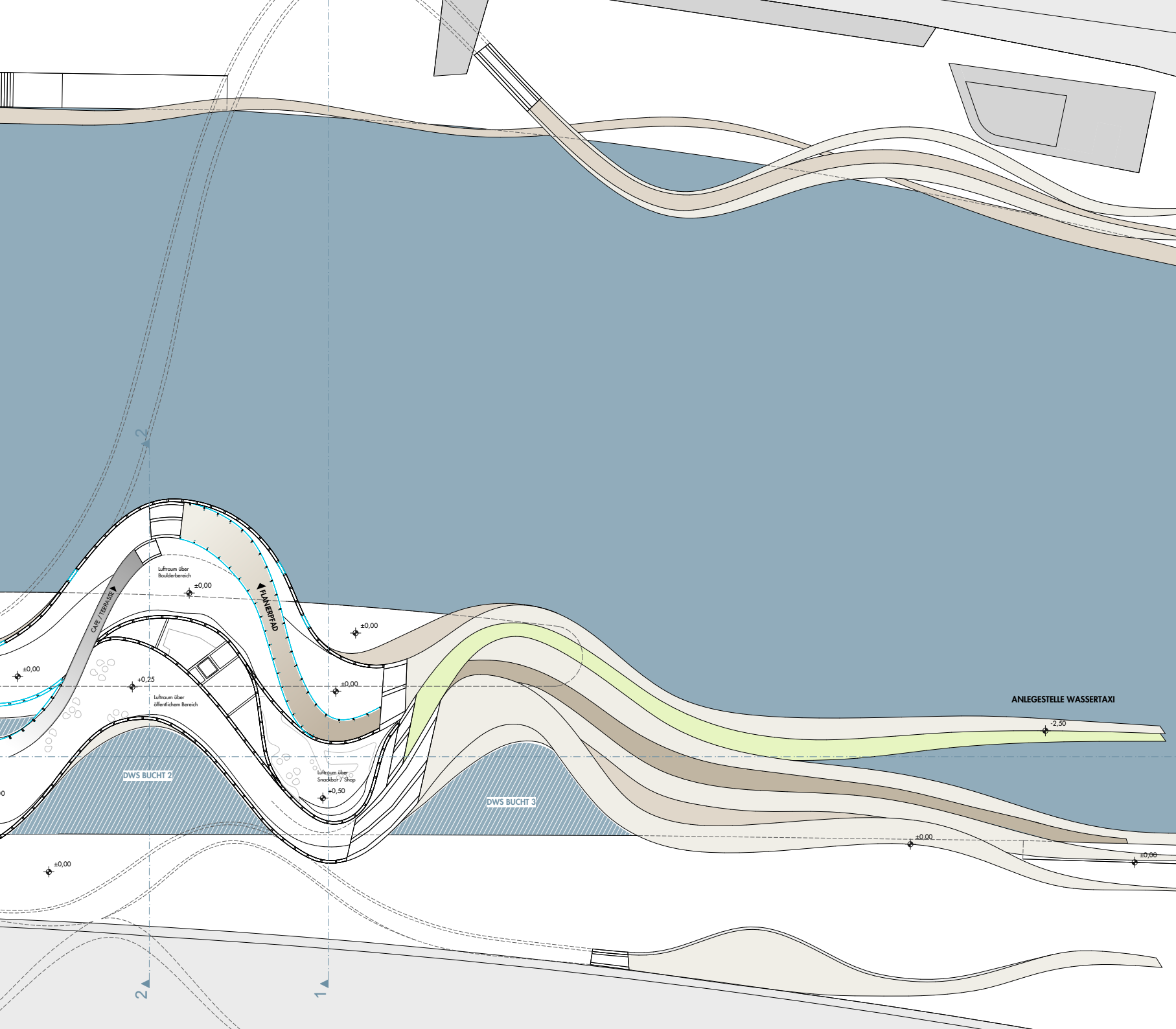
HALTUNG UND LESERAUM

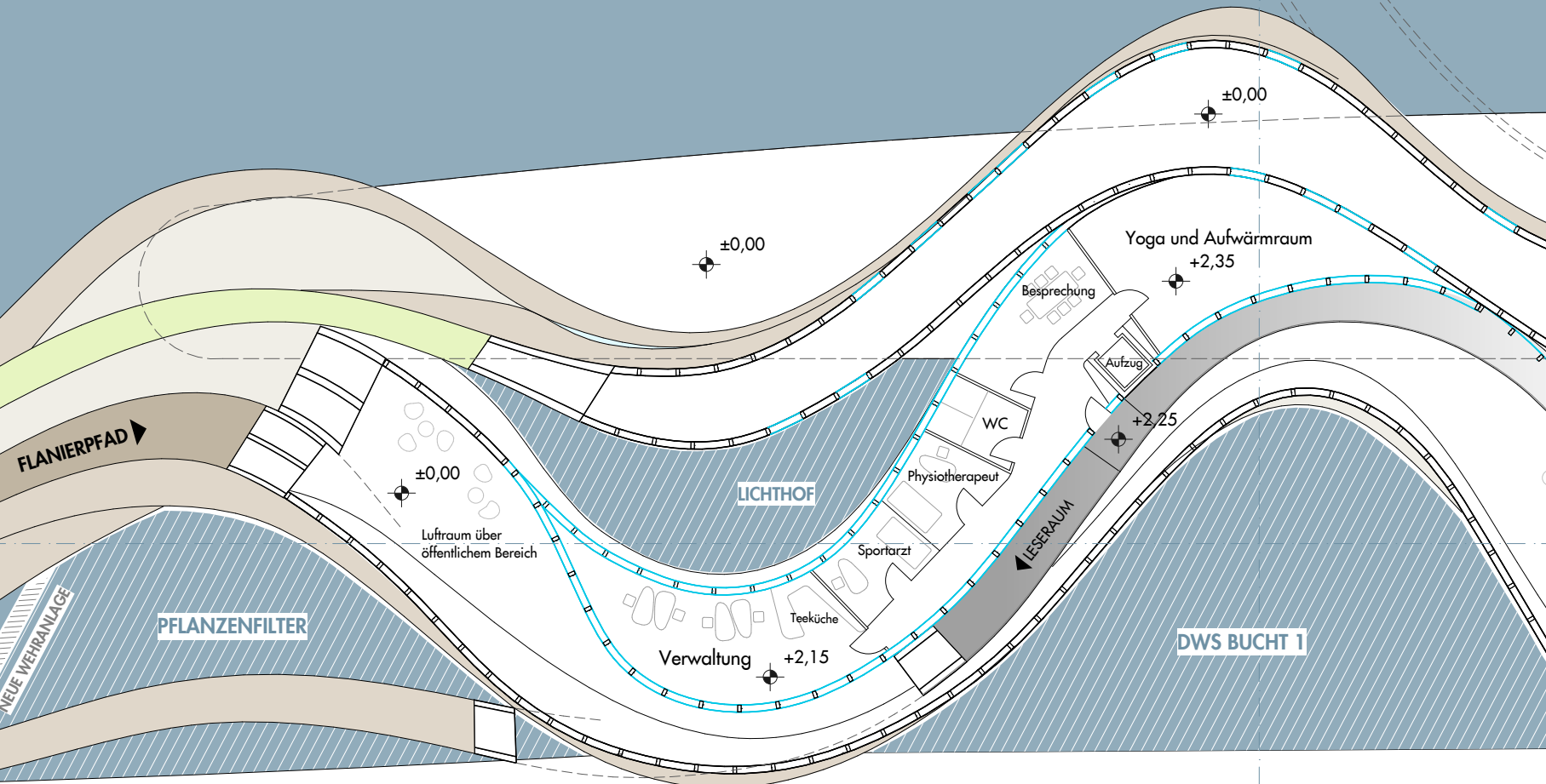
**FLANIERPFAD**

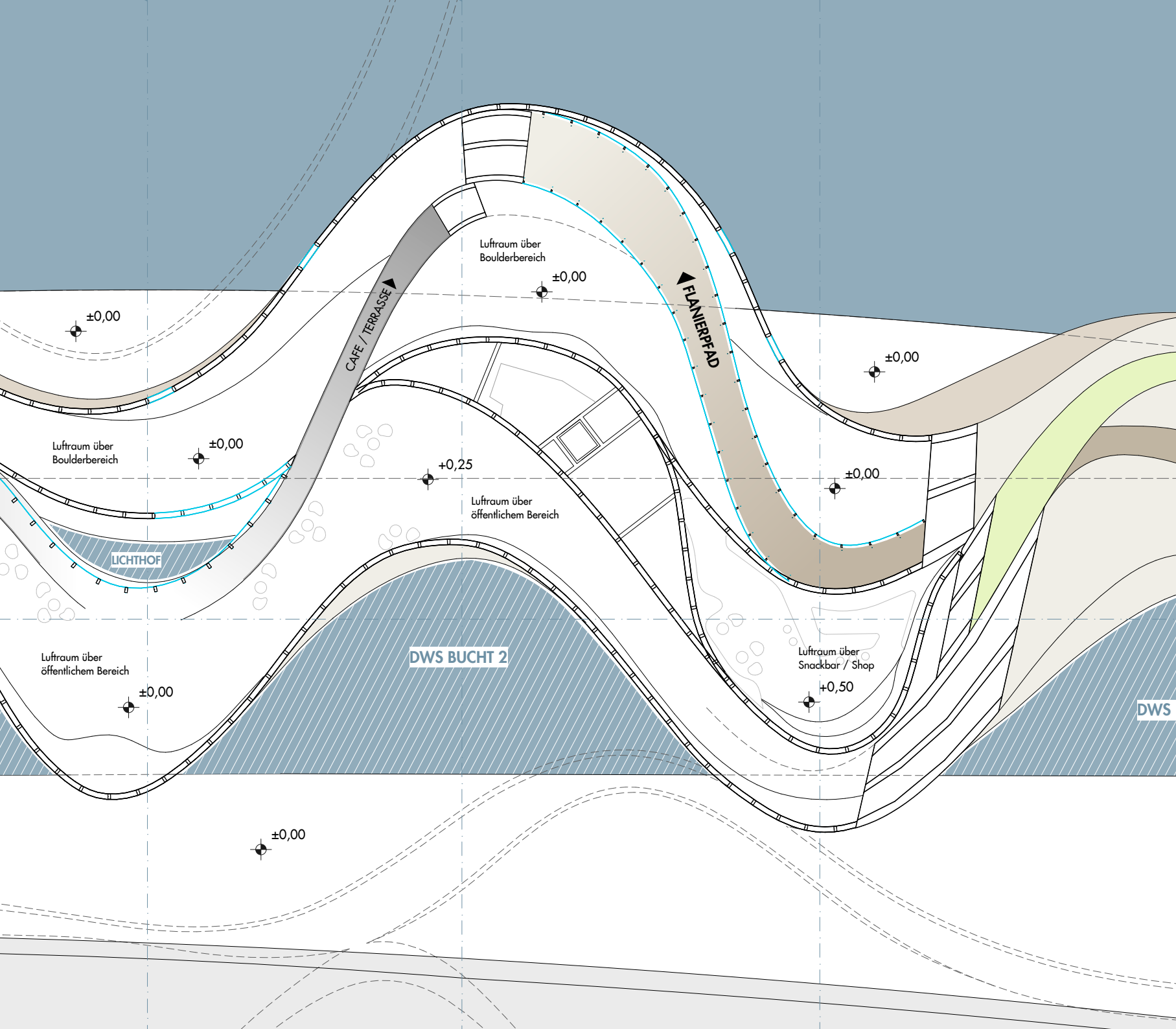
Grundriss Schnittebene 3,50m

1:500









±0,00

Luft Raum über  
Boulderbereich

±0,00

LICHTHOF

Luft Raum über  
öffentlichem Bereich

±0,00

±0,00

Luft Raum über  
Boulderbereich

±0,00

+0,25

Luft Raum über  
öffentlichem Bereich

DWS BUCHT 2

Luft Raum über  
Snackbar / Shop

+0,50

CAFE / TERRASSE

FLANIERFAD

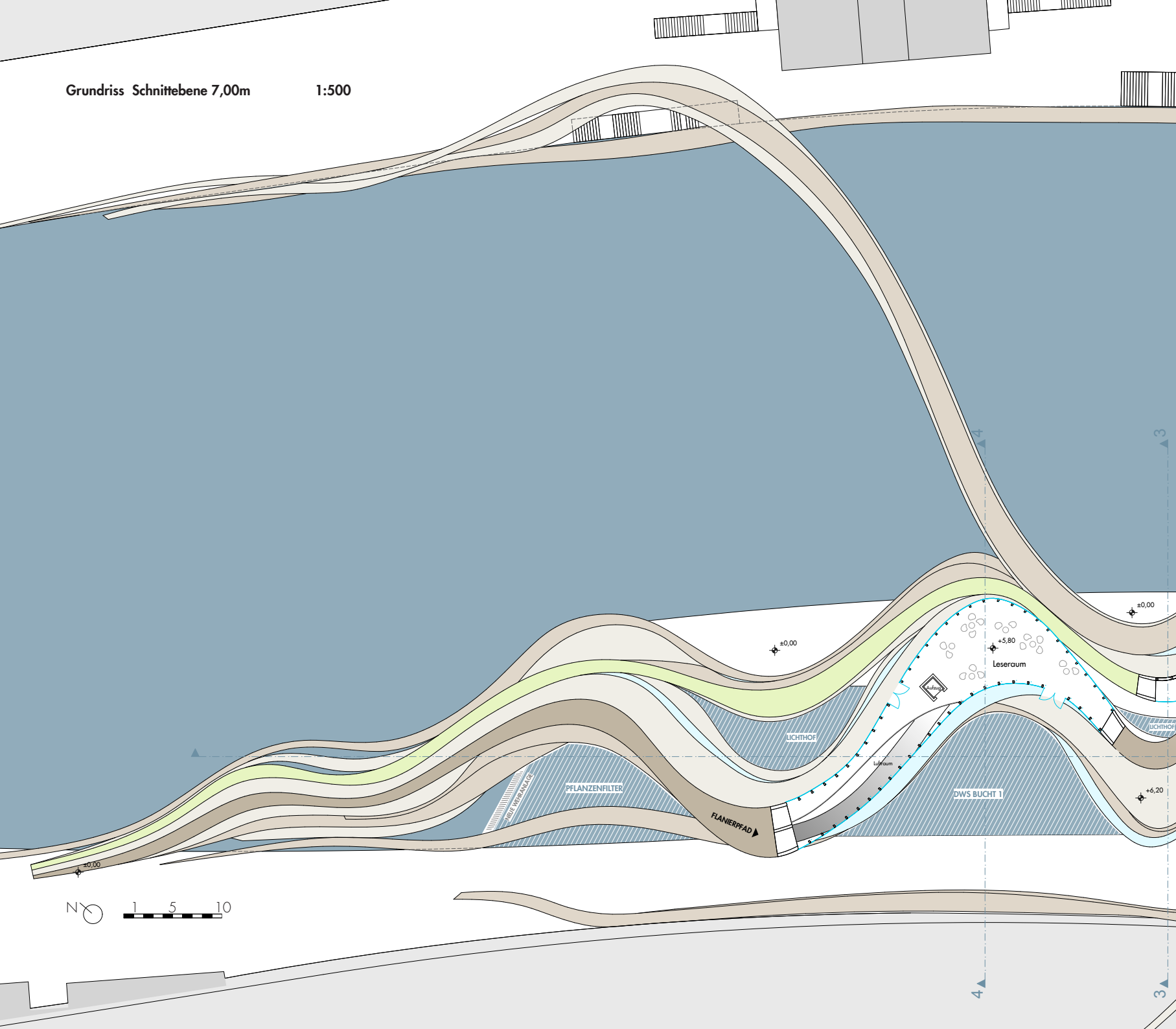
±0,00

±0,00

DWS

Grundriss Schnittebene 7,00m

1:500



KLEINSTRÖMUNG

PFLANZFILTER

FLANIERPFAD

LICHTHOF

LESERUM

DWS BUCHT 1

LESERUM

LICHTHOF

±0,00

+5,80

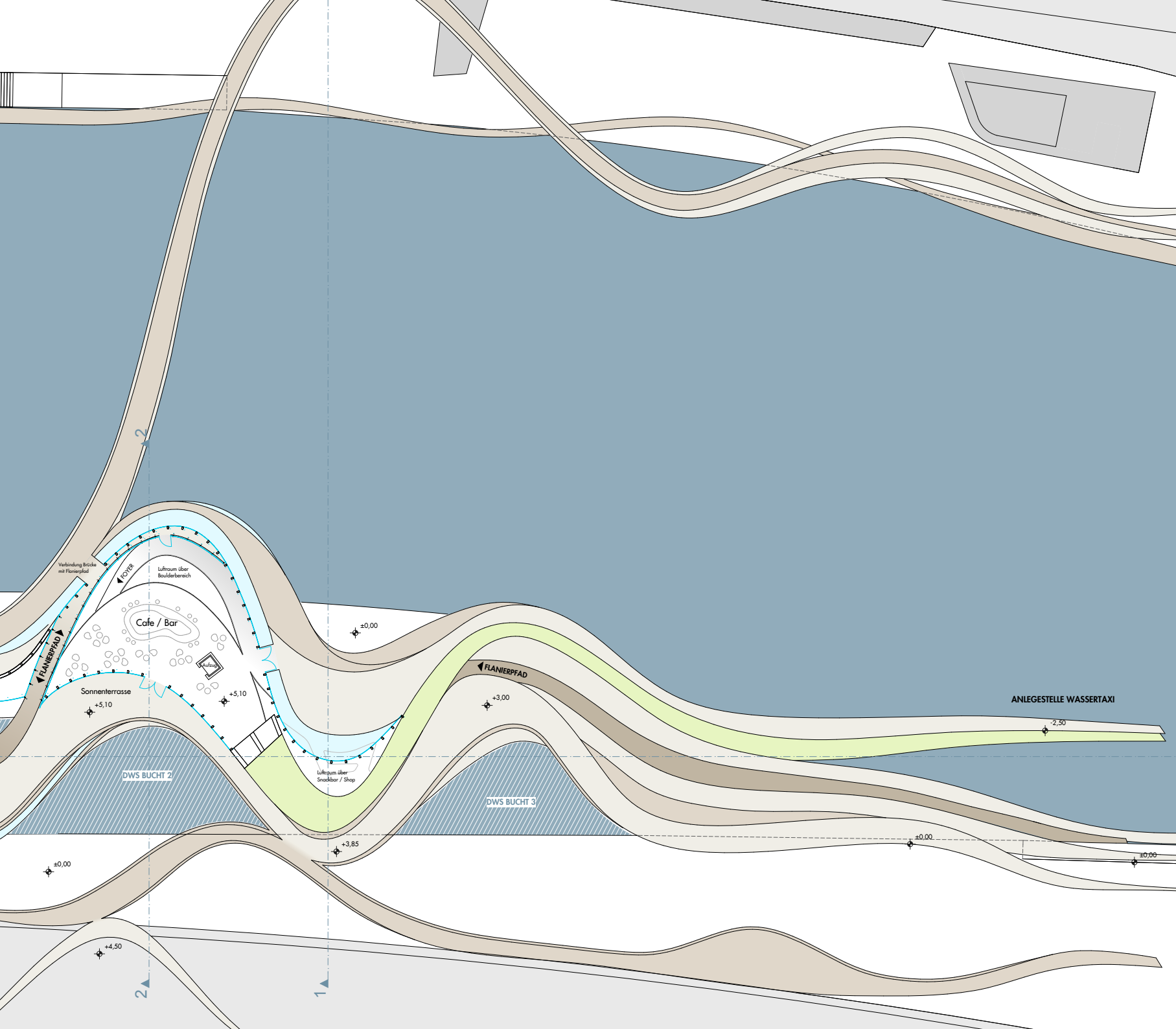
±0,00

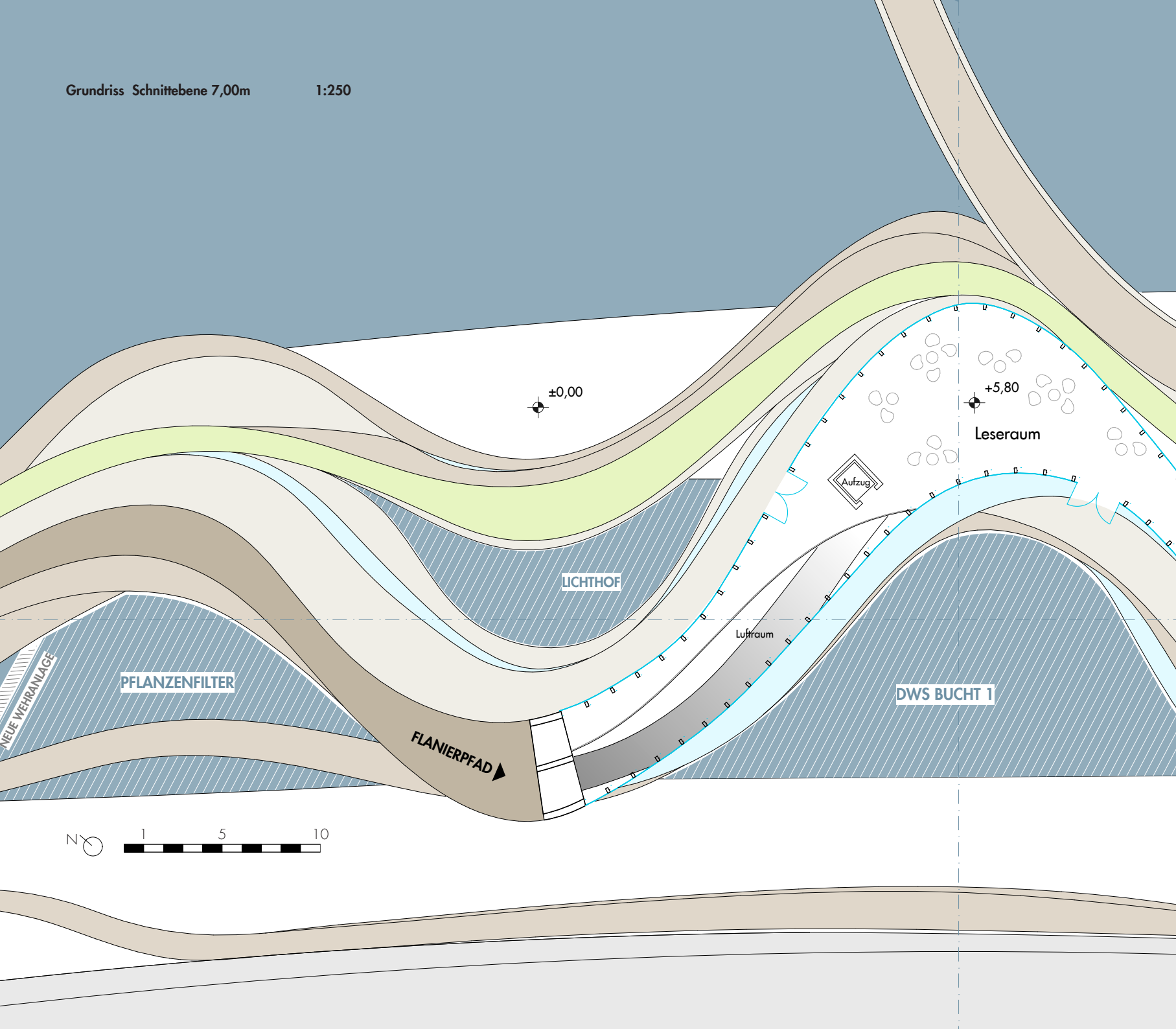
+6,20

4

3







±0,00

+5,80

Leseraum

Aufzug

LICHTHOF

Luftraum

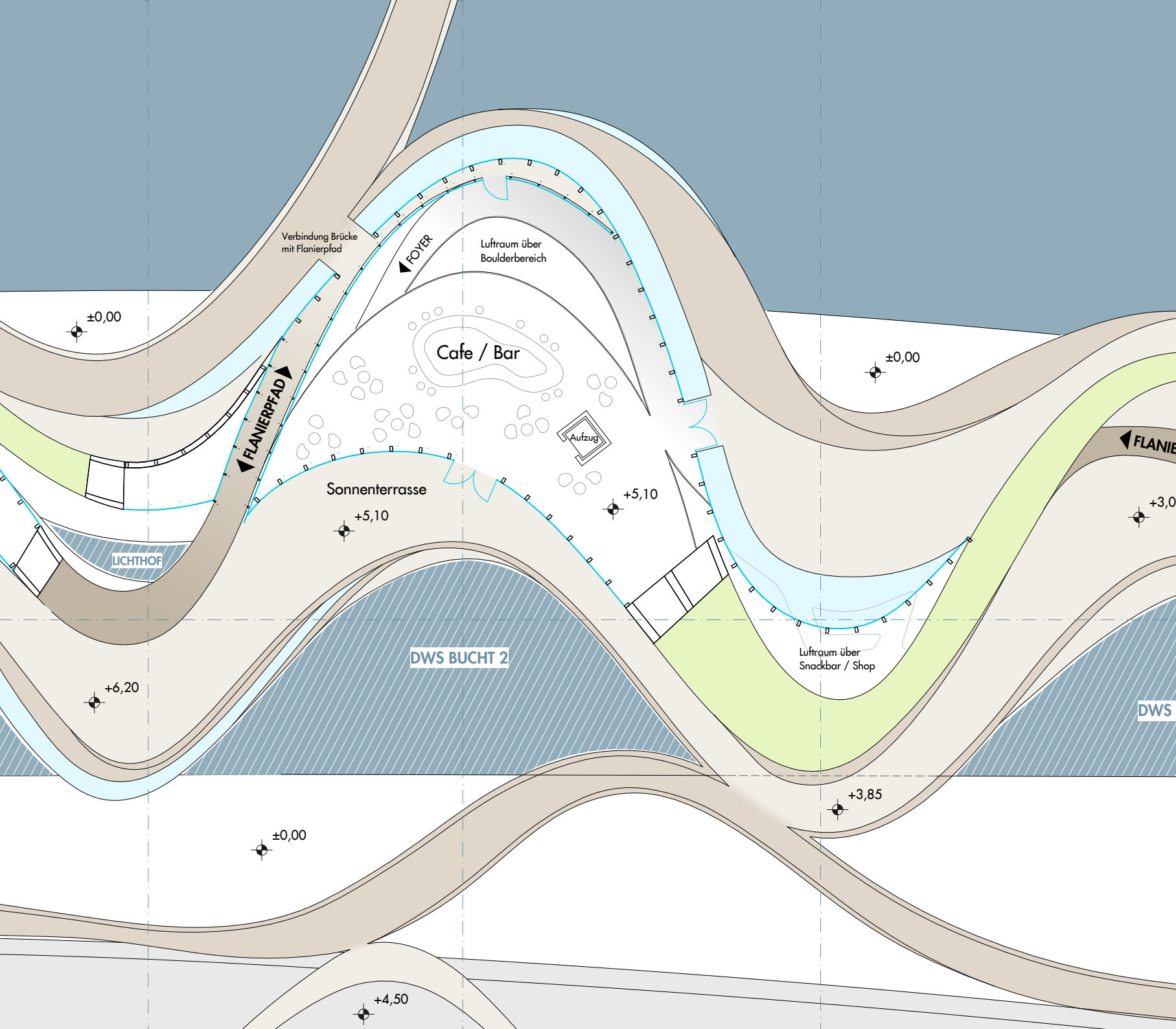
PFLANZENFILTER

DWS BUCHT 1

FLANIERPFAD

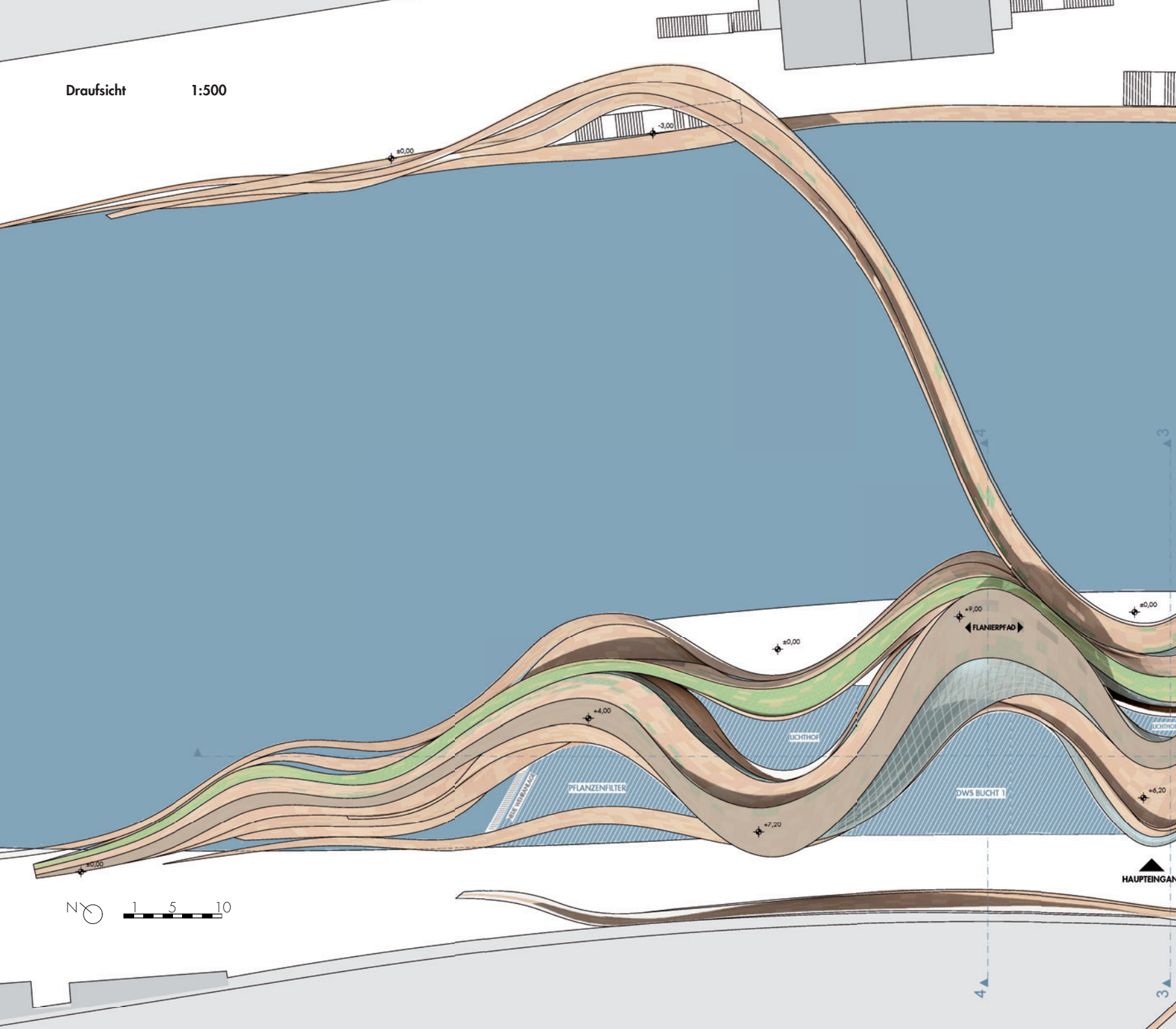
NEUE WEHRANLAGE

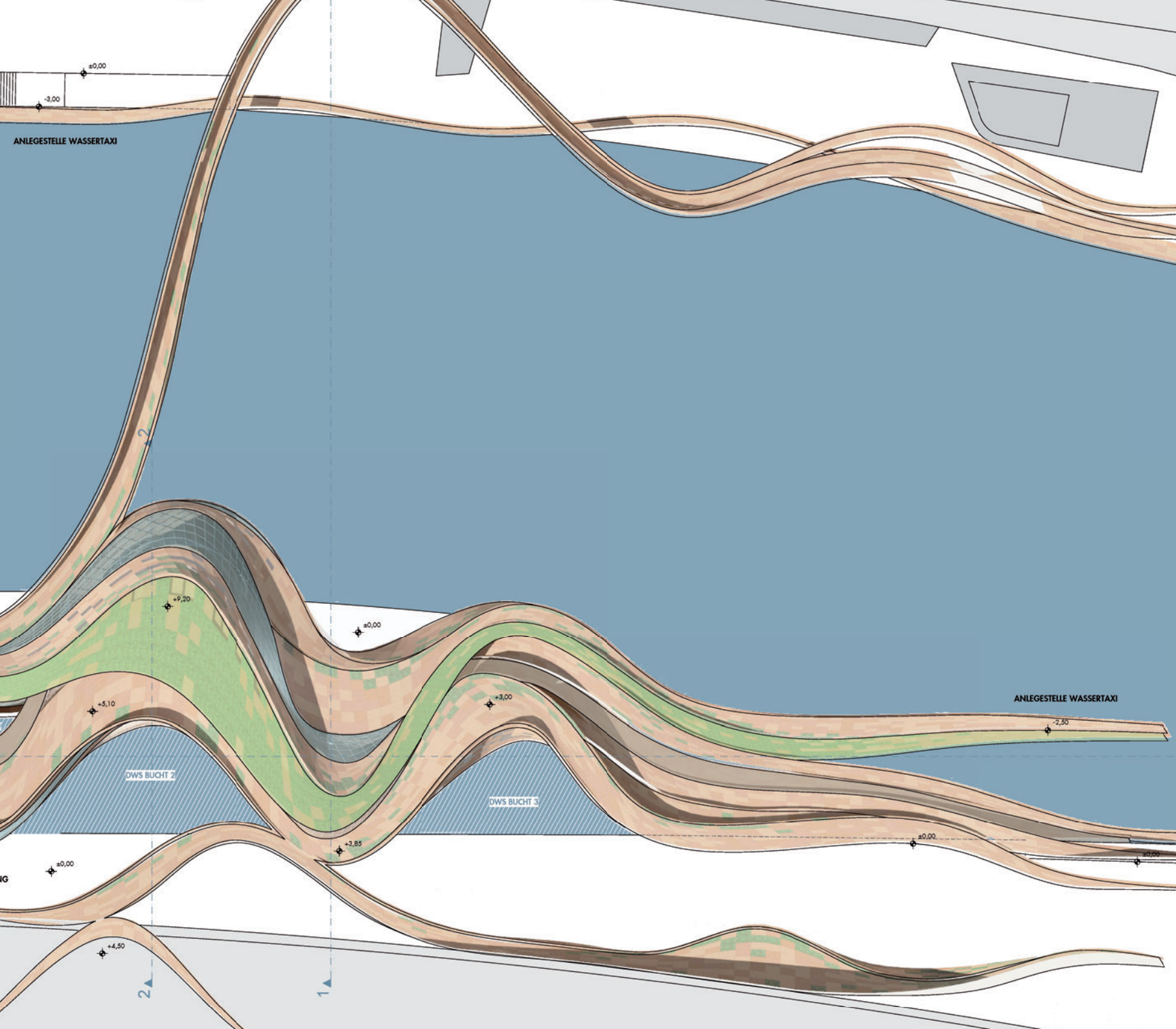




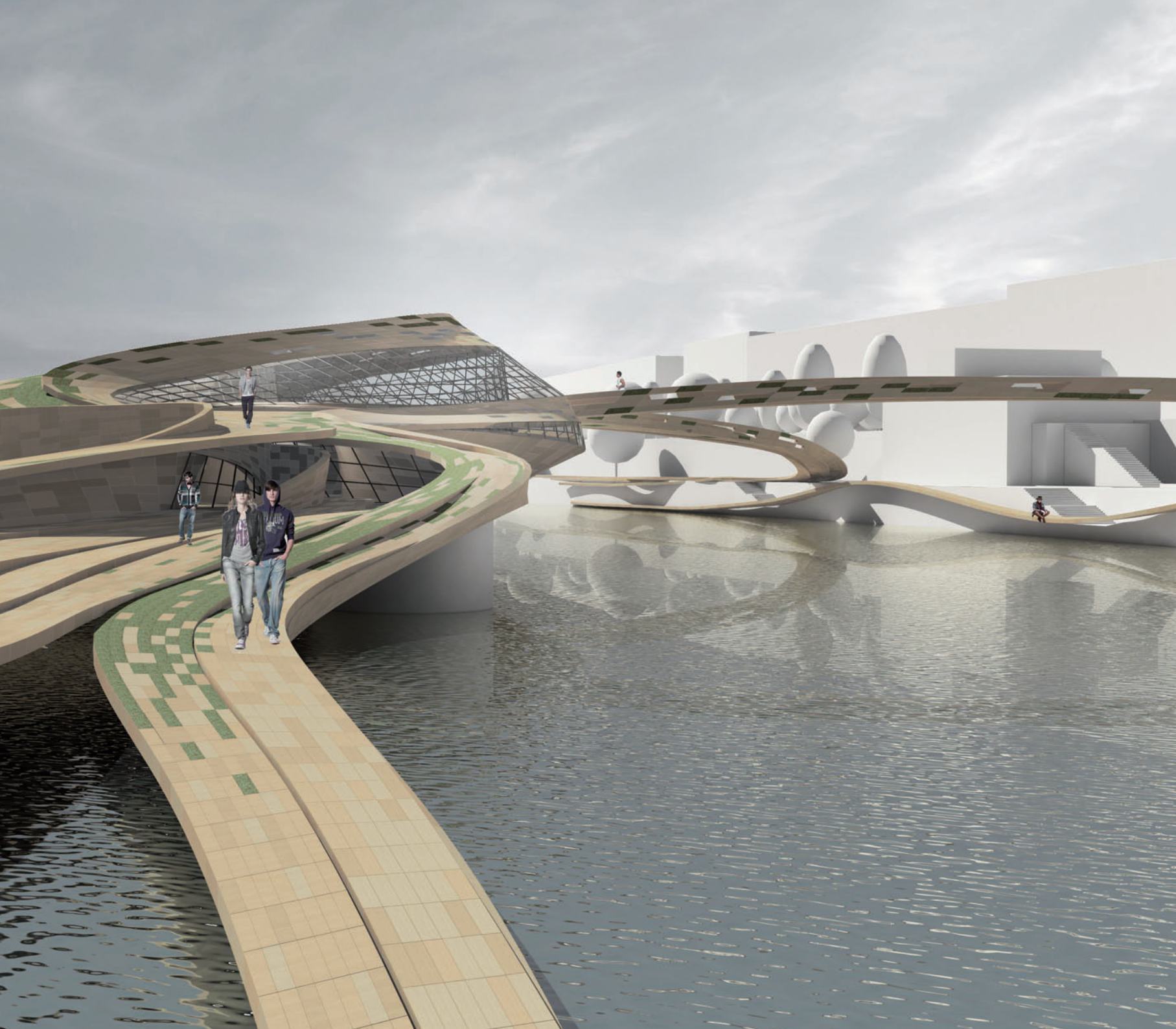
Draufsicht

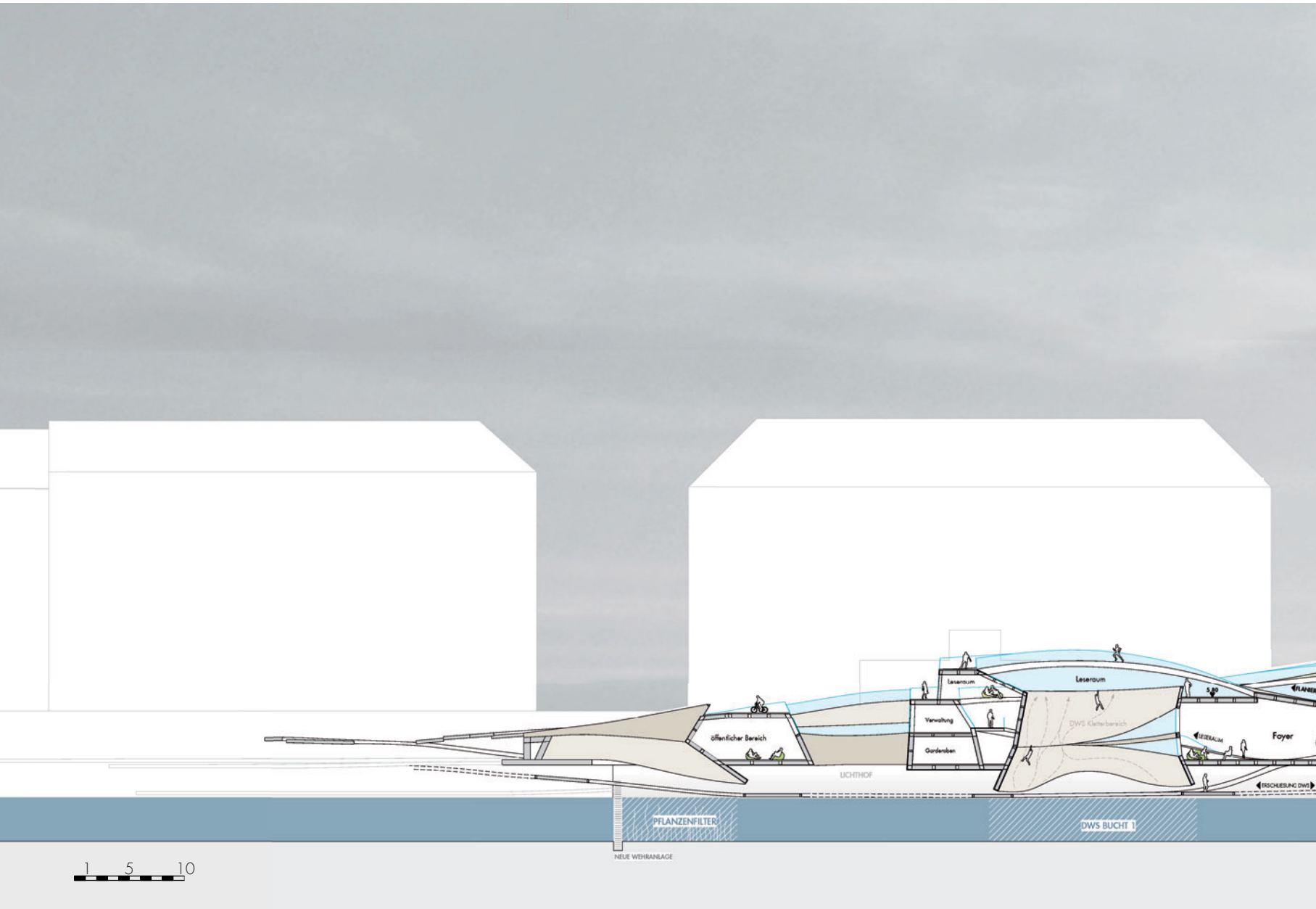
1:500



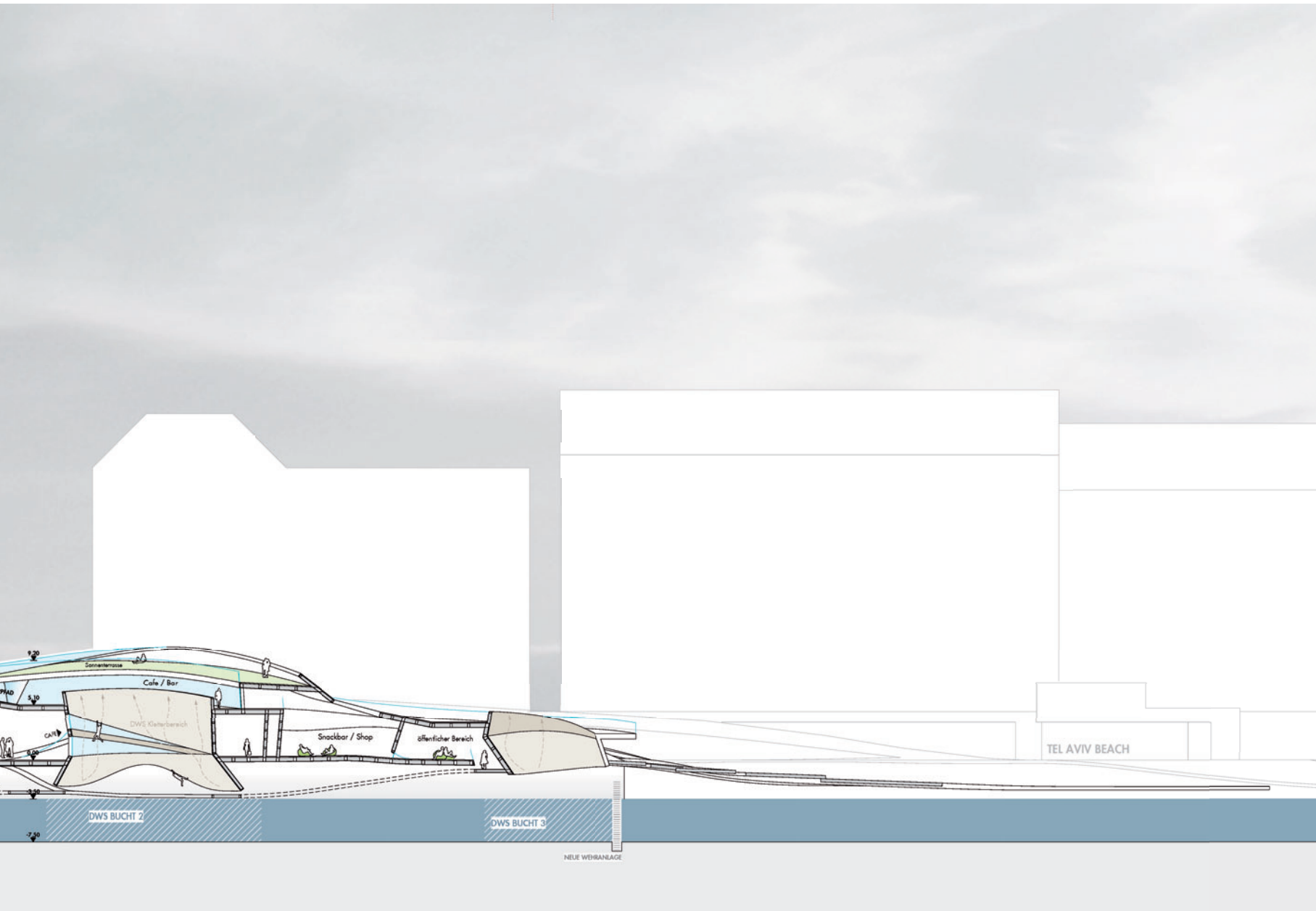


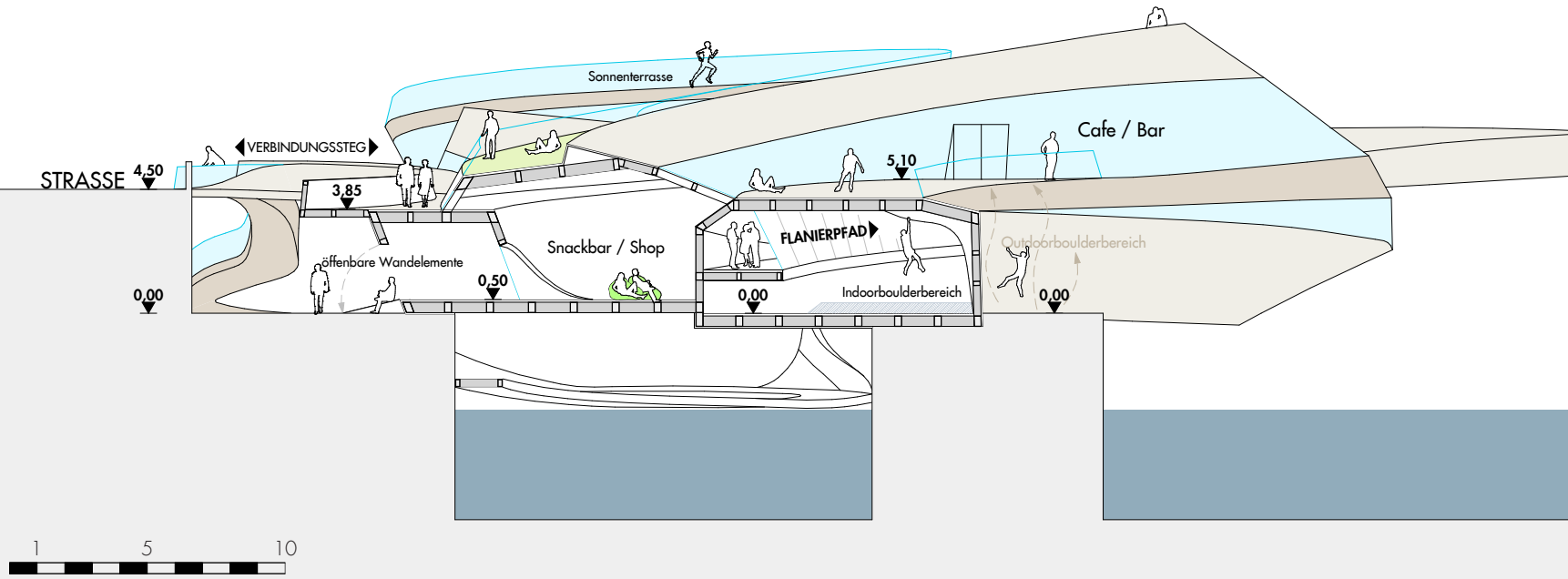


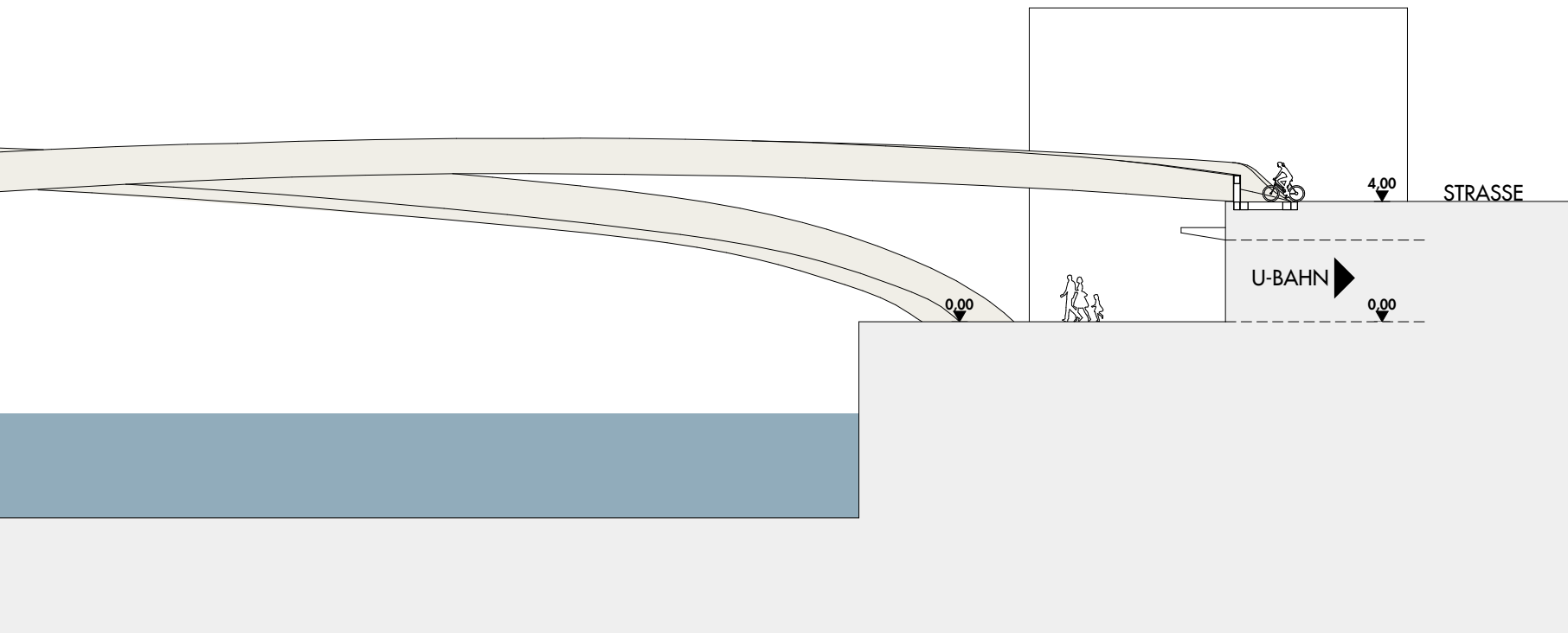


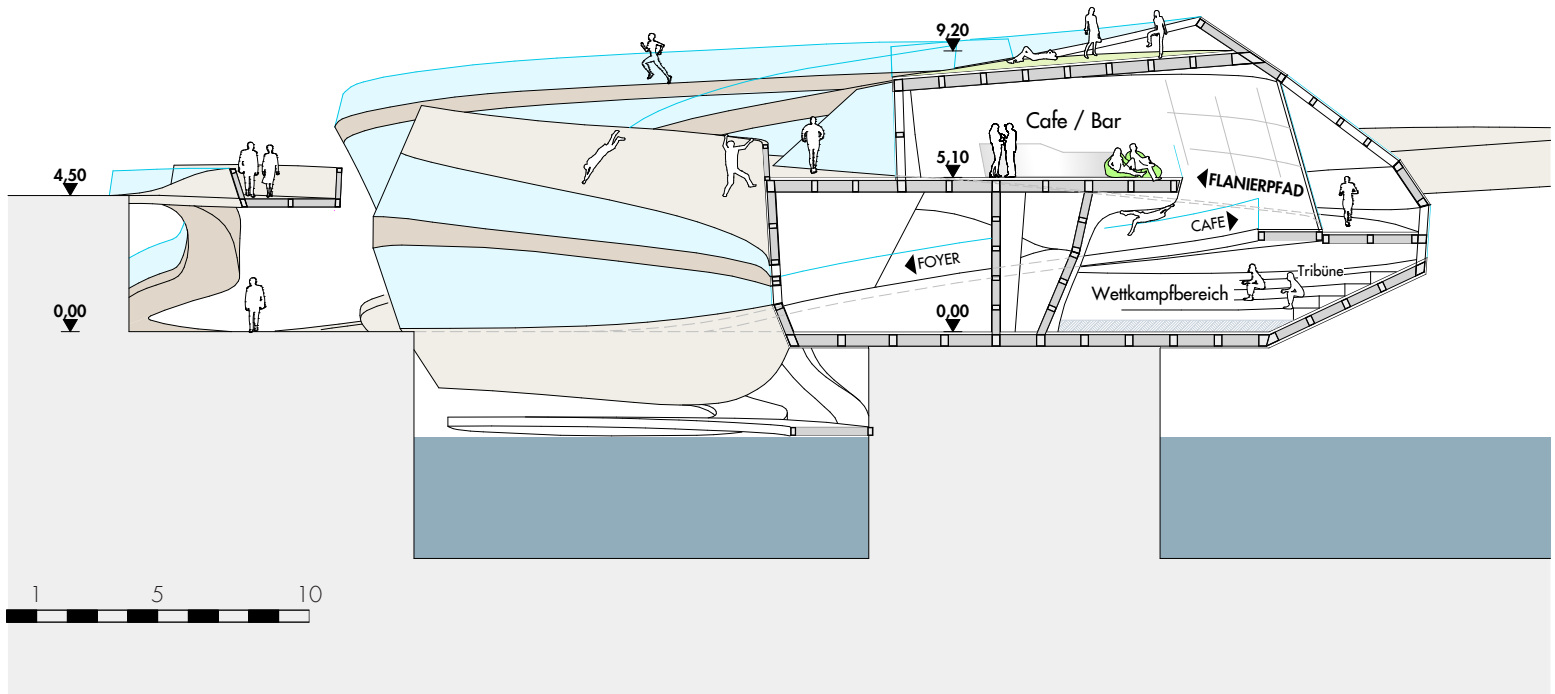


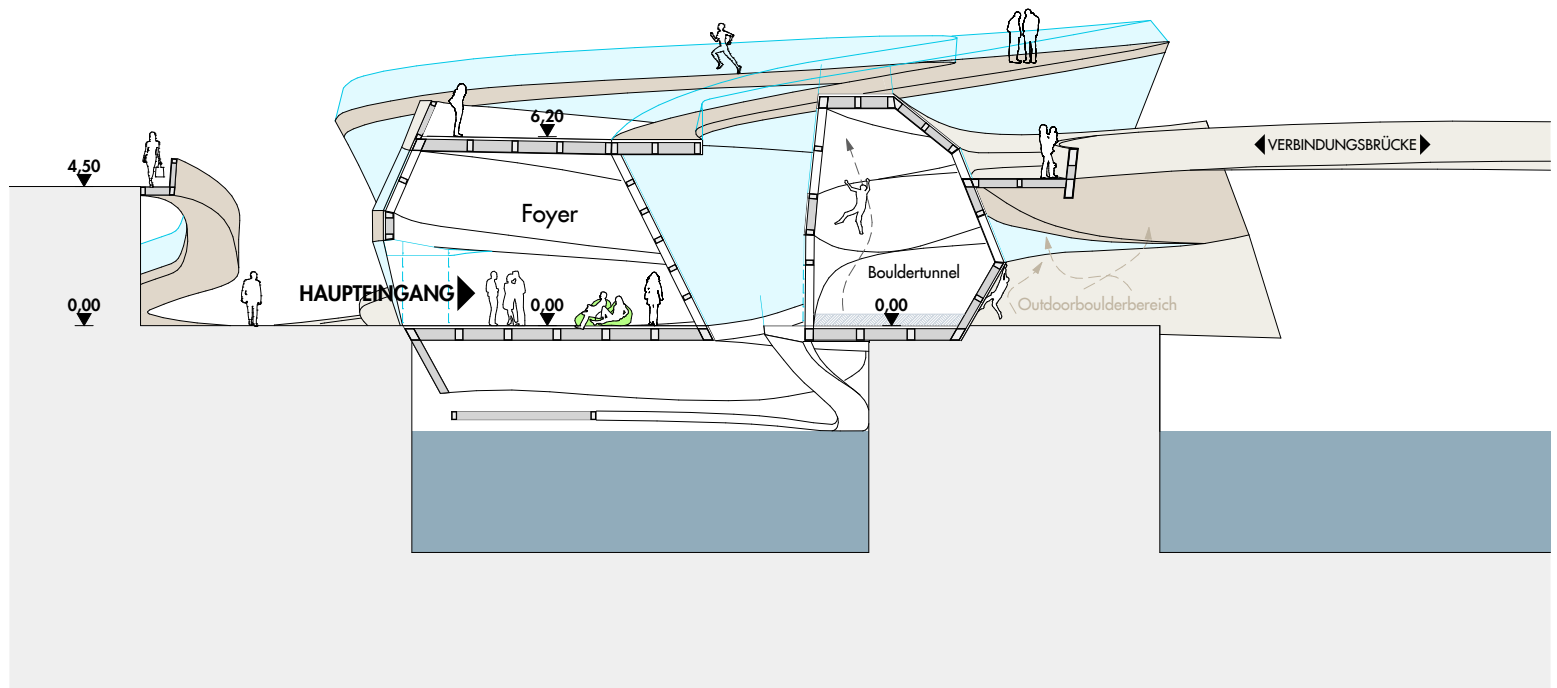


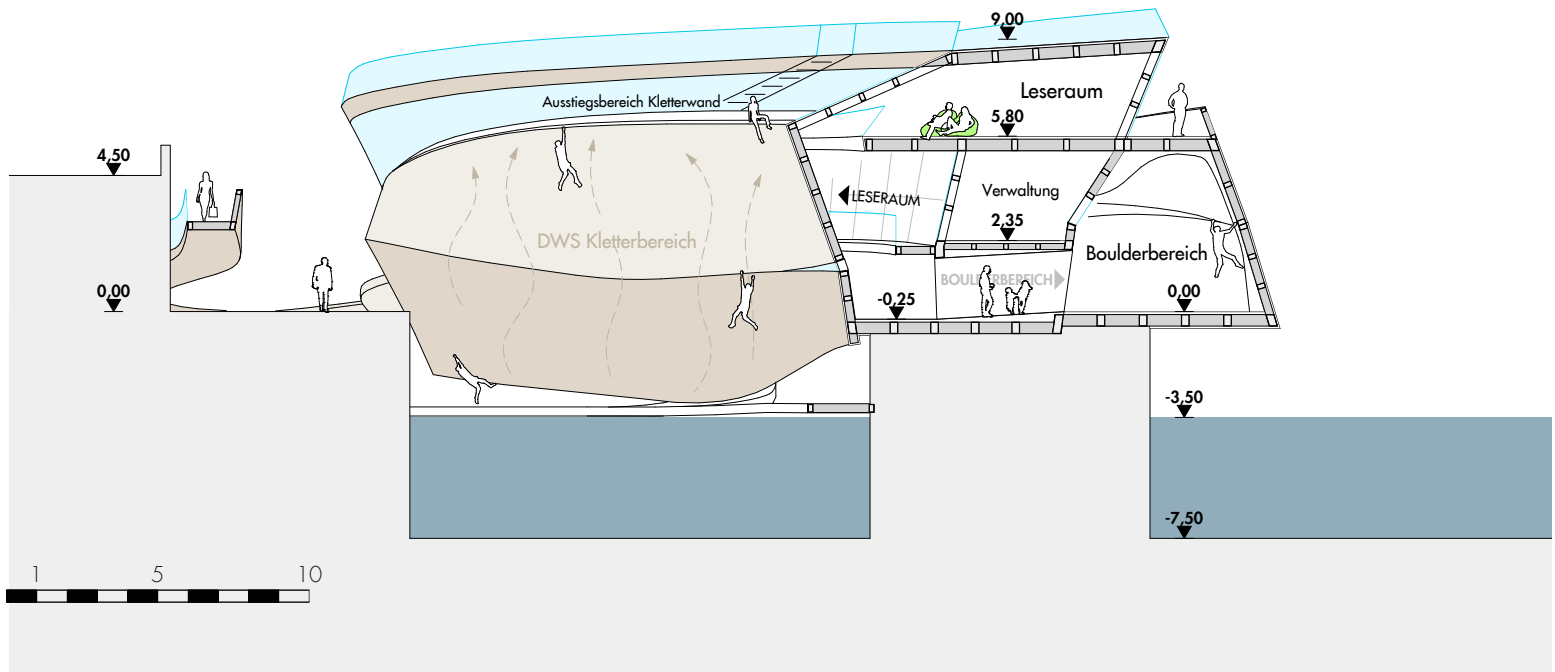




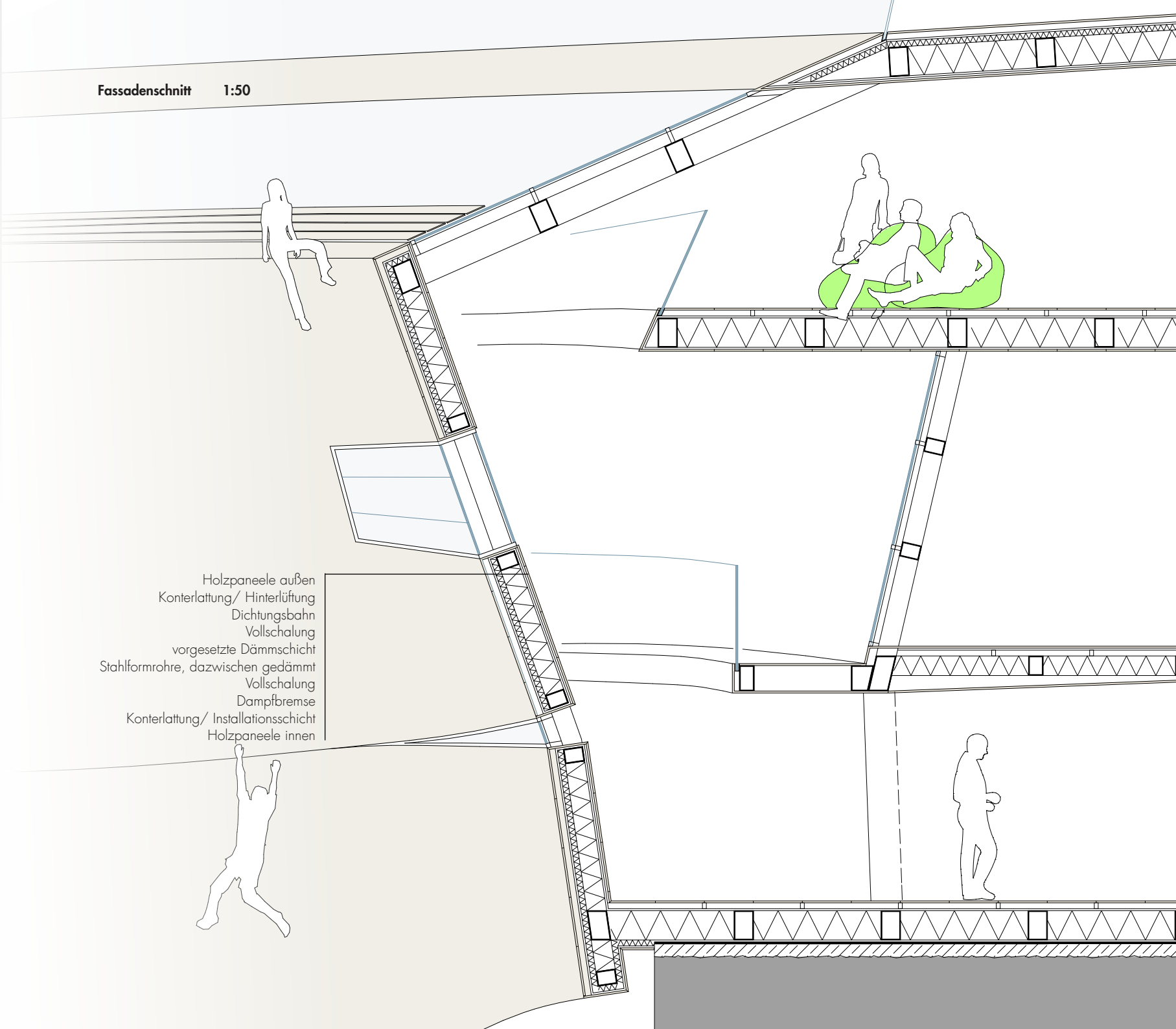








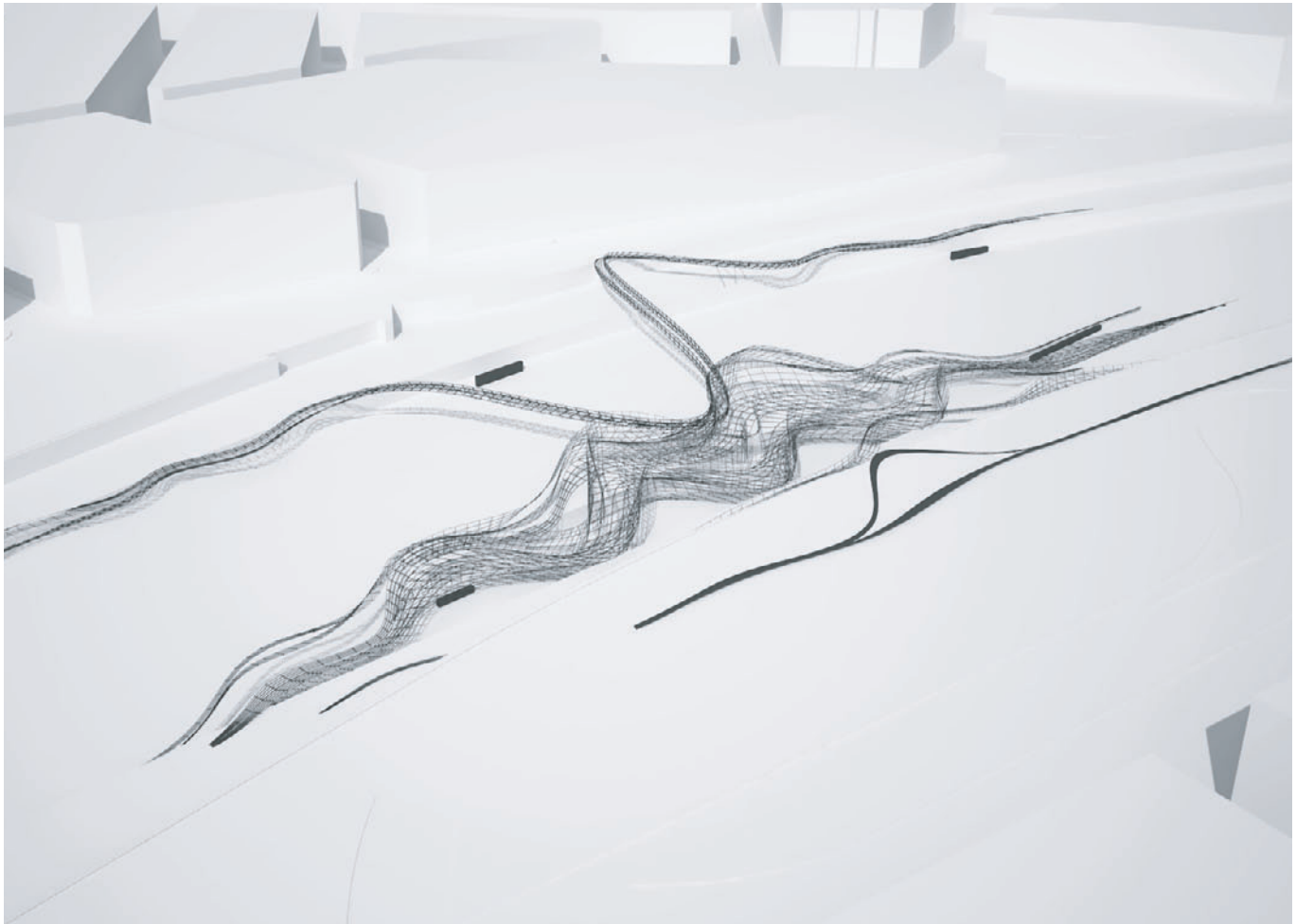
Fassadenschnitt 1:50



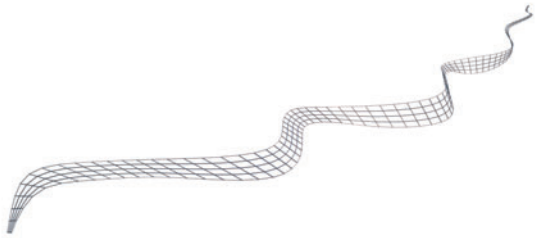
- Holzpaneele außen
- Konterlattung/ Hinterlüftung
- Dichtungsbahn
- Vollschalung
- vorgesetzte Dämmschicht
- Stahlformrohre, dazwischen gedämmt
- Vollschalung
- Dampfbremse
- Konterlattung/ Installationsschicht
- Holzpaneele innen

## KONSTRUKTION UND MATERIALIEN

Die Hülle des Gebäudes und seine Innenwände bestehen aus einzelnen, zum Großteil durchgehenden Bändern.  
Jedes dieser Bänder besteht aus einer Formrohr-Stahlkonstruktion mit zwei gleichwertigen Achsen, welche ein flächiges Tragwerk bildet.  
Gemeinsam bilden diese Bänder eine Art Käfig, welcher in regelmäßigen Abständen von Hauptrahmen zusammengehalten wird.  
Der öffentliche und der Boulder- Streifen dienen als eine Art Grundplatte, welche sich zwischen Ufer und Insel verspreizt; zwei strategisch platzierte Kerne dienen im inneren zur Aussteifung des gesamten Tragsystems.  
Die Kontruktion der Brücke funktioniert über die Geländer: die gesamte Brücke bildet einen gemeinsamen statisch wirksamen Querschnitt.





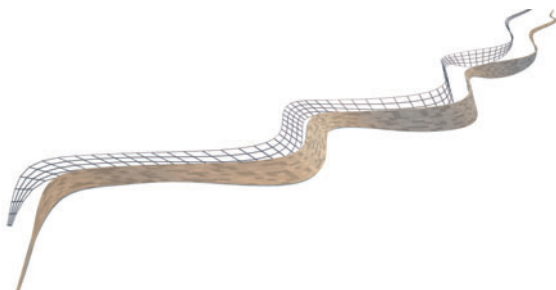


Ein Streifen besteht jeweils aus einer dazwischen ausgedämmten Stahlkonstruktion mit vorgesetzter Dämmung und Hinterlüftung an der Außenseite und der Verkleidung beidseitig.

Diese Verkleidung, großteils aus Holz, besteht aus kleinen Elementen, die durch ihre viereckige Form die Zerlegung der Freiform in ebene Flächen und gleichzeitig den gepixelten Look ermöglicht.

Außerdem entsteht hierdurch die Möglichkeit, einen fließenden Übergang zwischen verschiedenen Materialien zu schaffen:

Die Hauptkomponente des Gebäudes ist Holz, welches meiner Meinung nach einen Kontrast zum betonierten Donaukanal in diesem Abschnitt bildet und ein Gefühl der Benutzerfreundlichkeit und Natürlichkeit des Gebäudes und seiner Hülle vermittelt.

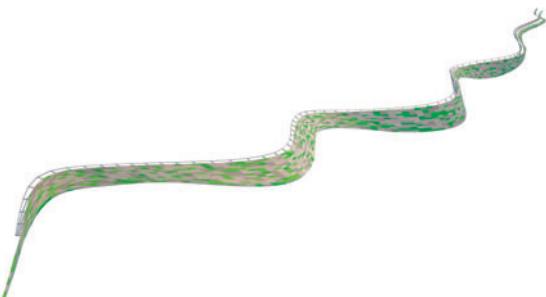


An einigen Stellen öffnet sich die Holzfassade und wird zu Glas, um eine gute Belichtung zu gewährleisten und Blickverbindungen zum Innen- und Außenraum herzustellen.



Eines der Bänder besteht zu einem Großteil aus Grünfläche, wodurch ein wichtiges Thema des Donaukanals aufgegriffen wird: Der Naturraum des hinter der Augartenbrücke beginnenden nicht befestigten Uferabschnittes wird in anderer Form weitergeführt.

Diese grünen Pixel bilden ein Netz, welches sich teilweise auch auf andere Streifen ausdehnt.







Ganz herzlich bedanken möchte ich mich bei meiner Familie, bei Teresa, Babsi und Renate, bei Bojana und Verena, Susi und Martin, und ganz besonders bei Christoph.





## Literaturverzeichnis

Christine Klusacek, Kurt Stimmer (1995)  
Die Stadt und der Strom; Wien und die Donau  
J&V Edition Wien, Dachs Verlagges.m.b.H  
Wien

Gottfried Pirhofer, Kurt Stimmer (2007)  
Pläne für Wien; Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005  
Hrsg. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18  
Wien

## Internetquellen

<http://de.wikipedia.org/wiki/Donaukanal>  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Stromb%C3%A4der>  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Urania\\_%28Wien%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Urania_%28Wien%29)

<http://www.wien.gv.at/umwelt/wasserbau/gewaesser/donaukanal/>  
<http://www.wien.gv.at/wirtschaft/marktamt/maerkte/geschichte/fischmarkt.html>  
<http://www.wien.gv.at/umwelt/wasserbau/gewaesser/donaukanal/regulierung.html>  
<http://www.wien.gv.at/rk/msg/2010/09/01013.html>  
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/donaukanal/index.htm>  
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaukanal/geschichte.html>  
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/donaukanal/pdf/ausstellungstafel-7.pdf>  
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaukanal/projekte/spittelau.html>  
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaukanal/projekte/gourmetmarkt.html>  
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaukanal/projekte/supamira.html>  
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaukanal/projekte/wagner.html>  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaukanal/projekte/kaiserbad.html>

<http://www.stadt-wien.at/index.php?id=wiental-kanal>

<http://lebensministerium.at/article/articleview/52210/1/6655/>

<http://derstandard.at/3413818>

<http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/467359/index.do>  
<http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/340660/index.do>

<http://www.nextroom.at/building.php?id=18978&inc=artikel&sid=13211>

[http://www.wienarchitektur.at/event.php?event\\_id=9043&lang\\_id=de](http://www.wienarchitektur.at/event.php?event_id=9043&lang_id=de)  
<http://pub-ar.tuwien.ac.at/showentry.php?ID=153260&lang=2&head=%3Clink+rel%3D>  
[http://www.template.com/project-pool/onec1a8.html?prj\\_id=3696](http://www.template.com/project-pool/onec1a8.html?prj_id=3696)

<http://www.supamira.com/de/konzept.htm>





## Abbildungsverzeichnis

Seite 10: Wien 1, Franz-Josefs-Kai; Blick auf den Donaukanal mit Schiffen, im Hintergrund die Franz-Josefs-Kaserne; Wien, um 1890  
Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv Austria

Seite 13: Donaukanal und Fluss Wien; Straßen- und Regulierungsarbeiten der Flussmündung Wien in den Donaukanal; Wien, um 1860  
Österreichische Staatsdruckerei  
Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv Austria

Seite 15: Badeschiff; Blick von der Schwedenbrücke flussabwärts, in Richtung Osten. Im Vordergrund liegen Pontons im Wasser, auf denen sich zu Teil Menschen befinden. Auf der Bildrückseite als „Badeschiff im Donaukanal“ bezeichnet. Im Hintergrund die Urania; Wien, Donaukanal 1920-1930(?)  
Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv Austria

Seite 15: Wien 1, Donaukanal; Blick von der Urania gegen das Riesenrad; Wien, um 1920  
Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv Austria

Seite 16: Wien 1, Donaukanal; Blick von der Augartenbrücke kanalaufwärts. Limonadenverkäuferin im Vordergrund; Wien, um 1900  
Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv Austria

Seite 19: Wien 1, Donaukanal; Blick von der Stiege der Salztorbrücke auf die Fischhallen und das jenseitige Ufer kanalaufwärts;  
Wien, um 1925  
Autor: Lobinger, Franz  
Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv Austria

Seite 24-25: Donaukanal; Zukunft Donaukanal; Eine pulsierende Lebensader für das Herz der Stadt  
Hrsg. Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Verkehr; Seite 13

Seite 30: <http://www.wien.gv.at/stadtplan/>

alle weiteren Fotos: Yvonne Biering, Christoph Köhler  
sonstige Abbildungen: Yvonne Biering

