

Dieter Henke, Marta Schreieck, Wolfdietrich Ziesel

Unter Druck, aber mit Zug zur Eleganz

Dieter Henke, Marta Schreieck und Wolfdietrich Ziesel überformen einen drei Jahrzehnte alten Stahlbetonsteg mit Stahl und Glas – eine programmatische Ansage des Wiener Ingenieurbaus gegen das Beharrungsvermögen politischer und technischer Instanzen und das erkrankte Volksempfinden.



Foto Margherita Spalloni

Die Westeinfahrt nach Wien ist für Autofahrer ein stufenweises Eintauchen in die Stadt. Nach den grenzgeistigen Vorboten im Wienerwald („Wien ist anders“ usw.), den dispersen Gewerbebauten und den Hochwasserrückhaltebecken von Auhof bündeln sich die Verkehrswege stadtein- und auswärts endlich am kanalartig ausgebauten Bett des Wienflusses. Erste Bauten treten an die Straße heran; die von Otto Wagner erbaute Endstation Hütteldorf der als großstädtische Infrastruktur berühmten Stadtbahn markiert den Eintritt in das Kerngebiet Wiens.

Dieser Außenposten des Urbanen zeigt sich schon seit einiger Zeit durch eine architektonische Intervention gestärkt. Die den Wienfluß querende Stahlbetonbrücke, ein Fußgängersteg, der die nun dem U-Bahnnetz (Stadt Wien) und der Westbahn (ÖBB) zugehörige Station Wagners mit dem gegenüberliegenden Ufer des Wienflusses verbindet, präsentiert sich teilweise eingehaust und durch neue Zugänge attraktiviert. Indem das aus einem geladenen Gutachterverfahren hervorgegangene Projekt gegen Westen mit Wand und Pultdach aus Glas schützt, bietet sich den Passanten auf den beiden Wienzeilen ein luzider Querbalken dar, der die Grenze der dichteren Stadt anzeigt.

Henke & Schreieck und Ziesel definieren ihre Intervention im Sinnes des Auftrages des Magistrats einerseits als Komfortsteigerungsmaßnahme für den Brückenbenützer, andererseits als städtebauliches Zeichen. Das Ziel beider Wirkungen ist Verräumlichung. Wer die Brücke quert, soll – gerade bei schlechtem Wetter, das hier oft mit der ungebremsten Kraft des Westwindes angreift – den Schutz des Glases spüren; aus einer unwirtlichen Gehfläche über autobahnähnlichen Stadtstraßen und einem denaturierten Fluß wird ein zur Stadt (Osten) offener Passageraum mit dem Charakter einer Aussichtswarte.

Aus einem Betonbalken, also einem massiven Körper, wird ein differenziertes Konstrukt, das bei Tag und Nacht über seine Zwecke berichtet, städtisches Leben und seine Akteure darstellt. Der neue Hackinger Steg ist daher nicht nur ein durchdachtes Ingenieurbauwerk auf der Höhe der Zeit, sondern auch ein Zeichen urbanistischer Bewußtwerdung, das in Wien nicht als Selbstverständlichkeit zu werten ist. Allein die Tatsache einer Ideen-

konkurrenz für eine Brücke ist nicht zu erwarten gewesen, zu sehr folgt die kommunale Brückenbaupraxis traditionellen Prägungen. Während andere Städte (Berlin, Rotterdam, Sevilla usw.) durch ihre Brücken international wahrnehmbare Identität entwickeln können, verzichtet die Wiener Stadtverwaltung noch immer auf die gestaltbildende und raumgebende Kraft von ganzheitlich durchgeleiteten Ingenieurbauten.

Der technisch-wirtschaftliche Aspekt überstrahlt die für ein öffentliches Bauwerk ebenso hoch einzuschätzenden Mehrwerte einer gelungenen urbanistischen Einbettung oder bauplastischen Komposition. Der Hackinger Steg führt im Kleinen vor, was eine innerstädtische (Donau-)Brücke im Großen schon längst leisten sollte – konstruktive und gleichzeitig gestalterische Konsequenz.

Ziesel führt die Zusatzkonstruktion minimalistisch als Fachwerk in rostfreiem Stahl aus. Die bestehende Konstruktion durfte nicht zusätzlich belastet werden, mußte an der Südrampe sogar teilweise abgebrochen werden, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. Die Konzeption der Fachwerke zielt auf eine große Anzahl zugbeanspruchter Teile, auf die Verminderung torsionsbelasteter Elemente, generell auf Transparenz ab. Die punktförmige Stützung des Glases tut ein übriges, die Umbaumaßnahmen effizient und angemessen erscheinen zu lassen.

Die heftige Kritik an diesem Umbau, formuliert insbesondere von den betroffenen Bezirksvertretungen, geht architektonisch und ingenieurmäßig ins Leere. Der funktionale Problemgehalt, der aus der absichtlichen Nichterrichtung eines Aufzuges am südlichen Brückenkopf erwächst, läßt sich unter vertretbarem Änderungsaufwand jederzeit beseitigen – wenn die Stadtverwaltung das wünscht.

Der Hackinger Steg ist – wie jede avanciertere Architekten- und Ingenieurleistung in dieser Stadt und Zeit – unter öffentlichem Druck durch Aufbringen von fachspezifischem Gegendruck entstanden. Sie hat einen aus intelligenter Bauart gespeisten Zug zur Eleganz, sie macht das geringgeschätzte Technische an einem Ort hoffähig, der von Otto Wagners Hand unzählige Beweise der stadtgenerierenden Kraft von verkehrlichen Infrastrukturen kennt und schätzt.

Walter M. Chramosta

Umbau Hackinger Steg
Wien 13

Bauherr

Magistratsabteilung 29
Brückenbau und Grundbau
Architekten Dieter Henke &
Marta Schreieck mit

Planung

Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Wolfdietrich Ziesel

Gutachten

Juni 1996, 1. Preis
1992–1994

Bauzeit

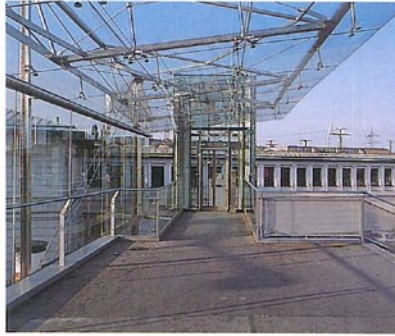


Foto Margherita Spiluttini (2)

Foto Mischa Erben







Fotos Margherita Spiluttini (2)





Foto Margherita Spluttini

Foto Mischa Erben



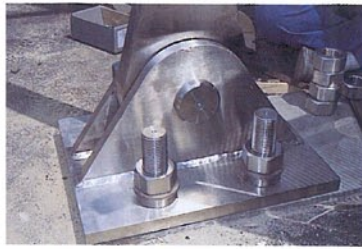
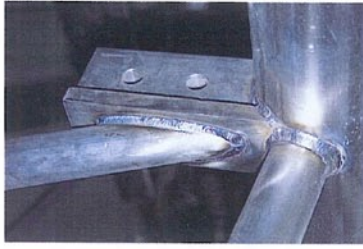


Foto Atelier Ziesed (3)

Foto Margherita Spiluttini





Foto Margherita Spiluttini



Foto Atelier Ziesel

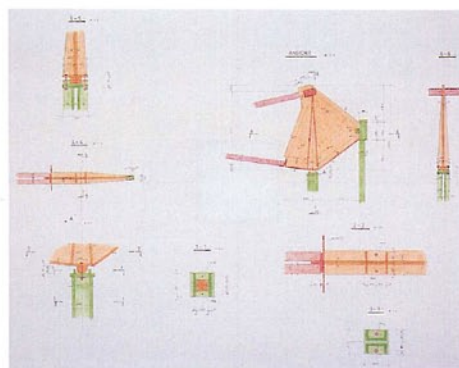
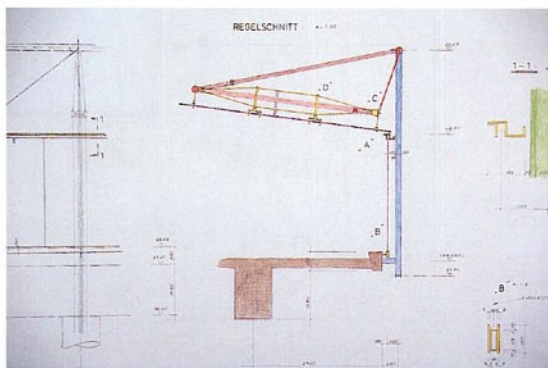


Foto: Mirco Benito Spalloni

