

**F**ast alle Brücken über den Wienfluß befinden sich in einem mehr oder weniger anspruchsvollen urbanen Kontext, weshalb zu den klassischen Anforderungen, die an Brücken gestellt werden – daß sie dauerhaft, bequem zu begehen und schön seien\* (Andrea Palladio, *Quattro Libri*, 1570) – noch jene der städtebaulichen Einbindung und der Ökonomie kommen. Denn jahrhundertlang war die Ökonomie beim Brückenbau im Schatten der Grundproblematik gestanden, daß es den Baumeistern überhaupt gelang, das Hindernis mit einer haltbaren Konstruktion zu überwinden.

Andrea Palladio (1508 bis 1588), den meisten als wichtiger Architekt der späten Renaissance bekannt, hat aber auch mehrere Brücken in Stein und Holz entworfen und ausgeführt. Einzelne stehen heute noch. Sie sind konstruktiv sorgfältig durchgearbeitet; dies darf – neben historischen Zu- und Glückfällen – als Grund für ihr Überleben bis in unsere Tage angenommen werden.

Als im 19. Jahrhundert die technisch-konstruktiven Probleme mit Stahl und Beton und die wasserbaulichen mit der Methode der Druckluftgründung bewältigt werden konnten, rückte die Frage der Ökonomie erstmals in den Vordergrund: Brücken sollten nicht nur stabil und sicher, sondern auch günstig zu errichten sein. Die Freude über einen lang ersichtlichen Übergang machte kurzzeitig, und eklatant niedrige Erstellungskosten überstrahlten nicht selten die Kriterien Dauerhaftigkeit und Unterhaltsaufwand. Langwierige, teure Renovierungen an Autobahnbrücken unserer Tage zeigen, daß sich das vermeintliche Zentrum des Optimierungsprozesses immer wieder verlagert. Das Spiel kurzfristiger Interessen durchkreuzt nicht selten weitsichtig angelegte Plannungen.

Das Hackinger Brückenproblem an der Wiener Westeinfahrt gehört sehr wahrscheinlich zu den „leidigen Problemen“. Eine komplexe Ausgangslage führt zu einer entsprechend verzwickten Problematik. Konträre Interessen und die sofortige Präsenz jener, die einen Sachverhalt nur danach beurteilen, ob daraus politisches Papiergeld zu schlagen sei, machen es zu einem „böseren Problem“, bei dem Versuche zur Lösung neue Probleme generieren.

Leider sind heutzutage die meisten planerischen Aufgaben von dieser Art. Die Antike hatte dafür das Sinnbild der Hydra. Mit der Sage vom gordischen Knoten bietet sie sogar einen alternativen Lösungsvorschlag; aber welcher heutige Entscheidungsträger verfügt schon über die aus der Historie in unsere Zeit projizierten Qualitäten des Mazedoniers? Außerdem ist das Zerschlagen einer scheinbar unlösbaren Situation nur eine und nicht immer die richtige unter mehreren Lösungsalternativen.

Was war die Ausgangslage beim Übergang von Hacking zur U4-Station? Ein Allerwelts-Betonsteg überspannte den Wienfluß und die beiden ihn begleitenden zweispurigen Fahrbahnen der westlichen Stadtaus- und -einfahrt. Das statisch-konstruktive Konzept ist ein Plattenbalken auf schlanken Stützen, deren Fundamente über der Hochwasserlinie der Wien liegen. Die Platte von Brücke und Stiegen dient der Aussteifung in Brückenrichtung. Auf der Hackinger Seite führte außer der geraden Stiege eine Rampe seitlich zum Steg hinauf, sie fand aber auf der drübere Seite keine Entsprechung. Die überbreite Treppe vor der Station bot dafür keinen Ersatz. (Damals hatten Behinderte noch keine Lobby...)



Bestens beschirmt und doch an der frischen Luft: Fußgängerbrücke über die Wien bei der U4-Station Hütteldorf. Photo: Zschokke

## Wie ein Steg zum Ort wird

Als Dreingabe wurde dem Tragwerk ein unübersehbarer Kabelkanal mit kräftigem Querschnitt beigegeben. Findige Köpfe hatten ihn in mühevoller Kleinarbeit zu tarnen versucht und der Brückenplatte nachgeformt. Wäre er grellfarbig bemalt gewesen, man hätte ihn womöglich für die Kunst am Bau gehalten, und es wäre wegen der dahinter stehenden Absichtslosigkeit nicht der schlechtesten eine gewesen. Aber so zeugte der Kabelkanal nur vom Kleinkrämergeist seiner Planer. Das Bauwerk stammt offensichtlich aus der Zeit, da man noch nicht wieder wissen mußte, wer Otto Wagner gewesen war und seine Werke daher nicht als schützenswert galten. Der Steg stand denn auch in keinem speziellen Verhältnis zur Hütteldorfer Stadtbahnstation, die gewiß auch noch abgebrochen worden wäre, wenn nicht engagierten Wiener Architekten so hartnäckig auf der Qualität der Wagnerschen Bauten insistiert und dagegen opponiert hätten.

Aber unabhängig davon war der alte Steg vor allem unbequem: die Stiege, mit einem steilen, unwagnerischen Steigungsverhältnis; der Übergang, dem Regen und dem Wind von Westen her ausgesetzt; die einseitige Rampe, wohl eher ein schlechter Scherz. Im Bezirk hatte man angeblich schon immer einen Ersatz gefordert.

In der zuständigen Magistratsabteilung wurde daher eine Nachbesserung beschlossen. Dabei verzichtete man auf ein

Der Hackinger Steg, der Hietzing mit Penzing verbindet, hat als Ergänzung ein gläsernes Dach und einen Windschirm erhalten. Aus dem schlichten Betonträger wurde quasi ein Portal zur Wiener Stadteinfahrt.

Von Walter Zschokke

vermutlich vorhandenes Amtsprojekt und schrieb ein Gutachterverfahren aus, das vom Architektenduo Dieter Henke und Marta Schrieck zusammen mit dem Konstrukteur Wolfriedrich Ziesel gewonnen wurde.

Das Projekt trug der städtebaulichen Stellung über der Stadteinfahrt Rechnung. Es be-

tonnt die Eigenständigkeit des Brückenbauwerks vor dem darüberführenden Weg. Die mit Glasfächeln definierten Volumen: ein liegendes Prisma für den Steg, ein stehendes für den Lift, treten zum blockartigen Bahnhofgebäude in ein dialogisches Verhältnis. Trotzdem bleibt der Eindruck von Leichtigkeit be-

stehen. Für den dem Zentrum zustrebenden Automobilisten besteht das Bauwerk nun aus dem horizontalen Balken der Tragkonstruktion und, parallel darüber, dem dünneren Strich des flach geneigten Glasdaches. Die filigranen Zugstangen treten zurück, dafür wird von den Glasfächeln ein Rhythmus vorgegeben, der im Verhältnis 5:7:5 die Spannweiten nachzeichnet und dem Bauwerk mehr visuellen Halt verleiht.

Was man als Laie kaum merken wird: Das gesamte Tragwerk für Windschirm und Dach mußte separat abgestützt und über die Öffnungen gespannt werden. Der bestehenden Brücke durfte kein zusätzliches Newton an ständiger Last zugemutet werden. Mit einer torsionssteifen, räumlichen Stabwerkstruktur über dem gläsernen Dach wird es möglich, die Ostseite der Brücke völlig frei von stützenden Elementen zu halten. Damit ist der Weg über den Steg zwar bestens beschirmt, verläuft aber immer noch an der frischen Luft, und der ungestörte Blick nach Osten, in die Stadt hinein, bleibt als Eindruck gewahrt. Ein neuer

Stiegenaufgang auf der Penzinger Seite, mit merkbar angenehmerem Stufenverhältnis, ist zurückgesetzt, sodaß vor dem Bahnhofsfeingang wieder ein kleiner Platz entsteht. Der Rampe auf der Hietzinger Seite entspricht nun ein Lift auf der Bahnhofseite.

Da aus statischen Gründen ein Teil der alten Rampe bestehen bleiben mußte, weist sie nicht überall die erforderlichen sechs Prozent Steigung auf. Die neun Prozent beim Bestand wurden von den Architekten mit dem Behindertensprecher abgeklärt, der die Ausnahme tolerierte. Ein zweiter Lift war damit entbehrlich. Beim näheren Hinschauen stellt man fest, daß die gesamte neue Konstruktion aus rostfreiem Stahl gefertigt wurde. Dies gibt ihr den Charakter einer Preziosen, was sich aufwertend für den ganzen Steg auswirkt.

Daß damit eine Reduktion der voraussichtlichen Unterhaltskosten erzielt werden kann, war wahrscheinlich ein Hauptargument. Dennoch ist die materialmäßige Aufwertung auch gestalterisch nicht gering zu schätzen, gelingt es doch, im städtischen Netz der Wege aus einem Dutzendsteg ein spezielles Objekt zu machen, das, geschützt vor Regen und Wind, ein anderes Gefühl des Überschreitens erzeugt.

Anlässlich der Begehung und beim Photographieren fiel auf, daß der Steg zu einem Ort kurzer Aufenthalte geworden ist. Es stehen immer wieder Menschen windgeschützt oben auf der Brücke, blicken nach Westen und nach Osten und plaudern. Mit ihrem Verhalten zeigen sie an, daß sie die Neuerung positiv zur Kenntnis genommen haben: Der Steg wurde zum Ort.

Mit dem Beispiel des Kabelkanals vor Augen – der übrigens auch versetzt wurde – ging es den Architekten darum, möglichst wenig Fremdkörper zu akzeptieren und alle erforderlichen Installationen zu integrieren. Mit großer Sorgfalt wurde daher die Sammelrinne und die Ableitung des Regenwassers in die Gestaltung einbezogen. Dabei war sicher von Vorteil, daß der beteiligte Konstrukteur, Wolfriedrich Ziesel, selber an gestalterisch anspruchsvollen Resultaten interessiert ist und diesbezüglich die Erfahrung der Zusammenarbeit mit den unterschiedlichsten und interessantesten Architekten mitbrachte.

Da die Konstruktion aus großen Teilen zusammengesetzt wurde, finden sich da und dort, unter anderem an den Stützenbasen, riesige Schrauben und Schraubenmutter, die in elementarer Weise den Montagecharakter versinnbildlichen, aber ebenso ihre konstruktive Funktion erfüllen. Damit nähert sich das Bauwerk in der Erscheinung einem großmaßstäblichen Meccano-Bauwerk, es erinnert – trotz seiner Komplexität – an das Kinderspiel, und Charlie Chaplin aus „Modern Times“ scheint um die nächste Ecke zu blinzeln den mächtigen Schraubenschlüssel in der Hand.

Das Prinzip der Montage unterscheidet die Ergänzung grundsätzlich vom Bestand, der ein Betonbau „aus einem Guß“ ist und das Prinzip des Monolithischen verkörpert. Das duale Verhältnis der beiden Systeme erzeugt die architektonische Spannung, die das Bauwerk vor der Emotionslosigkeit von Wienflußbett und begleitenden Fahrbahnen auszeichnet. Diesen starken Strömen mußte etwas Kräftigeres – eben diese Spannung – quergestellt werden, damit die Brücke ihren Platz im Stadtgefüge zu behaupten vermag.

Natürlich kann man sich hinterher aufgrund der Gesamtkosten auch fragen, ob es nicht einfacher und billiger gewesen wäre, völlig neu zu bauen. Daß es aber bei dieser städtebaulich prominent situierten Brücke zweifellos richtig war, den zu realisierenden Entwurf über ein Gutachterverfahren und unter Beizug städtebaulich ausgewiesener Architekten zu ermitteln, darf beim politischen Nachwachsen nicht verdrängt werden. Denn bei Brückenbauten sind gestalterische und städtebauliche Fragen – wie bei jedem Hochbau – zu beachten. □