

heft
08

fasch&fuchs.
schiffstation wien city



2010/07



schiffstation wien city
wien, 2010

- ◀◀
- ▶▶
- ▼▼
- ANSICHT VOM ZWEITEN BEZIRK (VORDERE DOPPELSEITE)
- ANSICHT VON NORDOSTEN (FOLGENDE DOPPELSEITE)
- ANSICHT VOM ZWEITEN BEZIRK
- LAGEPLAN



die verknüpfung der neuen linienschiffverbindung wien-bratislava und einer neu zu schaffenden schiffanlegestelle für die DDSG blue danube im bereich zwischen schweden- und marienbrücke bot die chance zu einer attraktivierung dieses hochwertigen stadtraumes im zentrum wiens.

eine langgestreckte konstruktion nimmt die vorherrschende richtung von donaukanal, vorkais, franz-josefs-kais und u-bahn auf, kragt teilweise über das wasser, fügt sich in den querschnittsraum des donaukanals ein und erreicht damit folgende ziele:

- reaktion auf den gesamten bereich zwischen schweden- und marienbrücke mit den drei vorhandenen schiffanlegestellen

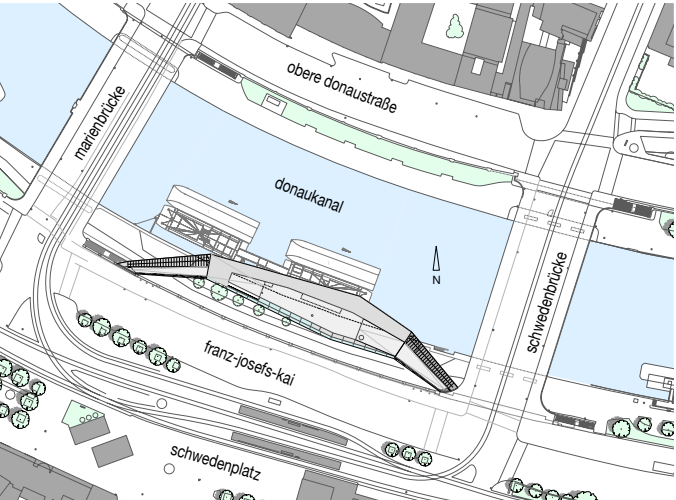
- schaffung einer stadträumlichen verbindung zwischen kai und vorkai
 - zwei gleichwertige zugänge, einer von der rotenturmstraße in der nähe der marienbrücke, der andere von der schwedenbrücke
 - anbindung an öffentliche verkehrsmittel wie u-bahn und straßenbahn
- die neue schiffstation spannt sich selbstbewusst über den vorkai, orientiert sich durch ihre längsausdehnung zum donaukanal, überdeckt einen teil des vorkais und schafft einen vor der witterung geschützten, großzügigen warte-bereich unmittelbar vor den einstiegstellen zu den schiffen. der überdeckte freiraum steht für veranstaltungen offen.

von beiden zugängen am franz-josefs-kai führen sanft abfal-lende rampen die reisenden und besucher in den ticketing-, ausstellungs- und veranstaltungsbereich, sowie zu café und restaurant, die auf halbem niveau zwischen kai und vorkai liegen. die anordnung aller bereiche auf einer ebene sichert größtmögliche flexibilität in den nutzungsmöglichkeiten für veranstaltungen, ausstellungen und präsentationen.

café und restaurant erstrecken sich über die gesamte länge der innenliegenden bereiche und bieten eine große zahl an attraktiven fensterplätzen direkt über dem wasser mit pano-ramablick auf den gesamten kanalraum, die schiffsbewe-gungen und das leben auf den vorkais. im sommer ermög-lichen öffentbare schiebeelemente terrassenfeeling in der abendsonne.

eine zusätzliche attraktion im umfeld donaukanal-schwe-denplatz stellt das über flach geneigte stiegenrampen direkt vom kai erreichbare sonnendeck mit café dar. diese terrasse ermöglicht ein sitzen zwischen den häuserzellen des ersten und des zweiten bezirks über dem donaukanal und eröffnet neue sichtachsen entlang des wassers bis zum wienerwald.

die schiffstation bringt den ersten bezirk ans wasser. ihre zeichenhafte architektur erreicht durch ihre unverwechsel-barkeit eine starke adressenbildung und visualisierung des schiffahrtunternehmens mitten im stadtraum.



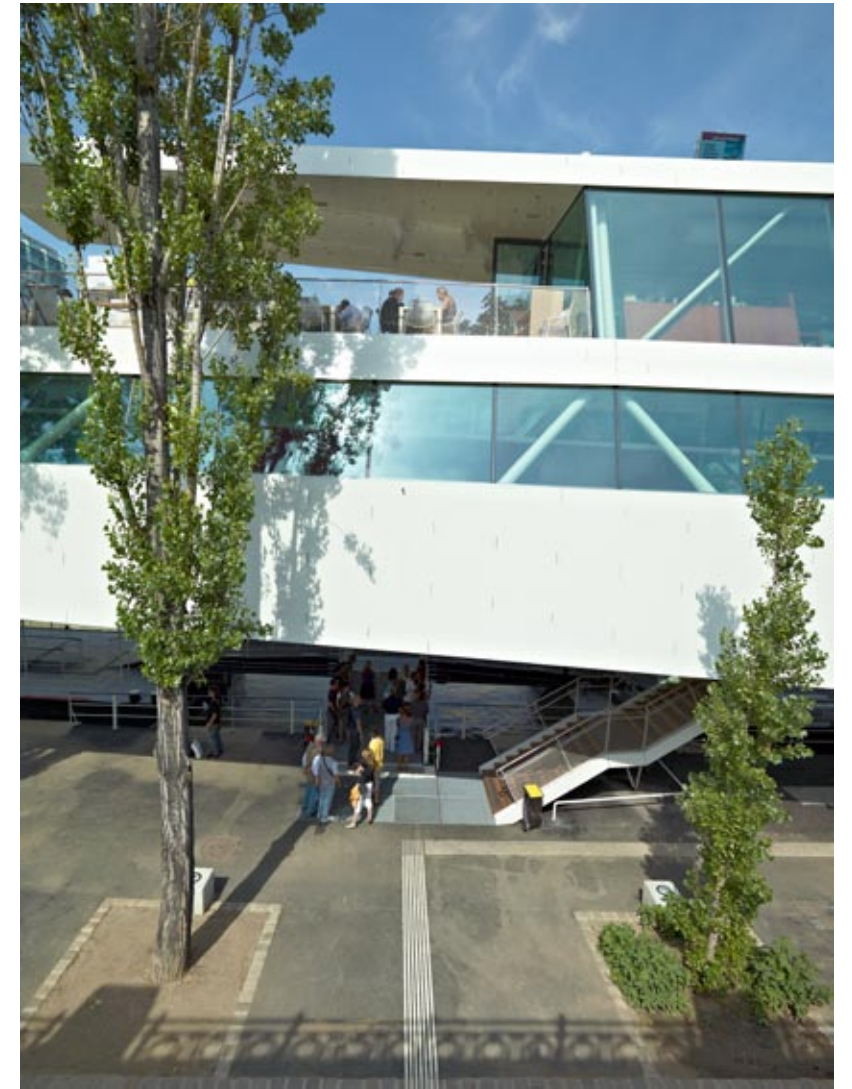


- ▼ WESTSEITE MIT FRANZ-JOSEFS-KAI
- MARIENBRÜCKE
- NORDSEITIGE ZUGANGSRAMPEN





die stahlfachwerkkonstruktion interpretiert sich städtebaulich als brücke, die parallel zum kai einen gekrümmten weg zwischen schweden- und marienbrücke spannt, nur an ihren beiden enden an das ufer andockt und die kaimauer, so eine vorgabe des wettbewerbs, ansonsten unangetastet lässt.



▲ DREI FUNKTIONSEBENEN
◀ WESTSEITE MIT UMFASSTEM BAUMBESTAND



- ▲▲ OSTSEITE MIT ANLEGE PONTONS
- ▲ TWIN-CITY-LINER AN DER ANLEGESTELLE
- NÖRDLICHE ZUGANGSRAMPEN UND ZUGANG ZU PONTONS





◀ SÜDLICHE ZUGANGSRAMPEN
▲ OSTSEITE

mit dem dezenten hellbeige seiner hülle setzt der bau auf optische leichtigkeit und transparenz, die sich mit dem sichtbar lassen der tragstruktur auch im inneren fortsetzen. die verschobenen ebene von ticket-bereich und restaurant machen fensterbänder auf fußbodenniveau möglich, die auf den fluss und die fahrt einstimmende durchblicke zur wasseroberfläche bieten.





▲▲ BLICK BIS ZUM WIENERWALD
 ▲ BLICKVERBINDUNG ZUM ZWEITEN BEZIRK
 ◀ ÜBERDACHTE TERRASSE

Eine „Walking City“ für Schnellboote

Sie lässt nicht nur Architektenherzen höher schlagen, die neue Schiffstation am Donaukanal in Wien, an der man die Boote nach Bratislava besteigt. Sie sieht interessant aus, bietet eine Flanierzone und Restaurants. Darüber hinaus ist sie ein Blickfang in einer urbanen Randzone.

Patrizia Grzonka | NZZ Neue Züricher Zeitung | 21.7.2010

Vor dem Zweiten Weltkrieg fuhr man noch mit der Strassenbahn die rund 70 Kilometer lange Strecke von Wien nach Bratislava, und spätabends nach einem Opernbesuch mit derselben auch wieder zurück. Diese verkehrstechnische Selbstverständlichkeit war zu Zeiten des Eisernen Vorhangs gekappt und selbst nach der postsozialistischen Wende blieb es lange ein mühseliges Unterfangen, mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zwischen den beiden Städten zu pendeln. Diese Zeiten scheinen endgültig passé. Denn Wien und Bratislava sind inzwischen nicht nur die am nächsten beieinander liegenden EU-Hauptstädte, sondern sie verfügen endlich auch über ein komfortables öffentliches Verbindungsnetz.

WEISSES STELZENGEBILDE

Die beschaulichste und schönste Reisevariante zwischen Bratislava und Wien ist dabei eine Flussfahrt auf der Donau. Vorbei an der ausklingenden Stadtlandschaft, durch den Naturschutzpark Donauauen und auch vorbei an romantischen Burgruinen – nicht nur Hainburg, sondern auch das spektakuläre Theben – legt man schliesslich im Zentrum der slowakischen Hauptstadt an. Neben den Ausflugsschiffen der DDSG – der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft – mit denen man stromabwärts drei Stunden und stromaufwärts ganze fünf Stunden fährt, kursiert seit einigen Jahren auch ein Schnellboot, der Twin City-Liner. Der Erfolg dieser Verbindung, in der die Strecke in nur 75 Minuten zurückgelegt wird, liess nun die Betreiber ein zweites Boot zum Einsatz bringen.

Für diese Schiffe wurde vor kurzem mitten in Wien die neue sieben Millionen Euro teure Anlegestelle auf dem Donaukanal eröffnet. Nach den Plänen des aufstrebenden Wiener Architekturbüros fasch&fuchs ist der neue City-Terminal als ein gekrümmtes weisses Stelzengebilde erbaut worden, das entfernt an jene utopischen Projekte wandernder Städte, oder „Walking Cities“ der englischen Architekturgruppe Archigram aus den 1960er Jahren erinnert. Das Gebäude erhebt sich vom Kanal aus über das Geländeniveau des Schwedenplatzes, der eigentlich mehr Straßenteppich als Platz ist.

Die Assoziation „Schiff“ liegt bei dem sehr langen, nach oben sich verjüngenden, zwei- und einen Halbstock umfassenden verglasten Gebäudekörper ebenfalls nahe, aber die Architekten Hemma Fasch und Jakob Fuchs sehen die Erscheinung vor allem als eine konstruktiv begründete. Der Terminal dockt zwischen Marien- und Schwedenbrücke an, die hier sehr nahe beieinander stehen und schwingt sich in einer Länge von 127 Metern der Ufermauer entlang. So gesehen handelt es sich um eine dynamische Brückenkonstruktion zwischen zwei Brückenköpfen. Für Passanten ideal: Sie brauchen fortan nicht mehr am lauten Ufertrottoir entlang zu spazieren, sondern können einen kleinen Umweg über eine der sanft ansteigenden Rampentreppen über den Terminal machen. Dort erwartet sie eine interessante Sicht aus einer ungewohnten Perspektive auf den ersten Bezirk und auf die disparate Gebäudezeile des gegenüberliegenden Flussufers: Angefangen bei der Baustelle auf dem Gelände des ehemaligen, geschichtsträchtigen Opec-Gebäudes, weiter zu einem fast stalinistisch anmutenden Gemeindebaukomplex neben Hans Holleins News-Tower und, als letzter Errungenschaft am Donaukanal, dem neuen Design-Hotel von Jean Nouvel, das im Herbst eröffnet werden soll. Als Tor zum zweiten Bezirk errichtet Nouvel hier einen massiven Gebäuderiegel, der sich anbiedernd dem Hollein-Turm zuneigt und in dessen Inneren bereits die applizierte Kunst von Pipilotti Rist schimmert.

In diesem Konglomerat von nüchterner Gewachsenheit und Demonstration eines weniger dezenten Selbstbewusstseins, nimmt sich die Schiffstation von fasch&fuchs wie ein städtebauliches und funktionales Meisterstück aus. Die beeindruckende Konstruktion regt zur Erkundung aller Ebenen an. Auf Wegebahnen, die sich längs durch das Gebäude ziehen, erreicht man im unteren Bereich die Ticketausgabe für die Schiffe sowie ein urban gestyltes Restaurant und auf der obersten Stufe eine Café-Bar mit Terrasse.

STÄDTEBAULICHES TRAUMA

Dadurch, dass sie die Schiffstation nicht diskret im tiefer gelegenen Kanalbecken versenkt, sondern auf wenigen Stützen emporgehoben haben, gelingt es den Architekten, das bisher unverbaute Areal zwischen dem ersten und dem zweiten Bezirk gänzlich neu zu definieren. Wo früher der etwas bröckelige, wenn nicht desolate Charme einer städtischen Randzone herrschte, machen sich jetzt Event- und Konsumbereiche breit, auf Kosten des öffentlichen Raums. Und so dominiert auch auf dem neuen City-Terminal die Gastronomie. Dieser Trend zur Stadtaufwertung ist hier schon seit ein paar Jahren bemerkbar – auch die altherwürdige Wiener Urania, nur ein paar Schritte entfernt, erhielt vor kurzem ein schickes Aussichtsrestaurant direkt über dem Fluss –, und er lässt sich wohl auch in Zeiten der grössten Wirtschaftskrise nicht aufhalten.

Tatsächlich ist der Schiffsterminal nicht nur eine attraktive touristische Neuerung, er erfüllt auch jene alten Forderungen, die dem Flussraum im alten Zentrum mehr Präsenz verleihen wollten. Die Wiener Holding „Donauraum“ hat sich als Betreiberin denn auch die nachhaltige Entwicklung der Donauschifffahrt samt der Postulierung von Bratislava zur „Twin City“ zum Ziel gesetzt.

Kaum bewusst ist dabei die Tatsache, dass das zu unrecht „Kanal“ genannte Gewässer eigentlich ein natürlicher Donauarm, wenn auch ein regulierter, ist. So schrieb Helmito von Doderer in seinem Wienroman „Die Strudlhofstiege“ über den Donaukanal, der „kein Kanal ist, sondern ein erheblicher, breiter und tiefer, rasch fließender Teil des Stromes“, und Friedrich Achleitner ortet in dieser herabmindernden Bezeichnung sogar ein „Wiener städtebauliches Trauma“. „Mehr als drei Architektengenerationen haben sich nun mit dem Thema abgequält, Wien an die Donau zu bekommen“, schrieb der Architekturkritiker im Jahre 1996.

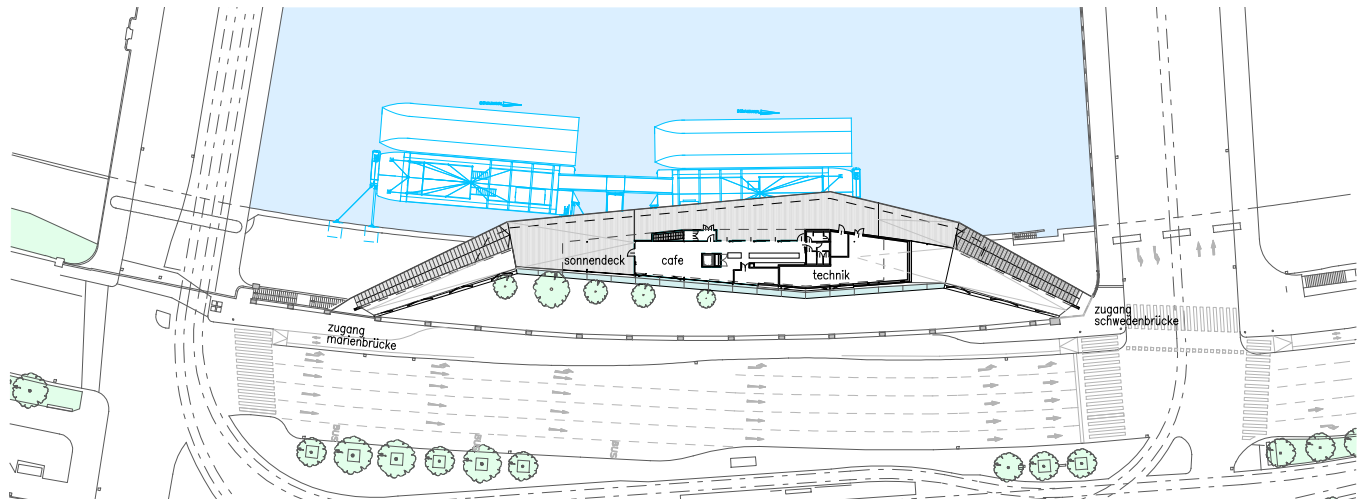
Da lässt es sich jetzt trefflich spekulieren, ob und wie dies Hemma Fasch und Jakob Fuchs gelungen sei. Die Architekten, die seit 1994 in Wien zusammenarbeiten, haben sich mit anspruchsvollen Konstruktionen einen Namen gemacht: 2006 ging die konstruktiv ebenfalls herausragende Autobusgrossgarage in der Wiener Leopoldau in Betrieb, und letztes Jahr wurde ihre Tourismusfachschule in Bad Hofgastein eröffnet. Derzeit ist ein Sport- und Wellnessbad in Eggenberg bei Graz im Bau. Beim Schiffsterminal gingen fasch&fuchs 2006 aus einem geladenen Wettbewerb mit acht auch internationalen Teilnehmern als Sieger hervor.

HOT SPOT DER INNENSTADT

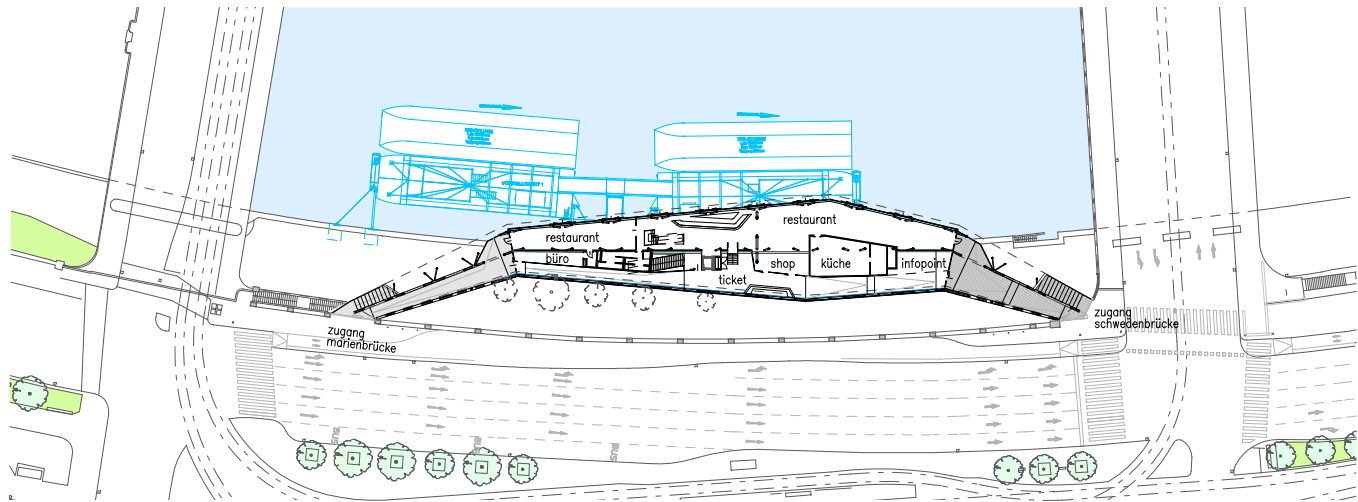
Dank der Versiertheit von fasch&fuchs dürfte auch das Konzept für die Anlegestelle aufgehen. Die neue Aussichtsbar des Gebäudes ist bereits mehr als gut besucht, und das Wiener Trauma scheint überwunden. Der Kanal – oder eher der Donauarm – ändert langsam sein eher herbes Aussehen. Wenn es hier bisher mit Jugendtreffs und Strandbars alle möglichen informellen Architekturen, Graffiti-Zonen und Beisln vom Griechen bis zum Biergarten gab, so soll sich jetzt nach dem Willen der Betreiber die Gegend zum „Hot Spot der Innenstadt“ wandeln. Aber selbst die Bussi-Bussi-Szene Wiens wird aus dem trendigen Pier-Restaurant in zehn Meter Höhe nicht über eine blaue Donau schauen, sondern lediglich über trübes Wasser.



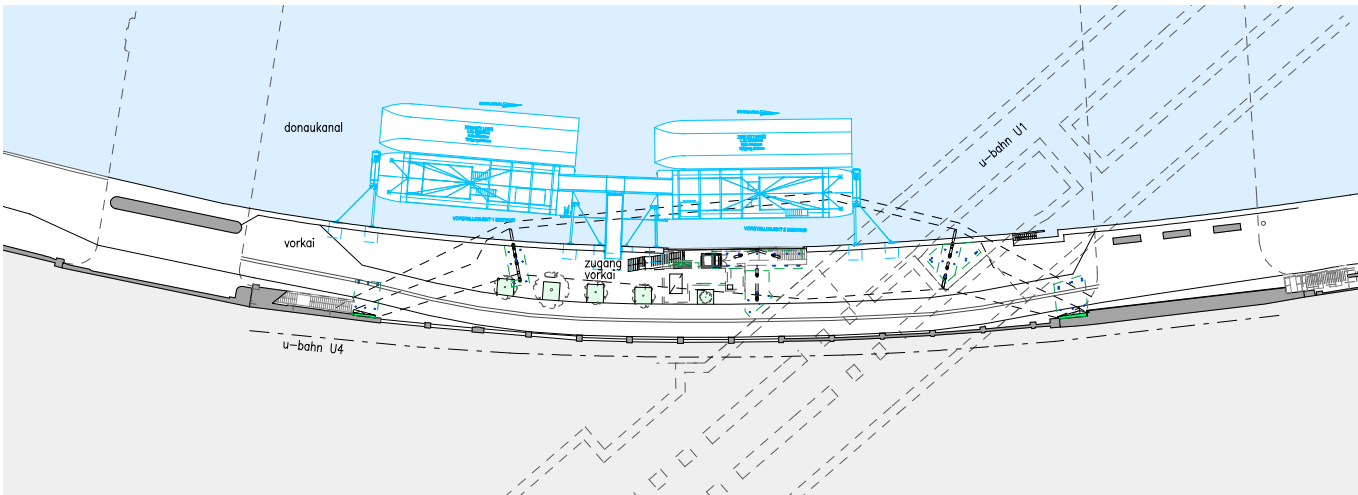
▲ RENDERING



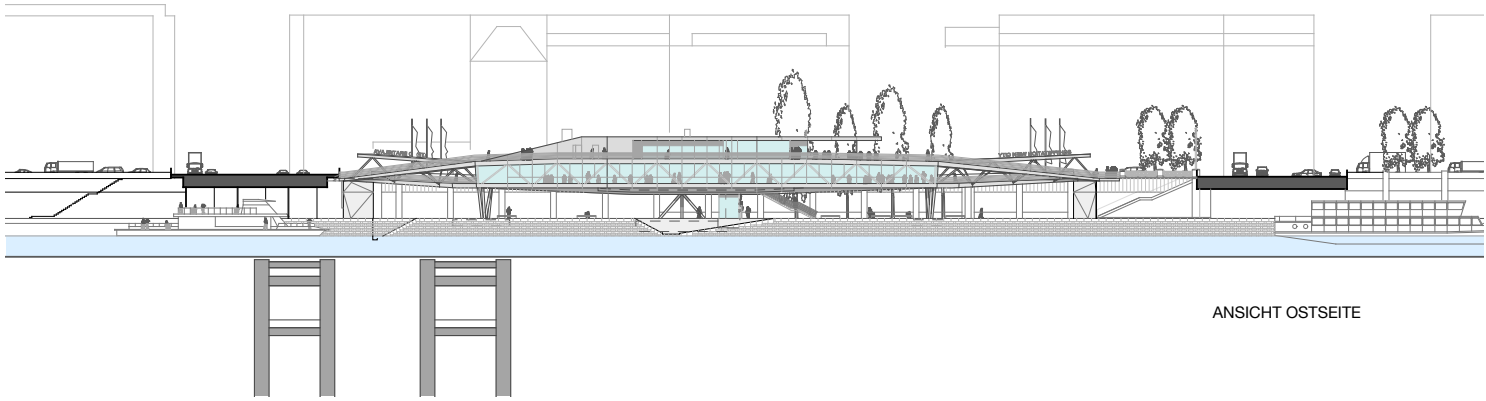
GRUNDRISS SONNENDECK



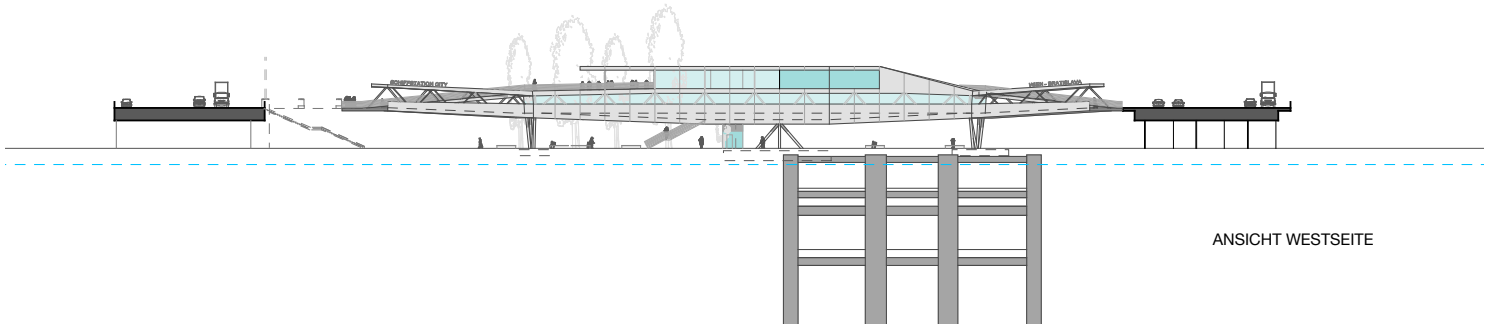
GRUNDRISS RESTAURANT UND TICKETING



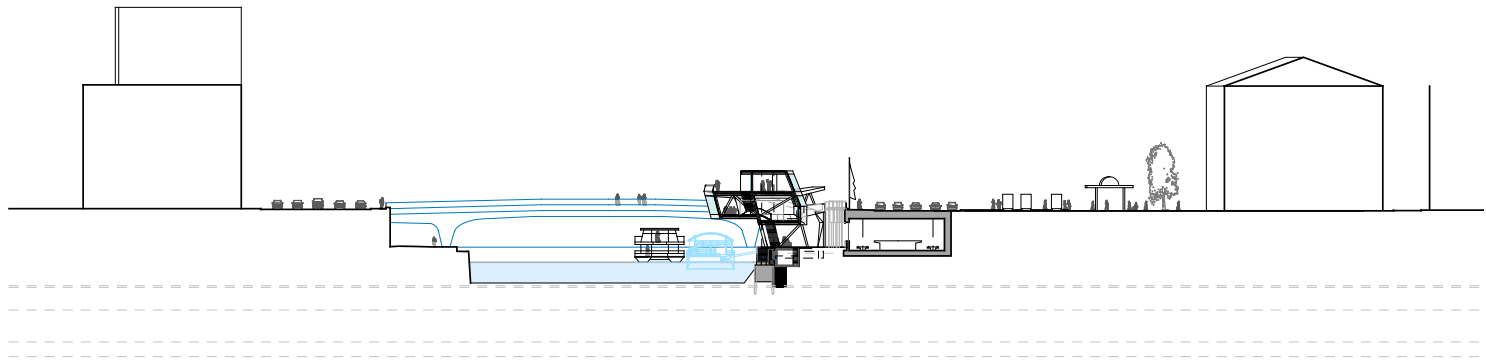
GRUNDRISS VORKAI



ANSICHT OSTSEITE



ANSICHT WESTSEITE



SCHNITT



Den Bauch des Gebäudes kitzeln

Der Donaukanal hat ein Terminal für den „Twin City Liner“ bekommen. In Wahrheit dient die Anlegestelle vor allem als Rahmen für die Gastronomie.

Iris Meder | Die Presse Spectrum | 17.7.2010

Der Donaukanal an einem Abend vor 15 Jahren. Ein städtebaulich übel gebeutertes innerstädtisches Gebiet, in dem die Bade-Boote des 19. Jahrhunderts schon lange verschwunden waren, gezeichnet durch die Zerstörungen der letzten Kriegstage und den nachfolgenden autoverkehrsgerechten Wiederaufbau, geprägt durch den U-Bahn-Ausbau von Otto Wagners Wientallinie, mit einzelnen Infrastruktur-Objekten wie dem seit langer Zeit leer stehenden "Schützenhaus" gegenüber dem Schottenring. Ein paar Jogger, ein paar Hundehalter auf Gassi-Tour. Fahle, schummrige Beleuchtung, nicht unbedingt das Ambiente, in dem man sich gerne länger aufhalten wollte. Heute – ein Flex, eine Summer Stage, eine Hermannbar, ein Badeschiff, eine Adria Wien und einen Tel Aviv Beach später – ist das Gerinne kaum wieder zu erkennen. Jean Nouvel baut an seinen Gestaden, im bewegten Licht einer künstlerisch bespielten Medienfassade reiht sich eine Strandbar an die nächste, so dass wahre Coolness schon wieder an die etwas weiter weg gelegenen Uferabschnitte auszuweichen beginnt.

Ein Heuchler, wer sich hier frühere Zeiten zurückwünschen wollte. Naschmarkt, Yppenplatz, Karmelitermarkt, Gürtel, Museumsquartier und Donaukanal: Die Verdichtungszone öffentlichen Lebens, mit und ohne Konsumations-Kontext, haben sich in Wien seit den Neunzigern potenziert und, neben allen positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität der hier Wohnenden, in nicht zu unterschätzender Weise auch dazu beigetragen, das internationale Image der Stadt von dem einer schläfrigen Senioren-Busreisen-Destination weg zu bringen. Im Zusammenhang mit den neuen Möglichkeiten des alten Donauraumes stand auch die Einführung des – im Vergleich zu einer ÖBB-Fahrkarte freilich um ein Vielfaches teureren – "Twin City Liners", eines speziellen Schnellbootes mit geringem Tiefgang, das es erlaubt, sich direkt am Schwedenplatz in Richtung Slowakei einzuschiffen und damit die zeitraubende Schleusen-Prozedur in der Freudenau zu umgehen.

Lange konnte es da wohl nicht so weiter gehen mit der ursprünglich eher off-szenigen Nutzung der "Vorkais" – so der offizielle Name der Promenaden am Donaukanal. Ein "Terminal" für die von einer Tochter der Wien Holding betriebene Bootslinie musste her, das sich indessen über ausgelagerte Gastro-Betriebe finanziell selbst tragen sollte. Die Anlegestelle für die überschaubare Anzahl von Passagieren ist also primär der Rahmen für eine rentable gastronomische Nutzung. In der Ahnenreihe des nun fertiggestellten Baus stehen denn auch weniger Eugen Wachbergers für den Bau des "Lentos" demolierte hochelegante Linzer DDSG-Anlegestelle als vielmehr Restaurantpavillons wie das bauhäuslerische "Kornhaus" an der Elbe in Dessau, Wilhelm Riphahns Kölner "Bastel" am Rhein oder, im Donau-Kontext, Ivan Antics dreieckiges Café am Zusammenfluss von Save und Donau in Belgrad.

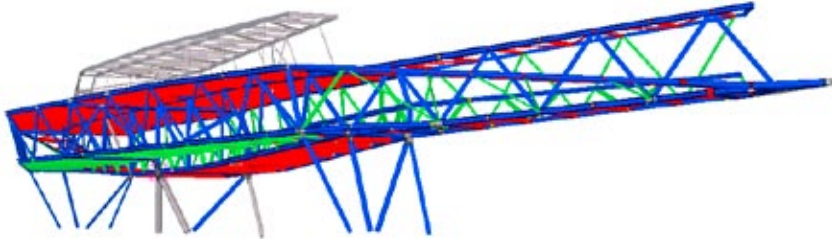
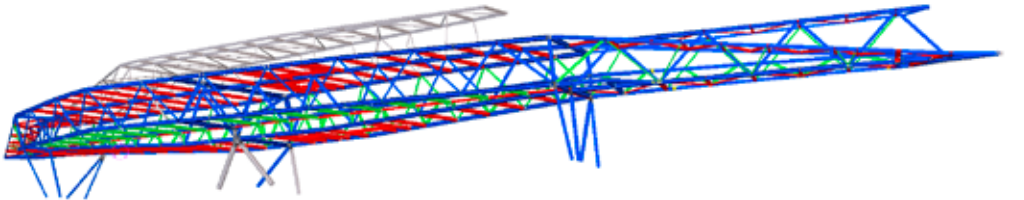
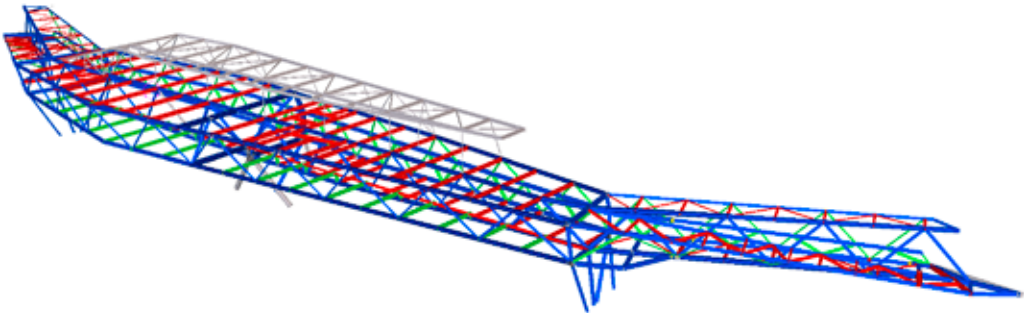
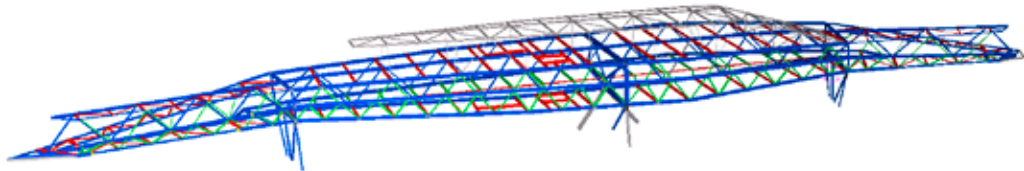
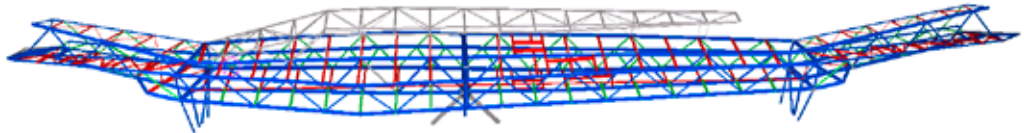
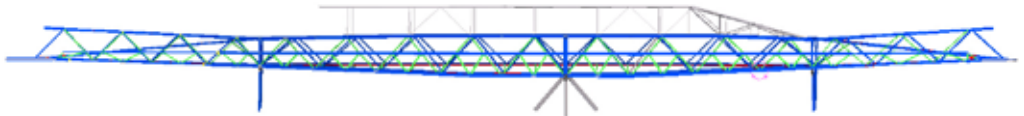
Nun kann man prinzipiell die Frage stellen, ob es eine gute und sinnvolle Idee ist, einen Bau mit Hunderten von Konsumations-Sitzplätzen auf zwei Ebenen am Ufer des Donaukanals aufzuführen, wo sich für die Sommermonate eine funktionierende Nutzung bereits etabliert hat und mittlerweile auch mehrere ganzjährig bespielte Restaurants und Bars existieren. Man muss der "Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs-GesmbH" als Auftraggeberin aber jedenfalls zu gute halten, dass zum 2006 ausgeschriebenen Wettbewerb eine hochrangige Auswahl an Büros geladen wurde. Die Entwürfe sahen leichte, transparente Konstruktionen für den Standort vor, an dem einst das still entschlummerte "Trialto"-Projekt realisiert werden sollte.

Die Stahlfachwerkkonstruktion von fasch&fuchs interpretiert sich städtebaulich als Brücke, die parallel zum Kai einen gekrümmten Weg zwischen Schweden- und Marienbrücke spannt, nur an ihren beiden Enden an das Ufer andockt und die Kaimauer, so eine Vorgabe des Wettbewerbs, ansonsten unangetastet lässt. Der Zugang zum tiefer liegenden Fahrkartenschalter, dem touristische Präsentationsflächen der Stadt Bratislava angegliedert sind, erfolgt über eine Rampe. Dass auch ein öffentlicher Fußweg über die obere der beiden Restaurantebenen führt, hat die Folge, dass die Gäste des Cafés nicht nur auf die gegenüberliegende braune Fünfziger-Jahre-Bebauung blicken müssen, sondern an einer von Flaneuren bevölkerten auskragenden Uferpromenade über dem direkt am Wasser entlang laufenden Fuß- und Radweg sitzen. Da die Steigung gemäß der Bauordnung hier keine Rampe erlaubte, führt der Weg freilich in flachen Stufen nach oben. Für Rollstuhlfahrer, aber auch Personen mit Fahrrad oder Kinderwagen wird die Benutzung des Weges damit zumindest sehr schwierig.

Auch mit dem dezenten Hellbeige seiner Hülle setzt der Bau von fasch&fuchs auf optische Leichtigkeit und Transparenz, die sich mit dem sichtbar Lassen der Tragstruktur auch im Inneren fortsetzen sollte. Die versetzten Ebenen von Ticket-Bereich und Restaurant machten hier Fensterbänder auf Fußbodenniveau möglich, die auf den Fluss und die Fahrt einstimmende Schrägdurchblicke zur Wasseroberfläche bieten.

Das Konzept der Restaurantnutzung sah allerdings dreiseitig geschlossene Sitznischen vor, die den Raum zur Kai-Seite mit schweren, gediegenen Holzvertäfelungen abriegeln. Ein schwarz-weiß gemusterter Fliesenboden verunklärte den Raum zusätzlich. Im darüber liegenden Cafébereich, einer Art Glaspavillon mit Ausblicken nach allen Seiten und einer dezenten, auf die Architektur weitaus harmonischer abgestimmten Möblierung, der wie das Restaurant vom Büro BEHF eingerichtet wurde, funktioniert das Konzept der Transparenz und eines fließenden Überganges von öffentlicher und Gastronomie-Zone, von Innen und Außen. Dass eine bessere Wahrnehmbarkeit des Donaukanals im ersten Bezirk ein Desiderat war, zeigt die intensive Nutzung des holzbeplankten Weges. Vom Schwedenplatz aus, von dem der Bau letztlich doch hauptsächlich wahrgenommen wird, fallen ärgerlicherweise vor allem die großen Werbeflächen ins Auge, die nicht etwa dem Bootsbetrieb, sondern einem Unterhaltungselektronik-Produzenten eingeräumt wurden. Die Grundidee des Baues erschließt sich vielleicht am besten von unten, vom Fußweg am Vorkai aus, wo tags die Reflektion des Wassers den Bauch des Gebäudes kitzelt und nachts in den Boden eingelassene Leuchten die Konstruktion zum Schweben bringen.

◀◀ STAHLBAUSKELETT (VORDERE DOPPELSEITE)
▼ 3D KONSTRUKTIONSMODELL





tragwerkskonstruktion

werkraumwien | 2010

das tragwerk der schiffstation wien city basiert auf einer stahlfachwerkstruktur mit der gesamt-länge von ca. 120m. die auskragung der konstruktion in gebäudequerrichtung von bis zu der halben gebäudebreite über den donaukanal wird, unter anderen, über ein querschachwerk am mittleren lagerpunkt realisiert. mittels drei fachwerkebenen, das mittelfachwerk wird raumhoch ausgeführt und verbindet dabei alle fünf lagerpunkte, werden die maximalen feldspannweiten von 41m überbrückt. ein parapethohes durchlaufendes fachwerk, kombiniert mit einem raumhohen fachwerk landseitig und ein wasserseitiges raumhohes zweifeldriges fachwerk komplettieren die tragstruktur in gebäudelängsrichtung. quer zu den fachwerksträgerebenen spannen stahlverbundträger, deren deckschicht eine stahlbetonrippendecke aus leichtbeton auf einer verlorenen trapezblechschalung darstellt. die leichtbetonrippendecke bildet neben der druckzone der verbundträger auch die aussteifenden scheiben der gebäudestruktur. sie ergeben, gemeinsam mit den vertikalen fachwerken eine röhrenstruktur, welche die gesamtsteifigkeit des gebäudes maßgeblich bestimmt. das tragwerk lastet auf fünf punkten ab, davon zwei ortbetonwandauf-lager, die eine gebäudelängsverschieblichkeit ermöglichen und somit zwängungen zufolge temperaturdehnungen vermieden werden. weiter gibt es drei stahlstützengruppen, welche in kombination mit den stahlbetonfundierungen aufgelöste scheiben bilden, die die längs- und queraussteifung des gebäudes realisieren. die stahlbetonroste in kombination mit vertikalen und geneigten mikropfählen, sowie bodenverbesserung mittels düsenstrahlverfahren bilden das fundament der gebäudesstruktur.

◀ STAHLBAUSKELETT
▼ BAUSTELLENFOTOS







SCHWEBENDE KONSTRUKTION (VORDERE DOPPELSEITE)



VIELFÄLTIGE VERKEHRSWEGE



▲▲ VORKAI
 ▲ ANSCHLUSS AN SCHWEDENBRÜCKE
 ◀ RADWEG



die beeindruckende konstruktion regt zur erkundung aller ebener an. auf wegebahnen, die sich längs durch das gebäude ziehen, erreicht man im unteren bereich die ticketausgabe für die schiffe sowie ein urban gestyltes restaurant und auf der obersten stufe eine café-bar mit terrasse.



- ▲ ZUGANG ZU DEN SCHIFFEN
- ◀ ZUGANGSBEREICH MIT TICKETSCHALTER



- ▲ BLICK VOM GEGENÜBERLIEGENDEN KAI
- UNTER DER SCHWEDENBRÜCKE VOM ERSTEN BEZIRK
- UNTER DER SCHWEDENBRÜCKE VOM ZWEITEN BEZIRK





▲ IN DER DÄMMERUNG
► BELEUCHTUNG BEI NACHT

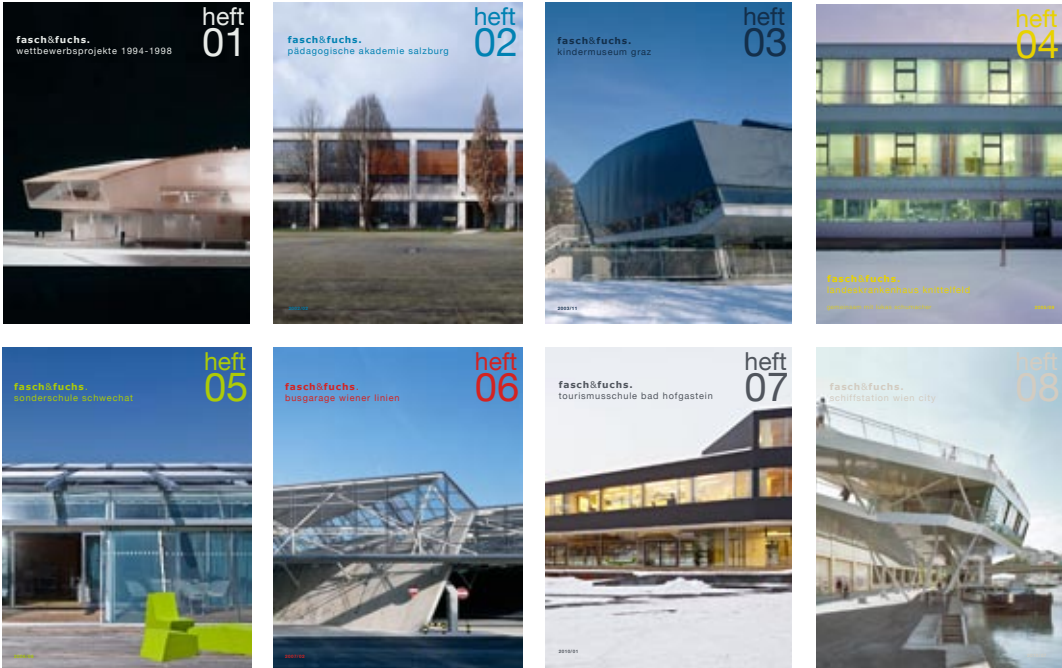




projektdaten

adresse	schwedenplatz, 1010 wien
auftraggeber	wiener donauraum länden und ufer betriebs- und entwicklungs gmbh
planung	fasch&fuchs.
statik	werkraum wien
haustechnik	vasko&partner
bauphysik	dipl. ing. prause
lichtdesign	thomas hamann
projektleitung	reinhard muxel
team	carola stabauer
wbw team	corinna eger, thomas mennel, reinhard muxel
gastronomieplanung	behf architects
wettbewerb	2006 1. preis
baubeginn	2009
fertigstellung	07/2010
errichtungskosten	6,9 mio €
bgf	1.560 m²
bri	6.039 m³
fotos	margherita spiluttini: 1, 2, 4, 8, 9, 12u, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 36, 37, 38, 39, 40u, 41u, 43, michael sprachmann: 6, 10, 11, 12o, 24, 28, 29, 30, 32, 34, 35, 40o, 42, 44
renderings	laublab
auszeichnungen	otto wagner städtebaupreis 2007

hefte



- heft01** wettbewerbsprojekte 1994-1998
heft02 pädagogische akademie salzburg
heft03 kindermuseum graz
heft04 landeskrankenhaus knittelfeld
heft05 sonderschule schwechat
heft06 busgarage wiener linien
heft07 tourismusschule bad hofgastein
heft08 schiffstation wien city

profil

hemma fasch architektin dipl.ing.
geboren in graz
architekturstudium in graz
1989 diplom bei prof. günter domenig, tu-graz
1992-98 assistentin bei prof. helmut richter, tu-wien
2007 a.o. prof. tu-wien

jakob fuchs dipl.ing.
geboren in hopfgarten, tirol
architekturstudium in innsbruck und wien
1989 diplom bei prof. ernst hiesmayr, tu-wien
1990 assistent bei prof. ernst hiesmayr, tu-wien
1991-99 assistent bei prof. helmut richter, tu-wien

projektpartner lukas schumacher

team thomas ausweger | robert breinesberger | michaela falkensteiner
regina gschwendtner | jürgen hierl | fred hofbauer | maximilian krankl
torsten künzler | andreas laimer | uta lammers | bianca mann
constanze menke | martin ornetzeder | barbara pilz
stefanie schwertassek | carola stabauer | matthäus stracke
philipp träxler | heike weichselbaumer | lucie vencelidesová
jörg volgger | erwin winkler | martina ziesel | christoph zobel

impressum
konzept & graphic design: michael sprachmann, jakob fuchs
lektorat: heike weichselbaumer
herausgeber: fasch&fuchs.ZT-gmbh wien dezember 2010
issn 2072-4691 | €12.50

bauten auswahl

- 2012 **kindergarten wolkersdorf** niederösterreich
kindergartenweg 7, 2120 wolkersdorf
stadtgemeinde wolkersdorf
errichtungskosten 2,5 mio €, bgf 1421 m²
- 2011 **schul- und kulturzentrum feldkirchen** oberösterreich
schulstraße 12, 4101 feldkirchen an der donau
marktgemeinde feldkirchen
errichtungskosten brutto 5,3 mio €, bgf 2.360 m²
wohnbau märzstraße mit volksgarage wien
märzstraße 153-155, 1140 wien
neue heimat immobilien gmbh
gesamtbaukosten 9,2 mio €, bgf wohnbau 8800 m², bgf garage 4500 m²
- sport- und wellnessbad eggenberg** graz
janzgasse 21, 8020 graz
freizeitbetriebe der grazer stadtwerke
errichtungskosten 41 mio €, bgf 15.837 m²
- 2010 **neubau und sanierung tourismusschule bad hofgastein**
dr. zimmermannstraße 16, 5630 bad hofgastein
wirtschaftskammer salzburg
errichtungskosten 9 mio €, bgf 4.805 m²
- schiffstation wien city**
schwedenplatz 2, 1010 wien
wiener donauraum gmbh
errichtungskosten 6,9 mio €, bgf 1.560 m²
- 2009 **zu- und umbau lkh gmunden ***
müller v. aichholzstr. 49, 4810 gmunden
oö. gesundheits- u. spitals-ag
errichtungskosten 45 mio €, bgf 31.682 m²
- 2007 **busgarage wiener linien**
katharina-scheiter-gasse 6, 1210 wien
wiener linien gmbh&cokg
errichtungskosten 46 mio €, bgf 13.273 m² + 12.935 m²
- 2006 **sonderschule schwechat**
bertha von suttner schule, schrödlgasse 1, 2320 schwechat
gemeinde schwechat
errichtungskosten 7,7 mio €, bgf 3.287 m²
- 2005 **zu- und umbau lkh knittelfeld ***
gaalerstraße 10, 8720 knittelfeld
stmk. krankenanstaltengesmbh
errichtungskosten 35 mio €, bgf 9.166 m²
- 2003 **kindermuseum graz**
europaplatz 20, 8020 graz
landeshochbauamt der stadt graz
errichtungskosten 3,5 mio €, bgf 1.543 m²
- 2002 **umbau pädagogische akademie salzburg**
akademiestraße 23, 5020 salzburg
amt der salzburger landesregierung
errichtungskosten 3,6 mio €, bgf 2.356 m²
- 1999 **zu- und umbau haus rieberger** vasoldsberg steiermark
luise rieberger
- 1996 **ausstellungsgestaltung schwabpost**
museumsquartier wien
- 1995 **zu- und umbau hbla krieglach**
alter sommer 4, 8670 krieglach
errichtungskosten 1,5 mio €
- * gemeinsam mit arch. **lukas schumacher**

auszeichnungen auswahl

- 2010 **architekturpreis des landes salzburg** tourismusschule bad hofgastein
bauerherrenpreis tourismusschule bad hofgastein
domico baupreis 3. preis, busgarage wiener linien
- 2009 **preis der stadt wien für architektur** auszeichnung für das bisherige lebenswerk
zt.award 1. preis, busgarage wiener linien
- 2008 **vorbildliches bauen niederösterreich** sonderschule schwechat
bauerherrenpreis busgarage wiener linien
der niederösterreichische baupreis 1. preis, sonderschule schwechat
aaa, austrian architecture award besondere anerkennung sonderschule schwechat
- 2007 **bauerherrenpreis** sonderschule schwechat
otto wagner städtebaupreis schiffstation wien city
betonpreis, architekturpreis der vzö sonderschule schwechat
contractworld.award auszeichnung für die 8 besten bauten sonderschule schwechat
baupreis 12 beste projekte, busgarage wiener linien
- 2006 **nominierung mies van der rohe award** lkh knittelfeld
contractworld.award auszeichnung für die 9 besten projekte, kindermuseum graz
domico preis metall in der architektur 1. preis, lkh knittelfeld
geramb preis für gutes bauen lkh knittelfeld
- 2005 **aaa, austrian architecture award** 1. preis, kindermuseum graz
nominierung holzbaupreis land steiermark kindermuseum graz
nominierung mies van der rohe award kindermuseum graz
- 2004 **architekturpreis des landes steiermark** kindermuseum graz
architekturpreis land salzburg pädak salzburg
bauerherrenpreis pädak salzburg
geramb preis für gutes bauen kindermuseum graz
- 2002 **otto wagner städtebaupreis** würdigung busgarage wiener linien
- 1987 **friedrich zotter gedächtnispreis** wenn alle häuser heiter wären

prämierte wettbewerbe auswahl

- 2010 **kindergarten stadtpark** wien, 2. preis
kindergarten wolkersdorf niederösterreich, 1. preis
- 2009 **neubau volksschule hausmannstätten** steiermark, 2. preis
- 2008 **kindergarten königstetten** niederösterreich, 1. preis
sport- und wellnessbad eggenberg graz, 1. preis
- 2007 **tourismusschule bad hofgastein** salzburg, 1. preis
park+ride puntigam graz, 3. preis
wohnbau märzstraße mit volksgarage wien, 1. preis
- 2006 **kongresszentrum zillertal** mayrhofen tirol, 1. preis
schiffstation wien city, 1. preis
schulzentrum taufkirchen oberösterreich, 3. preis
- 2005 **schul- und kulturzentrum feldkirchen a.d. donau** oberösterreich, 1. preis
konzerthalle schloß grafenegg niederösterreich, 2. preis
- 2004 **lkh gmunden** oberösterreich, 1. preis *
albert schweizer hospiz haus graz, 2. preis
pflichtschulzentrum zell am see schüttdorf, 3. preis
- 2003 **lkh rohrbach** oberösterreich, 3. preis *
wasseraufbereitungsanlage klee Häufel wien, 1. preis
frauenhaus kapfenberg steiermark, 2. preis
musikschule kufstein tirol, 2. preis *
- 2002 **kindermuseum** graz, 1. preis
- 2001 **sonderschule schwechat** niederösterreich, 1. preis
- 1999 **stadthalle graz**, 4. preis *
pädagogische akademie salzburg, 1. preis
busgarage wiener linien, 1. preis
wohnbau sandgasse graz, 2. preis
- 1998 **kindergarten solar-city** linz, 3. preis
kaiserin elisabeth spital wien, 1. preis
zentral-medizinisches-forschungsgebäude graz, 2. preis *
lkh knittelfeld steiermark, 1. preis *

* gemeinsam mit arch. **lukas schumacher**

**„mein vertrauen in die natürliche ästhetische
aussagekraft einer guten konstruktiven lösung
wurde nie enttäuscht.“**

pier luigi nervi