

Wi.Aabend, Morgen

Alles konzentriert sich auf das Wasser

Wien: Die Neugestaltung der Donaukanal-Ufer durch Alfons Oberhofer ist unspektakulär, doch von hoher Qualität Leopold Dungal

16 Kilometer ist der gewundene Weg lang, auf dem der Donaukanal Wien durchquert. Das letzte Erinnerungsstück an den auf viele mäandrierende Haupt- und Nebenarme verteilten Fluß vor der großen Donauregulierung. Und eines der wichtigsten Beispiele frühmoderner Industriearchitektur in Europa. Noch heute bestimmt die Formensprache Otto Wagners, der hier eine - nie in Betrieb genommene - Hafenanlage konzipierte, das Bild des befestigten Wasserlaufs.

Jahrzehnte hindurch haben Wiens Stadtplaner diese charakteristische Bruchlinie im urbanen Geflecht der Bundeshauptstadt vernachlässigt und geschändet. Bis er seinem Namen schließlich alle Ehre machte, der zwischen zwei Hochleistungsstraßen eingezwängte, mit stinkenden Abwässern gefüllte Donau-Kanal.

Das soll nun freilich alles anders werden. Alfons Oberhofer wurde mit der Gesamtplanung des neuen, wohlriechenden Donaukanals beauftragt und - neben Boris Podrecca - auch gleich als Gestalter der einzelnen Teilbereiche engagiert. Doch die Sache geht nur zäh voran: Seit 1988 werkt Oberhofer schon an dem seit der Donauinsel längsten Bauvorhaben Wiens, seit 1990 ist auch Boris Podrecca dabei. Und immer noch ist die vollständige Verwirklichung der Architektenentwürfe nicht in Sicht.

Nach der Fertigstellung des neuen Hauptsammel-Entlastungskanals unterhalb der Franzensbrücke konnte nun wenigstens der erste, gut zwei Kilometer lange Uferabschnitt im Bereich Weißgerber Lände und Erdberger Lände realisiert werden.

Das Ergebnis ist alles andere als spektakulär ausgefallen. Gerade das macht die besondere Qualität von Oberhofers Konzept aus. Alles konzentriert sich auf das fließende Wasser. Weil die Stadt sich hier langsam im Umland aufzulösen beginnt, stehen weiche Formen im Vordergrund. Und so wirkt er auch ganz für sich, dieser ganz eigentümliche Stadtraum am Wasser mit den neu bepflanzten, immer wieder ausgebuchteten und flachen Uferböschungen, mit den gekiesten Gehwegen und den asphaltierten Radwegen. Nur im Bereich der Brücken macht sich urbane Härte in Form von steinernen Kaimauern breit, in die dort und da Bootsanlegestellen eingeschnitten sind.

In einer Magistratsabteilung freilich hat man dem Hang zur schrillen Form nicht widerstehen können. Also zielt nun modernstes Parkmobiliar aus blitzblauem Blech - gegen den Willen des Architekten - die naturbelassenen Wege. Das wäre wirklich nicht nötig gewesen.