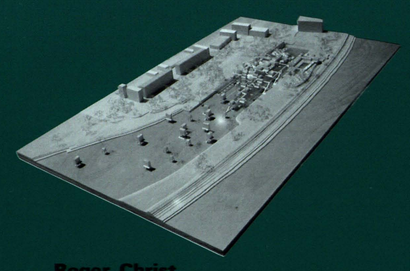
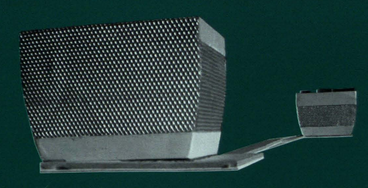
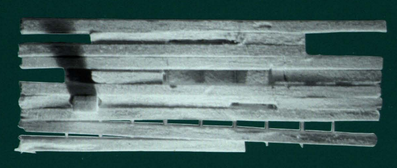


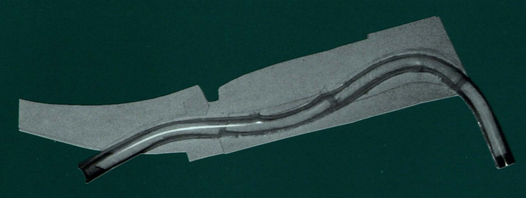
Roger Christ



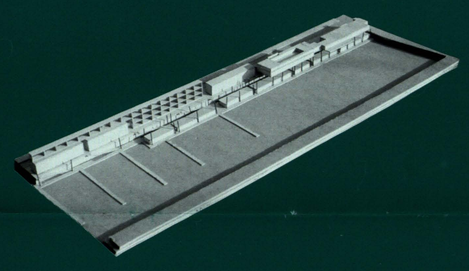
Max Zotterman



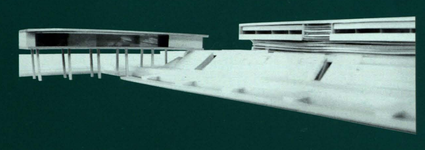
Edwin Hübler



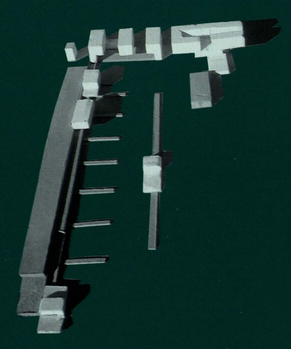
Moni Zugschwert, Birgit Reiterer



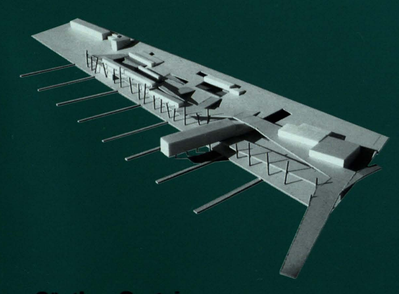
Aris Zois



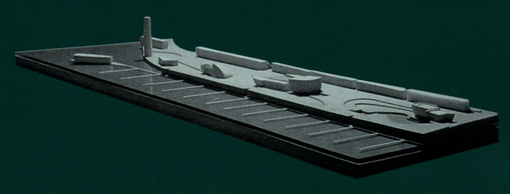
Felix Berkmann



Olle Salomonson

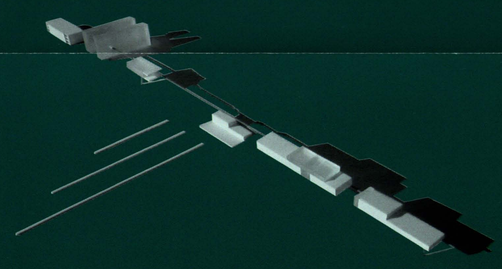


Günther Gasteiger

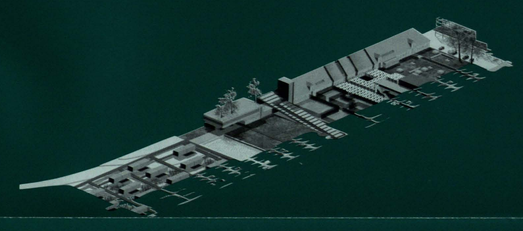


Damir Cernoga, Miha Milic

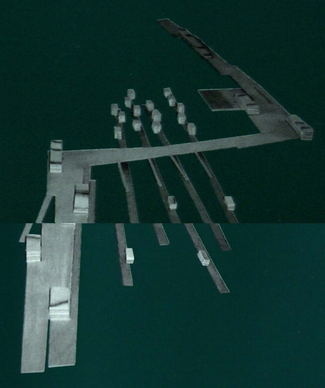
Andreas Scherr, Bernhard Borstner



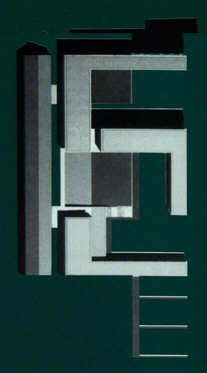
Rainer Pammer, Magdalena Sorgo



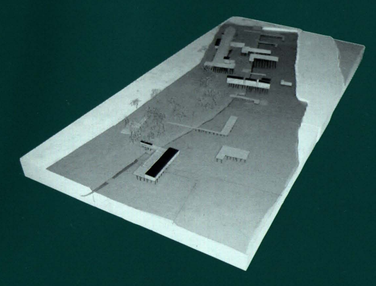
Markus Probst, Bettina Paschke



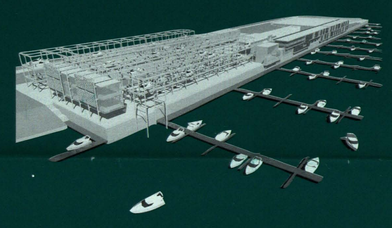
Heinz Kahlig



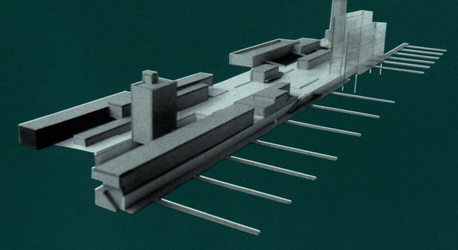
Johannes Ritzer



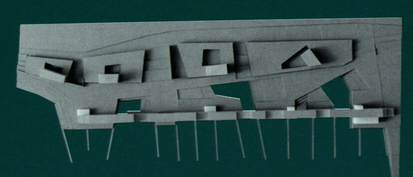
Hanni Jonas



Wolfgang Reicht



Christa Lampichler, Jürgen Hager



Willibalb Feldner

Marina Village

Ausstellung 24. 3. - 7. 4. 2000

Galerie [x], Donauplex, Industriezeile 36, 4. Stock, 4020 Linz, täglich 14 - 19 Uhr

Marina Village

Motorboot Yachthafen am Winterhafen in Linz

Linz gilt seit jeher als wichtiges Wirtschaftszentrum in Österreich. Begünstigt durch die Lage an der Donau reicht seine wirtschaftliche und strategische Bedeutung bis ins Altertum zurück. In der jüngeren Geschichte gewinnt es vor allem als Standort für die Schwerindustrie seine über Österreich hinausreichende Bedeutung. Der Festlegung als Industriestadt arbeitete Linz jedoch in den letzten Jahren wirksam entgegen. Durch die Etablierung von Festivals wie der Ars Elektronica, des Brucknerfestes, der Einrichtung einer Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung, aber auch durch die Realisierung etlicher architektonisch ambitionierter Bauprojekte präsentiert sich Linz heute auch als eine innovative Kulturstadt.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung zeigt in den letzten Jahren eine neue Dynamik: so sind einerseits die politischen Veränderungen in den osteuropäischen Staaten, andererseits die Errichtung des Rhein-Main-Donau Kanals ausschlaggebend für die Stärkung der Position der oberösterreichischen Landeshauptstadt als Schnittpunkt der europäischen Verkehrsachsen in Ostwest- und Nordsüd Richtung. Dabei spielen die Linzer Hafenanlagen, der Handels-, der Öl- und der Industriehafen als Umschlagplatz eine wichtige Rolle. Der Linzer Winterhafen ist der nördlichste der Häfen und mit einer Fläche von 86.000 m² auch der kleinste. Die Österreichische Schiffswerften AG Linz ist Eigentümerin des Winterhafens und unterhält im Hafen Hallen und eine 150 m langen Slipanlage. Weiters befinden sich im Winterhafen die Anlagen zweier Motorbootclubs, de Ruderverein Ister, sowie die Steganlagen der Strompolizei Linz. Das Areal der Donau-Betriebs AG im hinteren Bereich des Hafenbeckens ist der Standort für die Entwurfsaufgabe „Marina Village". Die Errichtung einer Marina im Linzer Winterhafen wurde sowohl von der Stadtbaudirektion Linz als auch vom jetzigen Inhaber des Geländes als reales Szenario einer neuen Nutzung des ehemaligen Winterhagfens begrüßt. Eine Marina vereint wirtschaftliche Aspekte mit stadtpoltischen Intentionen: so macht sie sich das zunehmende private Interesse an der Befahrung der Binnenwasserwege wirtschaftlich zunutze. Sie stellt aber auch ein zusätzliches Freizeitangebot im innerstädtischen Naherholungsgebiet dar, welches von der Donaulände über den Winterhafen fortgesetzt werden soll. Der jüngst errichtete Hotelbau in der unmittelbaren Nachbarschaft und das TechCenter Linz, das 2001 fertiggestellt wird, sind der Anfang von verschiedenen Projekten, die dem Winterhafen zusätzliche Attraktivität verleihen und ihn damit als Stadtraum verstärkt in das Bewußtsein der Bevölkerung rücken sollen. Die Verknüpfung des Stadtraumes mit der Flußlandschaft der Donau ist dabei ein stadtpolitischer Entwicklungsansatz, der einen wesentlichen Aspekt der Entwurfsaufgabe darstellt.

Alexandra Würz-Stalder

Für die Unterstützung bei der Realisierung unseres Vorhabens danken wir Architekt Dipl. Ing. Franz-Xaver Goldner (Baudirektor der Landeshauptstadt Linz) und Dipl. Ing. Dr. Wolfgang Brandstätter (Österreichische Donau-Betriebs-AG).

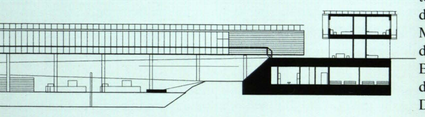
Konzeption und Organisation: Rainer Kasik

Felix Berkmann

Der Linzer Winterhafens ist Ende des 19. Jahrhunderts als Überwinterungshafen geplant und genutzt worden, er war somit Lagerplatz und nicht Warenumschlagsplatz. Die Geschichte des Winterhafens läßt eine für einen Hafen außerordentliche Stille erkennen: Im Sommer eine Situation der Leere, im Winter gefangene, aufgrund ihres Tiefgangs nicht auslaufbare Lastschiffe. Dieses statische System wurde durch die auf den Kähnen verbleibende Besatzung gebrochen, die über eine Zeitspanne hinweg Kontakt mit der Stadt und der Stadtbevölkerung aufnahmen. Andererseits weckte die Anwesenheit der fremden Schiffsbesatzung auch bei den Linzern seit jeher das Interesse am Winterhafen.

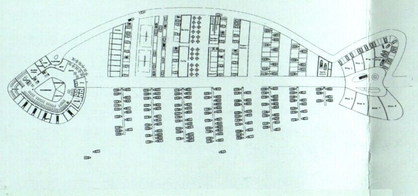
Die neue Funktion des Winterhafens als Marina soll ein Teil dieser Hafengeschichte werden und führt die Tradition dieser Beziehung zwischen Stadt und Winterhafen fort: Die temporäre Aktivität auf dem Gelände wird zwar durch die Nutzung als Freizeit-Hafen jahreszeitlich umgekehrt, bleibt aber systemimmanent. Das Gelände soll seine Attraktivität und Qualität als Naherholungsziel der Linzer wiedererlangen. Voraussetzung dafür sind ein attraktives Angebot öffentlich zugängliche Kultur-, Sport- und Serviceeinrichtungen. Der öffentliche Charakter der Anlage bestimmt den Entwurf, Einrichtungen mit „Club-Atmosphäre" sind jedoch nicht ausgeschlossen. Die landschaftsbestimmenden Bunker im Damm werden in den Komplex Hotel, Sauna integriert und so erlebbar gemacht.

Die von der Stadt kommenden Besucher werden duch Straßenführung, Grünräume und Positionierung der Gebäude schrittweise abgebremst und auf die Marina mit ihrem Erholungscharakter vorbereitet. Von der Donau aus macht die mangelhafte Einsicht in den Winterhafen ein Zeichen notwendig, das die Nutzer auf die Marina hinweist. Der Turm der Schiffahrtspolizei und der Baukörper des Hotels ist von der Hafeneinfahrt und von der Donau aus sichtbar.



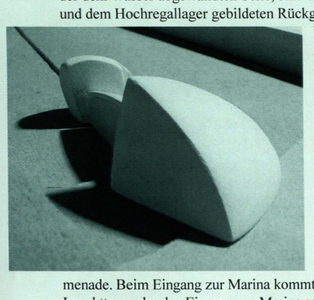
Bernhard Borstner, Andreas Scherr

Der Huchen ist ein Süßwasserfisch der nur in der Donau vorkommt, im Volksmund wird er auch als Donaulachs bezeichnet. Die Entwurfsidee für eine Marina am Winterhafen in Linz basiert auf diesem Fisch. Wir durchleuchten seinen Körper und sehen in seinem Skelett die Achsen für unsere verschiedenen Funktionen wiedergespiegelt. Der Fisch liegt zur Hälfte im Wasser und zur anderen Hälfte am Land. Neben dem Skelett sind noch der Kopf und die Schwanzflosse ausgebildet. Die Erschließung und die Zulieferung erfolgt entlang des Fischrückens, mittels Stichstraßen gelangt man zu den verschiedenen Bereichen der Marina. Das Rückgrat des Fisches wird zu einer Promenade und darf nur von Fußgängern und Radfahrern benützt werden. Die Gräten werden einerseits durch Bootsstege, andererseits durch spezifische Funktionen ersetzt. Die Schwanzflosse stellt das Tor in die Marina dar, sie ist der öffentlichste Bereich des Yachthafen und soll Besucher zu jeder Jahreszeit anziehen. Der „Kopf" des Fisches übernimmt im Gegensatz dazu private Funktionen. Im Erdgeschoß sind die Bootelzimmer angeordnet, darüber ist eine Bade-, Sauna-, und Restaurantlandschaft geplant.



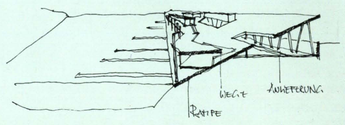
Damir Cernoga, Miha Milic

Der Entwurf basiert auf der Vision einer Hochwasser Katastrophe und dem Chaos, das diese hinterläßt. Boote werden umgekippt, versinken teilweise, werden zerbrochen. An Land äußert sich dieses Chaos abstrakt im ganzen Komplex. Die einzelnen Funktionen erstrecken sich entlang des ganzen Grundstückes und bilden eine funktionelle Einheit. An der dem Wasser abgewandten Seite, sind die Funktionen einzeln mit dem aus Parkplätzen und dem Hochregallager gebildeten Rückgrad verbunden. An der Vorderseite, am Wasser, befindet sich eine konventionell angeordnete Anlage von Stegen, die dem Anbinden der Boote dient. Städtebaulich liegt die Qualität des Yachthafe vor allem darin, daß er als Marina eigenständig gut funktioniert, aber auch mit allen anderen zusätzlichen Funktionen und Aktivitäten, die die Besucher erwarten, in Beziehung steht. Die Marina bietet eine große Auswahl an Aktivitäten am Ende der „Kulturmeile" und ist somit auch für die Stadt Linz von großer Bedeutung. Die Bedeutung der Straßen wird mit der Annäherung an das Ufer, gemeinsam mit der Frequenz des Verkehrs abgestuft - von einer frequentierten Straße bis zu einer Fußgängerpromenade. Beim Eingang zur Marina kommt es zu einer Erweiterung, einem Platz mit einem Leuchtturm, der den Eingang zur Marina schon von weitem markiert. Die Situation an Land ist gleichermaßen für Besucher und Bootsanleger konzipiert. Die Wasserseite mit den Stegen und dem Hotel ist nur für die Bootsbesitzer bestimmt und mit der nötigen Infrastruktur ausgestattet.



Günther Gasteiger

Der vorliegende Entwurf zur Marina Village ist kein „Idealentwurf" zum Thema Hafen, sondern setzt sich mit dem Thema Stadt-Fluß, dem Thema verschiedener Nutzungen, der Verflechtung und der Vermischung auseinander. Das Leitbild drückt den Entwurfsgedanken im Sinne eines Crossover verschiedener Elemente und Nutzungen aus. Der Entwurf versucht bekannte Bilder zu eliminieren. Der schmale Grat des Überganges, des Zwischenraumes zwischen Aussteigen aus dem Boot und betreten des Landes kann man als das eigentliche Thema ansehen. Die ständig wechselnden Sehsequenzen und Bezugsräume zwischen Rampe und Wegesystem, sowie die sich ändernden Nutzungen in den Jahreszeiten strukturieren diese Schnittstelle des Hafengebietes.



Die **Rampe**, unter der sich stadtseitig die Zulieferung, Nebenräume und Parkmöglichkeiten befinden, ist im Sommer das verbindende Element zwischen Wasser und Stadt, eine frei bespielbare Fläche, die von den Besuchern benutzt werden kann. Im Winter übernimmt die Rampe die Funktion des Hochregallagers, die Boote werden auf die Rampe geschoben und in witterungsbeständige Plexiglasboxen verpackt.

Das **Wegesystem** spielt mit dem Thema des Ufers und der Halbinsel und ist Sommer wie Winter gleich nutzbar. Es verbindet die von Besuchern nutzbaren Baukörper (Supermarkt, Bootshandel, Restaurant, Bootel) untereinander und mit der Rampe. Eine Oberfläche, die sich wie eine Welle zwischen den Nutzungen windet. Die Holzpfähle entlang der Weges sind ein assoziatives Bild, das die Abwesenheit bekannter Hafenmotive aufgreift und an romantische mediterrane Molen und Hafenbilder erinnert.

Roger Christ

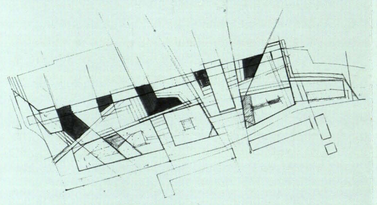
Auf einem städtebaulich undefinierten und durch die Autobahn von der Stadt abgeschnittenen Baugelände soll ein Ort der Freizeit geschaffen werden, der Ruhe, Erholung und, durch seine Lage am Wasser, Erlebnis bietet. Auf Stützen entsteht ein eigenständiges „Dorf" im Hafenbecken und schafft so die Verbindung zwischen dem Festland und dem vorgelagerten Sporn. Durch die Erhöhung ist nunmehr auch die Donau vom „Dorf" aus sichtbar. Die Marina besteht aus einer Hauptanlage und aus den verschiedenen Typen des Bootels, die in abnehmender Verdichtung östlich des Hauptplatzes angeordnet und teils nur mit Booten erreichbar sind. Äußerste Grenze der Siedlung bildet der im Osten angrenzende Werftbereich. Die gesamte Anlage basiert auf einem Raster von 8 x 4 Meter und ist beliebig erweiterbar und verdichtbar.

Die Anlage gliedert sich in drei Ebenen, deren Zusammenspiel in Form von Plätzen, Wegen, Treppen, Ein- und Durchblicken räumliche Spannung entstehen läßt. In der untersten Ebene finden sich drei Fahrstraßen mit Bootsliegeplätzen, Werkstätten, die Tankstelle und die Bootsvermietung. In der mittleren Ebene befinden sich die Hochregallager und der Bootshandel samt Ausstellungsräumen. Die oberste ist die zentrale Ebene, auf der sich ein Großteil des „Dorflebens" abspielt. Hier befindet sich der Verwaltungsbereich mit der Rezeption, der in den Hauptplatz mündet. Am Hauptplatz liegen Restaurant und Cafe, die für die unterschiedlichen Bedürfnisse von Hotel-gästen, Dauermietern von Liegeplätzen sowie Gästen aus der Stadt eingerichtet ist. Im Norden sind auf dem Sporn das Schwimmbad und die Saunaanlage mit Blick auf die Donau angelegt.

Durch Gebäudeanordnung und Wegführung werden weitere kleinere Plätze geschaffen, insbesondere ein Baumhain. Diese „Bäume auf Stelzen" sind Teil einer Parklandschaft, die die gesamte Marina umgibt, und finden sich auch in der offenen Struktur im Osten. Die Grünanlage unterstreicht den Charakter des Orts als Oase der Freizeit und Entspannung und fügt das Dorf sensibel in seine unmittelbare Umgebung ein.

Willibald Feldner

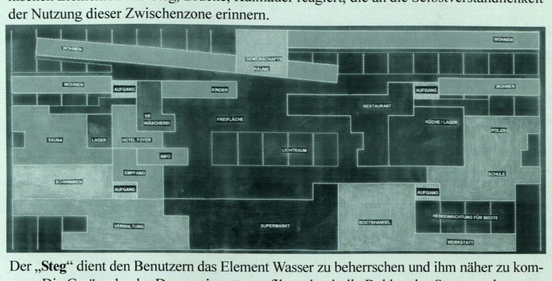
Die für das Konzept wichtigste Form ist die etwa 300 m lange, von Ost nach West verlaufenden Kante. Sie stellt eine deutliche Orientierungslinie im sonst eher ungeordneten Linzer Winterhafen dar. Als Übergang vom Wasser zum Land ist diese Grenzlinie noch durch ihre Höhe von etwa 3,5 m betont, wobei zusammen mit dem östlichen Abschluß des Hafenbeckens eine „Sackgassensituation" entsteht. Besonders für die mit dem Schiff ankommenden Besucher ist diese Situation sehr deutlich spürbar. Durch das Bearbeiten und Modellieren der Kante in Nordsüd Richtung wird dieser Situation entgegengewirkt. Für die, vom Wasser kommenden Besucher wird dadurch die nach Osten gerichtete Bewegung gestoppt und über die Stege, die Einbuchtungen und die abgetreppen Aufgänge in das Marina Grundstück übergeleitet. Um aber die Kante nicht als Ordnungsform zu verlieren, Lücken in der Linie würden ihre Eigenschaft zerstören, ist ihre Prägnanz durch die Marina Anlage, ein langer dreigeschoßiger Baukörper, wiederhergestellt. Die in der Ansicht dieses langen Riegels mä-anderförmig verlaufende Form korrespondiert so mit dem Gelände, daß die abgetreppten Einschnitte zu großen Durchgängen werden. Diese können mit Schiffen durchfahren werden. Mit dieser Konzeption wird das Wasser ins Land hereingeholt wodurch eine Verflechtung der beiden Bereiche, die sonst nur nebeneinander liegen würden, gefördert wird.



Um die dahinter liegenden Geschäftszonen in ihrer Gebäudeform nicht in Konkurrenz zum Technologiezentrum treten zu lassen, setzt sich das Gelände bis über die Dächer dieser Zonen fort. Die Geschäftsflächen sind tiefer gelegt und von der Südseite über Innenhöfe erschlossen. Die Zufahrt zur Tiefgarage sowie die infrastrukturelle Versorgung sind ebenso südseitig angeordnet. Durch das Tieferlegen dieses Versorgungsstreifens tritt er für das oberhalb gelegene Grundstück kaum in Erscheinung, wodurch eine vom Verkehr ungestörte, frei nutzbare Fläche entsteht. Mit dieser Fläche sind die Geschäftsbereiche über punktuell verstreute, das Gelände überragende Baukörper verbunden. Auch in diesen Bereichen ist dadurch eine Verflechtung von Verkaufsflächen und Freiflächen bzw. von Marina und Freiflächen gewährleistet.

Edwin Hübler

Linz, als wichtiges Wirtschaftszentrum in Österreich, bietet das Umfeld für die Entwurfsaufgabe Yachthafen, der sowohl wirtschaftlichen als auch stadtpolitischen Aspekten (Naherholung) gerecht werden soll. Eine Verschmelzung der geforderten Eigenschaften der Marina in einem einfachen Baukörper scheint naheliegend. Dieser Baukörper sollte die differenzierten Ansprüche „überbrücken" und über das Wasser reichen. Auf die Grenzsituation zwischen Land und Wasser wurde in Form einer befestigten Uferzone mit architektonischen Elementen wie Steg, Brücke, Kaimauer reagiert, die an die Selbstverständlichkeit der Nutzung dieser Zwischenzone erinnern.

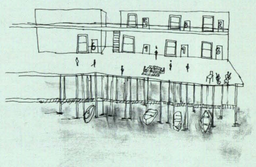


Der „**Steg**" dient den Benutzern das Element Wasser zu beherrschen und ihm näher zu kommen. Die Geräusche der Donau nimmt er gefiltert durch die Bohlen des Steges wahr, trotzdem bleibt ein unbehagliches Gefühl erhalten. Als sicheres Element zwischen Land und Wasser bietet der Steg jedoch die Möglichkeit anzukommen, an Land zu gehen, zu verweilen, das Wasser unter sich zu spüren, und doch einen sicherem Abstand zur Wasseroberfläche zu erhalten. Diese Sicherheit soll auch der Entwurf vermitteln. An einer Stelle zerfurcht, dann wieder glatt und unberührt, als ob Zeit und Wasser am Erscheinungsbild genagt haben, liegen hoch oben auf einem Gestell aus Stahl die Bohlen des „Steges".

Unter dem Steg findet man einen geschützten Ort zum Lagern und Abstellen, im Inneren der einfachen Baukörper Geborgenheit und gesellschaftliches Leben (Restaurant, Kinderhort, Sauna, Shopping Mall, etc.). Auf dem Steg ist Platz zum Niederlassen, um von anderen Ufern zu träumen.

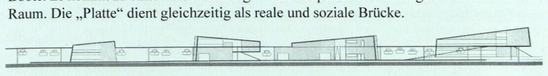
Hanni Jonas

Die Situation ist geprägt von zwei Ebenen: Die erste ist das bestehende Industriegelände mit einem Hauch vergangener Zeiten, der offene, durchgehende Raum ist ein Qualität die besteht. Diese Fläche ist flexibel und läßt Aktivität in alle Richtungen zu. Die Räume und die Wege werden definiert durch die unterschiedliche Beschaffenheit des Bodens und den Baukörpern, die auf dem Boden stehen. Die zweite Ebene bezeichnet kleinere Einzelflächen, die sich auf dem Industriegelände niedergelassen haben. Die Gebäudeboxen stehen auf stegähnlichen Plattformen. Um den durchfließenden Raum zu erhalten, stehen die einzelnen Gebäudekomplexe auf Stützen.



Heinz Kahlig

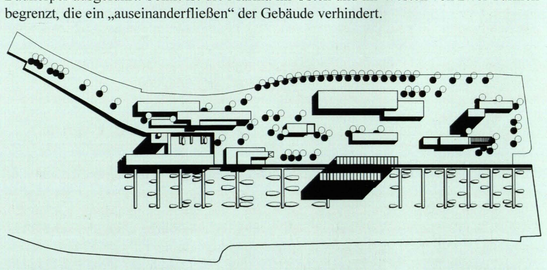
Im Grenzbereich zwischen den zwei unterschiedlichen Strömen, Fluß und Stadt, gelegen, interpretiert das Projekt den neuen Yachthafen als verbindendes Element. Der Horizontalität des Wasserspiegels folgend, verdeutlicht eine Plattform die abstrakte Linie des kritischen Horizonts HW 100. Sie bildet eine öffentliche Freifläche, eine Verlängerung des Uferweges. Passanten betrachten, wie von einer Theatertribüne aus, die Bewegungen der Boote. Es kommt zu einer Verschränkung zwischen speziellen Nutzungen und öffentlichem Raum. Die „Platte" dient gleichzeitig als reale und soziale Brücke.



Durch Aufkrümmungen erzeugt die Freifläche Volumen, die die einzelnen Funktionen beherbergen. Alle öffentlich zugänglichen Funktionen sind entlang des Weges auf der Plattform angeordnet. Zufahrten und Anlieferung, sowie die Nebenfunktionen befinden sich unter der Plattform. Die jetzige Hafenmauer, die ihre Bedeutung verloren hat, wird abgetragen. Die entstehende, schräge Fläche dient als Parkbereich. Bei Hochwasser wird auf ihr die Veränderung des Wasserspiegels deutlich. Der offene, nicht definierte Charakter der Zone bleibt damit in diesem Bereich bestehen. Als Symbol der Geschichte des Winterhafens wird der Bunker aus dem 2. Weltkrieg durch eine kulturelle Nutzung erlebbar gemacht.

Christa Lampichler, Jürgen Hager

Das Konzept des Entwurfs geht von den Lastschiffen aus, die im Winterhafen vor Anker liegen. Große, teils alte Kähne die alle einmal auf der Donau stromauf- oder abwärts gefahren sind. Die parallel im Wasser liegenden Schiffe sowie das Hintereinanderfahren ist ein wesentlicher Aspekt des Entwurfs. Die Breite der Schiffe definiert mit sieben Metern das Ausgangsmaß. Da auch die Kähne verschiedene Längen aufweisen, ist die Länge der einzelnen Bauten auf den Bedarf der Nutzungen bezogen. Auf dem Binnenwasserweg können Schiffe in Schlepp genommen werden; dazu werden mehrere Lastschiffe nebeneinander zusammengehängt, um dann gezogen zu werden. Das ist das Konzept der Aufteilung der Bauten am Baugebiet, viele Schiffe, die hintereinander oder nebeneinander fahren. Da der Entwurf auch auf die Stadt Linz bezogen sein sollte, war eine Torsituation im Westen, am Eingang in die Marina, wichtig. Der Verwaltungsturm ist Merkzeichen für Besucher von Süden, aber auch für Fußgänger von Norden und Westen, die über die Kulturmeile in die Marina gelangen. Um auch den Gästen der Marina, die mit dem Schiff auf der Donau kommen, einen Richtungsweiser zu bieten wird ein Teil des Bootels auch als vertikaler Baukörper ausgeführt. Somit ist die Marina im Osten und im Westen von zwei Türmen begrenzt, die ein „auseinanderfließen" der Gebäude verhindert.



In der Marina gibt es öffentliche, teilweise öffentliche und private Bereiche. Diesen Bereichen werden verschiedene Ebenen zugeordnet. Die öffentlichste ist die Promenade und die Wege durch das Gelände. Ausgehend von dieser Ebene, der Nullebene, werden die folgenden nach oben und nach unten immer privater. Somit ist der Bereich der Stege nur mehr ein halböffentlicher und die Schiffe selbst sind privat. Genauso verhält es sich mit den Gebäuden an Land. Deren Ebenen sind aber zum Teil nicht nur innen erschlossen, sondern auch über Rampen von außen erreichbar. Die Gebäude selbst sind wie die Schiffe im Wasser. Die gesamte Anlage ist eine Ansammlung von Horizontalität, Parallelität, ein auf und ab zwischen den Ebenen, wie bei hohen Wellen und einer Kantigkeit die in kubischen Formen ihren Platz findet.

Bettina Paschke, Markus Probst

Das Grundstück und das anschließenden Hafenbecken stellen zwei etwa gleich große Flächen dar, die durch den 4 Meter hohen Bruch der HW100-Wand voneinander getrennt sind. Beide Platten werden über jeweils ein Stegsystem erschlossen, das immer aus einem Hauptweg in Grundstücks-Längsrichtung und mehreren, normal dazu stehenden Stich-Stegen besteht. Die beiden Stegsysteme sind im Bootelfeld zu einer räumlichen Schleife verbunden. Zahlreiche Treppen verbinden in regelmäßigen Abständen die zwei Stegebenen und ermöglichen einen punktweisen Wechsel zwischen Wasser- und Grundstücksebene.

Die Grundstücksplatte wird in sieben unterschiedliche Flächen unterteilt. Jedes Feld bietet Raum für unterschiedliche Aktivitäten. Da der Haupterschließungsweg dieses Stegsystems 15 Meter von der HW100- Kante entfernt über dem Wasser steht, kann man jedes Feld vor dem Betreten aus der Distanz vom Wasser aus betrachten. Die **Aktivitätsfelder** sind: Das Park-, das Picknick-, das Sonnenblumen- und das Sportfeld, die Rampe, der Schwimmbad- und der Bootelbereich. Die neuen Nutzungen für die Marina werden ebenfalls über die Stich-Stege erschlossen, und sind teils im alten Wirtschaftsgebäude, teils in neu hinzugefügten Bauteilen untergebracht. Gebäudenutzungen und Widmung der Aktivitätsfelder sind nicht zwingend aufeinander abgestimmt; in ihrem Nebeneinander und ihrer Unterschiedlichkeit kommt es zu interessanten Wechselwirkungen, es ergeben sich vielfältige Möglichkeiten, das Areal zu begehen und zu erleben.

Das alte, langgestreckte Wirtschaftsgebäude bleibt größtenteils erhalten und bildet den hinteren Abschluß der Aktivitätsfelder. Entsprechend der Teilung der Felder ist auch das Bestandsgebäude in Abschnitte unterteilt. In den einzelnen Abschnitten sind Polizei-, Verwaltungs-, Seminar- und Konsumbereich untergebracht. Die Fassade, der in der Vergangenheit in unterschiedlichen Zeitabständen immer wieder neue Öffnungen unterschiedlicher Größe hinzugefügt wurden, erhält nun einen weiteren „Layer" in Form von vertieften Einschnitten und hervorspringenden Lichtbändern. Die alten Öffnungen sind noch als Spuren der Vergangenheit in vertieften, zugemauerten Nischen erkennbar. Spezielle Nutzungen wurden in neuen Gebäuden über das gesamte Grundstück verteilt. Das Restaurant mit Bar steht über dem Sonnenblumenfeld hart an der Kante zum Hafenbecken. Im Schwimmbadbereich wurde ein neues Gebäude in der Flucht des Wirtschaftsgebäudes errichtet. Im Erdgeschoß befinden sich Umkleiden und der Buffetbereich, im Obergeschoß ist ein großzügiger Saunabereich vorgesehen. Die Einheiten des Bootels sind zu Doppelhäuser unterschiedlicher Größe mit dazwischenliegenden Terrassen zusammengefaßt. Die Apartments mit Seehütten-Charakter sind in einen Schilfgürtel eingebettet, der die Trennungslinie zwischen Wasser und Land verschwimmen läßt.

Wolfgang Reicht

Das Areal für die Marina befindet sich in einer Zone zwischen Kulturmeile mit ihren Ausläufern und dem Winterhafen mit Werften, Werkstätten und Lagergebäuden. Die Aufgabenstellung der Marina ist der städtebaulichen Situation ähnlich. Die Vereinigung der Welt des Vergnügens, der Freizeit, der Erholung und die Welt der Hafenarbeit, des Öl- und Dieselgeruches, des Rostes. Das Aufeinandertreffen zweier vermeintlicher Gegensätze, die offensichtlichen Berührungsängste zweier verschiedener Welten wird zum Thema des Projektes. Motive des Hafens (Materialien, Oberflächen und Dimensionen) werden für die Funktionen Bootsversorgung, Werkstatt, Hochregallager, Schiffahrtspolizei und Schiffahrtsschule aufgenommen und findet ihren Ausläufer im Bootshandel und Supermarkt, der sich vom eigentlichen Hafen am meisten entfernt. Dort trifft man auf einen Komplex mit Funktionen (Restaurant, Verwaltung und Bootel), die den Eindruck einer Kulturstadt erwecken. Das äußere Erscheinungsbild ist also die logische Folgerung der stadträumlichen Beziehungen.

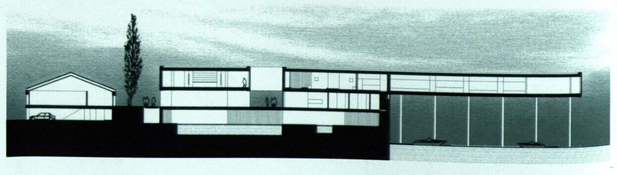
Das Gebäude der Schiffahrtspolizei und Schule wird in die Stahlbetonstruktur des Hochregallagers integriert und demonstriert durch seine Transparenz Offenheit. Von seiner erhöhten Lage überblickt man das ganze Hafengebiet. Der Polizeisteg ermöglicht durch seine Lage abseits der öffentlichen Anlegeplätze reibungsloses Handeln für Einsatzfahrten. Das Hochregallager ist als großer Setzkasten konzipiert, der die Hafeneinfahrt flankiert und den öffentlichen Platz räumlich definiert. Eine leicht ansteigende Rampe führt in das Innere des terrassenförmig angelegten Restaurants, welches an ein Kino erinnert. Die bewegte Bilder sind das Wasser und die Boote, Bar und Lounge sind das Schaufenster des gesellschaftlichen Treibens. Eine Terrasse im Obergeschoß regt einen ungezwungenen Austausch zwischen Besuchern und Betreibern an. Der Vergnügungsbereich ist um einen zentralen Innenhof mit Swimmingpool angelegt.

Johannes Ritzer

Anfangs war der Entwurfsprozess mit starken Zweifeln über Sinnhaftigkeit einer „Village Architektur" behaftet. Village als Ort, der sehr viele Funktionen in sich vereint, ein sehr vielfältiges Angebot bietet, was den Vergleich zu den Mega-Kommerzzentren unserer Zeit unweigerlich aufwirft. Seien es nun die Themenparks oder die cineastische Trapezblech-architektur oder wie in Südostasien die „Kulturparks", in denen die Japaner Touristen in ihrem eigenen Land werden. Anders betrachtet kann sich jeder Nachteil auch als Vorteil herausstellen. Die Gäste dieser Marina sollen und wollen also konsumieren. Die Konsumenten des Wassers können zu Konsumenten der Architektur werden. Das Hafenambiente soll als Chance und nicht als Nachteil aufgefaßt werden, man denke an die Sinnlichkeit eines korrodierten Stück Stahls oder einer abgewitterten Holzplanke, an die Krusten einer Hafenmauer, die das Wasser aufgrund seiner vertikalen Veränderung hinterlassen hat.

Der Freiraum ist gleichbedeutend mit dem gebauten Raum. Die Baukörper verschränken sich horizontal und vertikal und bilden so unterschiedliche Räume und Plätze. Das Durchwandern dieses Szenarios erfolgt hauptsächlich entlang des bestehenden Gebäudes, das zum Rückgrad der Anlage wird und an die Geschichte des Ortes (eine stillgelegte Werft) erinnern. Die harte Trennung zwischen Wasser und Land wird durch zwei Einschnitte unterbrochen. Der Großteil der Volumina wird durch Pfähle getragen, wobei sich diese „Wasserbauweise" auch auf dem Land fortsetzt, was die Bedeutung der harten Kaimauer aufweicht. Eine Pappelreihe erzeugt den Übergang zur neuen Architektur auf Stützen. Diese Achse gewährleistet die Durchlässigkeit der Anlage in Längsrichtung. Durch die aufgeständerten Körper wird der Blick auf das Wasser und den Horizont frei.

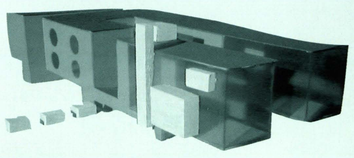
Die besondere städtebaulichen Situation läßt die Marina zu einer Insel werden, zu einer öffentlichen und privaten Insel zugleich. Die Bereiche der Bootsbesitzer und Tagesgäste sind verständlich abgegrenzt aber nicht baulich getrennt.



Olle Salomonson

Um dem vorhandenen Technologiepark weitere Entwicklungsmöglichkeiten zu geben, bleibt das eigentliche Grundstück unangetastet. Die Wirkungsbereiche der Marina und des Technologie Centers sollen aber nicht gegen einander arbeiten. Ein unbebauter Grundstücksstreifen von mindestens 30 Meter Breite soll die beiden Bereiche trennen. Ein modifizierter langgestreckter Quader bildet den Abschluß des Hafenbeckens. Es markiert eine deutliche Trennung zwischen dem Hafen und dem im Westen angrenzenden Bereich. Die Landschaft läuft nicht mehr bis zur Autobahn durch.

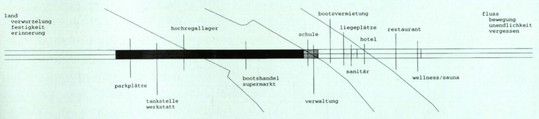
Das Hauptanliegen des Gebäudes ist die Kommunikation zwischen Wasser und Land. Die zwei vorhandenen Wasserflächen, das Hafenbecken und der Fluß, haben ganz unterschiedlichen Charakter. Entsprechend dieser verschiedenen Qualitäten sind ihnen Nutzungen zugeordnet. Die drei Blöcke des Hochregallagers orientieren sich zum Hafenbecken mit den Bootsanlegeplätzen und den Nebengebäuden. Hotel, Restaurant und Schwimmbadbereich sind im anschließenden Komplex untergebracht, der sich zur offenen Donau ausrichtet. All diese Einzelteile sind in einen Quader eingeschrieben. Sie bilden trotz der großen Einschnitte ein übergeordneten Ganzes. Um den Anfang des Riegels in südlicher Richtung zu markieren, ist den Teilen des Hochregallagers ein Verwaltungs, - und Informationsgebäude vorangestellt. Zusammen mit dem ersten Abschnitt des Hochregals bildet es eine Art Eingangstor zum Hafengebiet.



Magdalena Sorgo, Rainer Pammer

Water-land, as an archaic universal symbol, represented in most ancient cultures. In this symbol, the border between two worlds (black and white, dry and wet, hard and soft) is a symbolic dorsal spine which unites as it divides. This tanhible „threshold", transferred to real life, presents a process of respiration through which, like on our skin, the sea (sea: movement, flux, invinite scope, free of references, abstract...) acts between the „exte-riour"of the dynamic, universal enviroment and the „interiour" of the land (land: rooted-ness, solidity, momory, a landscape, codified, figurative...) a static ond „lokalized" envi-roment. We are used to cities being the „respiratory pores" of this epidermis, but so too are the bays and natural phenomena (vallys, river deltas, cliffs...). Both symbolise the seed of the opposite, the complementary principle. The different aspects of the other are silently in each of the dominant principles, material reality or movement. These points, elements or sparks, in the constant, osmotic, dorsal flux between two ambits, make a change from one energie field to the other possible.

Alexander Sasa Ostan: „Telling of the Ancient Commitment to the Earth´s Conscious-ness"



Der Linzer Winterhafen liefert uns ein spannendes Bild der beschriebenen „Wasser-Land" Bereiche. In dem von uns zu behandelnden Areal sind vier verschiedene Zonen zu differenzieren: Der Landbereich mit einer Grenze zum Wasser, die Wasserzone zwischen zwei Landbereichen (Hafen, ruhendes Wasser), die Landzone zwischen zwei Wasserbereichen (Landzunge), der Wasserbereich mit einer Grenze zum Land (Donau). Zwischen diesen Zonen unterschiedlicher Charakteristik werden gleichermaßen verbindende wie abstoßende Kräfte frei. Ziel des Projektes ist es, dieses Miteinander und Gegeneinander dieser vier unterschiedlichen Bereiche in einem Entwurf zu dokumentieren. Es wird nichts Neues in die Landschaft eingefügt, Energie, die „in der Luft liegt", wird in eine materielle, sichtbare Form umgewandelt.

Zunächst wird eine Hauptwirkungslinie festgelegt, die alle vier Zonen miteinbezieht. Verschiedene Funktionsbereiche werden entlang dieser Wirkungslinie den einzelnen Zonen zugeordnet: Die Verwaltung wird zentral an der Schnittstelle zwischen Winterhafen und Halbinsel (Sporn) angeordnet, die anderen Funktionseinheiten werden je nach ihrer Zugehörigkeit in Stadt- bzw. Donaunähe aufgereiht.

Aris Zois

Der Höhensprung im Gelände in Form der Kaimauer markiert den Übergang von der Stadt zum Wasser und vom Wasser zur Stadt. Anfangs empfindet man diese Schwelle als Hindernis. Die Betonung dieses Hindernisses ergibt eine langezogene Mauer, entlang der die Marina ensteht. Ziel sind Durchbrüche in dieser Mauer und eine gewisse Beweglichkeit in Anbetracht unterschiedlicher Wasserstände. Die Funktionen sind in drei Bereiche aufgeteilt: Zum Wasser hin orientiert das Bootel, die Hafenverwaltung, die Sanitärräume für Bootsbesitzer. An der Schnittstelle zwischen Wasser und Land der Supermarkt, der Bootshandel, das Hochregal und die Schiffahrtsschule. Darüber ein Restaurant, Sauna und Pool. Von der Donau kommend trifft man direkt auf die Anlegeplätze, lange Stege im Wasser. Will man im Hafen übernachten, fährt man in den hinteren Teil des Hafenbeckens und legt direkt vor einem der Bootelzimmer an, ähnlich dem Motel. Das Bootel schwimmt, so wie die Hafenverwaltung und die Sanitäranlage. Diese Plattform passt sich zusammen mit den Bootsstegen dem jeweiligen Wasserstand an. Entlang eines Gleitlagers, zwischen Stützen und Kaimauer, bewegt sie sich im Falle eines Hochwassers bis auf Straßenniveau und darüber hinaus. Das Straßenniveau erreicht man über niederstufige, rampenartige Treppen. Dort kauft man im Supermarkt Lebensmittel, im Bootsmarkt Zubehör und kann sich am Hochregal Boote ansehen. Man kann sein Boot reparieren und auftanken lassen, jene die das Bootfahren erst lernen, haben in der Schiffahrtsschule Gelegenheit dazu. Mit Lift oder Stiegen erreicht man ein über dem Bootel liegendes Restaurant. Zur körperlichen Entspannung gibt es daneben eine Sauna, am Dach einen Pool: Sch