

**STÄDTEBAULICHER ARCHITEKTONISCHER REALISIERUNGSWETTBEWERB  
BÜRO- UND GESCHÄFTSHAUS WIEN 2., HANDELSKAI 346**

**Auslober: PTP Liegenschaftsentwicklung AG**  
1030 Wien, Seidlgasse 22

**PROTOKOLL DER SITZUNG DES PREISGERICHTES**

30. 3. 2005 9:00-15:30  
1030 Wien Seidlgasse 22

TeilnehmerInnen:

Fachpreisrichter:

Architekt DI Helmut Wimmer (Vorsitzender)  
Architekt DI Peter Podsedensek (stellvertr. Vors.)  
Architekt Mag.arch. Wolfgang Buchebner (Schriftführer)  
Architekt DI Franz Kaltenbacher  
SR DI Josef Matousek (MA 19)  
SR DI Klaus Vatter (MA21A)

Sachpreisrichter:

Gerhard Kubik (Bez.Vorst. 2.Bezirk)  
Vst. Peter Panwinkler (PTP)  
Vst. Ing. Erich Schmid (PTP)  
Mag. Karin Assem-Honsik (IG)  
Mag. Christian Guzy (HMI)  
Mag. Reinhard Madlencnik (BA-CA)

Ersatzjuroren (ohne Stimmrecht):

Arch. DI Peter Hudritsch  
Arch. Mag.arch. Andreas Bremhorst  
DI Matthäus Groh  
DI Andrea Kreppenhofer (MA 19)  
Mag.arch. Peter Klopff, MA 21A  
DI (FH) Roman Ehrhitz (IG)  
Dir. Ing. Hermann Klein (IG)  
Ing. Josef Zisser (HMI)  
Martin Klein (HMI)

Berater der Jury:

DI Karin Gruber (Büro Rosinak & Partner)

Berater d. Auslobers:

Arch. DI Franz Kuzmich  
Arch. DI Gerhard Kleindienst

Der Juryvorsitzende Wimmer begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlußfähigkeit und Unbefangenheit des Preisgerichtes fest. Dann ruft er die wichtigsten Vorgaben der Wettbewerbsausschreibung und die Bewertungskriterien in Erinnerung.

Danach gibt es zum Kennenlernen der Projekte einen informellen Besichtigungsdurchgang.

Es folgt ein Bericht der Vorprüfung über die allgemeinen Ergebnisse des Wettbewerbes, ergänzt um einen Vergleich der statistischen Daten und der Bericht der Verkehrsprüfung. Ein schriftlicher Vorprüfungsbericht wurde zuvor an alle Juroren verteilt.

Nach dieser Grundsatzinformation werden die Projekte der Reihe nach in mehreren Durchgängen ausführlich analysiert. Im Vordergrund stehen die städtebaulichen Kriterien, die auch an hand der Einsatzmodelle beurteilt werden.

Es wird auf die Bedeutung des Standortes (erstes Landmark von Osten stromaufwärts kommend) hingewiesen und daß die städtebauliche Wahrnehmbarkeit von verschiedenen Blickpunkten unterschiedlich zu beurteilen ist. Die Wirkung vom Handelskai (vom Osten gesehen schränkt U-Bahn-Querung den Blick ein) unterscheidet sich vom Blick von der Südosttangente. Auf den übergeordneten stadträumlichen Zusammenhang mit den anderen stadtbildwirksamen Hochhausstandorten entlang des Flusstraumes wird hingewiesen. Der Standort sollte hinsichtlich der Signifikanz gegenüber den anderen nicht abfallen.

Zuerst werden bei jedem Projekt die wichtigsten Fakten von der Vorprüfung vorgetragen, dann der Erläuterungsbericht der Verfasser. Schließlich folgen erste Stellungnahmen zu den Projekten:

#### Projekt 1:

Das Projekt hebt sich ab durch die Konzentration auf ein einziges Hochhaus auf dem Bauplatz A, bei niedriger Bebauung auf Bauplatz B. Die zulässige Bruttogeschoßfläche ist auf Bauplatz A um 6.400 m<sup>2</sup> (18%) überschritten. Die Geschoßflächenverlagerung von Bauplatz B auf Bauplatz A ist aber problematisch (kann nicht vorausgesetzt werden). Entlang der U-Bahn-Trasse gibt es einen Steg zur Marina. Der Baukörper erscheint aufgrund der hohen Verdichtung und der kompakten Grundrißform eher schwer. Entlang der Wehlistraße sind großzügige Fußgängerflächen vorgesehen. Die Aufständigung des Hochhauses und die dadurch erreichte freiräumliche Verbindung des gesamten Planungsgebietes wird grundsätzlich gewürdigt, müsste aber vertikal deutlich höher vorgesehen werden. Die große geneigte Fußgängerebene im 1.OG ist zwar großzügig, ihre Nutzbarkeit wird aber hinterfragt. Die verkehrlichen Vorgaben sind weitgehend eingehalten.

#### Projekt 2:

Der Beitrag zeigt differenziert durchgebildete skulpturale Baukörper und Freiräume, die ein sehr positives Gesamtbild vermitteln. Positiv hervorgehoben wird der Straßenraum Wehlistraße und der dreigeschossige Freiraum mit Blick zur Donau. Der Bezug zur Donau und der Uferzugang über den Steg sind gut gelöst, insgesamt stellt das Projekt einen gut formulierten Dialog mit dem Donauufer her. Die Bebauung auf den 3 Bauplätzen weist Elastizität auf - Verträglichkeit auch mit jeder anderen Bebauung auf den verschiedenen Bauplätzen scheint gegeben. Die Überschreitung der zulässigen Höhe des Hochhauses um 25m sowie die Überschreitung der zulässigen BGF wird in bezug auf die Vorgaben in der Ausschreibung kritisch angemerkt. Einvernehmlich wird jedoch festgestellt, daß das Projekt auch bei einer Reduktion der Höhe entsprechend den Wettbewerbsvorgaben städtebaulich nicht an Qualität verlieren würde. Der verbesserte Uferzugang wird als sozialer Mehrwert angesehen, der in der Folge auch eine höhere Ausformung des Baukörpers rechtfertigen würde. Die verkehrlichen Vorgaben sind weitgehend eingehalten.

#### Projekt 3:

Die Baukörper auf Bauplatz A sind differenziert ausgeformt, aber massig in der Wirkung. Positiv bewertet wird die Zäsur des Baukörpers durch ein zurückgesetztes Geschoß. Die Anbindung an das Bürohaus Handelskai 344 über die „Kai-Passage“ ist in der vorgeschlagenen Form nicht möglich. In der Wehlistraße sind entlang Bauplatz A weder Fußwege noch Arkadierung vorhanden. Die Anlieferung kann nur über eine verkürzte Ladebucht am Handelskai erfolgen. Das gesamte EG kann verkehrlich so nicht umgesetzt werden. Es gibt fast doppelt so viel Parkplätze wie erforderlich (Stellplatzregulativ nicht berücksichtigt). Der Bezug zu Prater und Kleingartenanlage ist zu wenig klar ausgesprochen.

#### Projekt 4:

Das Projekt hält die Vorgaben gut ein und zeigt schöne kompositorische Ansätze. Die breite Gebäudefront zur Donau - bedingt durch Parallelstellung des Baukörpers zum Handelskai - auf Bauteil A ist aber umstritten. Es gibt keinen „Brückenschlag“ zur Donau. Die Ensemblewirkung auf den drei Bauplätzen orientiert sich eher weg von der Donau zum Prater. Der Bezug der Bebauung auf Bauplatz C zum Prater wird positiv anerkannt. Bei der U-Bahn-Station gibt es einen großzügigen gedeckten Vorplatz. In Anbetracht der Lage in der Starkwindzone des Donauraums wird die Schaffung gedeckter, abgeschirmter Außenräume positiv bewertet, ebenso die Verbindung mit Handelskai 344. Die Fußgängerflächen im Kreuzungsbereich Wehlstraße/Ichmannngasse sind zu gering bemessen.

#### Projekt 5:

Das Projekt ist städtebaulich grundsätzlich richtig, aber nicht markant. Der Versuch, mit dem Büroturm eine „expressive“ Landmark zu schaffen, ist nicht geglückt. Die Fassade des Büroturms überschreitet die Baulinie am Handelskai. Die Sockelbebauung erscheint zur Donau hin eher abweisend, ein Bezug zum Donauufer im Sinne eines „städtebaulichen Mehrwerts“ fehlt. Eine zweigeschossige Passage führt von der U-Bahn zum Haus Handelskai 344. Die Vorgaben für den motorisierten Individualverkehr sind eingehalten. Der Fußweg in der Wehlstraße ist zu schmal bemessen, wie auch das Angebot an öffentlichen Flächen zu gering erscheint. Gesamtstädtebaulich wird der gute Bezug zum Prater anerkannt.

#### Projekt 6:

Die drei gleichförmigen und gleich hohen Baukörper auf den Bauplätzen A und B werden nicht als Landmark wirksam. Das Fehlen jeder Spannung zwischen den 3 Baukörpern erzeugt eine gewisse Beliebigkeit des Projekts. Positiv ist der Brückenschlag zur Donau. Die Gebäudefront zum Handelskai zeigt positive Entwicklungsmöglichkeiten. Der öffentliche Raum mit dem Platzraum zwischen den Bauplätzen sowie der Plaza zwischen den Baukörpern auf Bauplatz A ist engagiert behandelt. Die Schrägstellung der Bebauung auf Bauplatz C ist nicht plausibel (außer von der Platzform her). Die Flächen für Fußgänger sind großzügig bemessen. Hochwertige Nutzungen im Bereich der vorgesehenen Ladezonen stehen im Widerspruch zu den Ladefunktionen. Die Bushaltestelle entspricht nicht der Vorgabe der Wr. Linien.

#### Projekt 7:

Die typologische Grundkonzeption ist mit einer Hochhausscheibe parallel zum Handelskai ähnlich dem Projekt 4. Auch dieses Projekt sucht keine Verbindung oder Beziehung zum Donauufer. Der Versuch, die Hochhausscheibe durch die großen, horizontal ausgerichteten, ausladenden „Erker“ an den Fassaden aufzulösen, erscheint von der Funktion her fragwürdig. Die Platzbildung an der Wehlstraße und der U-Bahn-Zugang sind großzügig gelöst. Zum Handelskai richtet sich eine geschlossene (Keller-) Front. Die verkehrlichen Vorgaben sind weitgehend eingehalten.

Um 11:45 folgt eine kurze Mittagspause, die für informelle Diskussionen zwischen den Juroren genutzt wird.

Um 12:15 wird die Sitzung wieder aufgenommen.

Es werden nun die Projekte nach funktionellen Gesichtspunkten diskutiert. Dazu gibt es Erläuterungen der Vorprüfung und der Verkehrsplanung. Weiters berichtet der Statiker als Vertreter des Auslobers. Seitens des Auslobers werden Stellungnahmen zur Wirtschaftlichkeit abgegeben.

#### Projekt 1:

Bürohauseingang im EG, Sockelzone gebildet durch 2 großflächige Rampen: von der Wehlstraße hinunter zum Bürohauseingang und als ansteigender Fußgeherbereich bis zur Höhe des 1. Stockes völlig frei und offen bis auf die Hochhauskerne.

Gegen Handelskai erscheint eingeschossige Sockelkante (Schaufensterfront möglich, aber geschlossen dargestellt).

Hochhausstiegen enden im 1.OG, keine Verbindung zu Eingang (Lobby) außer Aufzüge  
Fluchtweglängen im Hochhaus sehr knapp (vor allem bei Raumteilung), in der Garage überschritten.

Zentrale Energieversorgung auf Bauplatz B zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gesichert.  
Die Zugangspassagen zu den Geschäften im EG (Rampen) erscheinen als Sackgassen.  
Statik: die massiven Kerne der oberen Geschosse sind in den unteren Geschossen nicht vorhanden. Die weitgespannte Deckenkonstruktion erscheint aufwendig und teuer.

#### Projekt 2:

Bürohauseingang und Fußgeherebene im 1.OG, teilweise überdeckter Platz mit allen Zugängen, auch Anbindung an Handelskai 344. Breiter Fußgehersteg zum rechten Donauufer und Marina-Cafe. Aufweitung Wehlstraße und Zugang U-Bahn mit Vorplatz, Park an der Wehlstraße.

Rationeller Hochhausgrundriß mit verschränktem Stiegenhaus.

Front Handelskai: halb über Niveau liegende Garage und unklare Lösung für Anlieferung und Müllabfuhr im Fußgeherniveau.

Statisch-konstruktiv machbar (weitgespannte Brückenkonstruktion über der „Plaza“)

Stadtplanung: Höhe und Nutzungsmenge sind deutlich überschritten. Die Frage der Gleichbehandlung mit anderen Bauplätzen gleicher Lagegunst ist eventuell politisch zu entscheiden (Gemeinderat, Abweichung vom Leitbild), die Mengenüberschreitung hat Auswirkungen auf die Verkehrserzeugung (Verkehrsgutachten als Grundlage des Leitbildes), eventuell Steuerung über eine Stellplatzreduktion durch Reduktion der Flächen oder eine andere Verortung weiterer Stellplätze.

#### Projekt 3:

Viele funktionelle und verkehrsorganisatorische Mängel. Bürohauseingang im Erdgeschoß und im 1.OG: Die zwei Zugänge zum Bürohaus erfordern aufwendigere Zugangskontrolle.  
Fußgeherebene mit Anbindung an U-Bahn und rechtes Donauufer entlang Handelskai abgehängte Fußgeherbrücke unter U-Bahn. Anbindung an Handelskai 344 funktioniert so nicht.

Hochhausgrundriß: ab 17. OG Kern z.T. außenliegend.

3-geschossige Garage (auch EG), Supermarkt im 1.Stock ist kaum vermietbar, Anlieferung über Aufzug, Zugang nur über Stiege und Aufzug. Die „Mall“ weitgehend funktionslos  
Garagenfront zum Handelskai, Stellplätze im 2. UG unter Ichmannngasse sind unnötig.  
Unwirtschaftlichstes Projekt aller Beiträge.

#### Projekt 4:

Bürohauseingang im EG, Lobby 2-geschossig. Innenstraße mit Galerien u. Anbindung Handelskai 344, großzügiger z.T. gedeckter Vorplatz U-Bahn-Eingang. Front Handelskai (1,5 Geschoße hoch) auf Fußgeherebene, Zugang möglich, Fensterfront bei Cafe/Konferenz möglich.

Rationeller Hochhauskern (verschränktes Stiegenhaus).

Büros an der Innenstraße: Zwischen Hochhaus und niedrigerem Baukörper entlang der Wehlstraße ist die Belichtung gemäß Bauordnung nicht gegeben.

Knappe Fluchtwege im Hochhaus, Anzahl der Aufzüge viel zu gering. 2 Brandabschnitte im Regelgeschoß, Aufteilung in mehr als 2 Betriebseinheiten vom Zugang her ungünstig  
Fassadenkonstruktion nicht plausibel (rhombenförmige Elemente).

Statik: Der Kern parallel zur Hauptangriffsfläche der Windkräfte ist mit 5m Tiefe jedenfalls zur Übertragung nicht ausreichend. Zusätzliche Aussteifungen sind erforderlich, was aber ohne besondere Projektsänderungen machbar erscheint.

Das Projekt erscheint für eine Vermarktung gut geeignet: Büros auf einer Seite zum Donauraum, auf der anderen zum Prater orientiert.

#### Projekt 5:

Bürohauseingang im EG, 2-geschossige belichtete Verbindungspassage von Handelskai 344 zum U-Bahneingang durch Geschäfts- und Gastrobereich. 2-geschossiger Sockel mit Gründach, Turm von Ichmannngasse abgerückt.

Geringes Angebot an öffentlichem Raum. Flexibilität der Sockelzone, aber nur in sehr groben Umrissen dargestellt. Einfahrt Ichmannngasse (Abfahrtsrampe) fehlt im EG.

Kreuzförmiger Hochhausgrundriß mit großer Fassadenfläche.

Hochhaus E+21: Die Geschoßhöhe ist mit 3,20 zu gering angesetzt. Zu wenig Aufzüge, Kern müßte größer werden, wodurch wieder die Teilbarkeit der Büroflächen beeinträchtigt wird.

Verwertbarkeit erscheint ungünstig.

Keine Anbindung EG an Handelskai (nur Ladezone), keine Entsorgung dargestellt.

Statik: Auskragung Hochhausturm über Handelskai schwierig, aber lösbar.

#### Projekt 6:

Bürohauseingang im EG, attraktive Front im EG gegen Handelskai (aber kein Zugang).

Angebot der „Plaza“ im OG mit Verbindung mit rechtem Donauufer wird positiv beurteilt.

Anbindung Handelskai 344 ohne Verbindung zur „Plaza“.

Attraktive Gestaltung Vorplatz Wehlistraße mit großflächiger Überdachung.

Das 1.UG wird nicht zum Parken verwendet. Dadurch großer Fehlbestand an Pflichtstellplätzen, trotz Doppelparker.

Anlieferung Geschäfte und Müllabfuhr über Ladehof im 1.UG mit zu geringer lichter Höhe.

Verhältnis Kern/Bürofläche nicht optimal. Bedingt durch die Distanz der 2 Türme sehr opulente Lobby im EG (800m<sup>2</sup>), suboptimale Nutzung der EG-Fläche - Geschäftsfächen fehlen. Kernflächen zum Außenraum orientiert (Aufzugschächte). Belichtung Fitness im UG nicht optimal, Zugang nur über Haupteingang Büro.

Belichtung für Handelskai 344 gegen Ichmannngasse bereichsweise nicht gegeben (BO §75(4a))

Statisch problemlos. Nutzfläche pro Geschoß ausreichend.

#### Projekt 7:

Bürohauseingang im 1. OG. Durch Turm parallel Handelskai - kein Belichtungsproblem für Handelskai 344. Großzügige Platzbildung an der Wehlistraße, großzügiger U-Bahnzugang.

Anbindung Handelskai 344 über große Terrasse im 1.OG entlang Wehlistraße.

Gute Teilbarkeit der Bürogeschosse. Die auskragenden „Riegel“ (Erker) erhöhen die belichtete Büro-Arbeitsfläche nur unwesentlich, schaffen aber zusätzliche Belichtungsprobleme in den darunter liegenden Geschossen.

Garageneinfahrt Ichmannngasse im EG nicht berücksichtigt, Kellerfront am Handelskai.

Um 14 Uhr verlassen SR Vatter und SR Matousek die Sitzung, Arch. Klopff und Arch. Kreppenhofer treten als Ersatzpreisrichter in Funktion.

Es erfolgt nun eine Ausscheidungsrunde, bei der mit Stimmenmehrheit darüber entschieden wird, welche Projekte noch weiter diskutiert werden sollen (mit Rückholmöglichkeit).

Es ergeben sich folgende Abstimmungsergebnisse:

Projekt 1	2 dafür,	9 dagegen,	1 Stimmenthaltung
Projekt 2	12 dafür,	0 dagegen	
Projekt 3	1 dafür,	11 dagegen	
Projekt 4	10 dafür,	2 dagegen	
Projekt 5	0 dafür,	12 dagegen	
Projekt 6	3 dafür,	9 dagegen	
Projekt 7	2 dafür,	10 dagegen	

Somit verbleiben die Projekte 2 und 4 zur weiteren Diskussion. In der Folge wird ausführlich erörtert, unter welchen Auflagen diese Projekte zur Ausführung empfohlen werden könnten. Auch werden die Projekte noch einmal in das Einsatzmodell eingefügt.

Dabei wird **Projekt 2** wie folgt beurteilt:

Wird sowohl in der Gesamtwirkung als auch auf Bauplatz A allein städtebaulich als sehr starkes Projekt angesehen. Besonders gewürdigt wird die Kommunikation mit dem Donauufer und die Gestaltung der Plaza.

Auch die Elastizität des Entwurfes im Gesamtzusammenhang wird gewürdigt.

Zwar übersteigt das Projekt die Vorgaben in einem beträchtlichen Ausmaß, jedoch bliebe selbst bei einer Reduktion auf die Höhe von 75m seine städtebauliche Qualität erhalten.

Dabei wäre darauf zu achten, daß die sich aus den unterschiedlichen Höhen auf Bauplatz A und B ergebende Spannung erhalten bleibt.

Auf jeden Fall läge bei der größeren Höhe in der Signifikanz des Turmes eine hohe Qualität.

**Auflagen:**

- Die Möglichkeit der Überschreitung von 75m sollte in Anbetracht der Lage überprüft werden. Dabei ist zu beachten, daß dieser Bereich des Handelskais eine „Bebauungsinsel“ darstellt, eingebettet in einen großen Grün- und Freiraum.
- Eine mögliche künftige Höhe auf Bauplatz A sollte jedenfalls unter 100 m bleiben. Die Fernwirkung von der Hauptallee her wird bei einer Höhe von 70-75m als Signal noch wahrgenommen, ohne den großen Feiraum zu beeinträchtigen. Bei einer größeren Höhe ist die Fernwirkung aus dem Praterbereich (Hauptallee) aus Sicht der Stadtplanung zu überprüfen.
- Eine weitere Überprüfung ist anhand des Verkehrsmodells vorzunehmen. In der Verkehrserzeugung liegt zweifellos eine kritische Grenze für die Projektgröße. Eine Feinjustierung der Trakttiefe könnte hier helfen. Eine Rechtfertigung der Überschreitung der Vorgaben kann im „sozialen Mehrwert“ des „Brückenschlags“ zum Donauufer und dem Angebot an öffentlich nutzbaren Flächen, insbesondere der öffentlich zugänglichen Dachterrasse gesehen werden.
- Die Spannung des Höhenunterschiedes zwischen „A“ und „B“ sollte angestrebt werden.
- Die Bebauungskante auf Bauplatz C gegen Prater und Kleingartengebiet soll im Hinblick auf die angestrebte Offenheit überarbeitet werden.
- Der Ausgang vom EG auf die PLAZA im 1. Stock ist von den östlich angrenzenden Geschäftsflächen deutlicher abzusetzen.

**Zu Projekt 4** wird festgehalten:

Die mangelnde Anbindung an den Donauraum wird kritisiert, es existiert keine Kommunikation. Es sollte wenigstens eine Geste in dieser Richtung geben, z.B. eine Öffnung etc.

Der Vorschlag der beiden gleich geformten Baukörper auf Bauplatz A und B wird als städtebauliche Geste anerkannt. Jedoch zeigt sich der Baukörper auf A mit einem im Falle eines anderen Projektanten bei Bauplatz B anders ausgeformten Baukörper nicht so gut verträglich.

Die Bebauung auf Bauplatz C erscheint besonders gut gelöst. Die Öffnung zum Grünraum wird positiv bewertet.

Im Gesamtzusammenhang erscheint eine Hochhausstellung quer zum Handelskai städtebaulich flexibler und verträglicher als eine Parallelstellung.

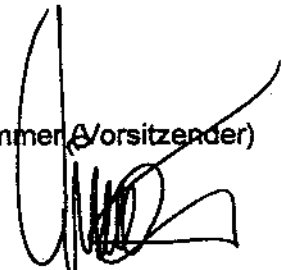
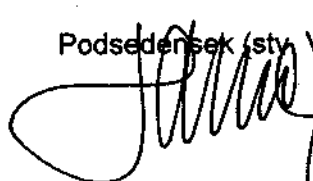

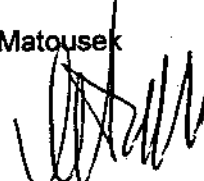


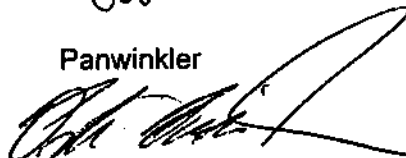
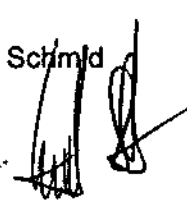
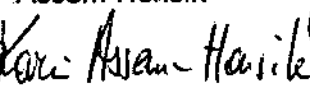
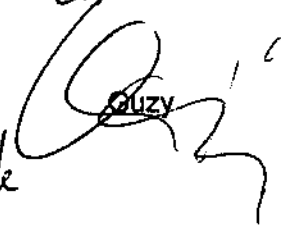

Nach kurzer weiterer Diskussion stellt der Vorsitzende den Antrag, **Projekt 2** als Siegerprojekt zu küren. Der Antrag wird mit 12:0 (einstimmig) angenommen.

Nun werden die Verfasserkverts geöffnet:

- Projekt 1 Arch. Univ.Prof. Mag.arch. Elsa Prochazka
- Projekt 3 Architekten Frank & Partner
- Projekt 4 Arch. Mag.arch. Walter Stelzhammer
- Projekt 5 Arch. DI Cornelia Schindler, Arch. DI Rudolf Szedenik
- Projekt 6 BUS Architektur
- Projekt 7 U.M.A. Architektur ZT GesmbH
- Projekt 2 Gewinner: Hoffmann-Janz Ziviltechniker GmbH**

Der Vorsitzende verständigt den Gewinner des Wettbewerbes, dankt allen Anwesenden für die engagierte und konstruktive Mitarbeit und schließt die Sitzung um 15:30.

Unterschriften der Preisrichter (ohne Titel):

Wimmer (Vorsitzender)	Podsedensek (stv. Vors.)	Buchebener (Schriftführer)
		
Kaltenbacher	Matousek	Vatter
		
Kubik	Panwinkler	Schmid
		
Assem-Honsik	Guzy	Madlencnik
		
Klapf	Kreppenhofer	
