

## WETTBEWERB FUSS- UND RADWEGSTEG ÜBER DEN MARGARETENGÜRTEL

### PROTOKOLL DER SITZUNG DES PREISGERICHTS 1. STUFE

Mittwoch, 21.10. 2009 9.00 – 18:00 Uhr

Ort: Forum Volkstheater MQ

TeilnehmerInnen:

FachpreisrichterInnen:

Arch. DI Albert Wimmer, Vorsitzender  
DI Helmut Dorr (Kammer ArchIng - Tragwerksplaner), stellvertr. Vorsitzender  
Arch. DI Richard Manahl (Kammer ArchIng)  
DI Rudolf Hinterleitner (Tragwerksplaner)  
DI Georgine Zabrana (Stadtratbüro Schicker)  
DI Richard Kronberger (MA 19), Schriftführer bis 14h  
DI Erich Streichsbier (MA 19, Ersatz für DI Kronberger) ab 14h  
DI Peter Spandl (MA 29, Ersatz für DI Georg Kolik)  
SR DI Eva Kail (MD-BD)

SachpreisrichterInnen:

DI Wolfgang Niederwieser (GB4/5, Ersatz für Ing. Kurt Wimmer, Bezirksvorsteher 5. Bezirk)  
SR DI Peter Chlup (BVStv. 6. Bez., Ersatz für Renate Kaufmann, Bezirksvorsteherin 6. Bezirk)  
bis 13:45  
Mag.arch. Bärbel Müller

Sonstige TeilnehmerInnen ohne Stimmrecht:

DI Robl (Vorprüfung Tragwerksplanung)  
Arch. DI Silja Tillner  
DI Jutta Kleedorfer (MA 18, Projektkoordinatorin Mehrfachnutzung), ab 12h  
DI Sandra Häuplik (Assistentin Prof. Steixner)  
DI Wolfgang Sengelin (MA 21A) bis 14h  
DI Gernot Riedel (MA 21A, Koordination Wiental) bis 14h

Verfahrensorganisation und Vorprüfung:

Architekt DI Franz Kuzmich  
Architekt DI Gerhard Kleindienst

Im folgenden Protokoll werden die Anwesenden ohne Titel angeführt.

Begrüßung im Namen der Auslobung durch Streichsbier (MA 19) und Spandl (MA 29).

Wimmer als Vorsitzender eröffnet die Sitzung des Preisgerichts. Bis auf die entschuldigte Vertretung des 12. Bezirks ist das Preisgericht vollzählig und die Beschlussfähigkeit mit 11 PreisrichterInnen gegeben. Es wird auf die Verschwiegenheitspflicht bis zum Ende des Verfahrens hingewiesen. Es liegt bei keinem Mitglied des Preisgerichts Befangenheit vor.

Bericht der Vorprüfung:

Kuzmich referiert zusammenfassend die Ergebnisse der Vorprüfung. Es wurden 37 Projekte termingerecht abgegeben, eines davon allerdings ohne die geforderten Plantafeln. Bei allen anderen reichen die eingereichten Unterlagen zur Beurteilung aus. Von den 37 Teilnehmern haben 34 gemäß der Ausschreibung ein Brückenprojekt eingereicht.

Kleindienst gibt einen Überblick über die städtebauliche Typologie und Trassenführung der vorliegenden Projekte.

Robl erläutert die Kriterien der Vorprüfung der Tragwerksplanung

Kuzmich erläutert die Checkliste zu Gender Mainstreaming, und führt die weiteren vorprüfenden Dienststellen an.

Wimmer ruft die Beurteilungskriterien in Erinnerung.

Das Kriterium Wirtschaftlichkeit wurde in der 1. Stufe nicht geprüft, nur allgemein eingeschätzt.

Spandl weist auf die Kontaminierung des Geländes am Gaudenzdorfer Gürtel hin, die bei den Gründungsmaßnahmen zu berücksichtigen sein wird.

Es liegt kein Projekt mit vollständiger Einhausung des Steges vor. Zu den Einreichungen ohne Steg wird die Jury anhand der Projekte Stellung nehmen.

Die Grünfläche des Bruno Kreisky-Parks im Osten wird im folgenden auch kurz als „Park“, die westliche Grünfläche als „Grüninsel“, oder „Insel“ bezeichnet, nicht jedoch als „Linse“.

Es folgt ein Informationsrundgang, bei dem die Vorprüfer die Projekte anhand der Pläne erläutern.

Danach fasst Wimmer zusammen: Vor dem folgenden 1. Ausscheidungsdurchgang, bei dem Projekte nur einstimmig ausgeschieden werden können, sollen die Kriterien geschärft werden.

Angesichts des an diesem Ort gegebenen Wirrwarrs an Linien bedarf es eines städtebaulichen Statements, dieses sollte reduziert und gekonnt im Detail sein.

Die Linienführung der Trasse ist die wesentliche Position - gekoppelt an die tatsächliche Länge der Wegstrecke und an die Länge der Brückenstrecke (konstruktive Strecke) ist die Linienführung der Brücke wesentliches Kriterium.

Priorität bei der Funktion des Steges haben Rad- und Fußweg, und der Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Der Vorrang liegt nicht beim Fußgänger, sondern mit der großen Weglänge der Stegtrasse beim Radverkehr. Die Entwicklung des Freiraumes und der sozialen Komponente muss Raum finden, kann aber in der Betrachtung vorerst noch zurückstehen.

Die beim Steg angestrebte Identität soll nicht dazu führen, dass am Ort bestehende Identitäten zerstört werden. Dies betrifft u.a. den Bruno Kreisky-Park mit der Weite des Platzes und dem Blick über das Wiental hinweg. Die große Freifläche sollte nicht verstellt werden.

Der Denkmalschutz (Otto Wagner-Pavillon, Otto-Wagner-Brücke) muss nicht im Vordergrund der Debatte stehen, weil ein gutes diszipliniertes Projekt dafür eine Lösung finden wird.

Schließlich und endlich ist die „Tauglichkeit“ eines Projektes gefordert.

Identität des Ortes: Die Grüninsel ist eine der letzten Brachen am Rande des zentralen Stadtgebietes.

Eine große Fläche wird unterhalb der Brücke liegen. Wichtig ist die Nutzung der Bereiche unterhalb und oberhalb der Brücke, und die Positionierung der Sozialprojekte.

Varianten außer der vorgegebenen Trasse werden als möglich angesehen. Eine andere Einbindung im Bereich der Grüninsel ist möglich. Klare Statik ist erwünscht, Reduktion und Einfachheit. Massivität bei der Stegkonstruktion wird abgelehnt. Auch im Hinblick auf eine mögliche EU-Förderung muss das Stegprojekt Innovation aufweisen.

Der Steg wird in erster Linie für RadfahrerInnen geplant - die Kosten sind nur damit begründbar. Die Linienführung darf keine scharfen Kurven haben. Lösungen mit zusätzlichem Gebrauchswert, wie Verweilbereiche auf den Rampen, sind zu begrüßen.

Projekte sollen auch künftigen Entwicklungen Raum geben..

Das Projekt bietet eine große Chance, in diesem Bereich Maßnahmen für Verbesserungen über die Brücke hinaus zu setzen.

11:50-12:05 Pause

### **1. Ausscheidungsrundgang.** Einstimmigkeit erforderlich.

Projekt 1: Die intelligente Linienführung, mit der Aufstiegsrampe entlang des Margaretengürtels im Bruno-Kreisky-Park, die den Blick zum Wiental frei lässt, und der Westrampe entlang des Gaudenzdorfer Gürtels, welche die Grüninsel frei lässt, stellt einen durchaus denkbaren Lösungsansatz dar. Kritisch wird die Länge der Wegführung, die Ausbildung der Spitzkehre in der östlichen Rampe und der schleifende Bogen bei der Querung gesehen. Zur Kritik der Wegführung: zweifellos besteht nach der Querung der Wunsch, in gerader Richtung weiterzufahren. Der Konflikt zwischen Stegrampe und U-Bahnbereich besteht jedoch - und ist schwer zu lösen. Die plakative Farbigkeit

erscheint in der Situation verfehlt, städtebauliche Akzente werden durch die vorgeschlagene Linienführung ohnehin geleistet.  
Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 2: Linienführung im Bereich der Machbarkeitsstudie. Der Steg wird nicht als urban wahrgenommen.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 3: Linienführung im Bereich der Machbarkeitsstudie. Die städtebauliche Geste erscheint konventionell, Logik und Stringenz sind im konstruktiven Ansatz nicht zu erkennen. Der „Stützenwald“ erscheint als Zufallsprodukt.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 4: Zeigt mit dem mäandernden Steg und der westlichen Rampe als beispielbarem Freibereich interessante Ansätze - das Bogentragwerk als Zeichen bei der Querung ist weit überzogen. Das Statement erscheint an diesem Ort nicht geglückt - so ist Urbanität nicht zu übersetzen.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 5: Das Projekt ist sorgfältig gearbeitet. Das Teilen der Brücke in unterschiedliche Wegführungen ist aber weder notwendig noch sinnvoll. Damit ist auch der konstruktive Ansatz nicht überzeugend. Die Verbreiterungen wären nur sinnvoll, wenn die Flächen oben und unterhalb genutzt werden können.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 6: Die ruhige Linienführung (im Bereich der Machbarkeitsstudie) wird städtebaulich positiv gesehen. Das Projekt arbeitet mit sparsamen Mitteln bis auf die Kumulierung in der Mitte mit dem Sozialstützpunkt. Es ist von Konstruktion und Stützenstellung interessant, und auch als Inszenierung interessant.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 7: Spiralrampenbauwerk zwischen U-Bahnstationen und Park, weitgespanntes Bogentragwerk über den Gürtel. Das Konzept ist in bezug auf Maßstab und Aufwand nicht verständlich. Die große Geste ist in ihrer Dimension an diesem Ort überzeichnet. Es werden Konkurrenzen aufgebaut, die nicht erwünscht sind. Ein Rampenanfang nach der U-Bahn-Station ist schwierig zu lösen.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 8: Nähert sich dem Thema mit wenig Mitteln und geringem Aufwand an, das Projekt erscheint in seiner Schlichtheit tauglich und selbstverständlich.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 9: Gestreckte Linienführung ähnlich Machbarkeitsstudie. Die „monolithische Holzlandschaft“ wird plakativ präsentiert. Gegen die Holzkonstruktion ist nichts einzuwenden. In einer Umgebung, wo Stein, Stahl, und Putzfassaden den Raumeindruck bestimmen, entsteht ein Kontrastprogramm, die Brücke wird als Teil der Landschaft, als Landschaftselement gelesen. Die Holzfahrbahn ist nicht möglich.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 10: Schlangenförmige Trassenführung, starke Beeinträchtigung des Bruno-Kreisky-Parks.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 11: Trassenführung im Bereich der Machbarkeitsstudie, 2-fach geknickt. Der disparate Raum erfordert im Umgang mit dem städtebaulichen Kontext eine gelassene Souveränität. Das Projekt ist sensibel gearbeitet, die filigrane Konstruktion hat jedoch in der spezifischen Situation Schwierigkeiten, eigene Identität zu entwickeln. Die Konstruktion mit den Seilverspannungen ist interessant, wenn auch einige Fragen offen bleiben. Leichtigkeit und Transparenz wirken sympathisch. Das Gelände ist in dieser Form nicht möglich (für Kinder überkletterbar).

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 12: Trassenführung im Bereich der Machbarkeitsstudie. Die Stahlkonstruktion kommt nicht zum Ausdruck, die Darstellung vermittelt Unbeweglichkeit, Simplizität, keine Feinheit in der Gliederung. Gelände müsste aufgrund der Darstellung aus Glas sein.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 13: Die Trasse wird hinter dem nördl. Stationszugang über dem Wienfluss und im Westen entlang des Gaudenzdorfer Gürtels geführt - eine sehr intelligente Linienführung, welche diversen Konfliktsituationen elegant aus dem Weg geht, ohne den Gedanken einer direkten Wegführung aufzugeben. Die Grüninsel verbleibt als Raum ungestört, Mehrwert entsteht durch Schaffung einer Beziehung zum Wienfluss. Auch die konstruktive Lösung überzeugt. Kompetenzprobleme mit der Verwaltung sind zu erwarten. Derzeit ist das Aufsetzen auf die Wienflussmauer nicht erlaubt, insbes. im U-Bahnbereich.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 14: Großräumige Linienführung bis auf den Mariahilfer Gürtel. Das Projekt erscheint sowohl von der Linienführung als auch vom Habitus her nicht gelungen, die angestrebte Identität fragwürdig.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 15: Trasse östlich nach Wienflussquerung entlang Wienzeile, nach dem O.Wagner-Pavillon Querung der Straßenbahntrasse und entlang dieser nach NW. Das Projekt liefert für diesen Ort einen spannungsvollen Beitrag, es reagiert auf die Umgebung und versucht eine Verzahnung mit der Landschaft. Ist weniger als Brücke denn als Landschaftselement zu lesen. Der Bereich um den O.Wagner-Pavillon wird als Platzraum gestaltet. Erscheint in konstruktiver Hinsicht realisierbar.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 16: Trassenführung an der Grünfläche Kreisky-Park, nach der Querung entlang Gaudenzdorfer Gürtel. Interessanter Beitrag, sorgfältiges Projekt.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 17: Trassenführung in einer geraden Linie über die gesamte Länge, 10 m breit. Linienführung klar, großmaßstäblich.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 18: Trasse im Bereich der Machbarkeitsstudie, in flachen Bögen am nördlichen Rand. Intelligente Linienführung, Projekt lässt viel Interpretationsspielraum offen. Der „Stützenwald“ wird negativ gesehen.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 19: Unterirdisches Bauwerk im Stationsbereich. Fraglich ist - abgesehen von der nicht gelösten Aufgabenstellung - ob die vorgeschlagenen Nutzflächen an diesem Ort vermietbar wären.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 20: , Betonbauwerk, kurze Spannweiten.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 21: Steg geteilt in 2 gebogene verschlungene Rampen unterschiedlicher Neigung, (4%/10%).

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 22: Trasse im Bereich der Machbarkeitsstudie. Schlanke Stegkonstruktion, Farbgebung ist noch diskutierbar. Das Projekt liefert gute Ansätze, ist ein eigenständiger Beitrag.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 23: Wendelrampe am Bruno Kreisky-Park, mäandernde Trasse in der Grüninsel.

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 24: Östl. Rampe im Park entlang Margaretengürtel, westl. Rampe entlang Gaudenzdorfer Gürtel. Rampe durch den Park problematisch, Tragwerk wird angezweifelt.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 25: Gestreckte, leicht geschwungene Linienführung. Schwieriger Umgang mit dem Raum vor der U-Bahnstation

Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 26: Gerade Linienführung mit Richtungsänderung Richtung Gaudenzdorfer Gürtel. Das Projekt ist sehr schematisch. Außer der direkten Trassenführung nur wenige Qualitäten.

Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 27: Mehrfach geknickte Linienführung, mit mehreren Stiegenaufgängen. Der konsequente Ansatz, Richtungsänderungen mit Zugängen zu koppeln, wird gewürdigt. In der Konsequenz wird

dadurch aber viel Raum besetzt.  
Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 28: Trasse verläuft in einem weiten Bogen, ohne Rücksicht auf die Grünflächensituation. Das Abrücken von den U-Bahnzugängen wird durch den Verlauf im Park und das Zerschneiden der Grüninsel im Westen erkaufte. Die Linienführung ist prägnant, das Tragwerk nicht uninteressant.  
Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 29: Gestreckte Linienführung, im W mittig auf der Grüninsel, wofür kein zwingender Grund zu sehen ist. Der statisch-konstruktive Aufwand erscheint riesig, aber nicht zielführend. Sensible Ansätze in der Landschaftsplanung werden durch die problematische Trassenführung entwertet.  
Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 30: Schlägt statt einer Brücke eine Neuordnung der Verkehrsströme vor. Der zusätzlich vorgeschlagene Schutzweg ist logisch und wird anerkannt.  
Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 31: gestreckte, fast geradlinige Trassenführung. Aussagen zur Konstruktion fehlen, die Verkleidung einer Stahlkonstruktion erzeugt eine „unerwünschte“ Identität, Die vorgeschlagene formale Inszenierung ist an diesem Ort kein verfolgenswerter Ansatz.  
Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 32: Gestreckte Trassenführung mit nur leichten Richtungsänderungen, im Bereich der Machbarkeitsstudie. Die Linienführung im Bereich der Querung ist interessant. Der Ansatz, die Richtungsänderungen der Linienführung mit den Aufgängen für Fußgänger zu verbinden, ist als Gestaltungsprinzip verständlich.  
Projekt verbleibt in der Wertung

Projekt 33: Mehrfach geknickte Linienführung, zum Rand des Gaudenzdorfer Gürtels. Rahmen auf der Brücke als Leuchenträger  
Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 34: Gestreckte Linienführung, westlich im Bogen entlang Gaudenzdorfer Gürtel. Lage ist in Ordnung, konventionelles Tragwerk, keine Aussagen über die Stützung.  
Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 35: Gerade und horizontal verlaufender Steg mit seitlichen Rampen als Zulaufstrecken, östl. über dem Wienfluss. Hoher baulicher und gestalterischer Aufwand.  
Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 36: Gestreckte, leicht geschwungene Trassenführung. Solide ausgearbeitetes Projekt, aber keine interessanten verfolgenswerten Ansätze.  
Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Projekt 37: Unterführung mit beträchtlichen Geländeabsenkungen. Ausgearbeitete Pläne liegen nicht vor.  
Antrag auf Ausscheiden: einstimmig angenommen

Es verbleiben 17 Projekte in der Beurteilung, und zwar: 1, 6, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 24, 26, 27, 32, 36

Mittagspause von 13:45-14:30 Uhr , Chlup verlässt um 13:45 die Sitzung, es verbleiben 10 stimmberechtigte PreisrichterInnen.

## 2. Ausscheidungsrundgang

Die Konzentration auf Projekte für die Weiterbearbeitung soll vorangetrieben werden. Jene Projekte, die im 1. DG nur mit Vorbehalt verblieben sind, werden im 2. Wertungsdurchgang einer Überprüfung auf weiteren Verbleib unterzogen. Auch zeichnen sich Typologien ab, die gegeneinander abzuwägen sind. Gefordert ist eine städtebauliche Geste, die in diesem Raum überlebt.

Projekt 36: Obwohl interessante Ansätze vorhanden sind, wird über die Innovation des Projektes kontroversiell diskutiert. Antrag auf Ausscheiden

Projekt 32: Richtungsänderungen als Gestaltungsansatz. Projekt verbleibt

Projekte 24, 26 u. 27: wurden kontroversiell diskutiert, Antrag 24 und 26 auszuscheiden.

Projekt 22: bietet zu wenig, ist dabei zu „laut“. Antrag auf Ausscheiden

Projekt 21: erscheint gestalterisch überzogen, zu nahe an der Otto Wagner-Station. Bietet ingenieurmäßig zu wenig, die Brücke muss auch allein, ohne Sozialstützpunkt oder zusätzliche Gestaltungen bestehen. Rampenneigungen tw. zu steil. Antrag auf Ausscheiden

Projekt 17: Brücke als aufgeständerte Topographie in der einfachsten und direktesten Form. Wie weit kann man etwas reduzieren bevor es banal wird? Die Nutzbarkeit des Raumes unter der 10m breiten Brücke muss gewährleistet sein. Projekt wird kontroversiell diskutiert.

Projekt 14: Lage reagiert gar nicht auf Insel, ankoppeln ist sehr schwer. Spezifische Identität wäre gut gelöst. Antrag auf Ausscheiden

Projekt 11: wurde kontroversiell diskutiert. Das Leichte, „Aufrollbare“ fasziniert. Die Konstruktion ist baubar, wenn auch nicht so elegant realisierbar, wie dargestellt. Schwierigkeiten sind in der Erhaltung zu erwarten, z.B. beim Austausch von Seilen.

Projekt 8: ist sehr simplifiziert dargestellt.

Projekt 6: Der „Spiel- und Sportturm“ als Statement für die Jugendlichen wird anerkannt. Wenn der Turm entfällt, überzeugen aber weder Linienführung noch Gestaltung. Die Brücke allein besteht nicht. Antrag auf Ausscheiden

Projekt 1: ist elegant, aber die Linienführung im östlichen Teil problematisch

Es folgt die Abstimmung. Einstimmig werden die Anträge auf Ausscheiden der Projekte 36, 26, 24, 21, 14 und 6 angenommen.

Es verbleiben die Projekte: 1, 8, 9, 11, 13, 15, 16, 17, 22, 27, 32

Ein Antrag, Projekt 36 rückzuholen, wird mit 7 Gegenstimmen bei 3 Prostimmen abgelehnt.

Die verbliebenen Projekte werden auf Identitäten betrachtet und typologisch eingeordnet. Konsens besteht, dass von keinem Typus ein Überhang vorherrschen soll.

Projekte 8, 32 und 22 sind in der Linienführung, die nahe an der Machbarkeitsstudie liegt, sehr ähnlich. Präferenz besteht für Projekt 32, Anträge auf Ausscheiden für Projekt 8 und 22 werden gestellt.

Projekt 27 erscheint zu wenig konstruktiv gedacht. Der Ansatz ist reizvoll, aber die Umsetzung zu massiv. Antrag auf Ausscheiden

Bei Projekt 11 wird eine „Konstruktionseuphorie“ angesichts der hohen Dichte an Verspannungen konstatiert. Der Aufwand an Statik erscheint zu hoch. Antrag auf Ausscheiden

Nach kontroverser Diskussion der Beleuchtung bei Projekt 22 erfolgt die Abstimmung.

Im **3. Wertungsdurchgang** werden die Anträge auf Ausscheiden der Projekte 8, 11, 27 einstimmig angenommen.

Es verbleiben die Projekte: 1, 9, 13, 15, 16, 17, 22, 32 in der Beurteilung.

Nun sollen die 5 Projekte zur Weiterbearbeitung in der 2. Stufe ermittelt werden. Hiefür soll nunmehr Stimmenmehrheit ausreichend sein.

**Projekt 1:** Spannend, wohldosiert und feinfühlig ist die Komposition in städtebaulicher Hinsicht und die Eigenständigkeit der Linienführung. Dem hohen Anspruch dieser städtebaulichen Einordnung wird die Interpretation des Brückenbauwerks selbst nur teilweise gerecht, sie bleibt funktional, und insbesondere plakative Elemente werden kritisch gesehen.

Die Radverbindung im Bereich des Bruno Kreisky Parks ist viel zu umständlich, solche Haken fährt der Radfahrer nicht. Teile des Bruno Kreisky Parks müssen einbezogen werden, die schleifende Querung über den Gürtel ist problematisch.

Positiv vermerkt wird das Freispielen der Grüninsel, und das Freihalten der Randzone des Bruno Kreisky-Parks vor den U-Bahn-Stationen ist der große Vorzug des Projekts.

Die Abstimmung ergibt 5:5 für Verbleib

**Projekt 9:** Die Trassenführung liegt nahe an den Projektvorgaben. Das sehr selbstbewusste Projekt arbeitet als einziges beim Tragwerk mit Holz, die räumliche Gestaltung des Tragwerks ist nicht auf Minimierung ausgerichtet. Der raumplastische Anspruch in einem schwach definierten Stadtraum ist jedenfalls eine faszinierende Möglichkeit, das Thema auf alternative Weise zu behandeln. Vorhandene stadträumliche Elemente werden gut in das Projekt einbezogen. Der Raum erscheint aufgewertet.

Die Brücke schafft durch die plastische Ausgestaltung des Tragwerks ein Raumkontinuum, das sowohl die umgebende Landschaft („Arena-Raum“) als auch den Raum unterhalb einbezieht.

Die Stadtgestaltung sieht das Projekt als durchaus interessant, aber zu massiv für die Aufgabe und den Ort.

Die Grüninsel wird eher mittig durchfahren - was nicht zwingend erscheint. Die Gestaltung der Insel (Dammschüttung) wird kontrovers diskutiert.

Die Montage vor Ort als „monolithische“ Verbindung der Elemente des Tragwerks wird nicht erklärt (Temperaturschwankungen usw.). Hier besteht Präziserungsbedarf.

Die parkettartige Ausbildung der Fahrbahnoberfläche funktioniert für einen Radweg nicht.

Die Abstimmung ergibt 7:2 für Verbleib bei 1 Enthaltung

**Projekt 13:** ist ausführlich besprochen worden. Gewährleistet und erhält allen Bereichen die erwünschten Qualitäten.

Seitens der Auslober wird ausdrücklich auf die rechtlichen Probleme hingewiesen. Konfliktpunkte bestehen mit den Wr. Linien (Überquerung der U-Bahntrasse) und MA 45 Wasserbau (Nutzung der Wienflussmauer).

Die abgespannte Stützung mit der Gründung auf der Wienflussmauer wird problematisch gesehen. Das statische Konzept wird mit den betroffenen Dienststellen abzustimmen sein. Zur Prüfung des Projektes werden MA 45 und Wr. Linien hinzugezogen werden müssen.

Das Projekt muss auch ohne die Errichtung des „Jugendpalastes“ realisierbar sein.

Die Abstimmung ergibt 9:1 für Verbleib

**Projekt 15:** zeigt eine ähnliche Typologie wie Projekt 13, nur dass es noch weiteren Raum im Wienfluss in Anspruch nimmt. Es schafft eine klare Situation zwischen den Stationen. Die Höhe des Tragwerkes bis zu 7 m auf eine beträchtliche Länge ist unangenehmer, weil die Überquerung der Straßenbahn und der Fahrbahn auseinander liegen. Eine deutliche Kostensteigerung ist zu erwarten. Der Damm hat beträchtliche Ausmaße, alle bestehenden Anlagen werden überschüttet. Die Trennwirkung ist sehr negativ. Die hohen gestalteten Blech-Wände beidseits der Straßenbahndurchfahrt haben keine konstruktive Funktion, sind nur Zierat. Die Stiege ist in dieser Form nicht machbar. Im Bereich der Otto Wagner-Station entsteht ein urbaner Platz, der sich zum Naturraum mit einer Kante absetzt. Die Platzgestaltung fasziniert, angesichts der Querung durch die Straßenbahn wird die Qualität aber problematisch gesehen.

Die Abstimmung ergibt 1:9 für Verbleib, daher ausgeschieden

**Projekt 16:** ist sehr pragmatisch, verbindet das Erwünschte auf der Westseite mit dem Problematischen im Osten. Bei der Raumkonfiguration wurde einiges überlegt, Räume geschaffen. Die flache Böschung hinauf zur Rampe lässt erwarten, dass auch Fußgänger den Steg annehmen.

Die Abstimmung ergibt 7:2 für Verbleib bei 1 Enthaltung

**Projekt 17:** Das Objekt als aufgeständerte Platte ist als Brücke gut benutzbar. Hat viel Potential, Räume zu beherbergen, im Rampenbereich entstehen allerdings große Flächen an totem Raum. Künftige Entwicklungen auf der Insel werden durch die mittige Situierung beeinträchtigt. Die zarten Stützen werden massiver sein müssen. Die Darstellungen sind lineare Grafiken ohne farbliche Bearbeitung. Das Projekt zeigt einen anderen Zugang mit klarer Haltung, wenn nicht sogar einer gewissen Radikalität durch die Reduktion auf das Minimum.

Die Abstimmung ergibt 3:5 für Verbleib bei 2 Enthaltungen, daher ausgeschieden

**Projekt 22:** In räumlicher Hinsicht trägt das Projekt für den Ort nichts spezifisches bei. Die Stegbeleuchtung ist gut gelöst.

Die Abstimmung ergibt 2:7 für Verbleib bei 1 Enthaltung, daher ausgeschieden

**Projekt 32:** Gute Darstellungen, die Themenstellung wird bewusst gemacht

Die Abstimmung ergibt 9:1 für Verbleib

Da damit erst vier Projekte (9, 13, 16, 32) für die Weiterbearbeitung ausgewählt sind, wird zwischen den Projekten 1 und 17, welche die meisten Pro-Stimmen erhalten haben, nochmals abgestimmt:

Projekt 1: für Verbleib 3:4, 3 Enthaltungen, daher nicht ausgewählt

Projekt 17: für Verbleib 5:3, 2 Enthaltungen, daher als fünftes Projekt ausgewählt

Es folgt die Abstimmung über die Reihung der Nachrücker:

Antrag Projekt 1 als 1. NR: 10:0 dafür, daher einstimmig als 1. Nachrücker ausgewählt

Projekt 15 als 2. Nachrücker: 4 dafür 5 dagegen, 1 Enthaltung, daher nicht 2. Nachrücker

Projekt 22 als 2. Nachrücker: 5 dafür, 4 dagegen, 1 Enthaltung, daher als 2. Nachrücker ausgewählt

Es verbleibt Projekt 15 als 3. Nachrücker.

Es werden somit folgende fünf Projekte für die Bearbeitung in der 2. Stufe ausgewählt:

9, 13, 16, 17, 32 und als Nachrücker in dieser Reihenfolge die Projekte 1, 22, 15

**Generelle Empfehlungen und Anforderungen** an alle Projekte für die Bearbeitung in der 2. Stufe:

- Beleuchtungskonzept und Leuchten sind zu präzisieren. Handlaufbeleuchtung ist nicht ausreichend - Beleuchtung muss Gesichtserkennbarkeit sicherstellen (gemäß „Richtlinien für die sichere Stadt“), ausreichende Helligkeit auf der Fahrbahnoberfläche. Auch die Flächen unterhalb des Tragwerks sind zu beleuchten.
- Ein Schaubild mit Darstellung der Situation Bruno Kreisky Park mit U-Bahn-Zugang aus Fußgängerperspektive ist verpflichtend, unter Verwendung der Fotos vom Park Richtung U-Bahnstation.
- Klare Darstellung der Materialisierung und Konstruktion im Zusammenhang mit der baulichen Umsetzbarkeit und Errichtbarkeit, Montage auf der Baustelle
- Materialisierung der Oberfläche, Oberflächengestaltung und Geländergestaltung (auf Brücke und darunter) entsprechend den Vorgaben und Richtlinien der MA29 und RVS (Hinweis: keine einzelnen waagrechten Geländerstäbe oder Seile im Kletterbereich von Kleinkindern).
- Absturz- und Abwurfsicherung im Bereich der Straßenbahnquerung
- Entwässerungskonzept
- Mögliche Lage von Einbautenträgern im Brückenbauwerk



- Konstruktive Anforderungen: Anfahrschutz bei Stützen, Aufzüge sind konstruktiv vom Tragwerk der Brücke zu trennen. Nachträgliches Anbinden von Aufzügen an die Brücke muss möglich sein. Keine direkte Anbindung an den Steg, sondern nur über entsprechende Aufstellflächen.
- Unabhängigkeit der Errichtung der sozialen Einrichtungen
- Ankoppelung an den Steg bei nachträglichem Anbinden sozialer Einrichtungen, Nachweis der Möglichkeit von Aufstiegshilfen
- Kurzbeschreibung der Vorstellung von der westlichen „Insel“ (nicht gestalterisch), vor allem hinsichtlich des Lärmschutzes und Vielfalt der Nutzung. Aufzeigen der räumlichen und funktionalen Qualitäten der Freiflächen und des öffentlichen Raumes im Hinblick auf mögliche zukünftige Nutzungen und die vorgeschlagenen sozialen Einrichtungen.
- Im Modell sollen die sozialen Einrichtungen einsetzbar ausgeführt werden.

### **Projektspezifische Vorgaben und Empfehlungen**

Projekt 9: Klärung Brandschutz der Holzoberflächen. Holzoberfläche der Fahrbahn von Geh- und Radweg ist nicht möglich. Sitzgelegenheiten auf der Prallseite sind zu überdenken

Projekt 13: Detailliert darzustellen ist der Anschluss der Konstruktion im Bereich der U-Bahn-Station Margaretengürtel, Aufgang Morizgasse. Statisch-Konzeptionelle Darlegung der Konstruktion, statischer Machbarkeitsnachweis. Klärung des Auflagerbereiches im Bereich der Wienflussmauer.

Projekt 16: Absturzsicherung bei Steggeländer, Detaillierung der Landschaftsgestaltung im Auslauf der Brücke

Projekt 17: Überprüfung der Qualitäten des Raumes unter der Brücke auch ohne Sozialeinrichtungen.

Projekt 32: Darlegung der Stützenaufteilung im Bereich des neuen Stationsaufganges Morizgasse. Keine Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern auf der Brücke, Aufweitung an den Schmalstellen für Mischverkehr auf mindestens 3,50 m. Sozialstützpunkt zu nahe an Unterwerk (Abstrahlung).

Projekt 1: Die Integration der Lärmschutzwand am Margaretengürtel in das Rampenbauwerk ist planlich nachzuweisen. Lösung ohne Werbung.

Projekt 22: keine weiteren Anmerkungen

Projekt 15: Detaillierungen wie im Projekt 13. Platzgestaltung unter Berücksichtigung der Straßenbahnführung. Detaillierung der langen Stufenanlage (Podeste fehlen)

Abschließend dankt Wimmer als Vorsitzender allen Beteiligten, insbesondere der Vorprüfung, und schließt die Sitzung um 17:50

Richard Kronberger, Schriftführer

Unterschriften der PreisrichterInnen:

  
  
   
  
   
  
  
