

Städtebaulicher Wettbewerb Wien West

Niederschrift über die Jurysitzung vom 6./9. Dezember 2002

Sitzungsort: Lagerhalle 1, Westbahnhof
Felberstraße 1/8, A-1150 Wien

Sitzungszeit: 6. Dezember 2002 von 09:15 Uhr bis 21:30 Uhr
9. Dezember 2002 von 09:30 Uhr bis 16:30 Uhr

Konstituierung des Preisgerichts

Die konstituierende Sitzung der Jury erfolgte am 5. August 2002 in den Räumlichkeiten der ÖBB, Elisabethstraße 9, A-1010 Wien

Die Jury wählte aus ihrer Mitte

- * zum Vorsitzenden: Architekt Rüdiger LAINER
- * zum stellvertretenden Vorsitzenden: Architektin Laura P. SPINADEL
- * zum Schriftführer: Dipl.-Ing. Norbert STEINER
- * zum stellvertretenden Schriftführer: Mag. Heinz REDL

Beschlussfähigkeit der Jurysitzung am 6. Dezember 2002

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit der Jury fest. Die Frage nach der Befangenheit wird von allen Juroren verneint.

Anstelle von Herrn Mag. Heinz Redl nimmt Herr Dr. Hans Kaser, anstelle von Herrn Architekt Adolf Krischanitz nimmt Herr Architekt András Pálffy und anstelle von Herrn Dipl.-Ing. Rudolf Schicker nimmt Frau Dipl.-Ing. Brigitte Jilka das Stimmrecht in der Jury wahr.

Anwesenheit: Juroren:

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Rüdiger LAINER, Architekt	Vorsitzender der Jury
Mag. arch. Laura P. SPINADEL, Architektin	stv. Vorsitzender der Jury
Dipl.-Ing. András PÁLFFY, Architekt	Kammerjuror
Dipl.-Ing. Brigitte JILKA	MA 18
Dipl.-Ing. Andrea KREPPENHOFER	MA 19
Ing. Rolf HUBER	Bezirksvorst. 15. Bezirk
Dr. Hans KASER	ÖBB Immobilien
Dipl.-Ing. Norbert STEINER	ÖBB Bahnhofsoffensive

Ersatzjuroren:

Ing. Robert HERBACEK	ÖBB Bahnhofsoffensive
----------------------	-----------------------

Beratung:

Die Jury ist damit einverstanden, dass

Jochen SEIBERT	ÖBB Immobilien
Dipl.-Ing. Günther STEFAN	Hans Lechner ZT
Bertram CHIBA	Hans Lechner ZT
Dipl.-Ing. (FH) Roman GECSE	Hans Lechner ZT
Gregor KOFLER	Hans Lechner ZT
Veronika STOCKER	Hans Lechner ZT
Dipl.-Ing. Karl SCHÖNHUBER	Rosinak & Partner ZT
Dipl.-Ing. Katharina ZECH	Rosinak & Partner ZT
Dipl.-Ing. Paul BERGER	Wiener Linien
Ing. Klaus-Dieter POSTZ	A. Pauser ZT

an der Jurysitzung teilnehmen.

Bericht der Vorprüfung

Es sind 51 Projekte fristgerecht eingelangt. Jedes Projekt wurde – unabhängig von der Einlaufnummer – nach dem Zufallsprinzip mit einer Tarnzahl versehen.

Zu 49 der 51 fristgerecht eingelangten Projekte liegen Kuverts mit der Aufschrift „Verfassererklärung“ vor. Zu einem Projekt liegt ein unbeschriftetes verschlossenes Kuvert vor, das vorläufig als Verfassererklärung angesehen wird. Zu einem Projekt liegt keine Verfassererklärung vor.

Verspätet gingen zwei Wettbewerbsprojekte ein. Diese werden nicht beurteilt.

Neben dem Wettbewerbsbüro Hans Lechner ZT GmbH waren die Rosinak & Partner ZT GmbH, das Ingenieurbüro A. Pauser ZT GmbH, die ÖBB, die Stadt Wien und das Bundesdenkmalamt beteiligt.

Die Vorprüfung berichtet der Jury erläuternd insbesondere:

- * allgemeine Feststellungen,
- * einzelne Prüfprotokolle,
- * Vergleichsdarstellungen,
- * Stellungnahme Rosinak & Partner,
- * Stellungnahme Ingenieurbüro A. Pauser,
- * Stellungnahme der ÖBB Immobilien,
- * Stellungnahme der ÖBB Bahnhofsoffensive,
- * Stellungnahme der Magistratsabteilung 37 und
- * Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes

Orientierungsrundgang

Zur Herstellung des Überblicks und zum Erkennen der konzeptiven Ansätze informiert sich die Jury in einem Orientierungsrundgang, unterstützt durch Erläuterungen der Vorprüfer.

Die Projekte werden so, umfassend auf Basis der Kriterienaufstellung der Ausschreibung, analysiert.

Erörterung der städtebaulichen Struktur und der Typologien

Im Anschluss beschäftigt sich die Jury eingehend mit den Typologien der angebotenen Lösungsvorschläge. Es werden die unterschiedlichen Ansätze, sowie die sich daraus ergebenden Bedingungen analysiert und zusammengefasst.

1. Auswahlrundgang

In diesem ersten Auswahlrundgang mit positiver Auswahl genügt die Stimme eines Jurors zum Verbleib eines Projektes in der Wertung.

Dr. Kaser verlässt um 17:15 Uhr die Jurysitzung.

Ergebnis des 1. Auswahlrundganges:

Ausgewählt zur vertieften Bearbeitung seitens der Jury werden die Projekte: 01, 03, 05, 07, 09, 10, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 27, 28, 31, 35, 37, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50 und 53

Am Ende des 1. Auswahlrundganges verbleiben in der weiteren Wertung somit 28 Projekte.

Die im ersten Auswahlrundgang ausgeschiedenen Projekte entsprechen einem oder mehreren Hauptkriterien der Auslobung nicht und fanden keine befürwortende Stimme in der Jury. Darüber hinaus liegen zum Projekt 29 die geforderten Ausarbeitungen nur unvollständig vor (kein Modell, nicht der Ausschreibung entsprechende nachvollziehbare Plandarstellungen.)

2. Auswahlrundgang

Im 2. Auswahlrundgang ist mindestens die Hälfte der Jurystimmen zum Verbleib eines Projektes in der Wertung erforderlich. 7 stimmberechtigte Jurors sind anwesend.

Es wird bei jedem in der Wertung verbliebenen Projekt der städtebauliche Ansatz intensiv beschrieben und diskutiert, sowie die weiteren Kriterien umfassend erörtert.

	Pro-Stimmen	Contra-Stimmen
Projekt 01	0	7
Projekt 03	2	5
Projekt 05	4	3
Projekt 07	2	5
Projekt 09	2	5
Projekt 10	0	7
Projekt 14	3	4
Projekt 16	4	3
Projekt 17	2	5
Projekt 18	1	6
Projekt 20	3	4
Projekt 21	1	6

Niederschrift über die Jurysitzung 6./9. Dezember 2002
Städtebaulicher Wettbewerb Wien West

Projekt 24	0	7
Projekt 27	4	3
Projekt 28	0	7
Projekt 31	1	6
Projekt 35	1	6
Projekt 37	7	0
Projekt 41	3	4
Projekt 42	4	3
Projekt 43	1	6
Projekt 44	2	5
Projekt 45	2	5
Projekt 46	5	2
Projekt 47	5	2
Projekt 49	3	4
Projekt 50	0	7
Projekt 53	1	6

Ergebnis des 2. Auswahlrundganges:

Die Projekte 01, 03, 07, 09, 10, 14, 17, 18, 20, 21, 24, 28, 31, 35, 41, 43, 44, 45, 49, 50 und 53 erhielten 3 oder weniger Stimmen.

Die Projekte 05, 16, 27, 37, 42, 46 und 47 erhielten 4 oder mehr Stimmen.

Am Ende des 2. Auswahlrundganges verbleiben in der weiteren Wertung somit 7 Projekte.

Nach Rekapitulierung des 2. Auswahlrundganges werden Anträge zur Rückholung der Projekte 03, 14, 20, 24 und 44 gestellt und wie folgt abgestimmt:

Projekt 03	7	0
Projekt 14	7	0
Projekt 20	7	0
Projekt 24	7	0
Projekt 44	7	0

Ergebnis des 2. Auswahlrundganges nach den Rückholungen:

Folgende Projekte bleiben in der Wertung 03, 05, 14, 16, 20, 24, 27, 37, 42, 44, 46 und 47, somit 12 Projekte.

Die Jury beurteilt die ausgeschiedenen Projekte wie folgt:

- Projekt 01** Das Projekt sieht eine begrünte Dachlandschaft mit Überbauung der Gleiskörper und des Aufnahmegebäudes vor. Die Situierung der Bebauung an der Felberstraße/Gürtel ist städtebaulich unentschlossen. In den Teilbereichen B + C kommt es zu einer zufälligen Ansammlung von Typologien.
- Projekt 03** Das Grundkonzept eines Hochhauses, das sich zwischen das blaue Haus und den Westbahnhof schiebt, wird als interessanter Ansatz gewürdigt. Gleichzeitig wird jedoch durch diese Situierung der problematische Vorplatzbereich zum Gürtel nicht gestärkt, das liegend gelagerte Volumen des Westbahnhofs jedoch eher verunklärt.
- Projekt 07** Das Projekt schafft ein Spannungsfeld zwischen stark ausgeformten und geschwungenen Bändern und ein klar moduliertes Prinzip der Wiederholung entlang des Wettbewerbsgebietes. Das zentrale Bahnhofsareal wird durch ein prägnantes und identitätsstiftendes Hochhaus Ecke Felberstraße und Gürtel neu definiert. Dieser gelungene Ansatz wird durch eine nicht sehr nachvollziehbare Lösung der Anbindung des Projektes zur Mariahilferstraße sehr geschwächt. Die städtebaulich signifikante Einbaustraße mündet in einer engen Hofsituation. Die vorgeschlagene Beziehung zur Bahnhofshalle mit einer Sequenz von urbanen Räumen müsste überarbeitet werden. Die entwickelte Stadtstruktur entlang der Felberstraße sieht einen Gewerbesockel als Band vor, das auch den Schallschutz für die bestehende Blockrandbebauung übernimmt. Das Wohnsäulensystem lässt in seiner Dichte und in der Öffnung zu den Bahngleisen Zweifel an der erreichten Lebensqualität auftreten.
- Projekt 09** Ein aufgeständerter Riegel mit Freiformen entlang des Gürtels stellt einen erfrischenden Ansatz als Tor zur Stadt dar. Gleichzeitig wird dieser Riegel jedoch als konstruktiv und funktional äußerst problematisch eingeschätzt.
- Projekt 10** Das Projekt sieht ein Doppelhochhaus an der Ecke Felberstraße/Gürtel vor, der Bestand des blauen Hauses wird mit einem L-förmigen Baukörper aufgestockt. Die Verdrehung des Hochhauses erscheint städtebaulich fraglich und die Auskragung über dem Gleiskörper wirkt unmotiviert.
- Projekt 17** Das Projekt sieht eine massierte Bebauung am Europaplatz/Äußere Mariahilferstraße vor. Die Bebauung an der Felberstraße begleitet den Gleiskörper in freier Form. Die topographische Ausformung in diesem Bereich ist ungeklärt.
- Projekt 18** Eine konsequent niedrige Bebauungsstruktur fasst den Europaplatz. Durch das daraus resultierende geringe Flächenangebot, weist das Projekt funktionale Mängel auf.
- Projekt 21** Die beiden ähnlich ausformulierten Doppelbauten und die Freistellung des Aufnahmegebäudes führen zu einem losgelösten Ensemble ohne Verknüpfung mit dem Umfeld. Die Formensprache scheint unzeitgemäß.

- Projekt 28** Der Beitrag sieht ein Hochhaus zwischen Gleiskörper und dem neuen blauen Haus vor. Die dargestellte Faltung, welche die Bebauung an der Felberstraße mit dem Hochhaus verbindet, ist typologisch und funktional nicht einlösbar.
- Projekt 31** Nördlich des Aufnahmegebäudes bildet ein kompakter Tower einen städtebaulichen Schwerpunkt. Entlang der Felberstraße sieht das Projekt eine Fortführung der Blockrandbebauung vor. Die Einseitigkeit der Adressbildung wird problematisch beurteilt.
- Projekt 35** Ein Plateau verbindet die Teilgebiete des Wettbewerbsareals. Die Ausformulierung des Hochhauses erscheint konstruktiv und funktional problematisch.
- Projekt 41** Die Platzkante wird konsequent über die ganze Breite formuliert. Der Umgang mit der Halle, insbesondere die aus Sicht des Bundesdenkmalamtes problematische Überbauung, entspricht nicht der gewünschten Adressbildung.
- Projekt 43** Zwei rechtswinklig gestellte Hochhausscheiben flankieren das Aufnahmegebäude. Die unmittelbare Situierung vor dem „blauen Haus“ ist ungünstig und nicht realisierbar. Entlang der Felberstraße wird ein großzügiges Grünplateau als Verbindung zwischen den Bezirken vorgeschlagen.
- Projekt 45** Die zarte Bebauung entlang der Felberstraße entspricht nicht den innerstädtischen Anforderungen. Die Bezirksteile werden auf unterschiedliche Weise verklammert. Ein Hochhaus zwischen Bestand des „blauen Hauses“ und den Gleisen markiert den Schwerpunkt.
- Projekt 49** Die parallelgeführte Struktur gliedert die Bauvolumen in zu eng gestellte Bürozeilen. Die villenartige Bebauung entlang der Felberstraße erscheint unentschlossen.
- Projekt 50** Das Aufnahmegebäude wird mit einem massiven dreigeschossigen Riegel überbaut, dies wird als städtebaulich und funktionell problematisch gesehen. Der Bestand des „blauen Hauses“ wird aufgestockt, nördlich des Aufnahmegebäudes wird ein Hochhaus positioniert.
- Projekt 53** Der Bahnhof wird in eine grüne Plattform eingebettet, wodurch das Aufnahmegebäude seinen eigenständigen Charakter verliert. Alle Bestandsobjekte werden mit einer mehrgeschossigen Aufstockung versehen. Dies verunklärt die städtebauliche Stringenz des Ortes.

Um 21:30 Uhr wird die Jurysitzung auf 9. Dezember 2002 um 09:00 Uhr vertagt.

Fortsetzung der Sitzung am 9. Dezember um 09:30 Uhr.

Beschlussfähigkeit der Jurysitzung am 9. Dezember 2002

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit der Jury fest. Die Frage nach der Befangenheit wird von allen Juroren erneut verneint.

Anwesenheit: Juroren:

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Rüdiger LAINER, Architekt	Vorsitzender der Jury
Mag. arch. Laura P. SPINADEL, Architektin	stv. Vorsitzender der Jury
Dipl.-Ing. András PÁLFFY, Architekt	Kammerjuror
Dipl.-Ing. Brigitte JILKA	MA 18
Dipl.-Ing. Andrea KREPPENHOFER	MA 19
Ing. Rolf HUBER	Bezirksvorst. 15. Bezirk
Dipl.-Vw. Rüdiger VORM WALDE	Generaldirektor ÖBB
Dr. Hans KASER	ÖBB Immobilien
Dipl.-Ing. Norbert STEINER	ÖBB Bahnhofsoffensive

Ersatzjuroren:

Dipl.-Ing. Rudolf SCHICKER bis 13.00 Uhr	Planungsstadtrat
Univ.-Prof. Dr. Arnold KLOTZ bis 13.00 ab 16.00 Uhr	MD-BD Gruppe Planung
Ing. Robert HERBACEK	ÖBB Bahnhofsoffensive

Beratung:

Die Jury ist damit einverstanden, dass

Dr. Richard WITTASEK 13.45 – 15.00 Uhr	Bundesdenkmalamt
Herr Jochen SEIBERT	ÖBB Immobilien
DIPL.-ING. Günther STEFAN	Hans Lechner ZT
Bertram CHIBA	Hans Lechner ZT
Dipl.-Ing. (FH) Roman GECSE	Hans Lechner ZT
Veronika STOCKER	Hans Lechner ZT
Dipl.-Ing. Karl SCHÖNHUBER	Rosinak & Partner ZT
Dipl.-Ing. Paul BERGER	Wiener Linien
Ing. Klaus-Dieter POSTZ	A. Pauser ZT
Br.h.c. Dipl.-Ing. Peter BIEBERSCHICK	A. Pauser ZT

an der Jurysitzung teilnehmen.

Erörterung der Aufgabenstellung

Der Vorsitzende rekapituliert den bisherigen Jurierungsprozess und stellt die Typologie der angebotenen Lösungsvorschläge anhand von Schemaskizzen dar.

Weiters erörtert werden:

- * Bebaubarkeit der Teilgebiete A1 und A2 unter Berücksichtigung des U-Bahnbauwerkes und der Einbauten.
- * Erforderliche Belichtung im städtebaulichen Schwerpunkt nach Wiener Bauordnung
- * 2-Stunden-Schatten gemäß Hochhauskonzept der Stadt Wien

Rundgang

Detaillierte Analyse der verbliebenen Projekte anhand der Beurteilungskriterien.

Architektin Spinadel stellt den Antrag auf Rückholung des Projektes 07. Dieser Antrag wird einstimmig angenommen und das Projekt 07 ebenfalls detailliert analysiert.

Nach dem Rundgang spricht sich Generaldirektor vorm Walde gegen zu einseitige Lösungen und für die symmetrische Behandlung der südlichen und nördlichen Nachbarflächen des Bahnhofsgebäudes aus. Außerdem sollten die am Westbahnhof vorhandenen Entwicklungspotenziale mit den vorgegebenen Bruttogeschossflächen voll genutzt werden, damit für die ÖBB befriedigende wirtschaftliche Ergebnisse erzielt werden können.

Herr Stadtrat Schicker kritisiert, dass das Thema des Zugangs und die – seiner Meinung nach wichtige – Verbindung Mariahilferstraße/Westbahnhof in vielen Projekten zu wenig Beachtung fand. Der Entwicklung entlang der Felberstraße kommt große stadtentwicklungspolitische Bedeutung zu. Seiner Meinung nach erscheinen Hochhausentwicklungen nicht zwingend notwendig, wenn, dann eher auf der Felberstraßenseite. Ziel ist, auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses einen Masterplan für die erste politische Befassung umgehend auszuarbeiten.

Dipl.-Vw. Rüdiger vorm Walde verlässt um 12.00 Uhr den Sitzungsort.

Dipl.-Ing. Rudolf Schicker und Univ.-Prof. Dr. Arnold Klotz verlassen um 13.00 Uhr den Sitzungsort.

Bundesdenkmalamt

Dr. Wittasek begutachtet als Vertreter des Bundesdenkmalamtes exemplarisch die von der Jury in die engere Auswahl genommenen Projekte 14, 37 und 47, an Hand derer die grundsätzliche Haltung des Denkmalamtes dargestellt werden kann, und gibt folgende Einschätzung ab:

Projekt 14: Problematisch werden massive Riegel gesehen, die der Bahnhofshalle die Wirkung nehmen.

Projekt 37: Eine Nutzung des Vordachs der Bahnhofshalle als Terrasse wird als problematisch angesehen.

Die Herstellung einer Mall unter der Bahnhofshalle und unter dem Europaplatz (Ebene -1) erscheinen ebenso wie die vorgeschlagenen Implantate in der Bahnhofshalle möglich.

Projekt 47: Grundsätzlich ist eine klarere Zäsur zwischen Bahnhofshalle und Seitentrakten wünschenswert.

Bei der Anzahl der Einbauten ist zu beachten, dass sie nicht den großzügigen Raumeindruck der Halle gefährden. Im vorliegenden Projekt verringern zu viele Einbauten die Wirkung der Halle. Halle zu sehr ab.

Ermittlung der Rangfolge und der auszusprechenden Anerkennungen

Der Vorsitzende stellt den Antrag, das **Projekt 37** in den **1. Rang** zu heben.
Abstimmung: 8 Pro-Stimmen, 0 Contra-Stimmen.

Der Vorsitzende stellt den Antrag, das **Projekt 47** in den **2. Rang** zu heben.
Abstimmung: 5 Pro-Stimmen, 3 Contra-Stimmen.

Der Vorsitzende stellt den Antrag, zwei 3. Ränge zu vergeben und hierfür die vom Auslober zur Verfügung gestellte Summe wie folgt aufzuteilen:

1. Rang:	netto EUR 66.000,--
2. Rang:	netto EUR 45.000,--
3. Rang:	netto EUR 25.000,--
3. Rang:	netto EUR 25.000,--
3 Anerkennungen á	netto EUR 13.000,--

Der Vorsitzende stellt den Antrag, das **Projekt 27** in den **3. Rang** zu heben.
Abstimmung: 5 Pro-Stimmen, 3 Contra-Stimmen.

Der Vorsitzende stellt den Antrag, das **Projekt 14** in den **3. Rang** zu heben.
Abstimmung: 5 Pro-Stimmen, 3 Contra-Stimmen

Der Vorsitzende stellt den Antrag, dem **Projekt 46** die **Anerkennung** auszusprechen und dieses Projekt als 1. Nachrücker zu bewerten.

Abstimmung: 7 Pro-Stimmen, 1 Contra-Stimmen

Der Vorsitzende stellt den Antrag, dem **Projekt 42** die **Anerkennung** auszusprechen und dieses Projekt als 2. Nachrücker zu bewerten.

Abstimmung: 8 Pro-Stimmen, 0 Contra-Stimmen

Der Vorsitzende stellt den Antrag, dem **Projekt 07** die **Anerkennung** auszusprechen und dieses Projekt als 3. Nachrücker zu bewerten. Abstimmung: 6 Pro-Stimmen, 2 Contra-Stimmen

Der Vorsitzende stellt den Antrag, dem **Projekt 24** als **Nachrücker** für eine Anerkennung zu nominieren.

Abstimmung: 8 Pro-Stimmen, Contra-Stimmen 0

<p>1. Rang = Projekt 37 = Gewinner</p> <p>2. Rang = Projekt 47</p> <p>3. Rang = Projekt 27 und Projekt 14</p> <p>Anerkennung, gleichzeitig 1. Nachrücker = Projekt 46</p> <p>Anerkennung, gleichzeitig 2. Nachrücker = Projekt 42</p> <p>Anerkennung, gleichzeitig 3. Nachrücker = Projekt 07</p> <p>Nachrücker für eine Anerkennung = Projekt 24</p>
--

Die Jury beurteilt die Projekte wie folgt:

Projekt 37 = 1. Rang

Mit zwei Zubauten an der bestehenden Bahnhofshalle wird ein Ensemble gebildet, das sich in die bestehende Baustruktur des Gürtels einfügt. Der geforderte Flächenbedarf wird in einer Weise geformt, die den Gebäudetyp des Hochhauses an diesem Standort vermeidet. Von der Jury wird diese Tatsache mehrheitlich als äußerst positiv bewertet. Die beiden Zubauten öffnen sich zum Stadtraum in unterschiedlichster Weise.

Der Baukörper in der Äußeren Mariahilferstraße bildet mit einem großzügigen Atrium das neue Eingangsportal zum Bahnhofsgelände und wird auf diese Weise zum zentralen Ausgangspunkt der Bereiche unterschiedlicher Nutzung. Damit übernimmt die Bahnhofshalle auch die Funktion neue Baukörper entsprechend ihrem Maßstab in einer angemessenen Weise zu verbinden. Dieser Raum orientiert sich aber auch zu den beiden neuen Atriumhöfen, die als öffentliche Loggia in den Stadtraum wirken und den hermetischen Charakter des Ensembles auflösen.

Die Mobilitätskette wurde gut organisiert. Vor allem im Inneren des Gebäudes werden vorteilhaft die urbanen Qualitäten eingelöst, die von den übrigen Projekten eher der Wirkung des Außenraumes zugeordnet werden. Die Loggien

als zentrale Aussage des Projekts sind nach einhelliger Auffassung der Jury integrierender Bestandteil des Masterplans und sind daher auch nicht in weiteren Projektphasen durch Nutzung mit zusätzlichen Flächen aufzulösen.

Die betrieblichen Funktionen der Verkehrsstation wurden größtenteils gut ausgearbeitet.

Die Klarheit der Gesamtstruktur des Entwurfs lässt eine gelungene Grundlage für den Masterplan erwarten.

Auf die Teilgebiete B + C wird in der Empfehlung der Jury eingegangen.

Projekt 47 = 2. Rang

Das Projekt entwickelt eine lineare Struktur entlang des gesamten Wettbewerbsgebietes. Im Bereich des Bahnhofes wird eine Schichtung vertikaler Scheiben angeboten, die beidseitig von der bestehenden Bahnhofshalle eine „Clusterbildung“ vorschlagen. Das Bahnhofsareal bekommt somit ein markantes und eigenständiges räumliches Profil.

Die Umfassung der bestehenden Halle wird sensibel durch bestehende Verbindungselemente erreicht. Die Anbindung an die Mariahilferstraße wie auch die neue Eingangssituation erscheinen der Jury nicht ausreichend ausgearbeitet.

Obwohl das neu definierte Stadtbild gewürdigt wird, werden massive Beschattungsprobleme im Bereich der Felberstraße festgestellt. Die Teilgebiete B + C werden mit einer horizontal gelagerten Schichtung entwickelt. Die Jury erkennt dabei die qualitative Einbildung der historischen Blockrandbebauung in eine Sequenz von städtebaulich unterschiedlichen Freiräumen an, die sowohl die Durchquerung wie auch die Verbindung ermöglichen. Der neue Stadtteil zieht sich als lineare eigenständige „Gleisstruktur“ bis zum Technischen Museum und lässt im vorgeschlagenen offenen System weitere Entwicklungsoptionen offen.

Projekt 27 = 3. Rang

Das Projekt bietet im Teilgebiet A keine klassische Hochhauslösung, sondern ist charakterisiert durch einen dominanten, langgezogenen Baukörper entlang der Felberstraße mit einer durchschnittlichen Höhe von 39m (liegendes Hochhaus). Das „blaue Haus“ wird im Bestand erhalten. Die Teilgebiete B und C sind durch eine doppelreihige Anordnung von Baukörpern definiert, welche auf die Struktur des nördlich anschließenden Gründerzeitrasters eingehen. Querungen werden zum einen in Form einer Grünbrücke etwa mittig der Felberstraße im Bereich Rustensteg und andererseits als Steg im unmittelbaren Anschluss an das Bahnhofsgebäude (Verlängerung der Hackengasse) angeboten. Der Steg wird in einer Variante als bebaute Brücke („Ponte Vecchio“) dargestellt.

Der Europaplatz bleibt in seiner derzeitigen Gestaltung weitgehend unverändert. Durch den auskragenden Baukörper an der Felberstraße wird der Platz von Nordwesten her eingefasst. Trotz der markanten Bauskulptur bleibt die Sicht vom Neubaugürtel auf das Bahnhofsgebäude frei. Auf Grund der gestreckten H-

Form dieses Gebäudes könnten jedoch Belichtungsmängel auftreten. Die Nutzungsfähigkeit erschien eingeschränkt. Negativ wird außerdem die Beschattung der gegenüberliegenden Bebauung angemerkt.

Der konzentrierten Ausarbeitung an der Felberstraße stehen keinerlei Überlegungen zur Entwicklung im Bereich der Äußeren Mariahilferstraße gegenüber. Daraus könnte auch der Mangel an Nutzflächen bezogen auf das gesamte Planungsgebiet resultieren.

Die notwendige Attraktivierung der Zugänglichkeit zur Mariahilferstraße bleibt unbeantwortet.

Projekt 14 = 3. Rang

Mit drei einzelnen Baukörpern wird ein eindrucksvolles Ensemble gebildet, das die bestehende Bahnhofshalle vorteilhaft umschließt. Der Bedeutung des Standortes entsprechend, wird so ein urbanes Zentrum gebildet, dessen einzelne Teile nicht nur eine Mitte beschreiben, sondern auch einen eigenständigen, räumlichen Dialog durch ihre Plastizität mit den unmittelbar angrenzenden Stadträumen etablieren. Besonders wird von der Jury in diesem Zusammenhang die Baukörperanordnung unmittelbar hinter der bestehenden Bahnhofshalle anerkannt, die so zum Abschluss und Ausgang des gesamten Bahnhofsareals wird.

Anlass für heftige Diskussionen in der Jury war die Verschattungswirkung der Baukörper gemäß den Hochhausrichtlinien in der Felberstraße, sowie die problematische Lastabtragung des Hochhauskörpers auf die U-Bahn in der Äußeren Mariahilferstraße. Beide Punkte sind die Konsequenz einer massiven Erhöhung der vorgegebenen Flächen um rund ein Drittel.

Projekt 46 = Anerkennung = 1. Nachrücker

Die primäre Qualität des Projekts liegt in der Entwicklung der Mischnutzung auf den Teilgebieten B + C. Der durch die Felberstraße und den Gleiskörper begrenzte Bebauungsstreifen wird durch eine „urbane Landschaft“ überlagert. Gewerbe und Büros werden kombiniert mit Wohnen. Die dadurch entstehende introvertierte Topographie ist vielfältig differenziert, bildet mit Atrien, Terrassen und Einschnitten eine Vielfalt an Typologien und ist damit nach Meinung eines Teils der Jury ein spannender Ansatz, auch im immissionsbelasteten Bereich eine hohe Qualität von Wohnen und Arbeiten zu erreichen.

Die Einbeziehung von Naturelementen als Teil der Bebauung schafft Bereiche welche die Bandbreite von Stadt- und Naturbezug, von Ausblick und Rückzug exemplarisch zu entwickeln im Stande sein können.

Der Bereich des Teilgebietes A ist nicht überzeugend gelöst. Die Kombination hermetischer, maßstabslos gelöster und sehr zeitgemäßer Bebauungselemente schafft weder den kontextuellen Bezug noch den Schritt zum wirklich autonomen Element.

Projekt 42 = Anerkennung = 2. Nachrücker

Das Projekt ist in Teilgebiet A charakterisiert durch ein schräggestelltes Hochhaus in der Felberstraße, durch weitgehend bestandgemäßen Umgang mit dem „blauen Haus“ und einer umfassenden Überbauung des Vorplatzes und des Bahnhofsbereichs. In den Teilgebieten B und C wird eine Bautypologie angeboten die aus einer weitgehend zweireihigen Bebauung mit singulären höheren Gebäuden senkrecht zur Felberstraße gebildet wird. Zwischen den nördlichen und südlichen Teilen des 15. Bezirks wird eine Verknüpfung durch einzelne Stege und einer Grünbrücke angeboten.

Ein herausragendes Element des Entwurfes liegt in der Anordnung einer sehr prägnanten und klar definierten Stadtlobby, deren Großzügigkeit durch die wohl als Kontrast gedachte „Westlounge“ relativiert erscheint.

Der städtebauliche Raum entlang der Felberstraße (ehemaliges Parkhaus) erscheint durch die Ausformung des Kurzparkbereichs nicht gelöst. Daraus ergibt sich wahrscheinlich der Mangel an Nutzflächen.

Projekt 07 = Anerkennung = 3. Nachrücker

Das Projekt schaffte ein Spannungsfeld zwischen stark ausgeformten und geschwungenen Bändern und ein klar moduliertes Prinzip der Wiederholung entlang des Wettbewerbsgebietes. Das zentrale Bahnhofsareal wird durch ein prägnantes und identitätsstiftendes Hochhaus Ecke Felberstraße und Gürtel neu definiert. Dieser gelungene Ansatz wird durch eine nicht sehr nachvollziehbare Lösung der Anbindung des Projektes zur Mariahilferstraße sehr geschwächt. Die städtebaulich signifikante Einbaustraße mündet in einer engen Hofsituation. Die vorgeschlagene Beziehung zur Bahnhofshalle mit einer Sequenz von urbanen Räumen müsste überarbeitet werden. Die entwickelte Stadtstruktur entlang der Felberstraße sieht einen Gewerbesockel als Band vor, das auch den Schallschutz für die bestehende Blockrandbebauung übernimmt. Das Wohnsäulensystem lässt in seiner Dichte und in der Öffnung zu den Bahngleisen Zweifel an der erreichbaren Lebensqualität auftreten.

Projekt 24 = Nachrücker Anerkennung

Der Ansatz im Bereich des Teilgebietes A durch die Anlagerung schlichter Kuben und die Einhüllung des Bahnhofsgebäudes den Zusammenhang zwischen Mariahilferstraße und Felberstraße zu stärken wird von der Jury gewürdigt.

Nicht überzeugend erscheint jedoch die Situierung des Volumens zum Gürtel an der Mariahilferstraße und die Verknüpfung der verschiedenen Bauelemente in diesem Bereich. Sie stellen ein mehr formales als räumlich stringentes und funktional effizientes Arrangement dar.

Die Bebauungsstruktur der Teilgebiete B + C erscheint in ihrer Ausprägung unverbindlich und nimmt kaum auf die spezifischen Bedingungen des Kontexts Bezug.

Projekt 03 Das Grundkonzept eines Hochhauses, das sich zwischen das blaue Haus und den Westbahnhof schiebt, wird als interessanter Ansatz gewürdigt. Gleichzeitig wird jedoch durch diese Situierung der problematische Vorplatzbereich zum Gürtel nicht gestärkt sowie das liegend gelagerte Volumen des Westbahnhofes eher verunklärt.

Projekt 05 Grundsätzlich wird das städtebauliche Prinzip eines hohen (140 m), überschlanken Baukörpers in der Sichtachse Mariahilferstraße, sowie einer niederen, langgestreckten Struktur an der Felberstraße anerkannt. Die Schlankheit des Baukörpers führt jedoch zu schwierig verwertbaren Grundrissen. Bahnbautechnische und funktionelle Mängel (z. B. Kappen der Länge für die Funktion „Auto im Reisezug“, „Kiss and Ride“ weitab) werden als problematisch gesehen.

Projekt 16 Das Projekt entspricht in seinem klaren, rigiden Aufbau im Wesentlichen den Vorgaben der Ausschreibung. Es lässt aber letztendlich in seiner städtebaulichen und architektonischen Durchbildung keinen innovativen Ansatz erkennen.

Dies betrifft sowohl die unverbindlichen Vorschläge für die Teilgebiete B + C, als auch die fehlende gewünschte Adressbildung für den eigentlichen Bahnhofsbereich.

Projekt 44 Das Teilgebiet A ist mit zwei seitlichen Flügelbauten mit niedrigen Verbindungsbauten am bestehenden Bahnhofsaufnahmegebäude und einem Hochhaus zur Felberstraße definiert.

Die Aufnahme der Blockrandbebauung an der Felberstraße erzeugt schmale, lange Innenhöfe die zum Teil Belichtungsprobleme erzeugen könnten. Der Entwurf entspricht in sehr pragmatischer Form der Ausschreibung und weist keine innovativen Ansätze auf.

Projekt 20 Die Qualität des Projekts liegt in der sensiblen Verteilung der Volumina im Teilgebiet A, die auf den Kontext durch unterschiedliche Prägnanz der Ausformung reagieren. Die daraus resultierende Loslösung dieser Volumen vom Gebäude des Bahnhofs stärkt die Autonomie der Einzelelemente, verhindert aber die angestrebte Verknüpfung der Bereiche. So isoliert sich der Turm an der Mariahilferstraße, der als skulpturales Element ein Zeichen für den Bahnhof wie für die Äußere Mariahilferstraße sein kann, vom direkten Bezug zum Bahnhofsgebäude.

Die Bebauung der Teilgebiete B + C als mäandrierende Struktur akzentuiert wenig die spezifische Situierung des langen Bandes zwischen Felberstraße und Gleiskörper.

Empfehlung der Jury

Die Jury empfiehlt dem Auslober, vorbehaltlich einer positiven Eignungsprüfung i. S. der Auslobungsunterlagen, mit dem Verfasser des Projektes 37 in Verhandlungen mit dem Ziel einer Beauftragung der verfahrensgegenständlichen Leistungen zu treten.

Gegenstand dieser Verhandlungen sollen auch die zum Projekt festgehaltenen Anmerkungen und Empfehlungen der Jury sein, die im wesentlichen in folgenden Punkten zusammenzufassen sind:

- * In der Bearbeitung des Projekts ist die Wirkung der Volumina bei phasenweiser Realisierung nachzuweisen. Es soll verhindert werden, dass bei Teilrealisierung der Eindruck eines Torsos entsteht.
- * Es soll überprüft werden, in wie fern der Bauabschnitt an der Felberstraße differenziert werden kann, um damit die innere Hermetik der Bürohöfe zu relativieren, ohne die Grundhaltung des Projektes zu verändern.
- * Die konstruktiven Vorgaben des U-Bahnbauwerkes an der Mariahilferstraße sind zu berücksichtigen.
- * Die im Projekt entwickelten „Stadtloggien“, als eine zentrale Aussage des Masterplans, sind in der vorliegenden unverbauten Form zu berücksichtigen und in keinem Fall durch Verbauung auf Grund allfällig zusätzlichen Flächenbedarfs zu reduzieren oder gar aufzulösen.
- * Entsprechend der Meinung des Bundesdenkmalamtes soll das Vordach nicht als Terrasse genutzt werden. Die Höhenlage der Überdachung der Gleisanlagen ist zu überprüfen und in Bezug auf die Sichtwirkungen darzustellen.
- * Implantate in der bestehenden Bahnhofshalle werden vom Bundesdenkmalamt als möglich angesehen.
- * In den Teilgebieten B + C wird von der Jury einvernehmlich die folgende Vorgangsweise empfohlen: Die Abstimmung der erforderlichen architektonischen Form und Struktur hat im Sinne der Entwicklung einer gemeinsamen Strategie zwischen Grundeigentümer, Nutzer, Stadt, Bezirk und Planung zu erfolgen. Dadurch sollen räumliche und soziale Qualitäten gesichert werden, wie auch dynamische Entwicklungen ermöglicht bleiben. Die Situierung und die Qualitäten der öffentlichen Räume/Zwischenräume wie auch die Verknüpfungen der Bezirksteile über den Gleiskörper hinweg sind in diesem Prozess vorab zu definieren und festzulegen. Diese Verknüpfungen sollten sowohl als Baukörper wie auch als Freiflächenbrücken möglich sein. Die darauf folgenden Entwicklungen der Bebauungen sind Teil der zu entwickelnden strategischen Festlegungen.
- * Bei allfälligen Unvereinbarkeiten empfiehlt die Jury, Fachjuroren als begleitende Projektmoderatoren beizuziehen.

Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens

Nach Aufhebung der Anonymität durch Öffnung der Verfasserbriefe in der Jurysitzung lautet das Ergebnis wie folgt:

1. Rang	Neumann & Steiner Muthgasse 109, A-1190 Wien	netto EUR 66.000,—
2. Rang:	ARGE Architekten Mühlbacher Marschalek Gymnasiumstraße 24A, A-1180 Wien Architekten SBA Strauß & Kronaus Franzengasse 19/5, A-1050 Wien	netto EUR 45.000,—
3. Rang:	ARGE Flatz, Hierzegger, Boyer, Hess Florianigasse 16/23, A-1080 Wien	netto EUR 25.000,—
3. Rang:	Prof. Architekt Hans Hollein Argentinierstraße 36, A-1040 Wien	netto EUR 25.000,—
Anerkennung		
1.Nachrücker:	Urbanfisharchitects Johann-Strauß-Gasse 33/39, A-1040 Wien	netto EUR 13.000,—
2. Nachrücker:	Architekt Dipl.-Ing. Albert Wimmer Flachgasse 53, A-1150 Wien	netto EUR 13.000,—
3.Nachrücker:	u.m.a. architektur Friedensgasse 2/4, A-1020 Wien	netto EUR 13.000,—
Nachrücker für Anerkennung:	Kohl & Kohl Architekten Flachsmarkt 1, D-45127 Essen	

Veröffentlichung des Wettbewerbsergebnisses

Die öffentliche Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten soll im Zeitraum von 10. Jänner 2003 bis 30. Jänner 2003 am Westbahnhof erfolgen. Die Ausstellung im Internet wird ebenfalls erst ab 10. Jänner 2003 erfolgen.

Die Ausstellung im Internet umfasst Übersichtsdarstellungen (Schaubild, Modellphoto, Logo), Verfasserdeklarationen und Links auf die von den Wettbewerbsteilnehmern beigestellten Publikationsdaten. Für die Ränge 1 bis 3 und die Anerkennungen werden geeignete Daten von den Verfassern gegebenenfalls nachgefordert.

Die Veröffentlichung des Ergebnisses wird in denselben Medien erfolgen, in denen die Ankündigung des Wettbewerbs erfolgt war.

Der Auslober wird die Presse in einer Aussendung informieren.

Der Bericht der Vorprüfung wird als Hilfsinstrument der Jury betrachtet, das ausschließlich der Jury zur Unterstützung seiner Entscheidungsfindung zur Verfügung steht. Eine Veröffentlichung des Vorprüfungsberichtes wird nicht erfolgen.

Der Vorsitzende bedankt sich bei der Vorprüfung für die hervorragende Aufbereitung, bei den Juroren für die konstruktive Arbeit und bei den Wettbewerbsteilnehmern für deren qualitätvolle Beiträge.


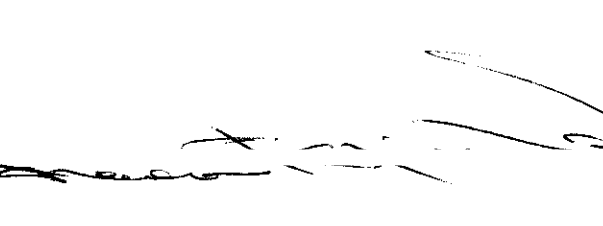
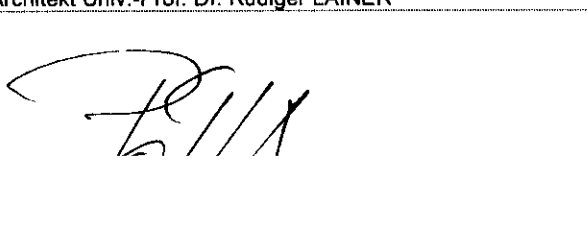
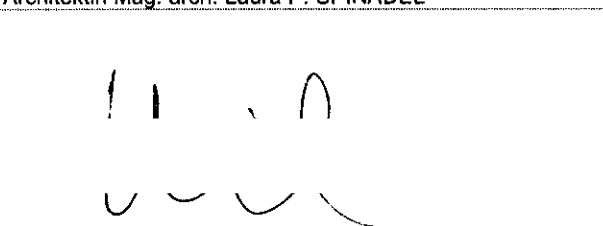
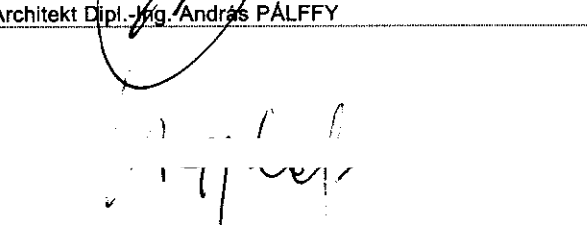
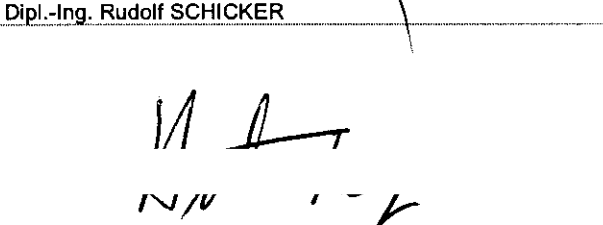
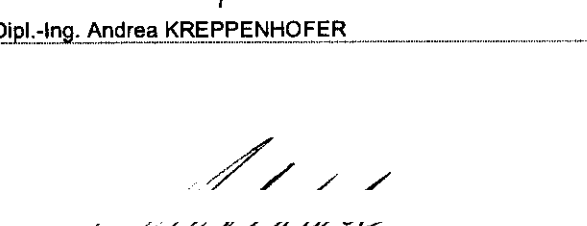
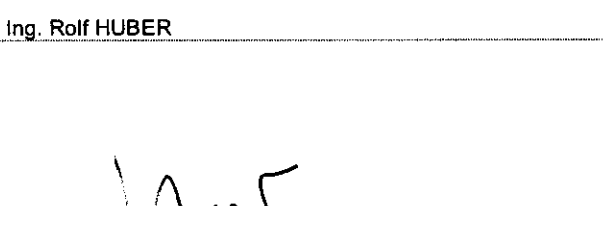
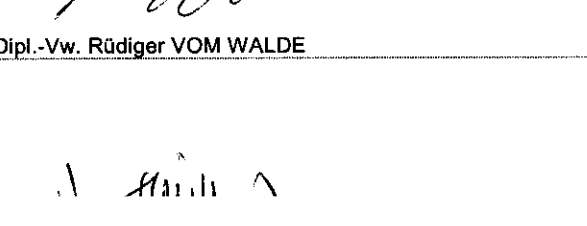
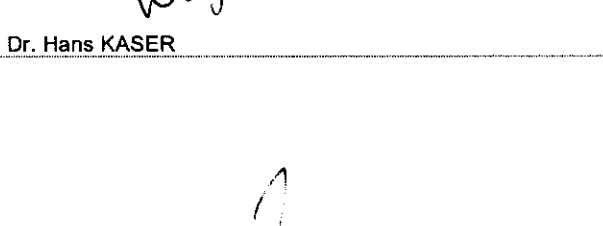
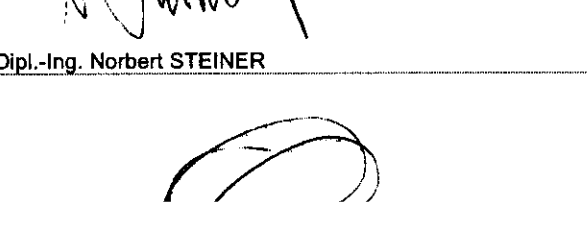
Namens des Auslobers schließt sich Dr. Kaser diesem Dank an, betont die Bedeutung des Westbahnhofareals für die ÖBB Immobilien und stellt eine rasche Aufnahme von Verhandlungen mit dem Gewinner in Aussicht.

Für die Richtigkeit der Ausfertigung

Norbert Steiner

Niederschrift über die Jurysitzung 6./9. Dezember 2002
Städtebaulicher Wettbewerb Wien West

Jurysitzung vom 6./9. Dezember 2002

 Architekt Univ.-Prof. DI. Rüdiger LAINER	 Architektin Mag. arch. Laura P. SPINADEL
 Architekt Dipl.-Ing. András PÁLFFY	 Dipl.-Ing. Rudolf SCHICKER
 Dipl.-Ing. Andrea KREPPENHOFER	 Ing. Rolf HUBER
 Dipl.-Vw. Rüdiger VOM WALDE	 Dr. Hans KASER
 Dipl.-Ing. Norbert STEINER	 Dipl.-Ing. Brigitte JILKA
 Univ. Prof. Dr. Arnold KLOTZ	