

WETTBEWERB S8 MARCHFELD-SCHNELLSTRASSE

PROTOKOLL DER SITZUNG DES PREISGERICHTS

27. 3. 2009 9:00-14:00 Uhr

Ort: Büro Werner Consult

TeilnehmerInnen:

FachpreisrichterInnen:

Arch. DI Maria Auböck (Vorsitzende)

DI Thomas Knoll, Ing.Kons. f. Landschaftsplanung (stv. Vors.)

Arch. Mag.arch. Margarethe Cufer

DI Brigitte Lacina, Ing.Kons. f. Landschaftsplanung (Schriftführerin)

SachpreisrichterInnen:

DI Franz Xaver Staudinger (Asfinag, BMG)

DI Dr. Michael Platzer (Amt der NÖ Landesregierung, Ersatz für DI Thomas Gabler)

Ing. Josef Graf (BMVIT)

Verfahrensorganisation:

Arch. DI Franz Kuzmich

Arch. DI Gerhard Kleindienst

Im Folgenden werden die TeilnehmerInnen ohne Titel angeführt.

Auböck als Vorsitzende eröffnet die Sitzung des Preisgerichts. Dieses ist vollzählig und somit beschlussfähig. An die Verschwiegenheitspflicht für alle Anwesenden über die Vorgänge im Preisgericht wird erinnert, die Frage nach Befangenheiten verneint. Auch Pressekontakte vor Veröffentlichung des Wettbewerbsergebnisses sind zu vermeiden.

Die Auslobung von Wettbewerben mit Beteiligung der Landschaftsplanung für wichtige Verkehrsvorhaben im europäischen Raum ist ein erfreuliches, in die Zukunft weisendes Signal.

Diskussion über die Verteilung der Preise. Keine Änderung gegenüber der Auslobung, eventuell Nominierung von 2 Nachrückern für den Fall, dass Preisträger die Teilnahmeberechtigung nicht nachweisen.

Verhandlungsverfahren: ist mit dem Gewinner / der Gewinnerin des 1.Preises vorgesehen. Die Umschläge mit den Honorarangeboten bleiben verschlossen. Zu öffnen ist nur das Honoraranbot des Gewinners / der Gewinnerin, die anderen sind zu vernichten.

Kuzmich referiert den Bericht der Vorprüfung:

12 Projekte wurden fristgerecht abgegeben. Projekt 12 weist Mängel hinsichtlich der geforderten Leistungen auf. Die Kostenschätzungen bei den einzelnen Projekten sind höchst unterschiedlich von grob bis detailliert, und mangels präziser Vorgaben nicht vergleichbar.

Die Erläuterungsberichte beschreiben die Projekte sehr ausführlich, bis hin zu prägenden Vegetationsgesellschaften und zu historischen Analysen des Landschaftsraumes. Im Vorprüfungsbericht sind die wichtigsten Aspekte zu jedem Projekt in einer Kurzdarstellung aufbereitet.

Es folgt ein erster Informationsrundgang, in dem die Projekte von der Vorprüfung mit Hilfe des Vorprüfungsberichtes ausführlich erläutert werden.

Die LandschaftsplanerInnen in der Jury bringen ihre Kompetenz bei der Erläuterung fachspezifischer „Codes“ ein; weitere Ausführungen zum gegenständlichen Landschaftsraum erübrigen sich im Hinblick auf den sehr ausführlichen Ausschreibungstext.

Es wird vorgeschlagen, Projekt 12 aufgrund der Mängel bei der Leistungserbringung vorab auszuschneiden, was aber nicht geschieht. Die Entscheidung hierüber wird dem 1. Wertungsdurchgang vorbehalten.

Projekt 1:

Durchgehendes Farbkonzept für die Richtungen „zur Stadt“ / „ins Land“. Gut durchgearbeitetes, aber spannungsloses Projekt.

Kostenvergleiche zw. den Projekten sind schwierig wegen unterschiedlicher Aufbereitung

Projekt 2:

Grafisch ansprechendes Projekt, jedoch Geländegestaltung der Dünenlandschaft nicht klar erkennbar, Russbachquerung ohne Stützen? Steile Böschungen 3:1. Markante Topografie - „gebaute Landschaft“, ökologische Sprache. Durch Reflexionen am Brückengeländer mögliche Irritationen für AutofahrerInnen und Tiere. Frage, ob urbane Eleganz hier sinnvoll ist.

Projekt 3:

Landschafts- und Geschwindigkeitsübersetzung mit Hilfe farbiger „Pixel“ aus Alu-Panelen. Reichhaltiges Bepflanzungskonzept. Farbige Pflanzstreifen, die den Flurformationen folgen, dienen als gestalterisches Leitelement und sind offenbar aus Gründen der Plangrafik rosa dargestellt.

Projekt 4:

Lärmschutzwand: Steilböschungen als Grundelement. Gabionen (Drahtkörbe mit Schotter gefüllt) sind bei großen Höhen ein Risiko im Hinblick auf Haltbarkeit und Pflege.

Böschung bei Grünbrückenportal könnte ein Risikofaktor für von der Straße abkommende Fahrzeuge sein (Überschlagen).

Beleuchtung: nur für FußgängerInnen im Handlauf, Fahrbahn nicht ausgeleuchtet.

Frage der Pflege im Knotenbereich (Mähen).

Erscheint als großzügiges Projekt, mit einer „Geste“, das im Detail aber noch weiter zu entwickeln ist.

Projekt 5:

Detailliert dargestelltes, gut durchgearbeitetes Projekt, welches jedoch imageprägende Elemente vermissen lässt. Starke Wirkung für die Gesamtstrecke ist nicht zu erwarten. Fenster mit Schrifthinweisen bei Lärmschutzwänden problematisch. Dekorelemente an den Brücken. Erscheint von den Kosten her günstig.

Projekt 6:

Lärmschutz und Dämme als „Kulisse“, welche die dahinter liegende Landschaft thematisiert.

Von der Idee her umsetzbar, wenn auch in den Details in anderer Form. Die Machbarkeit erscheint gegeben, auch im Hinblick auf UVP Landschaftsökologische Betrachtung ist stimmig argumentiert.

Projekt 7:

Silbergras und Mohn sind keine tragfähige Bepflanzung (kurzfristige Blüte, einjährig).

Bepflanzung funktioniert technisch nicht. Gras alleine - Eindruck von Leere.

Projekt 8:

Projekt wirkt massiv und schwer. Kosten erscheinen hoch.

Projekt 9:

Gestaltung mit „weißen Elementen“ in Bepflanzung, Brückenkonstruktion, Beleuchtung. Birken und Chinaschilf sind die Leitpflanzen. Frage nach dem gewollten Landschaftsbild.

Projekt 10:

Brücken mit Lochblechelementen als Geländer. Steinfindlinge unter der Russbachbrücke hängend, Gabionen mit Spritzbeton ummantelt.

Knoten: Schwarzkiefernwald als Zitat des marchfeldtypischen Landschaftselements Remise.

Projekt ist gut analysiert: erkennt die 2 typischen Räume, durch die die Trasse führt (Praterterrasse „Aulandschaft – Obstbäume, Gänserndorfer Terrasse – Steppenlandschaft)

Baumreihen entlang der gesamten Trasse: „Straßenallee“

Betonung des vertikalen Elements der Lärmschutzwände: wirkt unruhig beim Vorüberfahren.

Projekt 11:

Rotgefärbte Lärmschutzwände, rote Horizontlinien und Geländer definieren das Projekt. Bepflanzungsmuster „Heidelandschaft als Ordnungsprinzip“ aus dem Streifenmuster der umliegenden Felder. Beetartige kreisförmige Pflanzflächen beim Verkehrsknoten sind stark gärtnerisch geprägte, urbane Gestaltungselemente mit hohem Pflegebedarf und ohne Zusammenhang mit der offenen Marchfeldlandschaft.

Projekt 12:

Leistungen fehlen (Kostenschätzung, Überführung). Gedacht ist eine zeichenhafte Gestaltung mit Gabionen und roten Geländern; in der verkürzten Darstellung kommt der Inhalt aber nicht zum Ausdruck.

Nach Abschluss des Informationsrundganges wird der weitere Ablauf festgelegt. Im folgenden ersten Wertungsrundgang soll bewertet und bereits einzelne Beiträge ausgeschieden werden.

Anhand der aus dem Informationsrundgang gewonnenen Eindrücke wird die grundsätzliche Haltung zum Projekt des Erscheinungsbildes dieser Straßentrasse diskutiert. Alle Juroren bringen hiezu ihre Beiträge ein:

Gestalterische Qualität: An den Wiener Außenringautobahnen gibt es gewisse Elemente mit Wiedererkennung – Kiefernwälder an der A 21, große Hügelschüttungen entlang der S1 von Schwechat zur A1. Die A22 hingegen ein lineares Projekt mit den Wänden der Auwälder. Am Beispiel der unmittelbaren Erlebbarkeit des anspruchsvollen Projekts der S1 zeigt sich, was Landschaftsplanung bewirken kann.

Umsetzbarkeit: Zu überlegen ist auch, ob man ein Zeichen setzen will, oder Pflanzungen im Sinne der Entsprechung der UVP. Es ist keine Frage, dass die Gestaltung des Ingenieurbauwerkes realisierbar und umsetzbar sein muss, jedoch erscheinen „Reparaturprojekte“, „Ökologische Pflaster“ suspekt. Projekte, die den Eingriff in die Landschaft thematisieren, werden zu bevorzugen sein.

Kosten: Die hier bei den Projekten angegebenen Kosten sind in diesem Zusammenhang kaum ein Kriterium, denn mit Mehrkosten (Standardkosten + Zusatzkosten) für die Gestaltung ist immer zu rechnen. Sie sollen angemessen sein. Es ist nicht in allen Fällen nachvollziehbar, ob sich die Kosten auf den Teilbereich oder das Gesamtprojekt beziehen. Die Größenordnung der Kosten können aber aus der Erfahrung der Fachjuroren beurteilt werden – Projekte, die einen Leitgedanken konsequent umsetzen, haben sich erfahrungsgemäß als günstig erwiesen.

Landschaftstypus: Projekte sollen die Besonderheit der Landschaft des Marchfeldes zum Ausdruck bringen. Für den Fremden stellt sich das besondere der Steppenbildung als „leergeräumt“ dar. Das Projekt des „Besonderen des Marchfelds“ soll ein Zeichen in der Landschaft sein, das aber den Zusammenhang mit den Qualitäten dieser Landschaft hat.

Regionale Besonderheiten: entsprechend der „Viertelsbildung“ in NÖ gehört das Marchfeld zum Weinviertel. Landschaftstypische Elemente (Parzellenstruktur, Bepflanzung usw.) werden diskutiert.

Straßenbetrieb und Sicherheit: Für Erhaltung und Pflege sollen keine Spezialgeräte notwendig sein. Ragweed macht der Straßenverwaltung in NÖ viele Probleme. Wermutgewächs, wird ca. 1m hoch und siedelt sich auf Böschungen an, löst Allergien aus, verursacht einen hohen Erhaltungsaufwand. Offenböden (große Schotterflächen) als Herbizidfallen. Je größer der Anteil, umso wichtiger die Frage, ob die Fläche die Verwilderung verträgt. Wird sie zugelassen, siedeln sich andere als die geplanten Pflanzen an. Der Einsatz von Herbiziden wird dann unausweichlich, an manchen Stellen wird die Verwilderung kaum akzeptiert werden, wie z.B. bei Autobahnauffahrten. Ragweed kann durch häufiges Mähen bekämpft werden, so dass es nicht zur Blüte kommt.

Begleitpflanzungen: unruhige Strukturen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit (Leitfunktion) ungünstig.

Windschutz, Schneesverwehungen: „Dünen“ dürfen sich nicht auf die Fahrbahn fortsetzen. Auch „Fenster“ in Lärmschutzwänden provozieren Schneesverwehungen. Das Aufstellen von Zäunen hat sich bewährt.

Eisbildung: Gefahr von Eiszapfenbildung bei nach außen geneigten Geländern von Überführungen.

Lärmschutzwände: sollen nach außen beruhigend wirken. Farben in der Landschaft sind zu hinterfragen (rosa oder rote Streifen). Innenseite: Texte, insbesondere längere, sind zu vermeiden, weil sie die Aufmerksamkeit ablenken.

Neupflanzungen von Bäumen: Wird bei UVP immer diskutiert. Ständiger Wind und die Trockenheit in diesem Raum macht die Neupflanzung von Bäumen extrem schwierig. Nur bestimmte Baumarten wachsen an, zB. Schwarzkiefern (Föhre). Kirschbaumhecken mit Sicherheit nicht.

Pflege: Das regionale Klima hat Trockenphasen, was bei der Anwachspflege Probleme bereitet. Punktuelle Pflanzungen in größerer Anzahl auf kleinerem Raum sind von der Pflege her (Gießen) machbar. 100 Bäume sind möglich, Hunderte nicht, ebenso flächige Pflege nicht. Qualitäten, die nur in kleinsten Flächen gepflegt werden können, sind ausgeschlossen.

Es folgt der 1. Wertungsrundgang. Bei Projekten mit allgemein mangelhafter Qualität sollte auch eine einzelne gute Idee anerkannt werden. Der Verbleib mit einer Stimme im Verfahren wird beschlossen.

Projekt 1:

Brücken und Lärmschutzwände mit Faserzementplatten farblich gestaltet. Sonne-Schatten, Windschutz sind sorgfältig behandelt. Gut durchgearbeitetes Projekt. Eiszapfenproblematik, Gefahr von Verwirbelungen bei Dünen. Sinkt die Windgeschwindigkeit, lagert sich Schnee ab. Bei der Bepflanzung eine Überfülle des Angebots.

Projekt 2:

Gestalterisch sehr aufwändig formuliertes Projekt, ökologisch orientiert. Brückenstatik: sehr große Spannweiten dargestellt. Lärmschutzwand Holz – erscheint fragwürdig. Vorschlag der „Renaturierung“ des Russbaches erzeugt ein falsches Bild dieses Gewässers.

Projekt 3:

Ambitionierte Versuche, Farbe in die Landschaft zu bringen. Hoher grafischer Aufwand überfrachtet den Inhalt („zu dick aufgetragen“). Unruhiges Bild für den AutofahrerInnen. Vegetationstechnisch nicht umsetzbar, hat Aspekt eines Landschaftsgartens, ein Zuviel an gestalterischer Ambition. Angebot verschiedener Landschaftstypen. Von der Grundrissgrafik und der Fülle der Ideen bekommen die StraßenbenützerInnen aus der Bewegung heraus nichts mit. Projekt wird einstimmig ausgeschieden.

Projekt 4:

Elegante bauliche Brückenlösungen. Sanfte Modellierung des Geländes wird grafisch angedeutet, jedoch nicht ausreichend ausformuliert. Bepflanzung mit Rotföhre und Wildkirsche als gestalterisches Leitelement über den gesamten Streckenverlauf. Bepflanzung: Kombination Kiefer-Kirsche eher für den Stadtraum.

Ruhiges, elegantes Projekt. Homogenität in der Gestaltung. Leichte Brückenkonstruktion. Platzbedarf für das Portal der Grünbrücke voraussichtlich hoch. Steilböschungen sind pflegetechnisch problematisch.

Projekt 5:

Klare Brückenkonstruktion, konventionell. Pflegeproblematik der Schotterflächen. (Herbizideinsatz wird erforderlich sein). Gestaltungselemente bei den Brücken - in welcher Form, welches Material? Verwendung verschiedener charakteristischer Elemente der Region. Projekt wird einstimmig ausgeschieden.

Projekt 6:

Feingliedrig bearbeitetes, detailreiches Projekt. Schichten und Horizonte – sind ein Thema der Region. Die Idee der Linearität ist umsetzbar, wenn auch im Detail anders auszuführen. Interessante Lichtgestaltung. Planung des Erhaltungsaufwandes beim Mähen in der Streifenstruktur der Böschungen ist notwendig, sonst eine klassische Ragweed-Fläche.

Projekt 7:

Projekt arbeitet mit Symbolen. Bilder von Gemüsen auf Brückengeländer, einbrennlackierte Tafeln mit Siebdruck, in der Nacht beleuchtet – fragwürdig. Mohn - kurz blühend, Silbergras, Schotter - Pflegeaufwand: alles in allem lauter widersprüchliche Themen. Projekt wird einstimmig ausgeschieden.

Projekt 8:

Flussbettassoziationen durch Schotterbeete. Massive Brücken, monolithische Formensprache im Speziellen im Bereich des Knoten Deutsch-Wagram; problematische Kieslandschaft (Pflege, Herbizideinsatz etc.). Wasserthema - würde sich eher bei Gewässerschutzanlagen anbieten. Projekt wird einstimmig ausgeschieden.

Projekt 9:

Durchgehendes Gestaltungsprinzip, Farbe als Leitidee. Ist ingenieurmäßig umsetzbar. Birkenpflanzungen: Problem für Allergiker. Alleeartige Bepflanzung.

Projekt 10:

Der Beitrag liefert eine gute Landschaftsanalyse. Durchgehende Straßentallee, Baumsequenzen, Remisen. Pflegeproblem mit der Baumpflanzung bei Obstbäumen, Linden, Maulbeerbäumen. Torkretierte Gabionen fragwürdig. Idee der Findlinge unter der Russbachbrücke wird diskutiert. Projekt bietet viele Ideen, hat aber auch einige Schwächen.

Projekt 11:

Projekt mit starker Geste einer welligen Linie der Oberkante der Lärmschutzwand. Windräder werden als Landschaftselemente angesehen. Idee der „Weiterführung“ der Baumstämme unter der Brücke in Form schräger Stützen beim Grünbrückenportal gestalterisch interessant. Anböschungen der LSW auf der Außenseite – hier nicht sinnvoll, weil keine überschüssigen Aushubmassen anfallen werden, der hochwertige Schotter wird verbaut.

Projekt 12:

starke Symbole, Mängel in der Wettbewerbsleistung. Projekt wird einstimmig ausgeschieden.

Somit sind die Projekte 3, 5, 7, 8 und 12 ausgeschieden. Es verbleiben die Projekte 1, 2, 4, 6, 9, 10, und 11 in der Wertung.

Mittagspause von 12.00 bis 12.30 Uhr.

Die verbliebenen Projekte sollen in Qualitätsgruppen – hoch, mittel, niedrig – eingeordnet werden. Es werden genauere Fragestellungen und Formulierungen vorgenommen, auch Pflege- und Erhaltungsaufwand einbezogen. Aber in erster Linie muss die Projektidee tragfähig sein, Auflagen können überwunden werden.

Es folgt der 2. Wertungsrundgang.

Projekt 1:

Gut ausgearbeitetes Projekt, vernünftig dargestellt, auch in der Farbgebung. Farben sind als Betonfarben möglich (keine Verkehrsfarben). Umsetzbarkeit ist gut. Brückenlösungen und Lärmschutzwände einheitlich gestaltet. Unterschiedliche Brüstungsneigungen bei der Brücke sind fragwürdig. Die Steilböschungen sind problematisch, können aber aus Lärmschutzgründen notwendig sein. Hier auch als Variante der Böschungsausführung möglich. Die Trasse liegt nur zu einem Teil in Tieflage. Böschungflächen im Knoten (weitläufige „Dünen“) sind schwer zu pflegen. Die topografischen Durchbildungen wirken überzogen. Reichhaltiges Bepflanzungsangebot, aber der Aufwand erscheint zu hoch. Erhaltung, Pflege wäre problematisch. Es gibt zu viele einzelne Elemente, Kleinteiligkeit herrscht vor, ein Gesamtbild fehlt. Starke Wirkung für die Gesamtstrecke ist nicht zu erwarten. Qualität des Projekts: im mittleren Bereich.

Projekt 2:

Zeigt eine schwungvolle grafische Darstellung, die Inhalte entsprechen der professionellen Grafik aber nicht.

Die Ausführung der Dünen ist nicht klar. Der Russbach ist falsch dargestellt, er ist kein „Gebirgsbach“. Das Projekt zeigt einen hohen Theorieanspruch in der beschreibenden Analyse, aber keinen entsprechenden Entwurfsgedanken. Qualität: niedrig

Projekt 4:

Ist in der Landschaftsgestaltung zurückhaltend, aber im Detail zu wenig vorstellbar. Die durchgehende Gestaltung wirkt großzügig. Elegante Brückenlösung, überformte Landschaft - Portalgestaltung der Grünbrücke ist eine sehr gute Idee: als „Tunnel“ gestaltet, versucht nicht den Eindruck einer Brücke zu erwecken. Eingewendet wird bei der Böschung des Tunnelportals die Gefahr des Überschlagens bei Ausbrechen eines Fahrzeugs.

Die starke Bepflanzung entlang der Straße ist gut, aber die geplanten Baumarten z.T. vom Anwuchs her problematisch, ein Artentausch wird diskutiert. Hoher Pflegeaufwand zu erwarten.

Die lineare Struktur der angrenzenden Felder soll bis zur Straße geführt werden (Knoten).

Ablösen angrenzender Bereiche sind nicht realistisch, es gibt nur unverzichtbare Ablösen.

Außerhalb der Böschungskante endet der Einfluss der Planung. Qualität: im mittleren Bereich.

Projekt 6:

Nimmt die „streifige“ Struktur der Ackerfluren als Projektidee auf, in den Brückenabschnitten aber zu unruhig. Materialunterschiede zur Herstellung der Linienstruktur sind ein Problem bei Pflege der Böschungen, und erscheinen in dieser Form nicht notwendig. Die Streifen könnten im Detail als Berme ausgebildet werden, dann kann die Böschungfläche mit dem Ausleger des LKW gemäht werden, die Berme mit dem Rasenmäher. Interessant erscheint die Texturierung der Lärmschutzwände aus Betonfertigteilen mit eingelegten Profilleisten. Bei den Absenkungen ist der Gedanke der „regenerativen Landschaft“ mit den Pflanzenhinweisen gut dargestellt.

Die Pflanzenliste bietet die entsprechenden Möglichkeiten. Die Hauptbepflanzung zeigt eine gute Geometrie.

Einzelne Parzellen werden nicht konsumiert (Knoten) es bleibt dann eine Ackerfläche dazwischen übrig - daher ist das Entwurfskonzept leicht umsetzbar.

Die Beleuchtung der Brücke ist hier für die Identifizierung interessant, ebenso die unterschiedlichen Ausprägungen in den beiden Fahrtrichtungen. Doch stellt sich grundsätzlich bei Beleuchtung an Schnellstraßen die Frage der Ablenkung der AutofahrerInnen und der Irritation von Tieren. Die Grundidee, die lineare Struktur der Landschaft in der 3. Dimension darzustellen, ist überzeugend. Das Projekt zeigt hohes Potential, ist auch gut dargestellt, die Ausformung im einzelnen kann diskutiert werden. UVP-rechtlich sehr praktikabel. Qualität: hoch.

Projekt 9:

Hat die Farbe Weiß als Gestaltungsprinzip, von großer Einheitlichkeit gekennzeichnet.

Die Brücken sind sehr zurückhaltend gestaltet, aber architektonisch vertretbar, wenn auch die Plattenteilung nicht überlegt erscheint. Über die konstruktive Ausführung gibt es keine Aussage, ev. weiße Betonplatten an die Konstruktion geschraubt. Der weiße Beton ist schwer zu reinigen.

Beleuchtung wird eher nicht gebraucht, Birken sollten nicht verwendet werden (Allergie).

Bepflanzung mit Chinaschilf - Größenordnung der Fläche nicht ersichtlich. Qualität: niedrig

Projekt 10:

Wirkt landschaftsräumlich sehr gut, bietet auch eine überzeugende Analyse.

Der Alleecharakter an Autobahnen ist bei entsprechender Anzahl an Einzelbäumen aber sehr kostspielig, daher fragwürdig. Die Bäume sind auf den Plänen maßstäblich falsch dargestellt: Schwarzkiefern in dieser Größe gibt es nicht, selbst Pappeln erreichen die dargestellte Höhe erst nach Jahrzehnten.

Kleeblattlösung mit dem Zitat der Schwarzkiefernremise wirkt ungewöhnlich.

Gute Idee für das Brückengeländer. Horizontfenster in Fahrtrichtung bei den Lärmschutzwänden wird anerkannt. Hängende Steininstallation unter Russbachbrücke problematisch.

„Bollwerke“ in den Dämmen mit torcretierten Gabionen werden bautechnisch hinterfragt.

Das Projekt weist viele kleine Schwächen auf. Qualität: niedrig

Projekt 11:

Das Projekt überrascht von der Idee her. Der Entwurf lebt von der roten Horizontlinie, die Wirkung ist fraglich, wenn sie in der Landschaft dauernd vorkommt. Lärmschutzwand aus roten Betonfertigteilen, von außen durch Anböschung nur als rote Linie sichtbar. In den Einschnitten bezeichnet Rot als markante Akzentuierung der seitlichen Schnittkanten die Grenze zwischen Ober- und Unterflur, eine simulierte „geologische Schichtung“. Interessanter Hinweis für den Autofahrer. Unterhalb der roten Wand wird durch streifenförmige Bepflanzung das Landschaftsmuster aufgenommen.

Brücke mit weinrotem Geländer aus Streckmetall, Stützen durch unregelmäßige Schrägstellung als durchgesteckte Baumstämme simuliert. („Baumwurzelmotiv“)

Kreisförmige Pflanzeninseln sind problematisch.

Landschaftsräumliches Gesamtkonzept ist nicht schlüssig erkennbar, aber einzelne Aspekte sind lobenswert. Qualität: hoch

Somit befinden sich im oberen Segment die Projekte	6, 11
im mittleren	1, 4
im unteren	2, 9, 10

Vor dem 3. Wertungsdurchgang wird über Projekt 2 abgestimmt. Das Projekt erscheint in Analyse und Grafik stark, aber im Entwurf schwächer. Es wird daher einstimmig ausgeschieden.

Es folgt eine Bewertung für die verbliebenen 6 Projekte.

Zunächst werden 3 Projekte für die Preisgruppe bestimmt.

Projekt 6: ein spannendes Projekt hinsichtlich Gestaltung und ökologischer Zielsetzung.

Projekt 11: Kennzeichen rote Betonfertigteile, problematische Pflanzenauswahl in kreisförmigen Beeten.

Projekt 1: Reichhaltig, wenn nicht überzogen in der Bepflanzung.

Projekt 4: arbeitet mit der Großzügigkeit der Landschaftsgestaltung, „Wildschutztunnel“ ist anerkennenswert.

Die Projekte 6 und 11 sind unumstritten. Zwischen den Projekten 1 und 4 wird abgestimmt. Die Abstimmung ergibt 4 Stimmen für Projekt 1 und nur 2 Stimmen für Projekt 4.

In der Preisgruppe sind nun die Projekte 6, 11, 1

Anerkennungspreise erhalten die Projekte 4, 9 und 10

Nach einer weiteren Diskussion wird **Projekt 6 einstimmig zum Sieger** ernannt.

Das Projekt ist ein klarer Sieger, hatte schon zuvor am meisten Zustimmung der Preisrichter. Es hat die Struktur des Marchfeldes mit der Gestaltungsidee der „Streifigkeit“ am besten umgesetzt, auch wenn diese in der Ausführung zu bearbeiten ist.

Die Abstimmung über den 2. Preis ergibt 6:1 Stimmen für Projekt 11, somit erhält Projekt 1 den 3. Preis.

Projekt 11 hat einen hohen künstlerischen Mehrwert. Für Projekt 1 spricht eher die Machbarkeit, wenn hier auch das Pflanzenkonzept unbrauchbar erscheint.

Das Preisgericht formuliert noch folgende Empfehlungen zum Siegerprojekt:

- Die „Streifigkeit“ in der Böschungslandschaft soll Bestandteil der Brückenabschnitte sein, und im freien Streckenverlauf topografisch wirksam, aber nicht durchgehend eingesetzt werden. Eine Harmonisierung mit den Pflegemöglichkeiten des Straßenerhalters ist herzustellen. Wesentlich ist dabei, die Idee der streifenförmigen Struktur der Marchfeldlandschaft in der Umsetzung zu erhalten.
- Bei den Lärmschutzdämmen ist die Frage „steil oder flach“ im Hinblick auf die Realisierbarkeit zu überprüfen
- Beim Brückengeländer sollen die angeklipten Elemente industrielle Produkte sein. Das Material ist zu klären (Alu oder NIRO, etc.).

- Parzellenbezogene landschaftliche Gestaltungen müssen mit Ausgleichsmaßnahmen im UVP-Verfahren abgestimmt werden

Nun werden von der Vorsitzenden die Verfasserkuverts geöffnet:

Zunächst die ANERKENNUNGSPREISE:

Projekt 4

Heidl Architekten, 4020 Linz
DI Barbara Bacher Landschaftsarchitektin, 4020 Linz
Schlaich Bergmann und Partner, Beratende Ingenieure für Bauwesen, Stuttgart

Projekt 9

Superblock ZT GmbH, 1060 Wien
DI Anna Detzlhofer, 1070 Wien
Akad. Bildhauer Philipp Schweiger, 1060 Wien

Projekt 10

DI Karl Grimm Ing.konsulent f. Landschaftsplanung u. Landschaftspflege, 1170 Wien
Architekturbüro Rainer+Böhm ZT-KG, 1050 Wien
Convex ZT GmbH, 8054 Graz

Dann die PREISTRÄGER/INNEN:

3. PREIS: Projekt 1

Freiland Umweltconsulting ZT GmbH, 1090 Wien
Mitarbeiter:
DI Alexander Czernin
DI Werner Pöll
Ostertag Architekten, 1090 Wien
MitarbeiterInnen:
DI Daniel Cranach
DI Michael Bieglmayer
DI Aida Knoettig
Andrea Ostertag-Ebel
DI Ulrike Peck

2. PREIS: Projekt 11

Arch. DI Christoph Axel Leitner - PLOVZT, 1120 Wien
Mitarbeiterin: DI Marion Gruber

1. PREIS: Projekt 6

Mag.arch. Dr.techn. **Christian Kronaus**, MBA, MScAAD, 1050 Wien
Knoll & Szalai OEG Landschaftsplanung und Unternehmensberatung, 1050 Wien
Dr. Knoll, DI Szalai
MitarbeiterInnen:
DI Mayr
DI Müller-Welt
Ing. Birgit Taferner
BauCon ZT GmbH, Ziviling. F. Bauwesen, 1030 Wien
Dr. Leitner

Die übrigen TeilnehmerInnen sind:

Projekt 2:

Bauchplan Landschaftsarchitektur und –urbanismus, München/1160 Wien

Projekt 3:

Share Architects ZT Ges. KEG, 1080 Wien

Metroplan Architettura Ingegneria SRI, Venedig

Projekt 5:

Arch. DI Bernd Stanzel, 1070 Wien

Projekt 7:

Beitl ZT GmbH für Landschaftsplanung, 1040 Wien

Arch. DI Dieter Wallmann, 1040 Wien

Projekt 8:

Architekt Moosmann ZT GmbH, 1020 Wien

3:0 Landschaftsarchitektur, 1020 Wien

Projekt 12:

DI Hannes Batik Landschaftsplaner, 1230 Wien


Arch. DI Jörg Simon-Urlesberger, 1020 Wien

Neubert + Fuchs OEG, 1050 Wien

Die Vorsitzende dankt allen Anwesenden für ihre konstruktive Mitarbeit und schließt die Sitzung um 14:00 Uhr.

Brigitte Lacina (Schriftführerin)

Unterschriften der PreisrichterInnen:


Moll
F. Bandiger
Cifer
F. Proch
Co - - - Birpitt