

# 2., Evaluierung Leitbild U2-Achse mit Schwerpunkt Fernbusterminal am Handelskai

59. STEK    21.4.2020    Top 1

Stand 7. April 2020



# Inhaltsverzeichnis

## Ausgangslage

Lage im Stadtgebiet .....	3
Fläche, Eigentum und Nutzungen .....	4
Flächenwidmungs- und Bebauungsplan .....	5
Bisherige (planerische) Schritte .....	6

## Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

Grundsätzliche Organisation des Fernbusterminals und Erschließung .....	7
Variante 0, 0+ und 1 .....	9
Gegenüberstellung der Varianten und Empfehlung .....	12

## Zielsetzungen für den Bereich Fernbusterminal

Verkehr und Mobilität .....	14
Nutzung und Bebauung .....	15
Grün-, Freiraum und öffentlicher Raum/ Energie und Klimaresilienz .....	16

## Zielsetzungen für das Umfeld Fernbusterminal bzw. den Bereich Stadion Center

Prüfung im Zuge einer ersten Stufe im Wettbewerb .....	17
--	----

## Umsetzungsstrategie

Weitere Vorgehensweise (auf Basis des Fachkonzepts Hochhäuser) .....	19
Prozess gemäß Fachkonzept Hochhäuser .....	20
Möglicher Prozessablauf .....	22

## Fokusbereich „Donaumarina“

Zusammenfassung der Vorgeschichte .....	23
Siegerprojekt des Wettbewerbs „Donaumarina Tower“ .....	24
Weitere Umsetzungsschritte .....	25

## Beschluss

26

## Ausgangslage Lage im Stadtgebiet

Gute Erschließung mit  
öffentlichen Verkehr durch U2  
und Buslinien (11A, 77A, 79A, 79B)

Gute Anbindung an hochrangiges  
Straßennetz (Handelskai, A 23)

Vorhandene  
Versorgungseinrichtungen  
(Stadion Center)



Luftbild: Stadt Wien

# Ausgangslage

## Fläche, Eigentum und Nutzungen

### Eigentum:

Stadt Wien  
(teilw. öffentliches Gut)

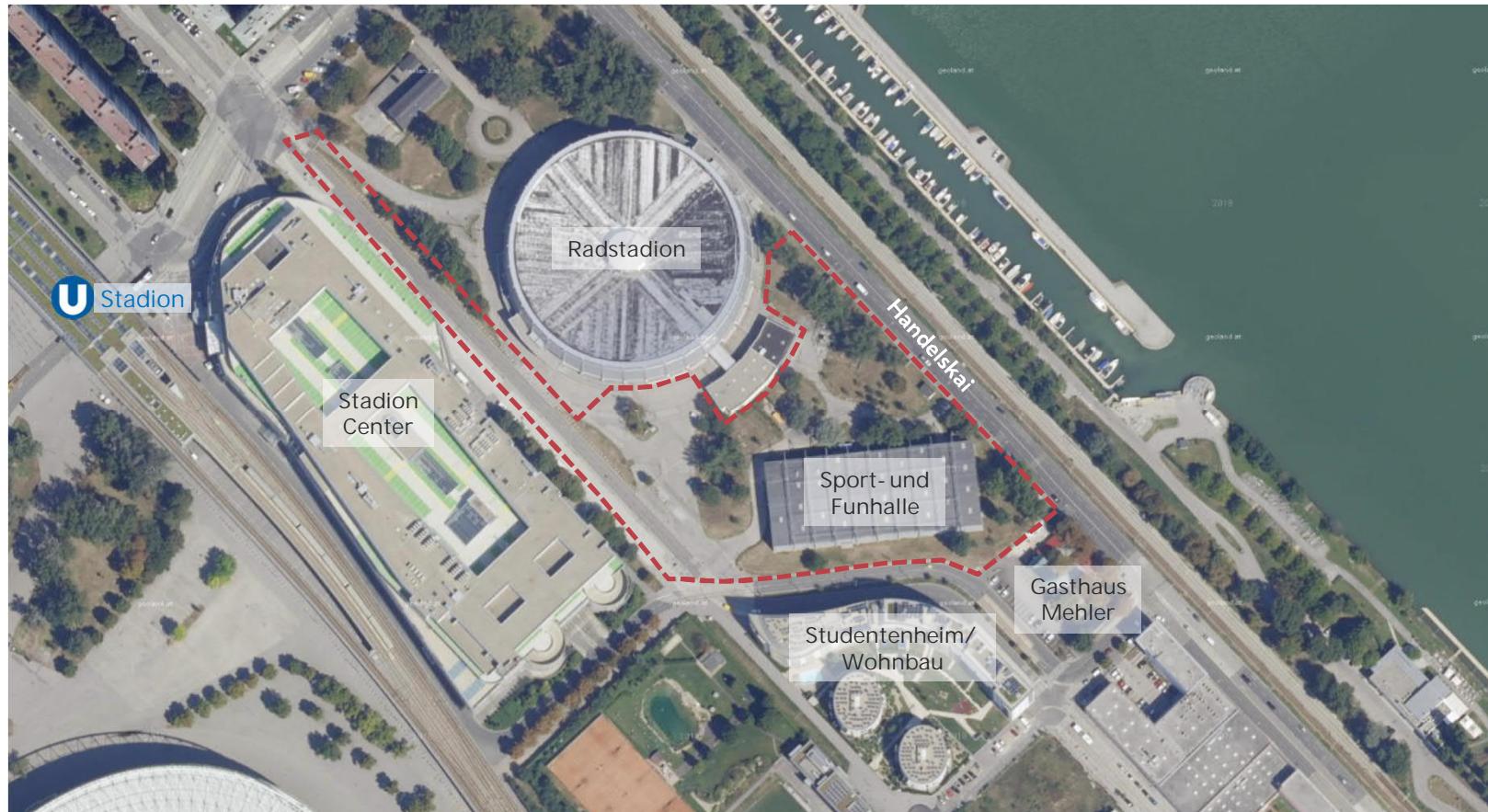
Grundverwaltende Dienststelle:  
MA 51 bzw. MA 28

Dotationsfläche: ca. 2,8 ha

Projektentwickler: WH Fernbus-  
Terminal Projektentwicklung  
GmbH

### Nutzungen am Grundstück:

Sport- und Funhalle, Grünfläche  
mit Baumbestand, Fahrbahn



Luftbild: Stadt Wien

 Dotationsfläche

# Ausgangslage

## Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

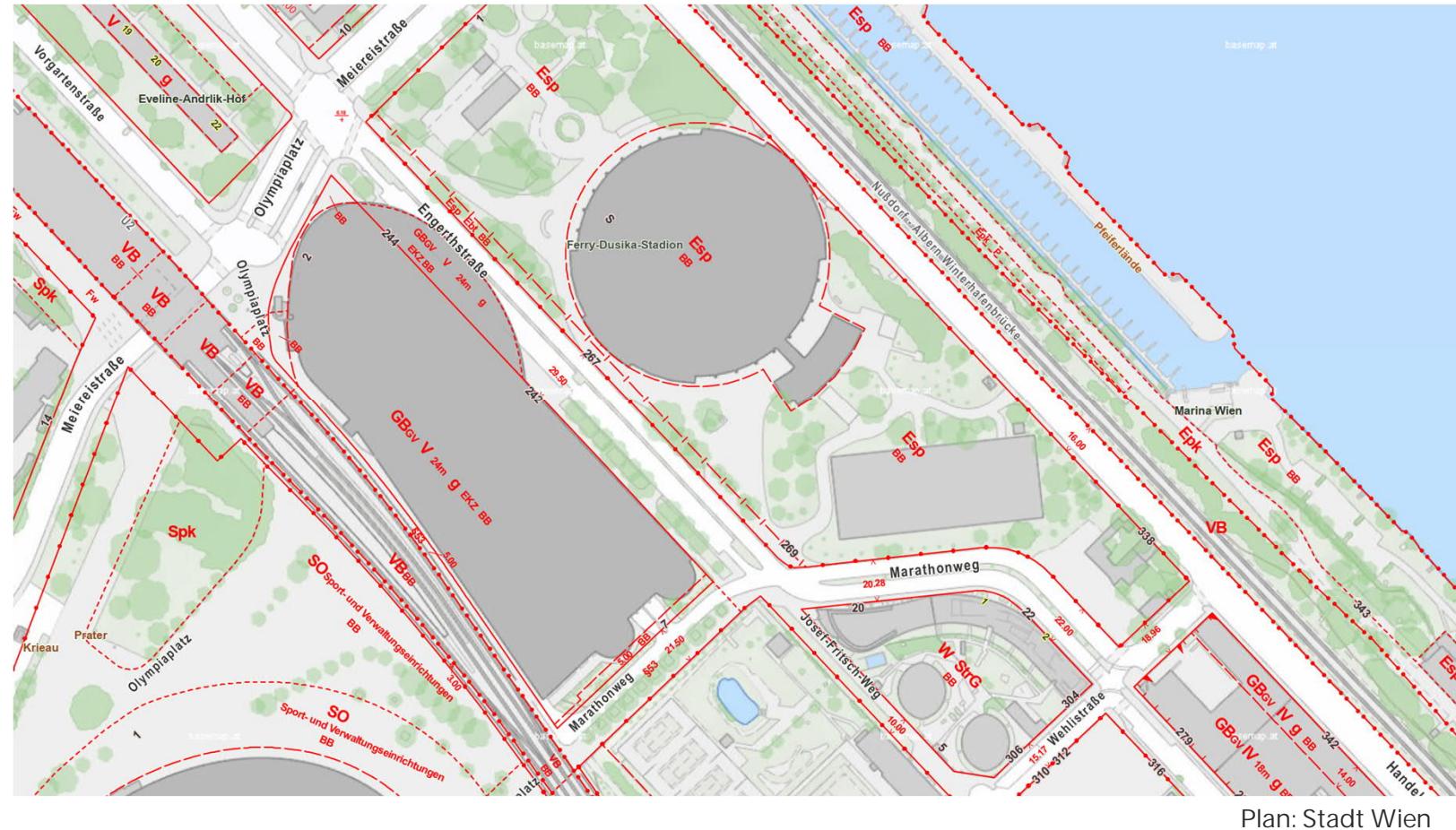
Plandokument 7712  
(Gemeinderatsbeschluss 30. Juni 2005)

Erholungsgebiet Sport- und Spielplätze (Esp)

BB4: Errichtung einer Sporthalle mit max. BGF von 5.000 m<sup>2</sup> zulässig, oberster Abschluss 10,5m bzw. 17 m

Einbautentrasse

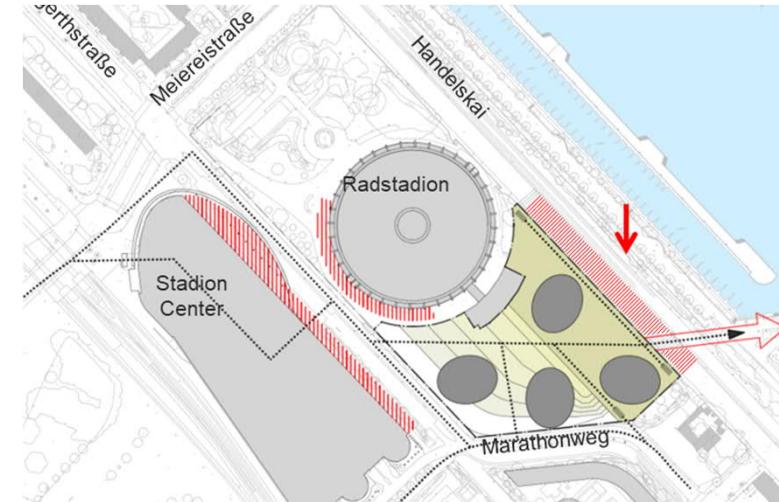
Öffentliche Verkehrsfläche mit Überbaubarkeit für Stadion Center (GB GV V 24 m g EKZ)



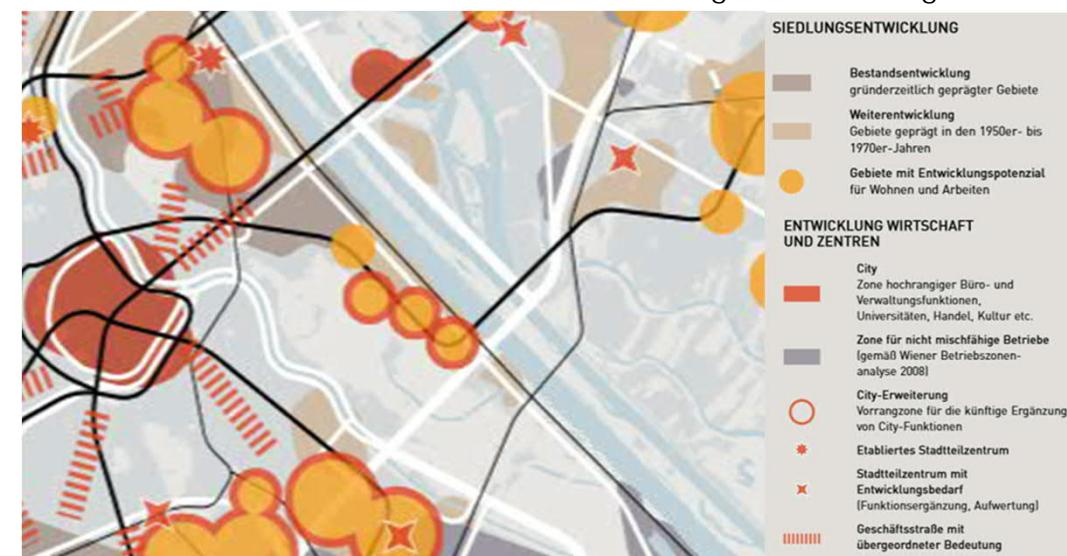
# Ausgangslage

## Bisherige (planerische) Schritte

- Teil des Leitbildes U2-Achse (2003)
- Kooperatives Verfahren (2013-2014)
- STEK (2014): Evaluierung Leitbild U2-Achse mit Schwerpunkt Umfeld Krieau – Fokus Bereich „Radstadion“ (Wohnen, 50.000 m<sup>2</sup> BGF)
- STEK (2018): Evaluierung Leitbild U2-Achse mit Schwerpunkt Waterfront – heutige Dotationsfläche ist Potenzialfläche, Bereich Meiereistraße/Handelskai ist Grünfläche
- STEP 2025 (Beschluss 25. Juni 2014) beinhaltet die U2-Achse als Gebiet mit Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten und als City-Erweiterung – Vorrangzone für die künftige Ergänzung von City-Funktionen
- Standortsuche für Fernbusterminal ab 2015 und Entscheidung für Standort Handelskai 2019
- BürgerInnen-Informationsveranstaltung am 12./ 13. Juni 2019
- Vertiefte Machbarkeitsstudie (2019-2020)



STEK 2014: Bereich Radstadion, mögliches Bebauungsszenario

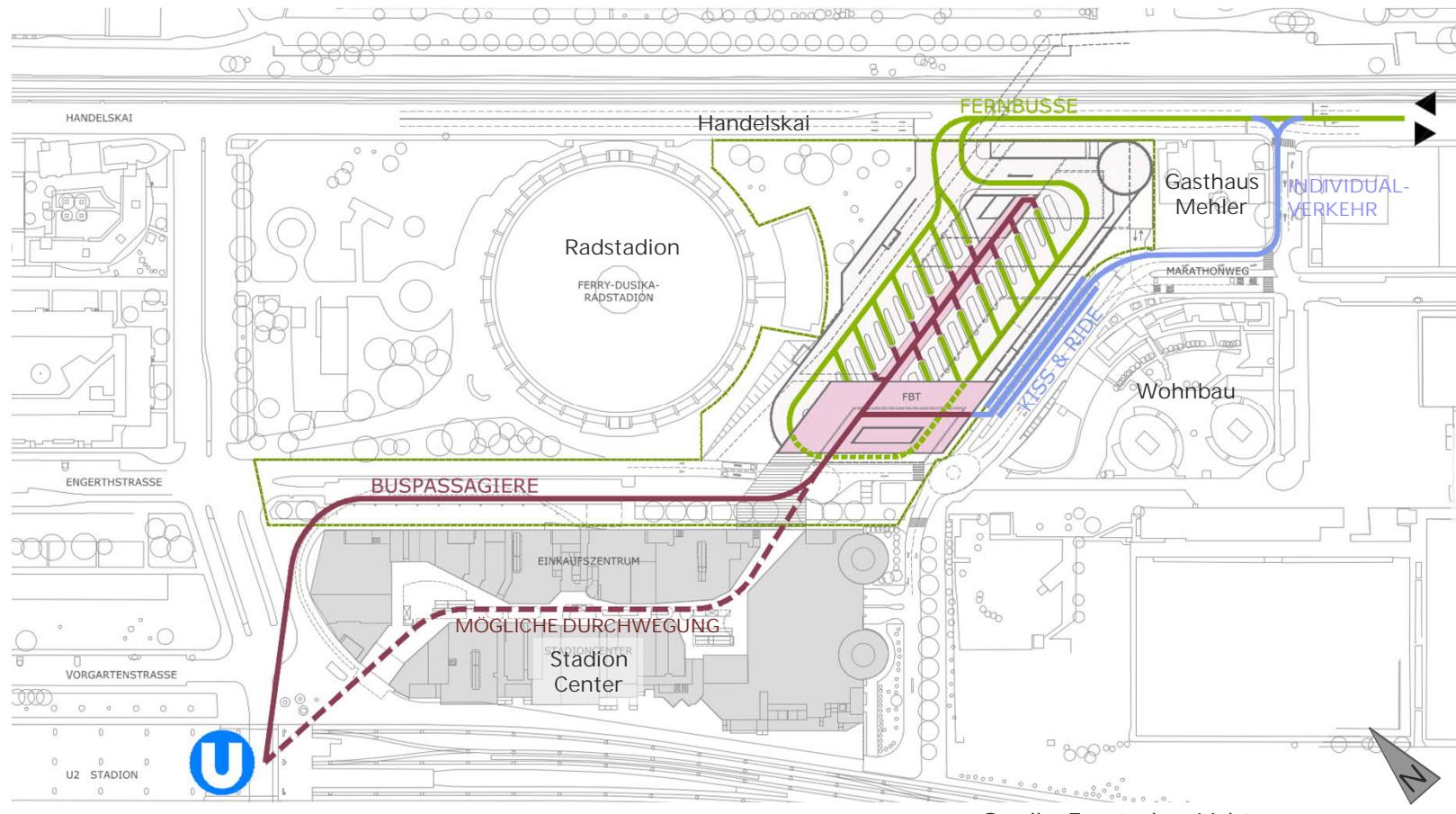


STEP 2025: Leitbild Siedlungsentwicklung (Ausschnitt)

# Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

## Grundsätzliche Organisation des Fernbusterminals und Erschließung

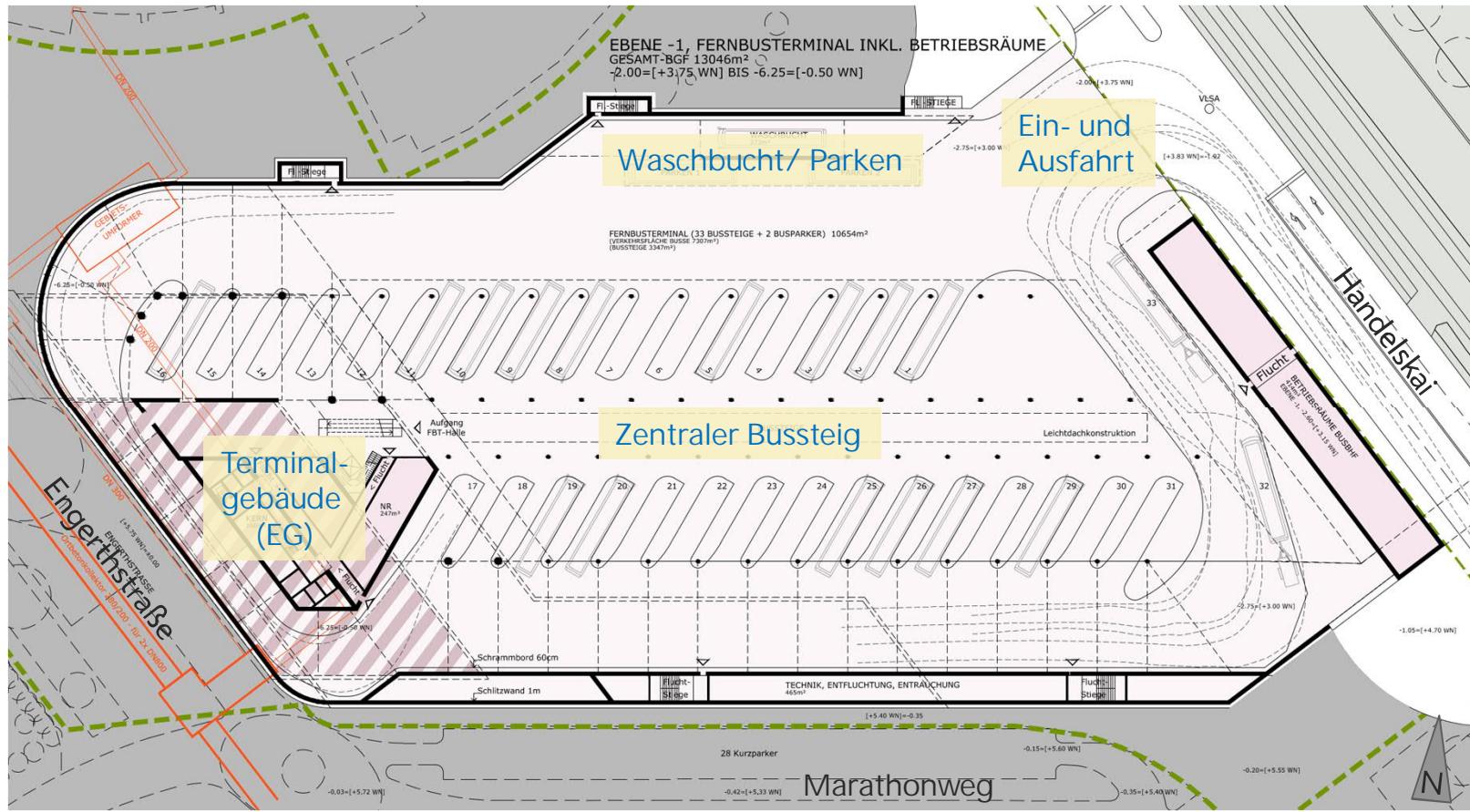
- Klare Trennung der Verkehrsströme
- Zu- und Abfahrt der Fernbusse ausschließlich über Handelskai



Quelle: Froetscher Lichtenwagner

# Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

# Grundsätzliche Organisation des Fernbusterminals und Erschließung



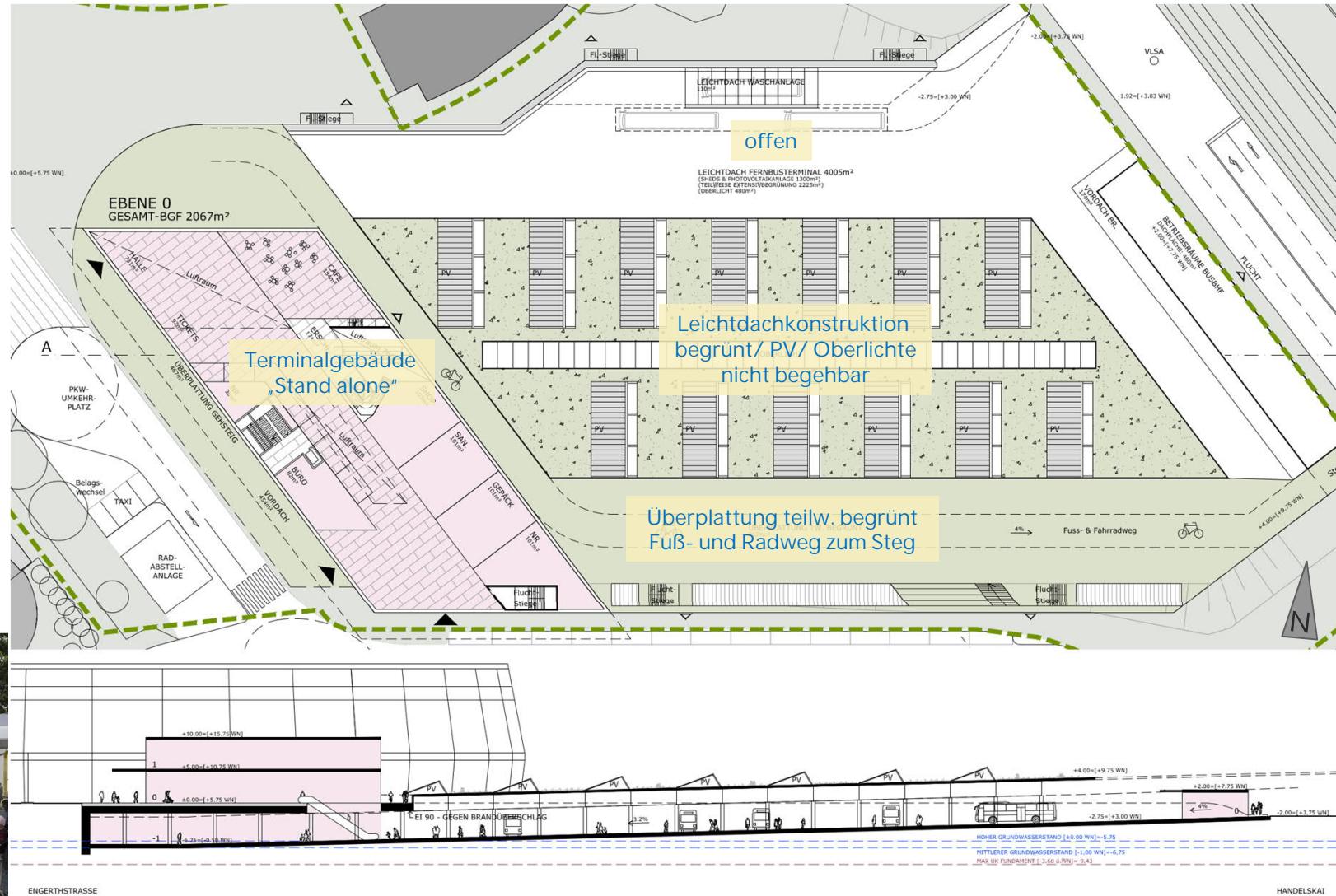
Quelle: Froetscher Lichtenwagner

# Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

## Variante 0

Terminalgebäude „Stand alone“ und Bussteige mit Leichtdachkonstruktion

- Nicht standortadäquat

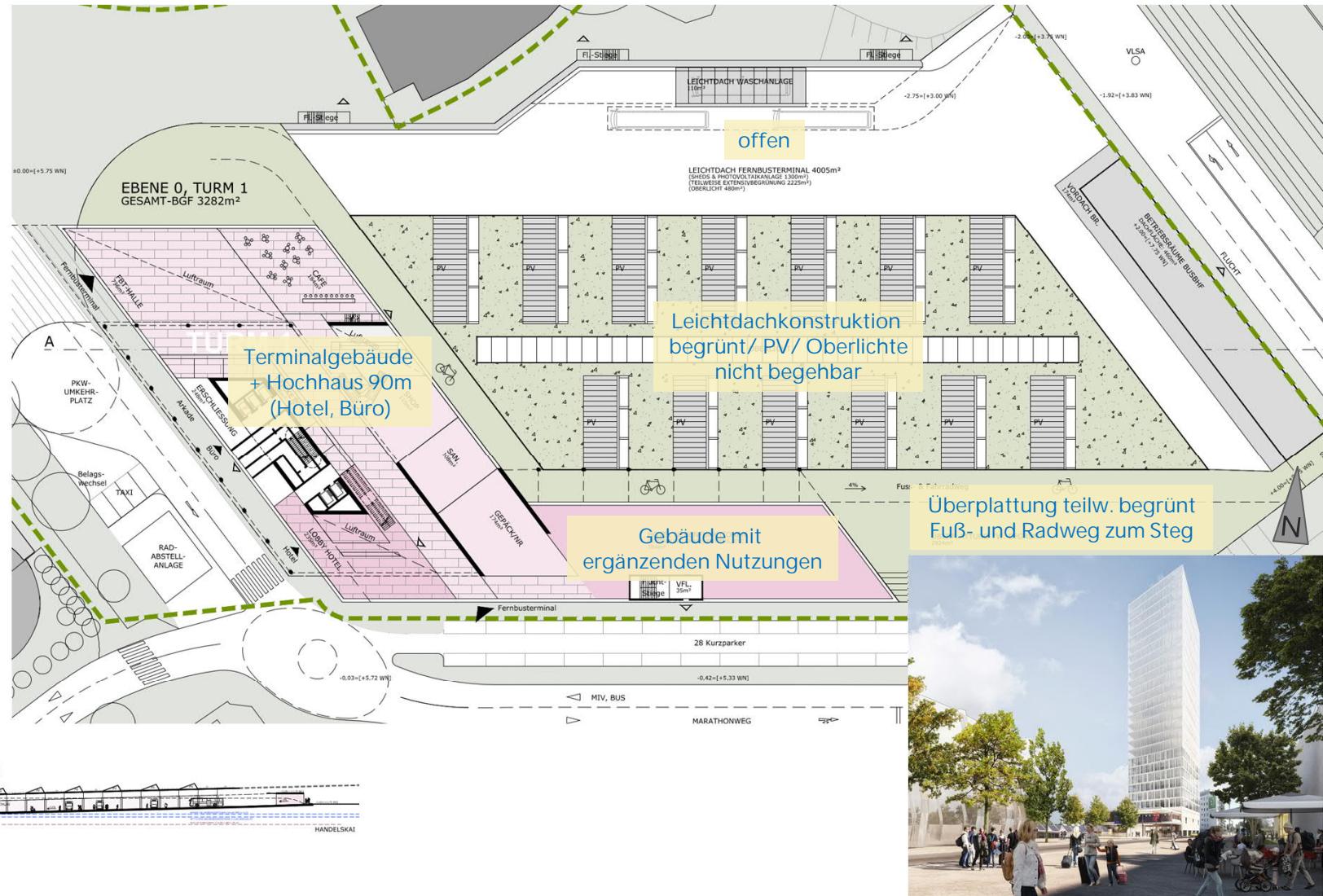


Quelle: Froetscher Lichtenwagner

# Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

## Variante 0+

Terminalgebäude mit Hochhausüberbauung und Bussteige mit Leichtdachkonstruktion

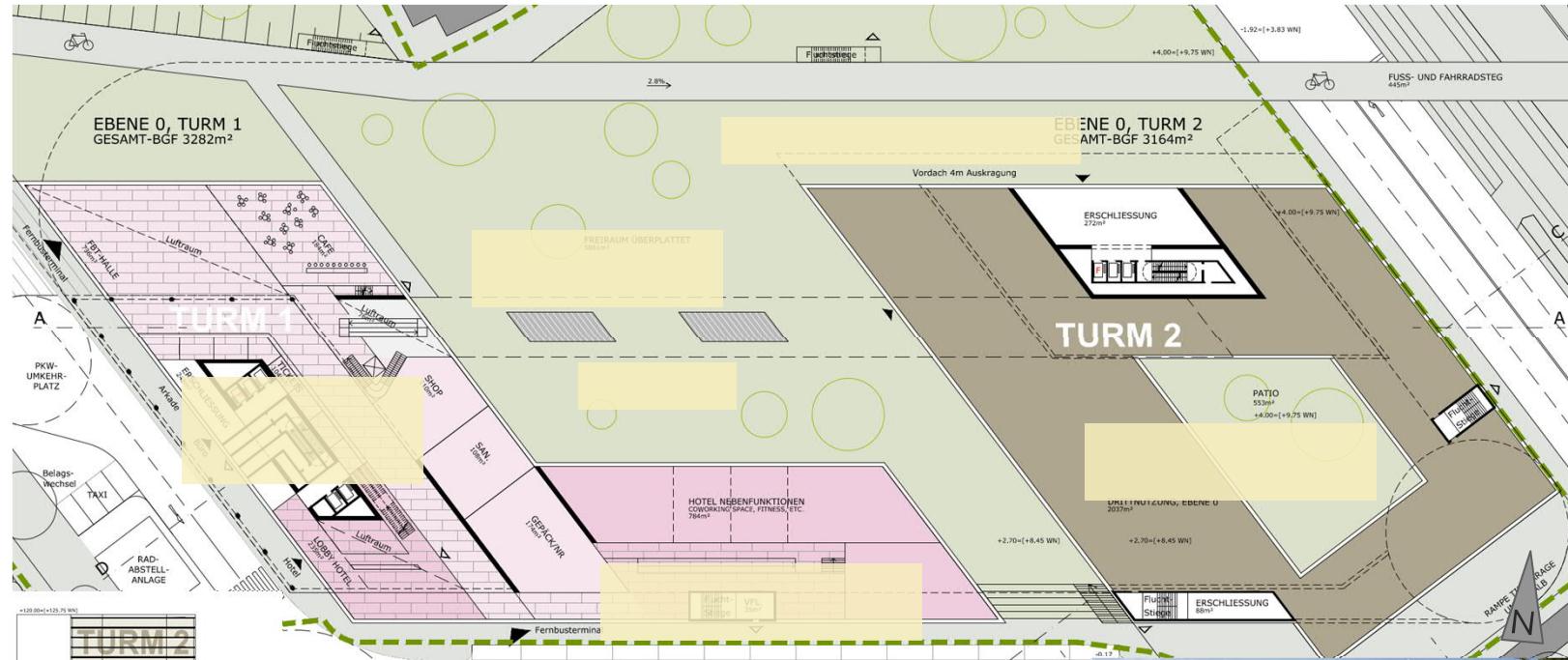
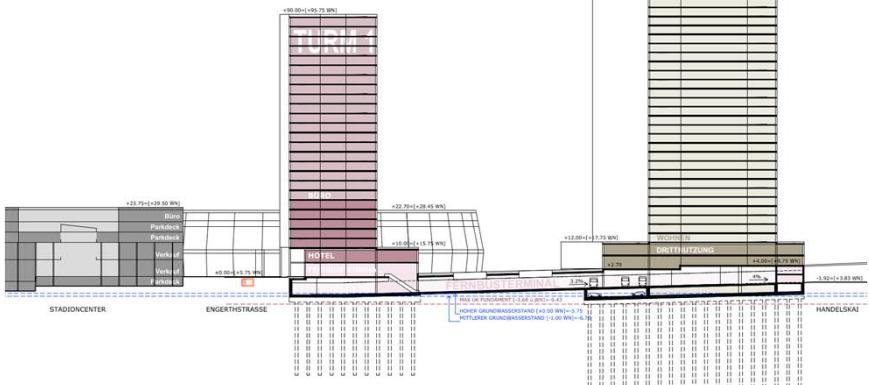


Quelle: Froetscher Lichtenwagner

# Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

## Variante 1

Nutzbare, geschlossenes Terminaldach überbaut mit zwei Hochhäusern



- Hoher Komfort für Reisende bei kompletter Überdachung
- Weniger Lärmemissionen für Umgebung
- Bessere Nutzbarkeit des Daches

Aber:

- Trotz zweitem Hochhaus nur bedingt wirtschaftlich
- Soz. Infrastruktur für Wohnnutzung erforderlich
- Schwierige Erschließung und Parkplatzschaffung sowie zusätzliche Verkehrserzeugung



Quelle: Froetscher Lichtenwagner

# Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

## Gegenüberstellung der Varianten

Gebäudehöhen, BGF und Nutzungen:

Vergleich	Geb.höhen	BGF (inkl. Terminal)
Variante 0:	10m	17.200 m <sup>2</sup>
Variante 0+:	10m/90m	48.000 m <sup>2</sup>
Variante 1:	10-12m/90m/120m	96.000 m <sup>2</sup>

Vergleich	Nutzungen
Variante 0:	Fernbusterminal
Variante 0+:	Fernbusterminal, Hotel, Büro
Variante 1:	Fernbusterminal, Hotel, Büro, Wohnungen



Quelle: Froetscher Lichtenwaagner



## Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

Empfehlung für Variante 0+ (Terminalgebäude mit Hochhausüberbauung und Bussteige mit Leichtdachkonstruktion)

Weiterverfolgung der Variante 0+ als Grundlage für die Auslobung eines Realisierungswettbewerbs/  
Verhandlungsverfahrens

### Vorteile Variante 0+:

- Landmark/ Signalarchitektur an einem hochwertigen Standort (im Sinne der Zielsetzungen der „Waterfront“)
- Ergänzende, bedingt infrastrukturrelevante Nutzungen zweckmäßig (Hotel, Büro, Gastronomie,...)
- BGF von ca. 50.000 m<sup>2</sup> städtebaulich verträglich
- Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Gesamtprojekts
- Kosten für Fernbusterminal/ Bussteige deutlich günstiger als bei kompletter Überbauung
- Durch die Leichtdachkonstruktion kann flexibel auf künftige Erfordernisse reagiert werden

### Weiter zu vertiefen:

- Abschirmung zu bestehender Wohnbebauung, (durch Bepflanzung)
- Aufenthaltsqualität beim Ein- und Aussteigen auf den Bussteigen
- Schnittstellen zu den Nachbarliegenschaften
- Schaffung von gut nutzbaren Grün- und Freiräumen (Leichtdach nicht begehbar)
- Attraktive, barrierefreie Verbindung zum rechten Donauufer (Verbindungssteg)

# Zielsetzungen für den Bereich Fernbusterminal

## Berücksichtigung im Zuge des Realisierungswettbewerbs/ Verhandlungsverfahrens

### Verkehr und Mobilität

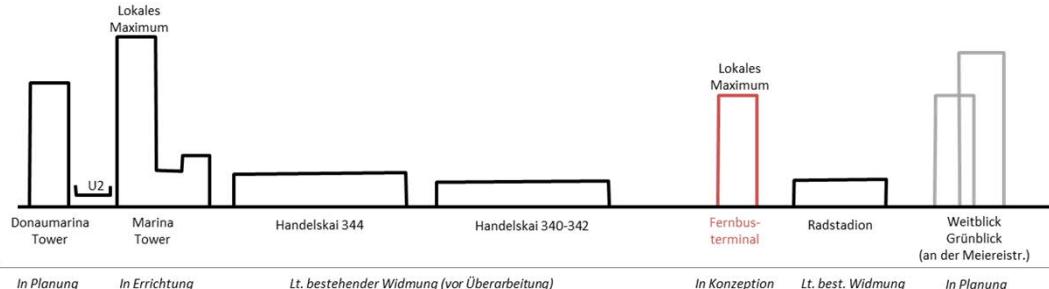
- Anbindung für die Fernbusse ausschließlich über den Handelskai Richtung A23 (Bestandteil der Konzessionsgenehmigung)
- Ein- und Ausfahrt der Fernbusse erfolgt am Handelskai über neue Verkehrslichtsignalanlage
- Hol- und Bringverkehr ausschließlich über Handelskai, Haltemöglichkeit am Marathonweg (Kiss & Ride)
- Stellplatzregulativ
- Synergieeffekte mit Stellplätzen im Stadioncenter prüfen (Quartierssammelgarage)
- Attraktive Wege rund um das Stadion Center bzw. Durchwegung prüfen
- Zugang zum Terminalgebäude an der Engerthstraße
- Bussteige über einen mittigen Pier erreichbar, der barrierefrei mit dem Terminalgebäude verbunden ist
- Sichere Trennung zwischen Busverkehr und Passagieren
- Verbindungssteg über den Handelskai zum rechten Donauufer für Fuß- und Radverkehr
- Hochwertige, ausreichende Fahrradabstellinfrastruktur (z.B. Fahrradgarage für Dauerparken) und Fahrradservicestation
- Erhalt der bestehenden Busverbindung entlang Engerthstraße und Marathonweg
- Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen (z.B. e-Carsharing, Lastenrad, e-Mopeds, e-Scooter, Infostelle, Ladeinfrastruktur)

# Zielsetzungen für den Bereich Fernbusterminal

## Berücksichtigung im Zuge des Realisierungswettbewerbs/ Verhandlungsverfahrens

### Nutzung und Bebauung

- Standortadäquate, hochwertige Nutzung der Flächenpotenziale
- Weiterzuverfolgende Variante 0+: Aufnahmegebäude mit Hochhausüberbauung und Bussteige mit Leichtdachkonstruktion
- Terminalgebäude mit notwendigen Nutzungen für Fahrgäste und Busbetreiber
- Hochhaus über dem Terminalgebäude: Gebäudehöhe ca. 90 m
- Hotel- und Büronutzung im Sockel und Hochhaus
- Gesamt BGF oberirdisch ca. 50.000 m<sup>2</sup> (davon Fernbusterminal ca. 13.000 m<sup>2</sup> BGF); Erhöhung der BGF bei Vergrößerung/ geänderter Konfiguration der Dotationsfläche bis ca. 10.000 m<sup>2</sup> denkbar.
- Schaffung von Synergien mit vorhandenen Versorgungseinrichtungen (Stadion Center)
- Schall- und Abgasschutz gegenüber der bestehenden Wohnbevölkerung (u.a. durch Bepflanzung)



Höhenentwicklung an der Waterfront (1. Reihe - Schema)

# Zielsetzungen für den Bereich Fernbusterminal

## Berücksichtigung im Zuge des Realisierungswettbewerbs/ Verhandlungsverfahrens

Grün-, Freiraum und öffentlicher Raum/ Energie und Klimaresilienz

- Schaffung attraktiver (halb)öffentlicher Räume
- Aufwertung der Engerthstraße für Fußverkehr (u.a. entlang des Stadion Centers)
- Aufwertung des Marathonwegs (u.a. durch Bepflanzungen ) und attraktiver Anschluss an Verbindungssteg zum rechten Donauufer
- Leichtdach: Begrünung, Photovoltaik-Anlage und Belichtungsöffnungen
- Erhalt von Baumbestand in Randlagen; notwendige Ersatzpflanzungen möglichst auf Eigengrund
- Berücksichtigung der zunehmenden Hitzebelastung in der Stadt (u.a. Einsatz von Wasser im öffentlichen Raum prüfen)
- Einsatz innovativer Energie-Konzepte wie lokale Kälteerzeugung, fassadenintegrierte Photovoltaik, Bauteilaktivierung, Passivbauweise
- Reduktion der mit der thermischen Speicherkapazität im Freiraum und an der Gebäudehülle verbundenen Wärmeabstrahlung
- Bauwerks- und Fassadenbegrünung (im Sinne der beabsichtigten Planungsgrundlagen)
- Berücksichtigung bestehender Grundwasserströme von der Donau in Richtung Prater

# Zielsetzungen für das Umfeld Fernbusterminal

## Prüfung im Zuge einer ersten Stufe im Wettbewerb

Die Entwicklung des Fernbusterminals steht in Wechselwirkung mit dem unmittelbaren Umfeld (Stadion Center, Radstadion):

Dadurch entstehen:

- neue Chancen durch Synergieeffekte
- gegenseitige Einschränkungen durch konkrete Festlegungen

Das betrifft u.a. folgende Themenstellungen:

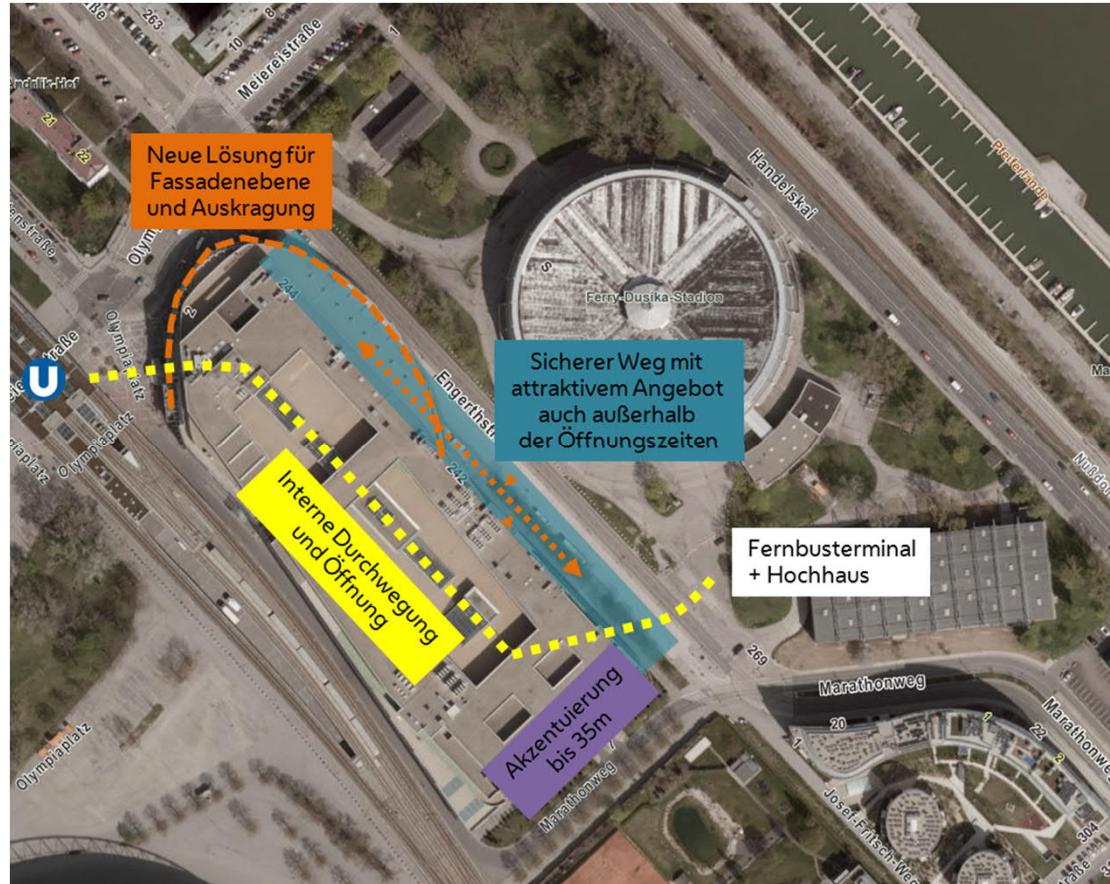
- Höhenentwicklung/ Nutzungsoptionen
- Abstandsflächen/ Anbaukanten/ Belichtungsverhältnisse
- Liegenschaftskonfiguration
- Nutzbarkeit von (zusammenhängenden) Freiräumen
- Attraktivierung des öffentlichen Raums

Für das Stadion Center selbst bestehen dazu schon konkrete Überlegungen. Für den Bereich Radstadion steht die maximale Flexibilität für den Erhalt des sportlichen Nutzungsschwerpunktes im Vordergrund.

⇒ Das Ausmaß der Wechselwirkung zwischen der Entwicklung des Fernbusterminals mit dem Bereich Stadion Center und Radstadion ist in einer ersten Wettbewerbsstufe auszuloten und darzustellen.

## Zielsetzungen für den Bereich Stadion Center Prüfung im Zuge einer ersten Stufe im Wettbewerb

- Durchwegung des Stadion Centers und Öffnung zum Fernbusterminal sinnvoll
- „Umweg“ des Stadion Centers entlang der Engerthstraße auch mithilfe von gewerblichen Ergänzungen attraktivieren – keine Erhöhung der Verkaufsflächen
- Erhöhung von Aufenthaltsqualität der umliegenden Verkehrsflächen, Verbesserung der fußläufigen Verbindungen sowie Klimaschutz- und Klima-Anpassungsmaßnahmen
- Neue Lösung für Fassadenebene und Auskragung des Stadion Centers
- Ergänzungen/ Akzentuierungen im Bereich Marathonweg bis 35 m Gebäudehöhe denkbar



# Umsetzungsstrategie

Weitere Vorgehensweise (auf Basis des Fachkonzepts Hochhäuser)

- Gleichwertiger und zeitgleicher Ersatz für Sport- und Funhalle, nach Möglichkeit in räumlicher Nähe
- Fortführung der BürgerInnen-Beteiligung
- Realisierungswettbewerb und anschließendes Verhandlungsverfahren für den Fernbusterminal, Ideenteil für das Umfeld (Schnittstellen, Stadion Center)
- Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans inkl. SUP
- Entwicklung des Fernbusterminals hat oberste Priorität >>> Umgang mit der restlichen „Waterfront“ (Meiereistraße bis A 23) nachgeschaltet:
  - Weitere Entwicklungsschritte auf Basis des Ergebnisses des Wettbewerbs/ Verhandlungsverfahrens für den Bereich des Fernbusterminals (erst dann sinnvolle Rückkopplung der Höhenentwicklung und Nutzungsstruktur)
  - Detaillierte Voruntersuchungen (Variantenuntersuchung) für das städtebauliche Leitbild
  - Mobilitätskonzept mit großräumiger verkehrsorganisatorischer Lösung (samt der stromaufwärts gelegenen Straßenzüge), das folgende Zielsetzungen verfolgt:
    - Unterbindung der Querung des grünen Praters
    - Unterbindung der Benützung der Wehlistraße zw. Marathonweg und Johann-Böhm-Platz (A 23 Auf- bzw. Abfahrt) als Durchfahrtsroute für den Individual- und Fernbusverkehr
    - Attraktivierung der Wehlistraße hinsichtlich der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Die Vorarbeiten für die Erarbeitung des im Prozess dargestellten städtebaulichen Leitbilds (STEK vom 13. November 2018) verschieben sich daher auf Ende 2020

# Umsetzungsstrategie

## Prozess gemäß Fachkonzept Hochhäuser

„Das Prozessdesign gemäß Fachkonzept Hochhäuser ist modular aufgebaut und erlaubt, je nach Projekt, eine unterschiedliche Schwerpunktsetzung und Kombination der Prozessbausteine.“ (STEK 8.11.2016 – Prozess Hochhäuser)

Phase 1 – Idee:

Erfolgte Schritte:

- Vorstudien  
Städtebauliche Machbarkeitsstudie Waterfront,  
Machbarkeitsstudie und Standortentscheidung  
Fernbusterminal
- Vorstellen/ Erstprüfung/ Abstimmung  
Stadtinterne Abstimmungen  
STEK 13.11.2018 – Waterfront (möglicher Hochhausstandort)
- Erstinformation der Bevölkerung  
Informationsausstellung 12./13.6.2019

Phase 2 – Konzept:

Erfolgte Schritte:

- Vertiefte Machbarkeitsstudie als Grundlage für Realisierungswettbewerb
- Stadtinterne Abstimmungen

Geplante Schritte:

- Information an den Fachbeirat (nun konkrete Zielsetzungen vorhanden)
- STEK-Beschluss (21.4.2020)
- Information der Bevölkerung
- Konstituierung einer Lenkungsgruppe
- Start der Klärung der Finanzierungs- und Umsetzungsmöglichkeiten bzw. der rechtlichen Sicherstellung (z.B. städtebaulicher Vertrag)

# Umsetzungsstrategie

## Prozess gemäß Fachkonzept Hochhäuser

Phase 3 – Entwurf:

### Geplante Schritte:

- Start der Vorbereitungen für die Änderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans inkl. SUP
- Realisierungswettbewerb für den Fernbusterminal mit Ideenteil für das Umfeld
- Verhandlungsverfahren
- Präsentation der Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs/ Verhandlungsverfahrens: Stadtplanung, Politik, Fachbeirat, Bevölkerung
- Verfahren zur Änderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans

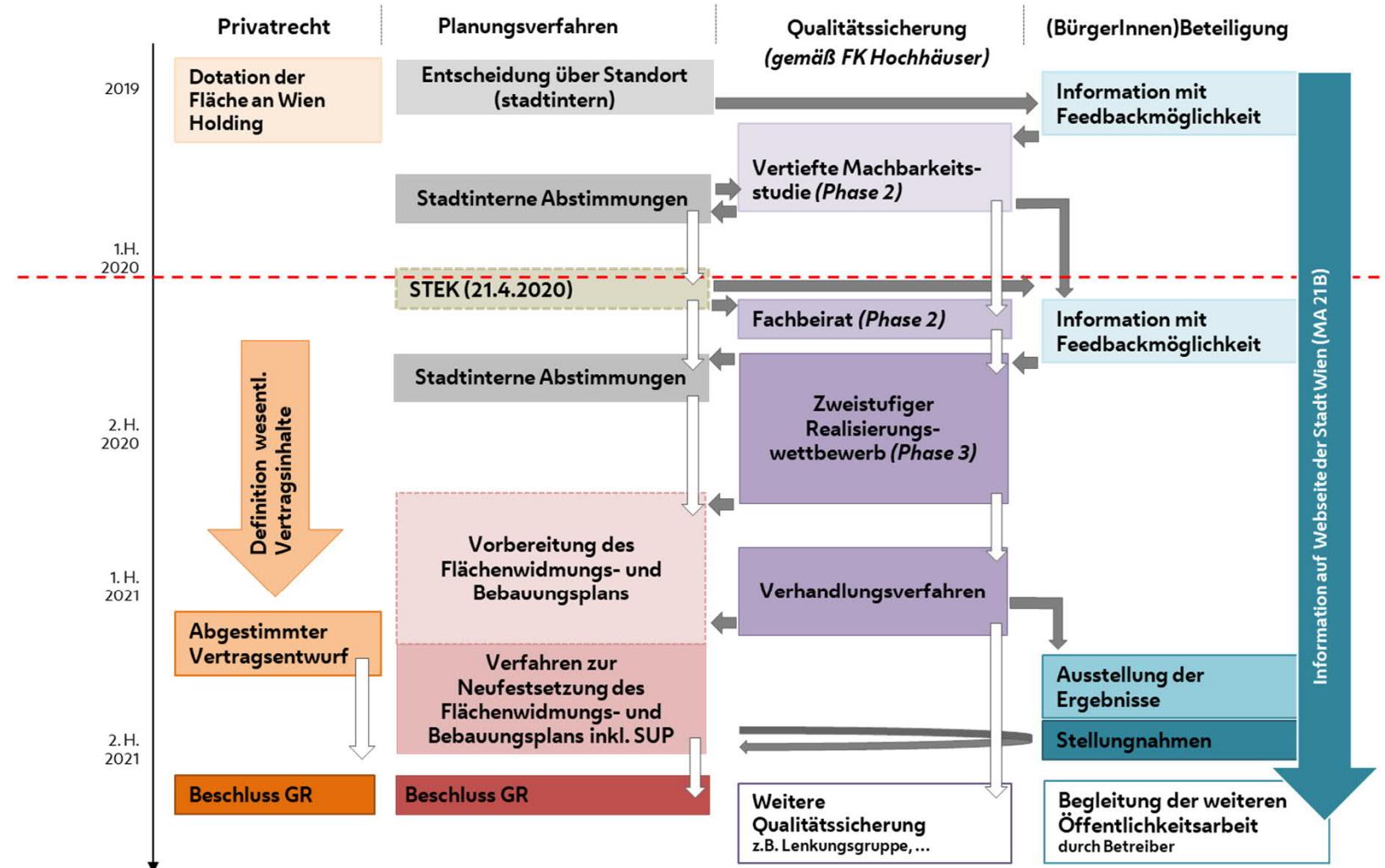
Phase 4 – Realisierung:

### Geplante Schritte:

- Projektpräsentation im Fachbeirat im Zuge der Einreichplanung
- Projektplanung, Genehmigungsverfahren, bauliche Umsetzung
- Laufende Öffentlichkeitsarbeit
- Begleitende Qualitätskontrolle der Einhaltung der ausverhandelten Ziele

# Umsetzungsstrategie Fernbusterminal

## Möglicher Prozessablauf



# Fokusbereich „Donaumarina“

## Zusammenfassung der Vorgeschichte

Aktuelle Widmung: PD 7712 (Gemeinderatsbeschluss von 30.6.2005): Gemischtes Baugebiet (keine Bebauungsbestimmungen)

- 2005 Realisierungswettbewerb für Handelskai 346 – Bauplatz A (später Marina Tower) für „Landmark-Architektur“ inkl. grundsätzlichen städtebaulichen Lösungsansätzen für Bauplatz B (später BAI Donaumarina Tower) und C (BAI Wohnen) – Siegerprojekt von Arch. Ernst Hoffmann Ziviltechniker GmbH: formal aufeinander abgestimmte Hochhausbebauung auf Bauplätzen A und B.
- 2012 Evaluierung des Leitbilds U2-Achse: Bereich Meiereistraße bis A23: Büronutzung, Gebäudehöhe 100 m, Stellplatzregulativ
- 2014 Evaluierung des Leitbilds U2-Achse mit Schwerpunkt Umfeld Krieau: nur im abschließenden Übersichtsplan vermerkt: BGF 30.000 m<sup>2</sup>
- Baubewilligung Marina Tower am 10.12.2019 – Wohnen, Gebäudehöhe +139,15 m über Wr. Null zuzüglich Technikaufbauten
- Wettbewerb „Donaumarina Tower“ September bis Dezember 2019: Büronutzung und ergänzende Nutzungen im Sockel (Restaurant,...), Gebäudehöhe ca. 100 m, adaptierte BGF ca. 42.000 m<sup>2</sup>

## Fokusbereich „Donaumarina“ Siegerprojekt des Wettbewerbs „Donaumarina Tower“

Grundeigentümerin/ Ausloberin: BAI

Sieger: Dominique Perrault Architecture



## Fokusbereich „Donaumarina“

Weitere Umsetzungsschritte gemäß 10-Punkte-Checkliste aus „Hochhäuser in Wien, Städtebauliche Leitlinien“ (2002)

- Öffentlichkeitsarbeit:
  - Vorstellung der Wettbewerbsprojekte durch die Ausloberin
  - Protokollierung und Beantwortung der vorgebrachten Einwände
  - Informationsstelle für die Öffentlichkeit am Ort des Hochhauses (nach Beschluss des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans)
- Feinabstimmung des Projekts, Abarbeiten der 10-Punkte-Checkliste („Hochhäuser in Wien, Städtebauliche Leitlinien“ 2002): Widmungsansuchen inklusive (u.a.)
  - Nachjustierung zugunsten einer Erhöhung der städtebaulichen Präsenz im Zuge der weiteren Detaillierung unter Beibehaltung der entwurfsbestimmenden Kriterien prüfen
  - Darstellung der Beschattungswirkung (2-Stunden-Schatten) und der Windwirkung
  - Darstellung des sozialen und öffentlichen Nutzens des Hochhauses
  - Nachweis der Nachhaltigkeit der beabsichtigten Nutzung sowie der Flexibilität der Baustruktur
  - Nachweis eines Sicherheitskonzepts, Energiekonzepts, bauökologischen Konzepts und Wartungsplans
  - Ausarbeitung eines Bauablaufplans mit einer umweltgerechten Baustellenlogistik und Information der Bevölkerung
- Start des Verfahrens zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (nach positiver Prüfung)
- Ggf. Abschluss eines städtebaulichen Vertrags
- Frühester Baubeginn: ca. 2022/23

# Beschluss

Die vorliegenden Empfehlungen und Zielsetzungen für den Bereich Fernbusterminal am Handelskai sollen als Grundlage für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte inkl. die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs und die Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans herangezogen werden.