

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
-----------------	----

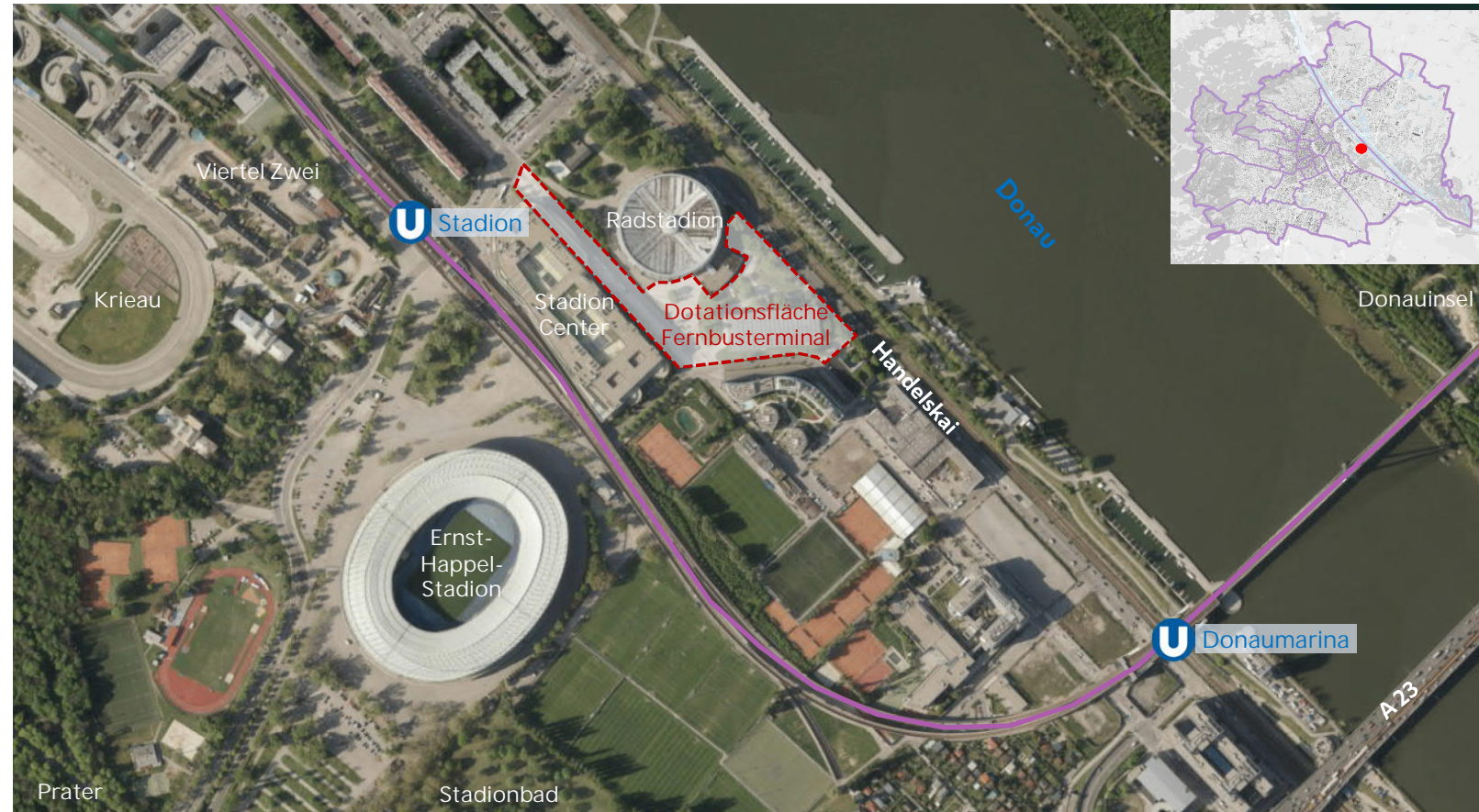
Ausgangslage

Lage im Stadtgebiet

Gute Erschließung mit
öffentlichem 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)

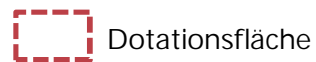
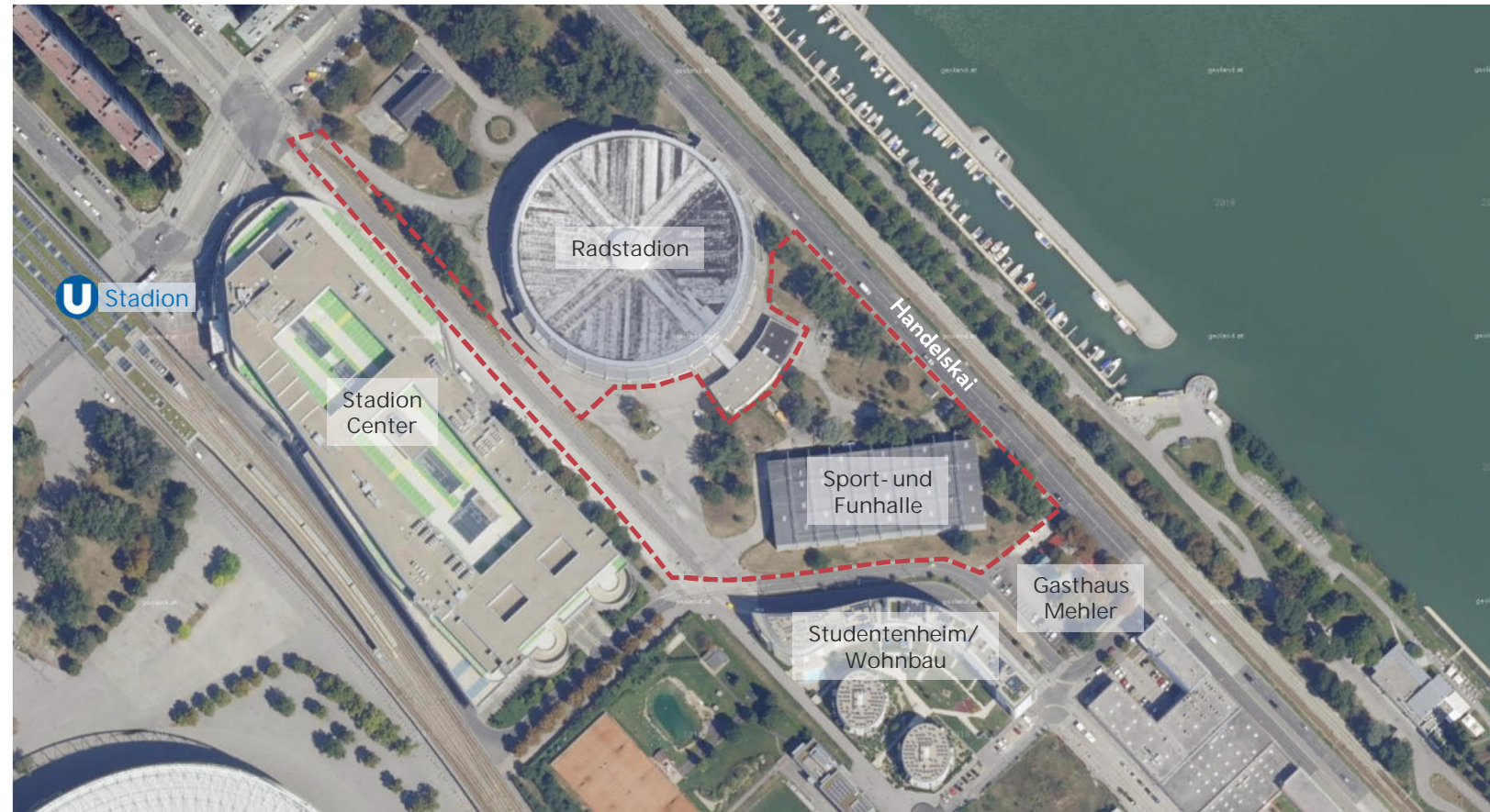
Grundverwaltende Dienststelle:
MA 51 bzw. MA 28

Dotationsfläche: ca. 2,8 ha

Projektentwickler: WH Fernbus-
Terminal Projektentwicklung
GmbH

Nutzungen am Grundstück:

Sport- und Funhalle, Grünfläche
mit Baumbestand, Fahrbahn



Luftbild: Stadt Wien

Ausgangslage Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

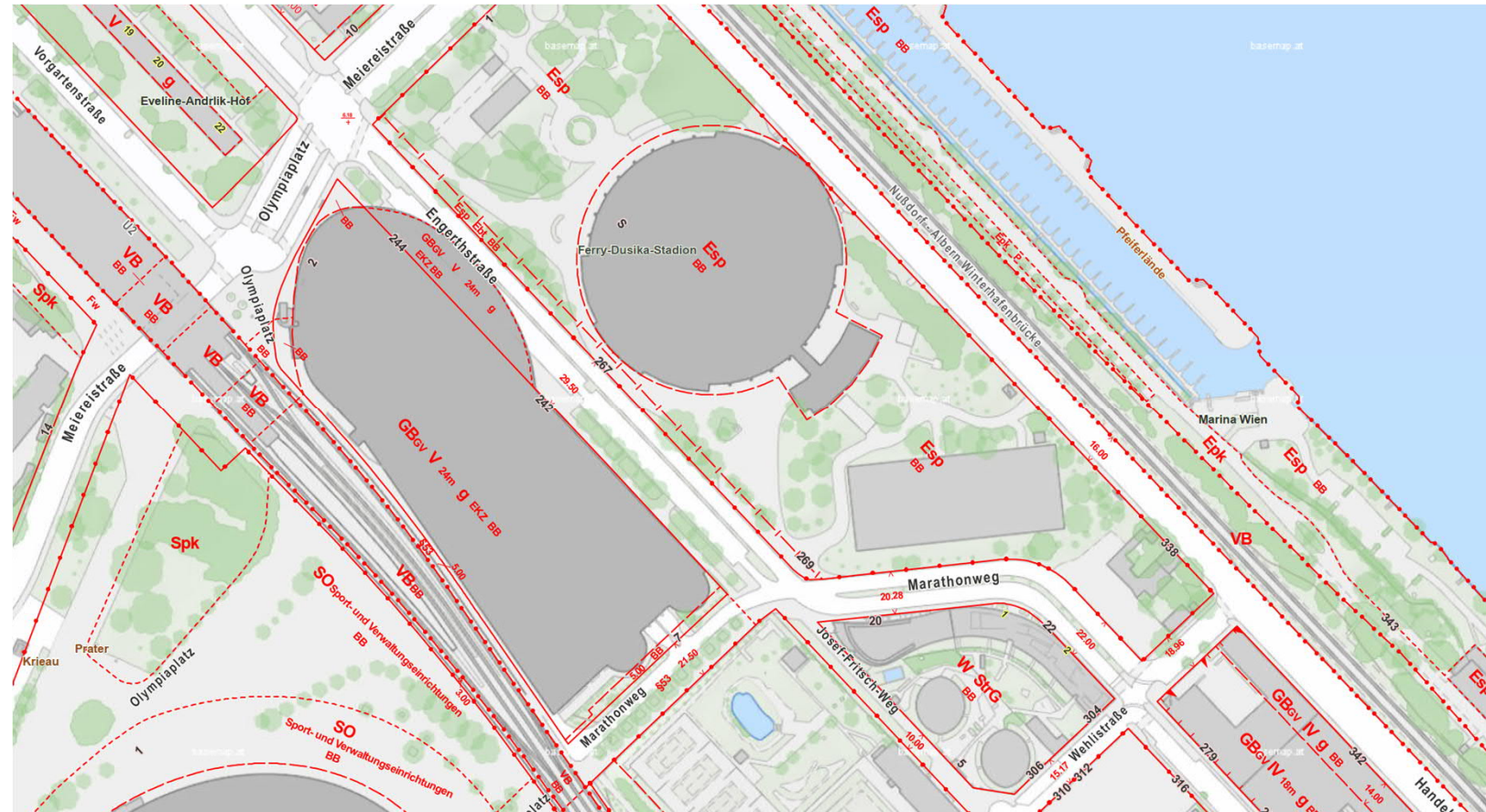
Plandokument 7712
(Gemeinderatsbeschluss 30. Juni 2005)

Erholungsgebiet Sport- und
Spielplätze (Esp)

BB4: Errichtung einer Sporthalle
mit max. BGF von 5.000 m²
zulässig, oberster Abschluss 10,5m
bzw. 17 m

Einbautentrasse

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

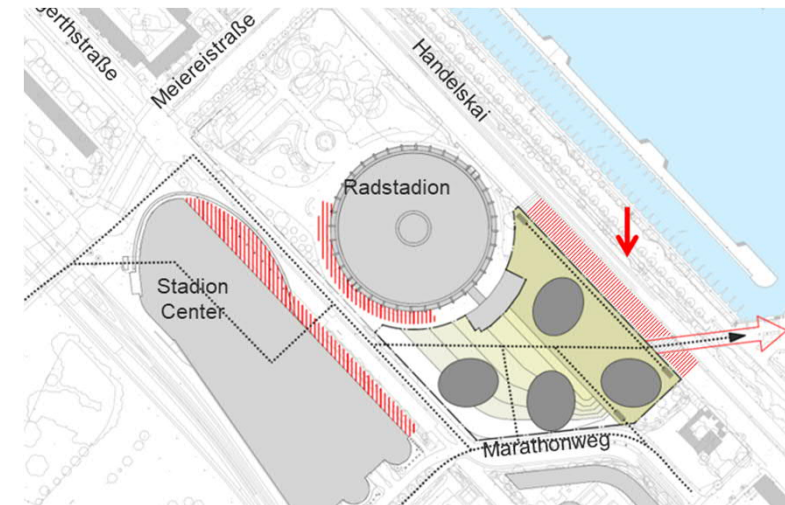


Plan: Stadt Wien

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 m² 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

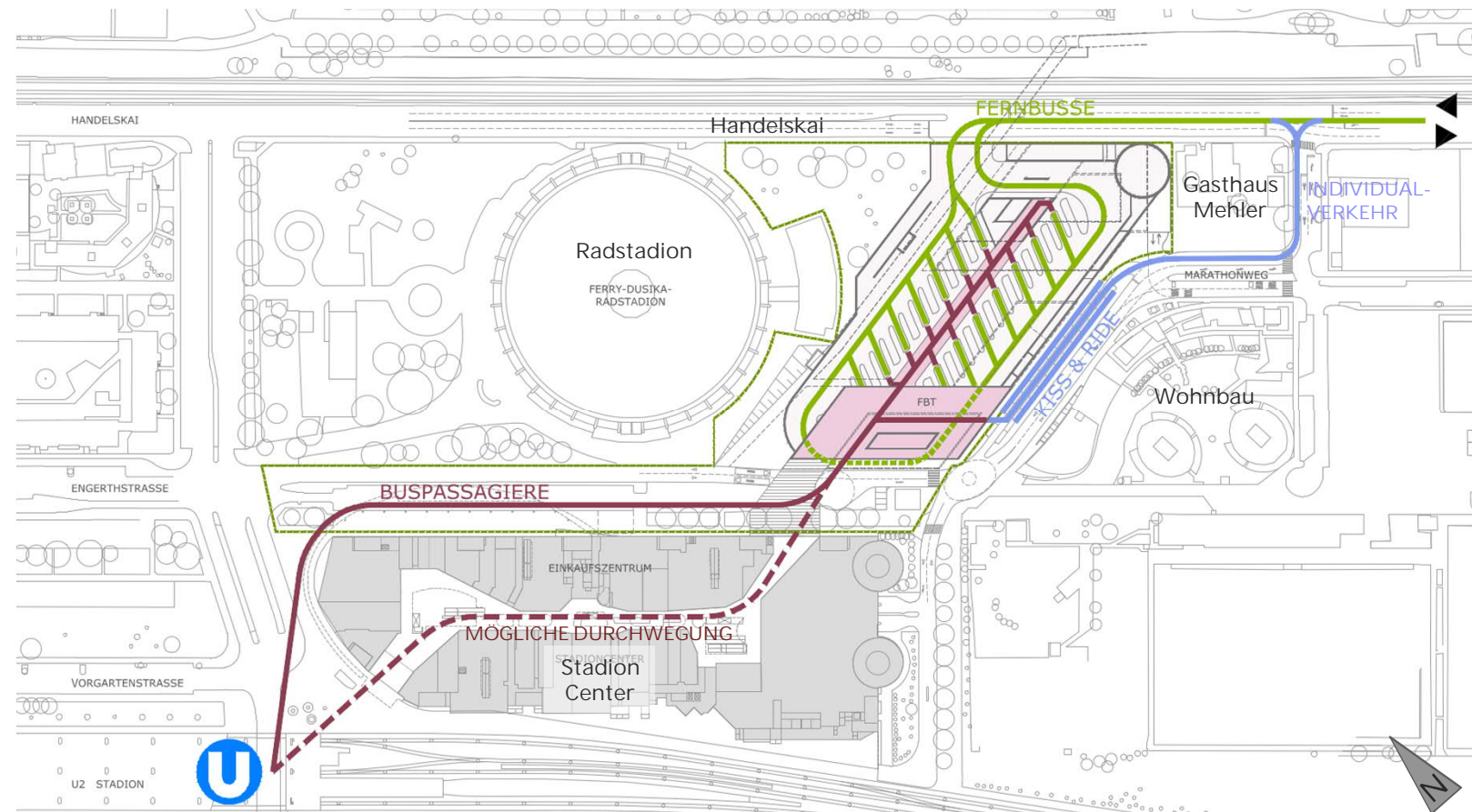


STEP 2025: Leitbild Siedlungsentwicklung (Ausschnitt)

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

Grundsätzliche Organisation des Fernbusterminals und Erschließung

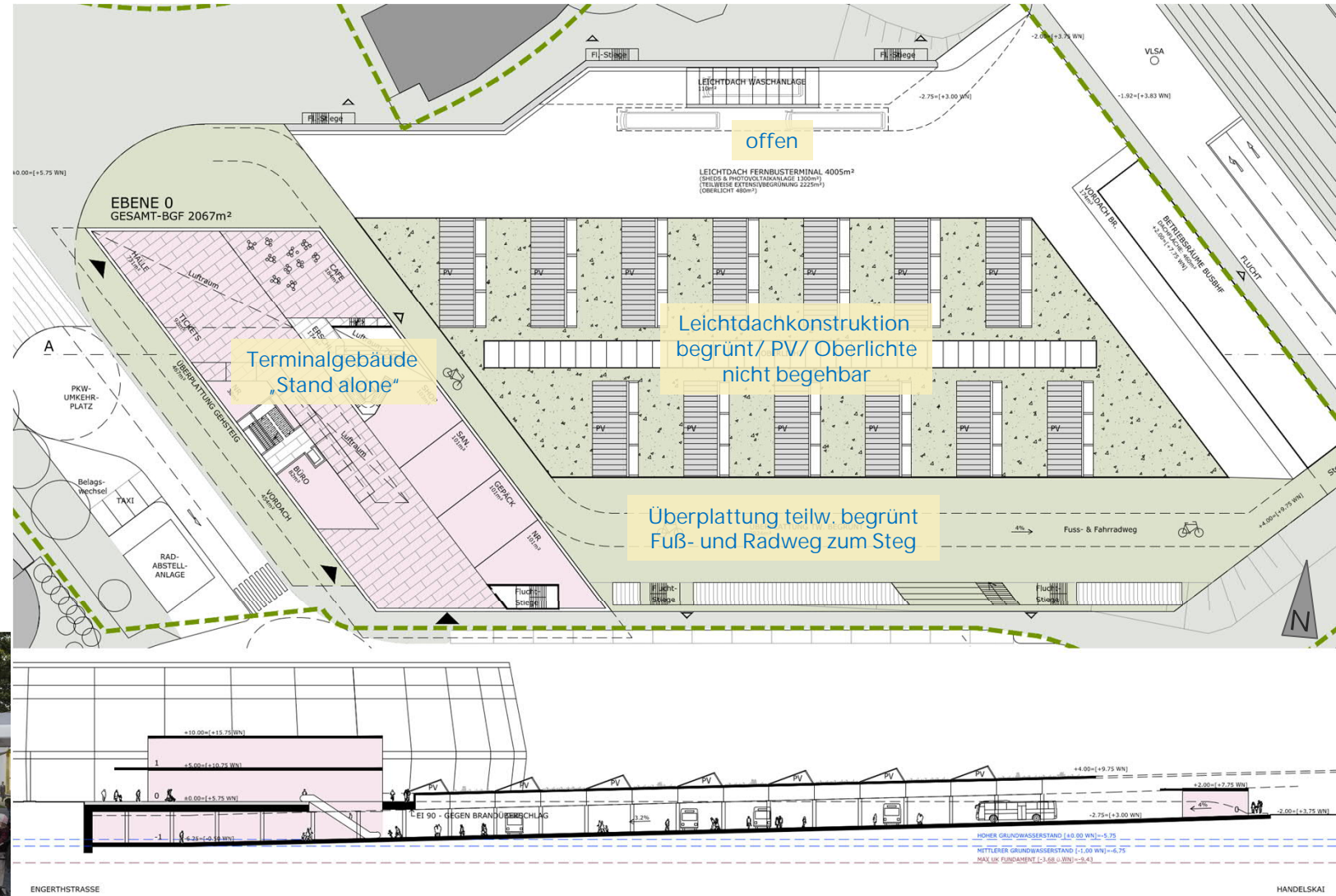


Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

Variante 0

Terminalgebäude „Stand alone“
und Bussteige mit
Leichtdachkonstruktion

- Nicht standortadäquat

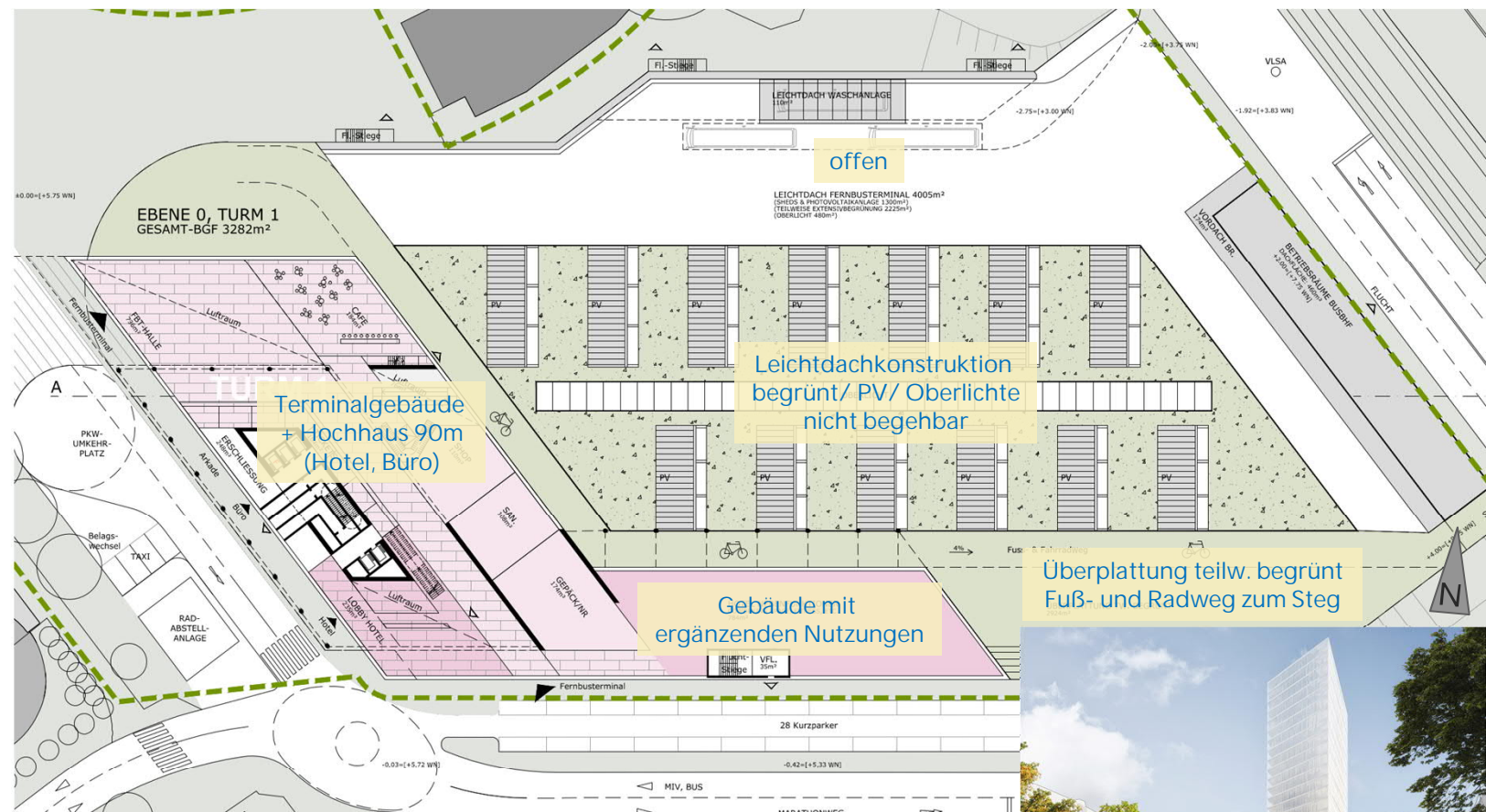


Quelle: Froetscher Lichtenwagner

Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

Variante 0+

Terminalgebäude mit
Hochhausüberbauung und
Bussteige mit
Leichtdachkonstruktion

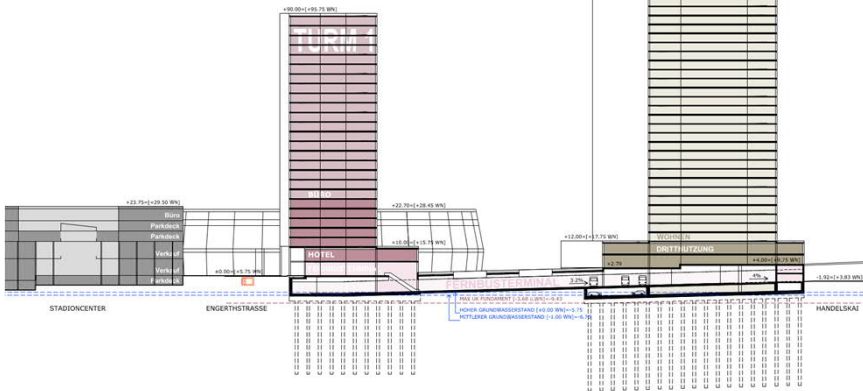
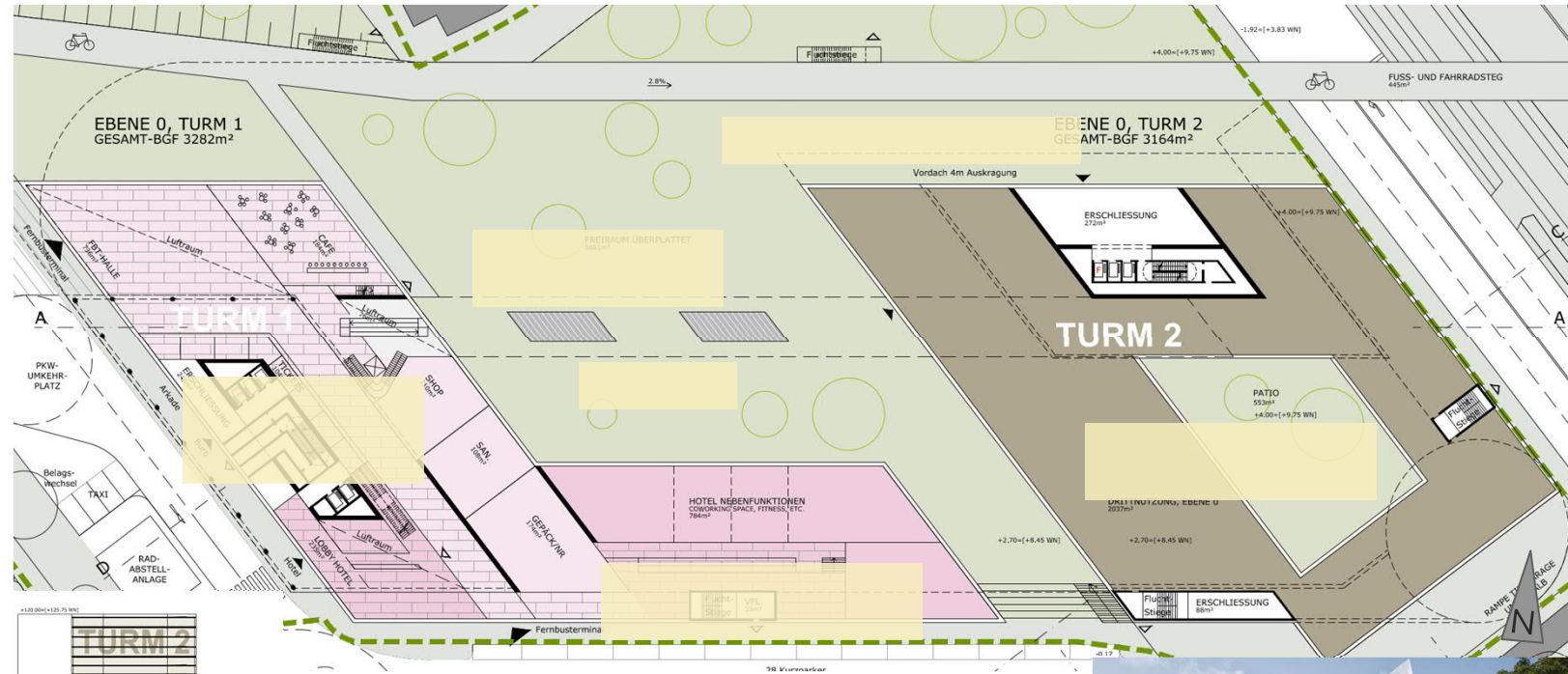


Quelle: Froetscher Lichtenwagner

Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

Variante 1

Nutzbares, 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 ²
Variante 0+:	10m/90m	48.000 m ²
Variante 1:	10-12m/90m/120m	96.000 m ²

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



59. STEK | 21.4.2020 | 2., Evaluierung Leitbild U2-Achse mit Schwerpunkt Fernbusterminal am Handelskai



Quelle: Froetscher Lichtenwagner



Fernbusterminal – Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudie

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

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

Vorteile Variante O+:

- Landmark/ Signalarchitektur an einem hochwertigen Standort (im Sinne der Zielsetzungen der „Waterfront“)
- Ergänzende, bedingt infrastrukturelevante Nutzungen zweckmäßig (Hotel, Büro, Gastronomie,...)
- BGF von ca. 50.000 m² 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

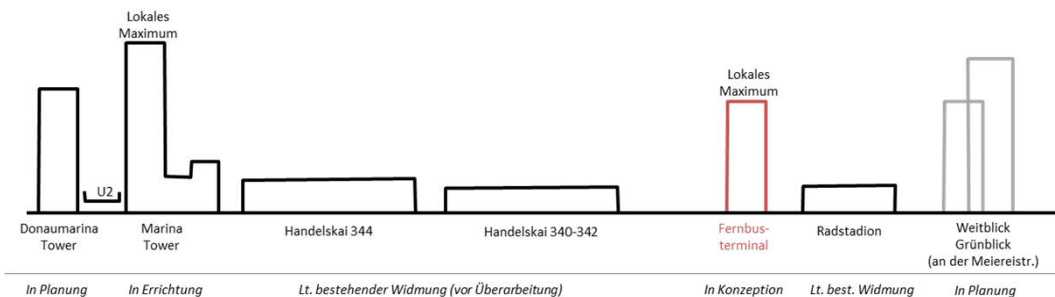
- Anbindung für die Fernbusse ausschließlich über den Handelskai Richtung A23 (Bestandteil der Konzessionsgenehmigung)
- Ein- und Ausfahrt der Fernbusse erfolgt am Handelskai über neue Verkehrslichtsignalanlage
- Hol- und Bringverkehr ausschließlich über Handelskai, Haltemöglichkeit am Marathonweg (Kiss & 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 O+: 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 m² (davon Fernbusterminal ca. 13.000 m² BGF); Erhöhung der BGF bei Vergrößerung/ geänderter Konfiguration der Dotationsfläche bis ca. 10.000 m² 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:

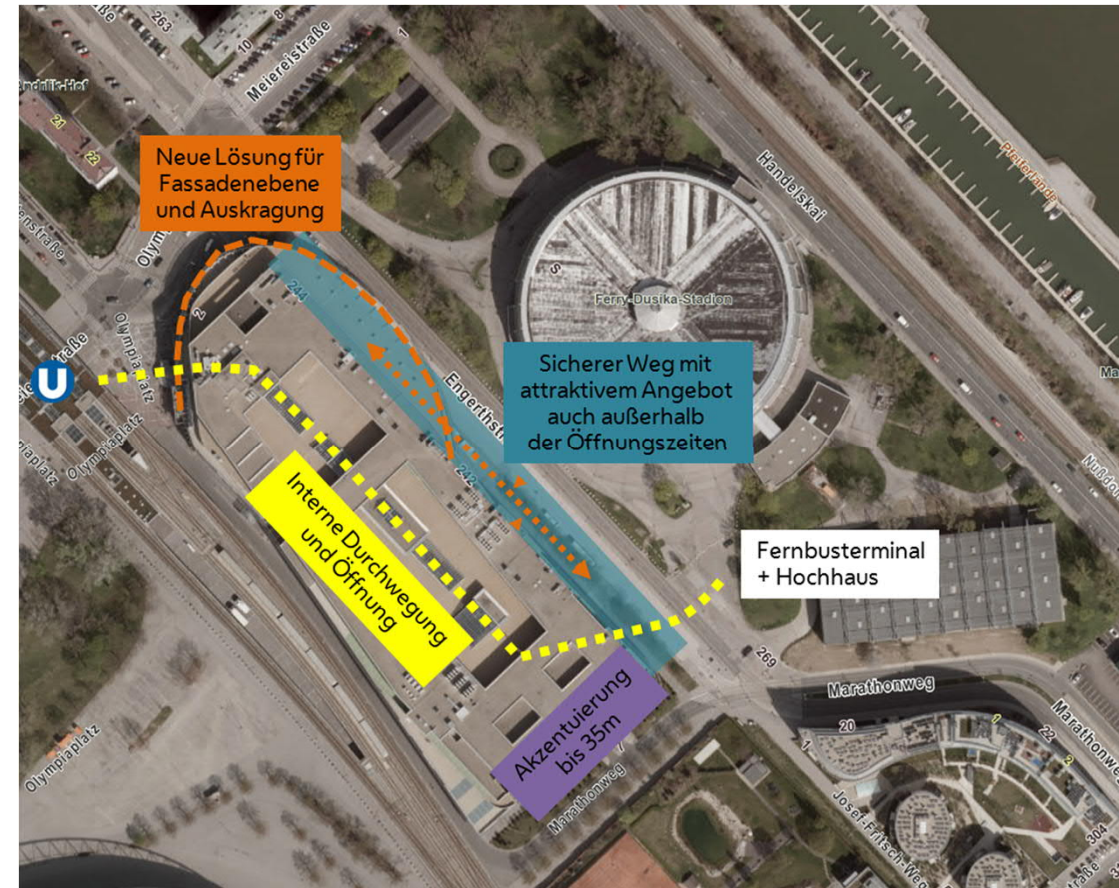
- Höhenentwicklung/ Nutzungsoptionen
- Abstandsflächen/ Anbaukanten/ Belichtungsverhältnisse
- Liegenschaftskonfiguration
- Nutzbarkeit von (zusammenhängenden) Freiräumen
- Attraktivierung des öffentlichen Raums

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
- „Umwegung“ 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



Luftbild: Stadt Wien

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 Umsetzungs-
möglichkeiten 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

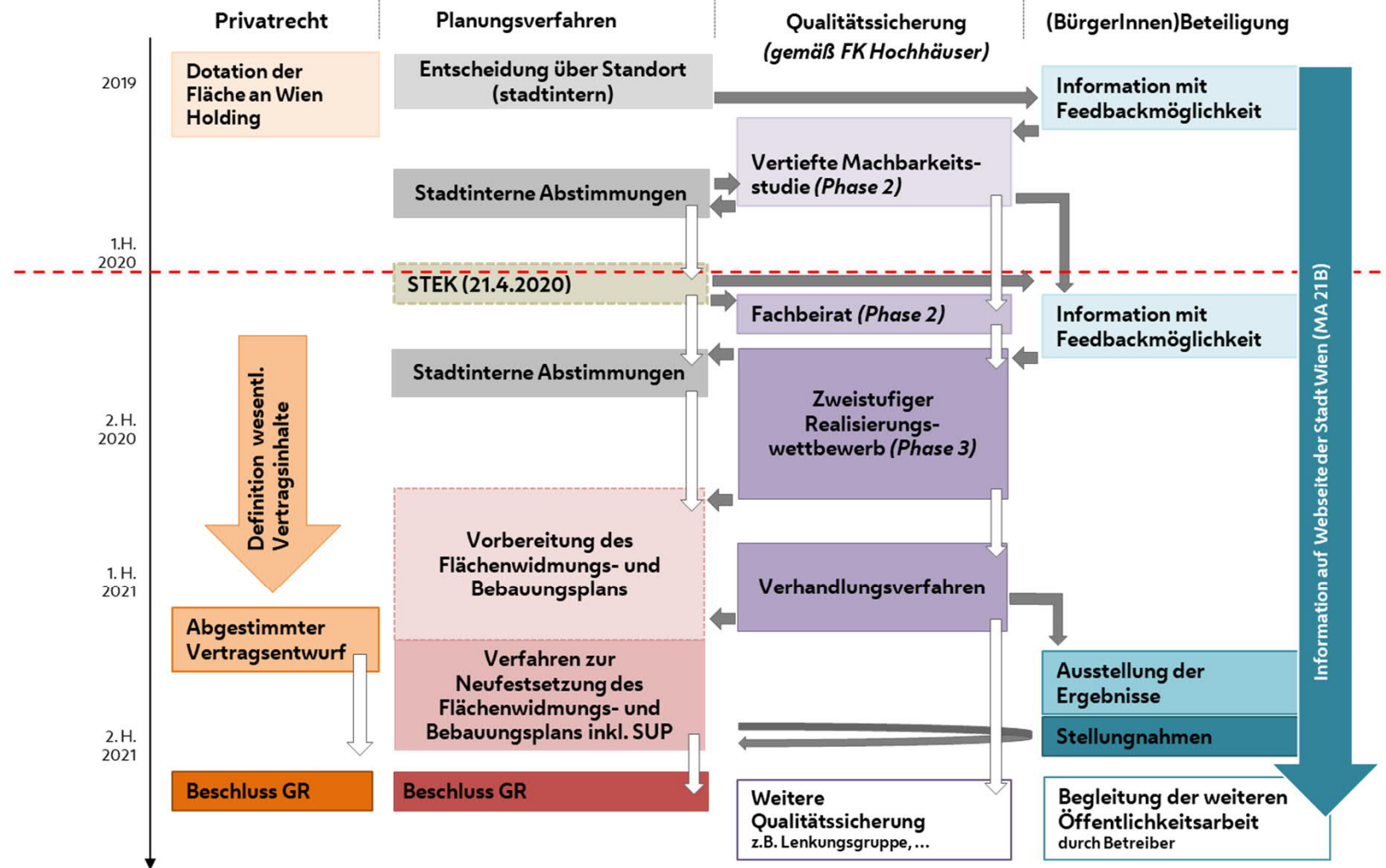
Phase 4 – Realisierung:

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

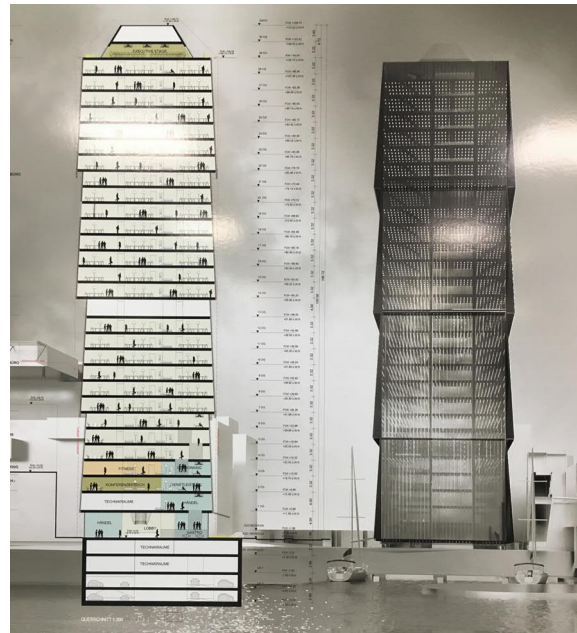
Aktuelle Widmung: PD 7712 (Gemeinderatsbeschluss von 30.6.2005): Gemischtes Baugebiet (keine Bebauungsbestimmungen)

- 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 m²
- 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 m²

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.