

# Wettbewerb Post City Linz

## Résuméprotokoll der Preisgerichtssitzung 14./15.10.2019

Sitzung: 14.10.2019, 09:10 bis 18:20 Uhr  
15.10.2019, 09:20 bis 10:40 Uhr

Ort: Postzentrale 1030 Wien, Rochusplatz 1, Dachgeschoss

Protokoll: next-pm ZT GmbH

Erster Sitzungstag 14.10.2019:

Anwesenheit:

PREISRICHTER:

TN (oT):	KOHLBAUER Martin*	Architekt (F)
	VLAY Bernd*	Gestaltungsbeirat Stadt Linz (F)
	FORSTER Stefan*	Kammer I (F)
	BOLLES-WILSON Julia*	Kammer II (F)
	AMESBERGER Gunter*	Magistrat Linz (F)
	PÖLZL Georg*	Post AG (S)
	ULLRICH Michael*	Post AG (S)
	ENGELKE Harald*	Post AG (S)

ERSATZPREISRICHTER:

TN (oT):	RUDNICKY Evelyn	Kammer II (F)
	<i>KOLOUCH Gunther</i>	<i>Magistrat Linz (F)</i>
	LUNZER Walter	bau-control ZT GmbH (F)
	WEINGRABER Gernot*	value one development (F)

BERATER:

TN (oT):	HEID Stephan	Heid & Partner
	DEUTSCHMANN Daniel	Heid & Partner
	KROPF Paul	Magistrat Linz
	GROSSE Birgit	Rosinak&Partner – Verkehrsplanung
	PELZL Julia	value one development
	RATHEISER Matthias	weatherpark (bis 15:00 Uhr)
	TOUZIMSKY Rolf	Architektenkammer
	STEFAN Günther	next-pm ZT
	HOFSTÄTTER Markus	next-pm ZT
	HAIN Florian	next-pm ZT

\* stimmberechtigt; (F) Fachpreisrichter; (S) Sachpreisrichter

## **Wettbewerb Post City Linz**

Résuméprotokoll der Preisgerichtssitzung 14./15.10.2019

Namens der Ausloberin begrüßt Michael Ullrich und übergibt an Gernot Weingraber für eine generelle Einführung. Anschließend übernimmt der Vorsitzende Arch. Martin Kohlbauer.

Walter Oblin ist aus terminlichen Gründen entschuldigt. Gernot Weingraber übernimmt sein Stimmrecht.

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit fest und erinnert an die Verschwiegenheitsverpflichtung. Seine Frage nach der Befangenheit wird von allen Stimmberechtigten verneint.

## **Vorprüfung**

Fristgerecht wurden bis 19.09.2019, 12:00 Uhr acht Wettbewerbsprojekte auf der e-Wettbewerb-Plattform VEMAP eingereicht. Gleichzeitig erfolgte die Abgabe von acht Planplakaten im Büro der technischen Vorprüfung. Am 04.10.2019, 12:00 Uhr wurden fristgerecht acht Einsatzmodelle im Büro der technischen Vorprüfung eingereicht.

In der Wettbewerbsstufe\_1 wurden die Projekte 02, 08, 11, 15, 19, 25, 27 und 30 zur Weiterbearbeitung in der Wettbewerbsstufe\_2 ausgewählt. Diese acht Wettbewerbsprojekte werden mit derselben zusätzlichen zweistelligen Tarnzahl wie in der Wettbewerbsstufe\_1 versehen.

## **Bericht der Vorprüfung**

Florian Hain erläutert den Aufbau des schriftlichen Vorprüfungsberichts. Die Vorprüfung erfolgte durch die next-pm ZT GmbH mit Unterstützung von Rosinak&Partner ZT GmbH, IBS Brandschutz, RM Engineering – Dipl.-Ing. Reinhard Labugger.

Der Vorprüfungsbericht enthält für jedes Projekt

- Formale Prüfung, Vollständigkeit
- Kennwerteübersicht
- Städtebauliche Kriterien
- Berücksichtigung Dienstbarkeiten
- Sphäre 1
- Sphäre 0
- Schall
- Anforderungen 2h-Schatten
- Verkehrserschließung
- Freiräume
- Bauablauf
- Verkehrserschließung – Details
- Schall – Details
- Allgemeine Weiterbearbeitungsempfehlungen
- Projektspezifischen Weiterbearbeitungsempfehlungen
- Windkomfort
- Brandschutz
- Nachhaltigkeit

## **Orientierungsrundgang (09:25 – 13:05)**

Um sich einen Überblick über die eingereichten Projekte zu verschaffen, informiert sich das Preisgericht in einem Orientierungsrundgang, unterstützt durch Erläuterungen der Vorprüfer.

Mittagspause: 13:05 – 14:00 Uhr

## Rekapitulieren der Beurteilungskriterien

Vor dem ersten Auswahlrundgang werden die Beurteilungskriterien und die thematischen Schwerpunkte rekapituliert und bestätigt:

### Städtebauliche Lösung

- Städtebauliche Idee zur Aufwertung und Organisation des Entwicklungsgebietes
- Signifikanz der baulichen Strukturen und der Qualitäten des öffentlichen Raumes
- Orientierungsqualität und Identität
- Stadträumliche und gestalterische Verknüpfung des Entwicklungsgebietes mit dem Umfeld
- Grünflächenangebot

### Baukünstlerische Lösung

- Signifikanz der baukünstlerischen Lösung
- Proportionen und Atmosphäre
- Qualität des äußeren Erscheinungsbildes
- Innenraumqualität
- Fassadengestaltung, Oberflächen und Materialien

### Entwicklungsfähigkeit

- Entwicklungsfähigkeit des städtebaulichen Systems
- Robustheit des städtebaulichen Grundmusters
- Etappenweise Realisierbarkeit und selbstständige Verwertbarkeit von Bauplätzen

### Funktion

- Einhaltung der Nutzungsvorgaben
- Lage und Verknüpfung der einzelnen Nutzungen
- Urbane Qualität der Nutzungsstruktur
- Berücksichtigung des Busparkplatzes und des Busparkplatz und Bus-Standplatz
- Maßnahmen zur Erreichung der erforderlichen Schallimmissionen im Gebiet
- Beziehungsgefüge zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Bereichen (Flächen für formelle und informelle Kommunikation, Mischung aus Konzentration und Kommunikation, Interaktionsangebote)

### Erschließung

- Qualität der Umsetzung der verkehrlichen Vorgaben (äußere und innere)
- Verkehrserschließung der einzelnen Bereiche
- Berücksichtigung Feuerwehrezufahrt zum Bahngelände

### Wirtschaftlichkeit

- Einhaltung der Flächenvorgaben
- Immobilienwirtschaftliche Aspekte: Adressenbildung, Verwertbarkeit etc.
- Wirtschaftlichkeit der Typologien (Flächenkennwerte, Erschließung, Trakttiefen)
- Marktakzeptanz

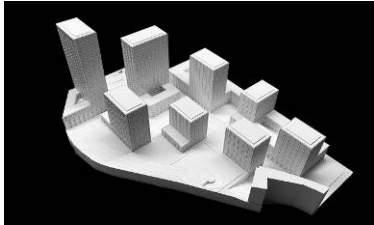
### Nachhaltigkeit

- Sicherung der Raumverträglichkeit
- Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Soziale Nachhaltigkeit

## Analyserundgang (14:15 – 17:00)

Das Preisgericht analysiert und beschreibt die Projekte wie folgt:

### PROJEKT\_02



#### *Wettbewerbsstufe\_1:*

*Das Projekt zeichnet sich durch eine sehr klare, streng orthogonal gleichsam modular ausgerichtete städtebauliche Strukturierung aus, die eine nachvollziehbare Ordnung und eindeutige Definition von bebaut und nicht bebaut bewirkt. Einfache, gut proportionierte Baukörper erzeugen eine räumliche Vielfalt. Die acht unterschiedlich hohen Hochpunkte sind in einem städtebaulich reizvollen Rhythmus gesetzt, die die angrenzenden urbanen Freiräume klar fassen. Es entstehen so gut nachvollziehbare Quartiersplätze mit entsprechenden Dimensionen. Die Massierung der hohen Hochpunkte rund um den Bahnhofsvorplatz entspricht der urbanen Dichte und Frequenz an dieser Stelle. Es gelingt damit ein ansprechendes urbanes Hochhausensemble. Das Verkehrskonzept berücksichtigt weitestgehend die Vorgaben. Allerdings scheint die ungehinderte Verbindung der beiden Einfüllpunkte, die Funktion der Bus-Abstellplätze und des Ladehofes für den Handel nicht ganz bewältigt. Auch wenn die städtebauliche Körnung entlang der Waldeggstraße nachvollzogen werden kann, so wäre diese Situation aus schalltechnischer Sicht – insbesondere hinsichtlich lärmfreigestellter Binnen- und Gebäudebereiche – neuerlich zu prüfen. Die Verortung mancher Nutzungen entspricht bedingt den verwertungstechnischen Vorgaben.*

#### *Wettbewerbsstufe\_2:*

Die bereits in der Wettbewerbsstufe\_1 positiv gesehene städtebauliche Strukturierung wurde in der Wettbewerbsstufe\_2 hinsichtlich der Fassadenentwicklung, Darstellung der Zwischenräume und Schnittstellen bzw. Zugänge im Sockelbereich vertieft. Auch wenn das Projekt in seiner städtebaulichen Konfiguration überzeugen kann, indem es die ausgewogene Dreidimensionalität der Baukörper zu- und untereinander beibehält, die Freiräume den Baukörpern klar zuordnet und den Bahnhofsvorplatz ins Quartier mit einer großstädtischen Geste überleitet, so verliert es in der Konkretisierung und Differenzierung der Baumassen und Zwischenräume entscheidende Qualitäten. Aufgrund der bemühten Variabilität in der Gestaltung der Fassaden und der schematisch gebliebenen und wenig überzeugenden Freiraumgestaltung verliert der Städtebau seine suggestive Kraft. Atmosphärisch stellt das Projekt eine Bürostadt dar, die an „Corporate Architecture-Entwicklungen“ des 20. Jahrhunderts erinnert und das ambitionierte Programm der Post-City als zukunftsweisendes Quartier, das seine Lage am Hauptbahnhof programmatisch ausspielt, konterkariert. In diesem Sinne widerspricht die durchaus starke Charakteristik und Identität des Projektes dem angestrebten Milieu der Post-City.

Die in der Wettbewerbsstufe\_1 angeregte Vertiefung der Binnenraumentwicklung über eine entsprechende Freiraumgestaltung, die auch das Thema des Schalls adressieren sollte, wird nicht überzeugend eingelöst. Die Charakteristik der Plätze, Wege und Passagen ist nicht vielfältig ausgestaltet, der Versiegelungsgrad hoch, der Anteil an Grünflächen

und an einem durchgängig gewachsenen Boden zu gering. Die schematische Ausformulierung des Plateaus an der Waldeggstraße bewältigt die gestalterische und funktionale Herausforderung eines attraktiven und funktionalen Verkehrsplatzes nicht. Hier sei beispielsweise die Integration der Busstellplätze hinsichtlich Überdachung, Wartebereiche, Querungen und Übergängen zu Aufenthaltsbereichen sowie die Frage schallgeschützter Räume erwähnt.

Die Führung der Fußgängerströme wird positiv gesehen: sie werden vom Bahnhofsvorplatz auf zwei Hauptströme gelenkt und umfließen spielerisch den zentralen Hochpunkt. Im hinteren Bereich werden Fußgänger auf selbstverständliche Weise auf die Dächer der Sphäre 0 (Ebene der Sphäre1) geleitet.

Schwierig erscheint in Teilbereichen die Befahrbarkeit der 12 ÖBB-Postbus-Abstellplätze. Die zweistreifige TG-Ausfahrt am Bahnhofplatz erzeugt einen Konfliktpunkt mit der Ausfahrt Terminal Tower.

Die grundsätzliche Entwicklungsfähigkeit – auch in Etappen – ist gegeben. Jedoch erscheint die vorgeschlagene horizontale und vertikale Durchmischung auf den einzelnen Baufeldern überzogen. Die Zuschnitte der Grundrisse sind nutzungs offen und flexibel.

Suboptimal wird die Verteilung der Gewerbeflächen gesehen – die Handelsflächen sollten am Bahnhofplatz liegen.

### PROJEKT\_08



#### *Wettbewerbsstufe\_1:*

*Im Unterschied zu allen anderen Projektvorschlägen wird eine städtebauliche Strukturierung mit einer maximalen Gebäudehöhe von nur 37 m vorgeschlagen. Die Blockrand-Typologie findet sich dabei im großen Maßstab über das gesamte Gebiet sowohl an den Außenkanten des Bearbeitungsgebietes als auch in der inneren Gliederung der einzelnen Baufelder und Blöcke und schafft so eine eigenwillige, aber interessante Lösung. Dies bewirkt eine sehr eindeutige städtebauliche Kante zur Umgebung. Auf der anderen Seite entsteht eine introvertierte Stadt in der Stadt, deren zentraler öffentlicher Platzraum von einem Stadtmosaik mit grünen Binnenräumen eingerahmt wird. Das terrasierte Gliedern der Bebauung führt zu kleinteiligen Gebäudestrukturen und Freiräumen im Binnenbereich und ermöglicht dadurch aber auch einen gewohnteren Maßstab. Trotz des Versuches die Verkehrsvorgaben zu übernehmen gelingt diesbezüglich keine friktionsfreie Lösung. Die PKW-Wege am Bahnhofsvorplatz kreuzen sich ungünstig, Die geforderte Anzahl an PKW-Stellplätzen wurde nicht ganz erreicht, und die ununterbrochene Verbindung der beiden Einfüllpunkte ist nicht klar ersichtlich. Die in Sphäre 0 angebotenen Gewerbeflächen sind aufgrund der Gebäudetiefe in weiten Bereichen unbelichtet und nicht flexibel nutzbar.*

#### *Wettbewerbsstufe\_2:*

Der kleinteilige Lösungsansatz, der die geforderte Dichte ohne Hochhäuser im Rahmen eines horizontalen Stadtgewebes bewältigt, wird in der Wettbewerbsstufe\_2 konsequent weiterentwickelt. Positiv bewertet

wird, dass die in der Wettbewerbsstufe\_1 noch deutlich akzentuierte Randbebauung entlang der Waldeggstraße zurückgenommen und in das Stadtgewebe integriert wird. Ebenso wird gewürdigt, dass dem mosaikhafte, auf abgestufter Maßstäblichkeit basierenden Konzept die unaufdringliche Integration des bestehenden Uhrturms als Identifikationspunkt gelingt. Die von Hofstrukturen geprägte Kleinmaßstäblichkeit der Sphäre 1 verdankt ihre Dichte der darunterliegenden, über den Blick von oben nicht sichtbar werdenden Sockelstruktur. Ihre Großmaßstäblichkeit steht im Widerspruch zu der im Projekt propagierten Nutzungsoffenheit. Belichtungen der tiefen Sockelbereiche müssten über Oberlichter bzw. Lichthöfe bewerkstelligt werden, was wiederum zur Beeinträchtigung der Freiraumqualitäten auf den Dächern führen würde. Hier zeigt sich ein Widerspruch zwischen suggerierter Kleinteiligkeit und einer durch eben diese Kleinteiligkeit bedingten Großmaßstäblichkeit. Diesen Widerspruch sieht das Preisgericht als strukturelles, die Entwicklungsfähigkeit schwächendes Problem, das dem konzeptiven Ansatz des Projektes inhärent ist und nur schwer bis kaum aufzulösen ist. Damit verbunden ist ein gewisser Verlust der Glaubwürdigkeit hinsichtlich der Gesamtfunktionalität des Projektes.

Die Porosität des Entwurfs hinsichtlich der vielfältigen teilweise über Durchhäuser und Passagen bewerkstelligten Durchwegung ist positiv hervorzuheben: vom zentralen Platz, der Freien Mitte, ausgehend verzweigt sich ein feingliedriges, zwischen den Sphären 0 und 1 vermittelndes, attraktives Wegenetz, das sich mit dem umliegenden Fuß- und Radwegnetz verbindet.

Nicht zufriedenstellend erfüllt sind die verkehrlichen Vorgaben zur Anbindung an den Bahnhofsvorplatz.

Gewürdigt wird die engagierte Freiraumgestaltung: das differenzierte Raumgerüst bietet vielfältige Möglichkeiten für die Entwicklung öffentlicher bzw. halböffentlicher Räume und schafft einen robusten Rahmen für die konkrete Freiraumgestaltung. Neben der hohen Nutzungs- und Gestaltungsqualität werden auch ökologische Qualitäten berücksichtigt. Der durchwegs sickerfähige, zentrale Freiraum – die Freie Mitte – führt im Zusammenspiel mit der Baumbepflanzung zu hohen Aufenthaltsqualitäten. Aufgrund des Fehlens von Hochhäusern ist ein hoher Windkomfort gegeben. Die horizontal stärker geschlossene Bebauungsstruktur bewirkt zwar einen geringeren Durchlüftungsgrad, der allerdings durch Maßnahmen zur lokalen Außenraumkühlung kompensiert wird: neben dem Baumkronendach an der Freien Mitte werden Retentionsflächen im Rahmen einer wassersensiblen Stadtentwicklung vorgeschlagen, welche zur Umsetzung einer klimaresiliente „Schwammstadt“ beitragen sollen.

### PROJEKT\_11



*W e t t b e w e r b s s t u f e \_ 1 :*

*Aufbauend auf einem orthogonalen Raster werden 8 Baufelder vorgeschlagen. Die Gebäudehöhen variieren zwischen rd. 26 m und maximal 77 m. Die östliche und westliche Grundgrenze wird von durchgehenden Gebäudestrukturen begrenzt. Die innere Körnung besteht aus einer Sockelzone mit daraufgesetzten punktförmigen Strukturen, die einen*



*geordneten städtebaulichen Rhythmus erzeugen. Die Sockelstrukturen der Sphäre 0 verteilen sich auf einen großen Teil des Bearbeitungsgebietes, was zu eher kleinräumigen, unübersichtlichen und bedingt großzügigen Freiräumen führt. Die städtebauliche Setzung fasst den Bahnhofsvorplatz und weist eine nachvollziehbare Verzahnung mit der unmittelbaren Umgebung auf. Die vorgeschlagenen Volumetrien korrespondieren mit den markanten Nachbarn Terminal-Tower und Wissensturm. Verkehrstechnisch gibt es Defizite bei der notwendigen kreuzungsfreien Wegführung für PKW am Bahnhofsvorplatz, bei der nicht unterbrochenen Verbindung der beiden Einfüllpunkte, bei der Dimensionierung des Bus-Abstellplatzes und den Radwegrelationen. In Bezug auf die Nutzungsverteilung bleibt der Vorschlag Antworten auf die Eindeutigkeit von öffentlichen und halböffentlichen Bereichen und die Zonierung zwischen den Handels- und Wohnbereichen zum Teil schuldig. Ein Bezug zur zentralen Adresse und zum Leben am Bahnhof wird besonders in den beengten und schablonenhaft mit Grün besetzten Binnenbereichen des Projektes vermisst.*

### Wettbewerbsstufe\_2:

Das Projekt vertieft die bereits in der Wettbewerbsstufe\_1 vorhandene Fassung der Ränder und differenziert diese weiter aus. Am Bahnhofsvorplatz wird durch den quergestellten, mit Durchgängen versehenen Sockel ein klarer Abschluss mit drei differenzierten Zugängen geschaffen. An der Bahn schirmt ein langer, nicht unterbrochener schmaler Riegel den Lärm der Züge ab, an der Waldeggstraße folgt ein Sockelgebäude dem geschwungenen Straßenverlauf. Die beiden auf dem querliegenden Entréesockel am Bahnhofsvorplatz liegenden Hochhäuser akzentuieren den Abschluss zum Platz und vermitteln zwischen Terminal Tower und Wissensturm.

Innerhalb der Ränder spannt sich ein orthogonales Netz aus durchgrüneten Plätzen und Wegen auf, das gegenüber der Wettbewerbsstufe\_1 deutlich großzügiger angelegt und stärker ausdifferenziert ist, womit den Verfasserinnen eine überzeugende Verbesserung der Binnenraumqualitäten gelingt.

Ebenso klar verbessert hat sich die Gliederung der Binnenfreiräume: über die Zugänge am Bahnhofsvorplatz gelangt man direkt zum Postplatz, der als zentraler Verteiler des Binnennetzes fungiert und den zentralen öffentlichen Raum der Post City bildet. Von ihm aus verzweigt sich ein orthogonales, differenziertes Netz an Wegen und Plätzen, das durch die Rahmung mit durchwegs 3- bis 4-geschossigen Sockelgebäuden eine angenehme räumliche Dimension aufweist. Die auf den Sockeln verteilten Hochpunkte sind so angeordnet, dass keine Frontalsituationen entstehen und ein lebendiger Charakter im öffentlichen Wegenetz der Sphäre 0 unterstützt wird. Im Dialog mit den Erdgeschossnutzungen kann hier ein differenziert belebtes, attraktives Binnenmilieu mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Die Randeinfassung und das Fehlen großflächiger windexponierter Fassadenfronten sorgen für einen hohen Windkomfort. Die daraus resultierende Notwendigkeit mikroklimatischer Maßnahmen (Beschattungselemente, Bäume), die der verminderten Durchlüftung (Urban Heat) im Binnenbereich entgegenwirken, erscheint machbar, ist aber im Freiraum-

konzept nicht explizit entwickelt. Auch wenn die städtebauliche Setzung, die dem orthogonalen Netz durch die dreiseitige Einfassung einen introvertierten Charakter gibt, von Teilen des Preisgerichts kritisch gesehen wird, so überwiegt insgesamt doch der daraus resultierende positive Charakter einer Adressbildung, die über die Qualität der Binnenräume und die kontextuelle Ausformung der Ränder gelingt.

Die Verkehrsführung wurde gegenüber der Wettbewerbsstufe\_1 deutlich verbessert, die Durchwegung für den Fuß- und Fahrradverkehr ist schlüssig. Interessant ist der schleifenförmige Vorschlag für die ÖBB-Busführung, die eine Entflechtung anstrebt und die Ausfahrt über den Postplatz führt, was allerdings zu einer deutlichen Verminderung der Freiraumqualitäten im Binnenbereich führt.

Die Dächer der Sockelgebäude sind begrünt und als nutzbare Freiräume ausgestaltet. Der große Grünbereich an der Waldeggstraße ist öffentlich zugänglich, am Dach des Entréesockel am Bahnhofsvorplatz wird ein Erlebnispark mit Gastronutzungen vorgeschlagen.

Die dem Städtebau zugrunde liegenden Typenelemente – eine Kombination aus Sockelgebäude mittlerer Größe mit darauf situierten Punkten – bietet ein Spektrum an Entwicklungsmöglichkeiten und lässt auf eine entsprechende Wirtschaftlichkeit schließen. Im Entreebereich werden die Sockel über Durchgänge, Stege und Brücken zusammengeschaltet, um großzügigere Handelsflächen zu ermöglichen. Die vorgeschlagene zweischichtige Fassadenentwicklung wird im Sinne der Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den privaten Freibereichen (Schall- und Sonnenschutzpotenzial) positiv gesehen.

### PROJEKT\_15



#### *Wettbewerbsstufe\_1:*

*Der Lösungsvorschlag sieht eine Fortsetzung des Bahnhofsvorplatzes bis tief in das Bearbeitungsgebiet hinein vor. Diese mittig angeordnete Freiflächenzone führt bis zum südlichen Ausgang des Bearbeitungsgebietes und bewirkt so attraktive öffentliche Freiflächen mit einer ansprechenden urbanen Dimension. Die Baumassen verteilen sich somit an den östlichen und westlichen Bearbeitungsgebietsgrenzen. Diese sind gekennzeichnet durch durchgehenden Sockelstrukturen in der Sphäre 0 mit daraufgesetzten rechteckigen Punktstrukturen mit einer Höhenentwicklung zwischen rund 27 und maximal 63 m. Die Höhenstaffelung reagiert in einer gut abgestimmten Art und Weise auf die unmittelbare Umgebung. Die Shared Space Lösung am Bahnhofsvorplatz scheint verkehrstechnisch für die dort zu bewältigenden Verkehrsströme schwer realisierbar. Die durchgehende Kfz-technische Verbindung der beiden Einfüllpunkte sowie die Dimension und Funktionsweise der Bus-Abstellplätze sind nur bedingt erfüllt.*

#### *Wettbewerbsstufe\_2:*

Der zentrale öffentliche Raum des Projektes – das grüne Tal – wirkt in der überarbeiteten Fassung beengter und kann in seiner räumlichen



Ausformulierung, die gegenüber Stufe 1 deutlich an Qualität verloren hat, nicht überzeugen. Die Positionierung der Hochpunkte über dem Sockel führt in Teilbereichen zu unangenehmen Engstellen, sowohl zwischen einzelnen Hochpunkten als auch im öffentlichen Raum zwischen den Sockeln (beengte Gassensituationen entlang hoher Fassadenfronten). Insgesamt wirkt die Setzung der scheibenförmigen Hochpunkte in ihrer Rhythmik und Ausrichtung zueinander unausgewogen, weshalb es dem Projekt nicht hinlänglich gelingt, über die Hochhauskonfiguration eine entsprechende Zeichenhaftigkeit zu formulieren. Zudem stellt das atmosphärische Erscheinungsbild insgesamt keinen überzeugenden Bezug zur spezifischen Lage am Bahnhof her. Die Fassaden wirken trotz versuchter Differenzierung generisch und monoton.

Kritisch gesehen wird die Orientierung von vier Gassen zur Bahn, die alle in der Fahrgasse an den Geleisen enden. Positiv gesehen wird die Sequenz der drei stark durchgrüneten Höfe, die in leicht versetzter Abfolge entlang des grünen Tals angelegt sind. In ihrer Anordnung und Rhythmik gibt sie dem langgestreckten Freiraum eine angenehme räumliche Gliederung. Die stark exponierte Freifläche an der Waldeggstraße suggeriert als großzügige öffentliche Freifläche einen interessanten Dialog mit dem Froschberg. Nicht überzeugend entwickelt ist allerdings ihre Gestaltung als ein für die Öffentlichkeit attraktiver Verkehrsplatz, der über die Funktionalität hinausgehend entsprechende Aufenthaltsqualitäten bietet.

Die Tiefgarageneinfahrt an der Bahn wird kritisch gesehen, der Ein- und Ausfahrtsverkehr der Postbusse steht mit dem Fahrrad- und Fußverkehr in Konflikt. Ebenso kritisch gesehen wird hinsichtlich Befahrbarkeit die relativ kleine Dimensionierung der Umkehrschleife des Busbahnhofs auf dem Niveau der Waldeggstraße.

Die Entwicklungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Projektes hinsichtlich Nutzungsvariabilität und Flexibilität sind aufgrund der robusten Sockelstrukturen, der Dimensionierung der scheibenförmigen Hochpunkte und der rationalen Baustrukturen prinzipiell gegeben.

Kritisch gesehen wird die 2-geschossige Mall-Typologie mit einer innen liegenden Einkaufspassage und daraus resultierenden nach innen orientierten Handelsflächen. Hingegen begrüßt wird der Vorschlag einer belebten Erdgeschosszone an der Waldeggstraße, was durch das leichte Anheben des Niveaus der Plattform für den Busbahnhof ermöglicht wird.

## **PROJEKT\_19**



### *W e t t b e w e r b s s t u f e \_ 1 :*

*Die städtebauliche Strategie des Lösungsvorschlages sieht eine durchgehende, gestaltete Sockellandschaft in Sphäre 0 mit daraufgesetzten sechs Hochpunkten mit Höhen zwischen rd. 57 m und 97 m vor, die überwiegend an den östlichen, südlichen und westlichen Bearbeitungsgebietsgrenzen positioniert sind. Im Zentrum des Gebietes entsteht ein großräumiger, urbaner Grünraum („Central Park“) mit Mehrwert für alle. Die Hochpunkte sind als sehr selbstbewusste, eigenständige Solitäre*



*ausgebildet. Problematisch wird der hohe Anteil an Wohnen direkt entlang der Bahngleise gesehen. Die Ausformung der Sockelzone in Sphäre 0 scheint primär der Terrassen- und Freiraumbildung, die sich der Idee eines grünen Parks verschreibt, der sich terrassenförmig zur Waldeggstraße hinaufentwickelt, geschuldet. Etwas unklar sind die dabei entstehenden Trakttiefen und Belichtungssituationen des Sockels. Die verkehrstechnische Lösung der Ein- und Ausfahrten am Bahnhofsvorplatz sowie die Funktion der Bus-Abstellplätze scheint nur bedingt gelöst. Auch wenn die selbstständige Setzung der Hochpunkte nachvollzogen werden kann, muss diese im Hinblick auf die zu erwartenden Schallimmissionen jedenfalls überprüft werden.*

### Wettbewerbssstufe\_2:

In der Wettbewerbsstufe\_2 werden weitreichende Änderungen des Konzeptes vorgenommen und die spezifischen Empfehlungen weitgehend berücksichtigt. Dabei gelingt es dem Projekt allerdings nicht, die ursprünglichen übergeordneten Qualitäten überzeugend weiterzuführen bzw. zu modifizieren.

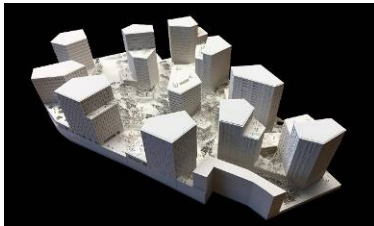
Auch wenn die durchaus fantasievolle Vielfalt der angebotenen Baukörpertypologien und Freiraumlösungen als mutiger und eigenständiger Ansatz gewürdigt wird, so wird die „collagierte“ Konfiguration an Typen und Freiräumen mehrheitlich als zu divers und willkürlich wahrgenommen. In den Beziehungen der Typen zueinander entstehen teils problematische Bereiche, die den Eindruck vermitteln, dass der vorliegende Entwurf ein mögliches Szenario formuliert, dessen Optimierung noch aussteht und dessen Konzeption von Vielfalt eine architektonische Haltung hinsichtlich konzeptueller Konsistenz vermissen lässt.

Die schlanke Proportion der Hochpunkte wird hinsichtlich der Erscheinung im Stadtbild positiv gesehen, allerdings relativiert sich dieser Mehrwert durch die damit verbundenen ökonomischen Konsequenzen. Insgesamt entspricht das Projekt durch seine Kleinteiligkeit nur sehr bedingt den an die Wirtschaftlichkeit gestellten Anforderungen. Positiv gesehen wird die Anordnung der Frequenzflächen rund um den zentralen grünen Platz. Mit der Orientierung der Handelsflächen nach außen ist dem Projekt eine deutliche Verbesserung gegenüber der Wettbewerbsstufe\_1 gelungen.

Die Aufteilung des zentralen Grünraums in ein sich über das gesamte Wettbewerbsgebiet ausbreitendes, grünes Netz, das mit seinen differenzierten Räumen – Central Park, Platzl, Piazza, Skulpturenpark, Pocket Park, Stadtfoyer – einen Dialog zwischen Innen- und Außenraum „provoziert“, wird positiv gesehen. Positiv gesehen wird der gewachsene Boden am Central Park, der mit seiner Baumbepflanzung einen wichtigen Beitrag zur Klima- und Aufenthaltsqualität des Quartiers beiträgt.

Die verkehrlichen Vorgaben, vor allem für den Busverkehr, werden nicht erfüllt. Die dargestellten Lösungsansätze sind in dieser Form nicht realisierbar.

## PROJEKT\_25



### *Wettbewerbsstufe\_1:*

*Die Interpretation des Sphärenmodells anhand kristallin-polygonal gestaffelter Gebäudetypologien ist ein interessanter Ansatz, der eine differenzierte Binnen- und Freiraumqualität schafft. Diese städtebauliche Strukturierung mit einer relativ hohen Anzahl an Einzelblöcken bewirkt einen vergleichsweise hohen Grad an unbebauter Gebietsfläche. Dies gelingt allerdings nur durch die entsprechende Höhenausbildung der Blöcke mit Gebäudehöhen zwischen 33 und 74 m. Diese Höhenentwicklung bewirkt bei der gleichzeitig gegebenen engen Stellung der Volumina eine gewisse gefühlte Enge der Gesamtsituation, die kontroversiell diskutiert wird, und eine Reihe an knappen vis a vis Situationen wobei die Maßnahmen zur Entschärfung dieses Effektes, nämlich die nachvollziehbaren kristallinen Zuschnitte der Baukörper, gewürdigt werden. Die Kohärenz der städtebaulichen Körnung ist insgesamt nicht ganz eindeutig. Die verkehrstechnische Erschließung scheint grundsätzlich bewältigt, wobei Detailfunktionen zu den Bus-Abstellplätzen, dem Ladehof für Handel sowie die südliche Radweganbindung nicht ganz ausformuliert sind.*

### *Wettbewerbsstufe\_2:*

Die Weiterentwicklung des Projektes in der Wettbewerbsstufe\_2 erfüllt insgesamt auf überzeugende Weise sowohl die allgemeinen wie auch die projektspezifischen Empfehlungen. Mit dem gewählten städtebaulichen und architektonischen Vokabular gelingt dem Projekt eine für den Ort in hohem Maße schlüssige und einprägsame Lösung. Die kristallinen Zuschnitte der Baukörper schaffen über ihre präzise Setzung einen Stadtteil, der im Dialog zwischen Gebäude und Freiraum einen hohen Identifikationsgrad und Wiedererkennungswert aufweist.

Besonders beeindruckend ist, dass es dem Projekt gelingt, über die Anordnung, den Zuschnitt und die Höhenentwicklung der polygonalen Baukörper jegliche Rückseite nach außen hin zu vermeiden und auf diese Weise die Post-City als eine im Stadtraum signifikante Figur, die in ihrer räumlichen Tiefe gleichermaßen kohärent wie vielfältig in Erscheinung tritt, zu inszenieren. Die offenen Ränder wirken sich Richtung Froschberg stadträumlich sehr positiv aus, ebenso Richtung Bahntrasse, jedoch dort mit zusätzlich erforderlichen bautechnischen Maßnahmen.

Das Projekt nutzt die in den allgemeinen Empfehlungen eingeräumte Möglichkeit zur Verteilung und Anordnung der städtebaulichen Volumina abweichend von den Vorgaben für Sphäre 0 und Sphäre 1 zugunsten einer zusammenhängenden und fließenden Freiraumqualität.

Die Dimensionen der einzelnen Baukörper und deren Relationen zueinander wurden hinsichtlich Ausgewogenheit, Entwicklungsfähigkeit und Funktionalität adaptiert: die neuen Gebäudezuschnitte mit Gebäudehöhen zwischen 56 m und 64 m und einer modifizierten Höhenstaffelung schaffen nicht nur maßgebliche Bezüge, sondern entsprechen den Erwartungen an die Entwicklungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit, indem einerseits die Einbettung orthogonaler Grundrisse innerhalb der polygonalen Figur gelingt, andererseits die nutzungs offenen Typen ein gro-

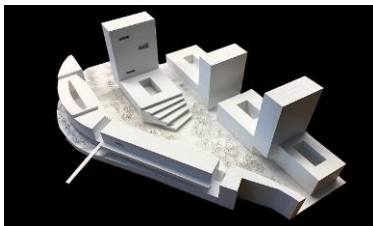
ßes Potential für Planungs- und Nutzungsflexibilität hinsichtlich Lage und Verknüpfung einzelner Funktionen bieten.

Diese Flexibilität wird in Zusammenhang mit der Bauphasenentwicklung angesichts sich möglicher Weise verändernder Rahmenbedingungen besonders positiv gesehen.

Gleichzeitig entsteht durch die neuen Gebäudezuschnitte eine gegenüber der Wettbewerbsstufe\_1 deutlich höhere Qualität der Zwischenräume, deren überzeugende Proportionen und einladende Atmosphäre ein besonderes Merkmal dieses Quartiers darstellen. Die Qualität des großen zusammenhängenden und gleichzeitig differenzierten Freiraums mit hohem Baumanteil (großflächig gewachsenes Terrain) schafft Außenräume mit hoher Aufenthaltsqualität und einem durch Zuschnitt, Dimensionierung und Ausrichtung der Baukörper hohen Wind- und Klimakomfort. Die Staffelung der einzelnen Typen ermöglicht auf den Dächern der Rücksprünge nutzbare Terrassenfreiräume, deren Ausgestaltung und Charakter je nach Höhenlage differenziert ange-dacht ist.

Die verkehrstechnische Erschließung des Projektes ist grundsätzlich bewältigt.

## PROJEKT\_27



### *W e t t b e w e r b s s t u f e \_ 1 :*

*Die städtebauliche Komposition mit 3 Hochpunkten sieht eine weitestgehende Schließung der äußeren Gebietsgrenzen durch blockrandähnliche Gebäudestrukturen und einem zentralen Solitär in der Mitte vor. Diese Strategie schafft zum einen klare städtebauliche Kanten nach außen, wie auch eine eindeutige Ordnung im Inneren des Gebietes mit zusammenhängenden und leicht lesbaren urbanen Freiräumen mit Großzügigkeit. Stringent rechteckige Strukturen entlang der östlichen Grenze zur Bahn gewährleisten gut beherrschbare Bauvolumina mit wirtschaftlichen Trakttiefen. Die Verdrehung des südlichen Hochpunkte dort kann als städtebaulicher Akzent gesehen werden. Die Gebäudestruktur entlang der Waldeggstraße steht auch für eine entsprechende Abschirmung gegenüber den zu erwartenden Schallimmissionen, wobei der spitz geformte nördliche Abschluss teilweise als überinstrumentiert empfunden wird. Verkehrstechnisch bleibt das Projekt Antworten zu Detaillösungen zur PKW-Einfahrt am Bahnhofsvorplatz, zum Ladehof der Handelsflächen, der ungehinderten Verbindung der beiden Einfüllpunkte und der Funktion der Bus-Abstellplätze z.T. schuldig. Das Projekt weist eine unterdurchschnittliche Flächenbilanz auf. Trakttiefen mit 25 m scheinen für manche Nutzungen unwirtschaftlich.*

### *W e t t b e w e r b s s t u f e \_ 2 :*

Das Projekt modifiziert gegenüber der Wettbewerbsstufe\_1 die Ausrichtung, Dimensionierung und Höhenentwicklung der drei Hochhäuser

Die Arbeit schließt den Bahnhofsvorplatz auf der Ostseite mit dem höchsten Hochhaus (Höhe 86,5 m). Die an der Bahnlinie liegenden Hochhäuser mit bis zu 24 Obergeschossen auf einem durchgängigen 7-geschossigen Sockel sind in der Wettbewerbsstufe\_2 orthogonal zur

Bahn angeordnet. Insgesamt wird ein Ensemble aus drei parallel ausgerichteten Hochhausscheiben vorgeschlagen.

Problematisch wird in Teilbereichen die architektonische Konkretisierung gesehen: der vorgeschlagene architektonische Ausdruck des Hochhauses am Platz ist keine ansprechende Antwort auf die baukünstlerischen Anforderungen unserer Zeit.

Der bereits in der ersten Studie vorgeschlagene geschwungene Gebäuderiegel zur Waldeggstraße ist hinsichtlich der Dimensionierung und Positionierung der Übergänge vom Froschberg zum Innenbereich des Projektes nicht befriedigend gelöst. Ebenso wird die Barrierewirkung, die in der Zusammenschau des Projektes mit dem Asfinag-Gebäude an der Waldeggstraße entsteht, kritisch gesehen.

Der angebotene öffentliche Raum hat aufgrund seiner schematischen Gestaltung, welche die Herausforderung der großen Dimensionierung nicht überzeugend bewältigt, keine allzu große Aufenthaltsqualität, weshalb auch die soziale Nachhaltigkeit des öffentlichen Raums angezweifelt wird.

Mit der Entscheidung, die Abtreppung des Sockelgebäudes im hinteren Teil des zentralen Hochhauses den Büroflächen zuzuordnen, wird zwar eine eindeutige Zuordnung vorgenommen, jedoch reduziert sich auf diese Weise das Freiraumpotenzial der Landschaftstreppe als ein zwischen dem Sockeldach und dem Bahnhofsniveau (Sphäre 0) vermittelnder Freiraum erheblich. Aufgrund der vorgeschlagenen Nutzung und des damit eingeschränkten Mehrwerts wird insgesamt die Ausformulierung und Sinnhaftigkeit des abgetreppten Sockels für das Gesamtquartier kritisch gesehen.

Hinsichtlich Entwicklungsfähigkeit ist die gewählte Gesamtkonfiguration der städtebaulichen Entwicklung relativ unflexibel und starr. Die Funktionsvorgaben sind im Wesentlichen eingehalten, verbessert wurde die Funktionalität und Nutzungsoffenheit der Hochhäuser durch eine Reduktion der Traktiefen.

Die Lage der Ausfahrt für die 12 Busparkplätze erzeugt Konflikte mit dem übrigen Verkehr, weiters fehlt ein Busparkplatz.

Die Lage der Tiefgaragenausfahrt auf die Waldeggstraße wird kritisch gesehen. Die Anlieferung der Gewerbe- und Handelsflächen über den Freibereich verursacht eine starke Einschränkung seiner Nutzbarkeit.

## PROJEKT\_30



### *Wettbewerbsstufe\_1:*

*Der Lösungsansatz sieht eine klare Begrenzung des Areal mit blockrandähnlicher Bauungsstruktur mit einzelnen Hochpunkten an den äußeren Grenzen des Gebietes vor. Der Innenraum ist in einer orthogonalen Ordnung strukturiert. Es entsteht so ein nach außen abgeschirmtes und im Inneren kleinteiligeres maßstäbliches städtebauliches Gewebe. Die erhöhte Durchlässigkeit im Inneren schafft einen angenehmen städtischen Maßstab und hat durch unterschiedliche öffentliche Räume hohes räumliches Potenzial. Die verkehrstechnische Erschließung ist so weit gegeben. Detailfunktionen zur Verbindung der*



*durchgehenden Verbindung der beiden Einfüllpunkte, die Funktion des Bus-Abstellplatzes und des Ladehofs für die Handelsflächen bleibt der Vorschlag schuldig. Das Projekt weist eine überdurchschnittliche Flächenbilanz auf.*

### W e t t b e w e r b s s t u f e \_ 2 :

Das in der Wettbewerbsstufe\_1 formulierte Verhältnis zwischen der Rand- und Binnenbebauung verspricht einen spannenden Dialog zwischen Rand- und Binnenbereich. Allerdings verschärft sich dieses Verhältnis in der Wettbewerbsstufe\_2 hinsichtlich der maßstäblichen Verhältnisse: die Randbebauung entlang der Waldeggstraße ist massiver ausgebildet. Gleichzeitig wird durch die Integration des Asfinag-Gebäudes die nach Süden abfallenden Terrassierung abgeschwächt. Dadurch wird nicht nur die abschottende Wirkung der Randbebauung gestärkt, sondern der Kontrast zu den auf den Sockeln platzierten, kleinen Punkthäusern, die in ihrer Größe gegenüber der Wettbewerbsstufe\_1 unverändert geblieben sind, verstärkt.

Die zur Bahn hin gewählte Lösung mit einem durchgehenden Riegel und zwei aufgesetzten Hochhäusern (bis 19 Geschosse), sowie einem Innenhof, der mit sechs 12-geschossigen Wohnhochhäusern gefüllt ist, überzeugt in der Ausdifferenzierung der Wettbewerbsstufe\_2 nicht, da zwar der Schallschutz weitgehend herzustellen ist, aber keine qualitativ voll nutzbare Hoffläche verbleibt.

Insgesamt erscheint die Ansammlung der unterschiedlichen Bautypologien willkürlich: der maßstäbliche Kontrast führt zu einer räumlich-funktionalen Polarisierung, die kein zusammenhängendes Quartier entstehen lässt.

Hinsichtlich Entwicklungsfähigkeit erlaubt die Lösung aufgrund ihrer maßstäblichen und typologischen Festlegung nur sehr geringe Möglichkeiten.

Negativ bewertet wird die Gewerbe- und Handelsflächenentwicklung an den Bahngleisen: das Entertainmentcenter liegt zu weit entfernt von den Frequenzlagen, die innere Erschließung über die Post-City-Gasse ist kontraproduktiv zur dort gewählten Wohnnutzung. Der Mehrwert der Buslinie im Hof mit der vorgeschlagenen Haltestelle wird von der Jury nicht gesehen, die Wegführung zu den Postbusabstellplätzen (ebenefalls über den Hof) ist fragwürdig. Die verbleibenden öffentlichen Flächen sind durch den öffentlichen Verkehr, der ins Gebiet geführt wird, stark eingeschränkt und weisen den Charakter von Restflächen auf, was die soziale Nachhaltigkeit des Freiraumkonzepts deutlich schwächt.

Pause 17:00 – 17:05 Uhr

## Erster Auswahlrundgang (17:05 – 18:00)

Es sind 9 stimmberechtigte Mitglieder des Preisgerichts anwesend.

Die Projekte werden intensiv erörtert und vertieft analysiert.

Um 17:25 verlässt Birgit Grosse das Sitzungslokal.

Der Vorsitzende lässt darüber abstimmen, welche Projekte in die Preistränge (1. – 3. Rang) gehoben werden. In diesem Rundgang mit positiver Auswahl ist die einfache Stimmenmehrheit (mindestens 5 Stimmen) der Mitglieder des Preisgerichts zum Verbleib eines Projektes in der Wertung erforderlich.

	Pro-Stimmen	Contra
Projekt 02	4 Pro	5 Contra
Projekt 08	4 Pro	5 Contra
Projekt 11	4 Pro	5 Contra
Projekt 15	2 Pro	7 Contra
Projekt 19	3 Pro	6 Contra
Projekt 25	9 Pro	—
Projekt 27	1 Pro	8 Contra
Projekt 30	2 Pro	7 Contra

Somit verbleibt nur das Projekt 25 in der Wertung.

Der Vorsitzende stellt den Antrag auf Rückholung der Projekte 02, 08 und 11.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Somit sind die Projekte 02, 08, 11 und 25 in der Wertung.

## Entscheidungsrunde (18:00 – 18:20)

Der Vorsitzende stellt den Antrag, über zwei der verbliebenen Projekte im Paket abzustimmen.

Der Antrag wird mit 8 Pro-Stimmen angenommen.

Der Vorsitzende stellt um 18:15 den Antrag, das Projekt 11 auf den 2. Rang und das Projekt 08 auf den 3. Rang zu setzen.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende stellt den Antrag, das Projekt 25 in den 1. Rang zu heben.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

## Ergebnis der zweiten Wettbewerbsstufe

Projekt 25	1. Rang
Projekt 11	2. Rang
Projekt 08	3. Rang

Um 18:20 Uhr vertagt sich das Preisgericht auf Dienstag 15.10.2019 um 09:00 Uhr.

## Wettbewerb Post City Linz

Résuméprotokoll der Preisgerichtssitzung 14./15.10.2019

Zweiter Sitzungstag 15.10.2019:

Anwesenheit:

### PREISRICHTER:

TN (oT):	KOHLBAUER Martin*	Architekt (F)
	VLAY Bernd*	Gestaltungsbeirat Stadt Linz (F)
	FORSTER Stefan*	Kammer I (F)
	BOLLES-WILSON Julia*	Kammer II (F)
	AMESBERGER Gunter*	Magistrat Linz (F)
	PÖLZL Georg*	Post AG (S)
	ULLRICH Michael*	Post AG (S)
	ENGELKE Harald*	Post AG (S)

### ERSATZPREISRICHTER:

TN (oT):	RUDNICKY Evelyn	Kammer II (F)
	<i>KOLOUCH Gunther</i>	<i>Magistrat Linz (F)</i>
	LUNZER Walter	bau-control ZT GmbH (F)
	WEINGRABER Gernot*	value one development (F)

### BERATER:

TN (oT):	HEID Stephan	Heid & Partner
	DEUTSCHMANN Daniel	Heid & Partner
	KROPF Paul	Magistrat Linz
	PELZL Julia	value one development
	TOUZIMSKY Rolf	Architektenkammer
	STEFAN Günther	next-pm ZT

\* stimmberechtigt; (F) Fachpreisrichter; (S) Sachpreisrichter

Fortsetzung der Sitzung vom 14.10.2019 um 09:20 Uhr.

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit fest. Die Frage nach der Befangenheit wird von allen anwesenden Mitgliedern des Preisgerichts verneint.

## Empfehlungen des Preisgerichts

Zur weiteren Bearbeitung des Projektes\_25 formuliert das Preisgericht folgende Empfehlungen:

- Die nach der Wettbewerbsstufe\_1 empfohlene Optimierung der Verteilung und Anordnung der städtebaulichen Volumina zwischen den Sphären 0 und 1 ist im Rahmen der gegenständlichen Wettbewerbsarbeit weiter zu verfolgen. Eine darüberhinausgehende Verschiebung ist nicht gewollt.
- Die phasenweise Realisierung gemäß den Vorgaben des Teil B Projektziele, Immobilienkonzept Pkt. 3.3 ist nach städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Aspekten zu gestalten.
- Es wird angeregt, einen Ladehof unter Niveau zur Vermeidung oberirdischer Anlieferung vorzusehen.
- Das Verkehrskonzept ist weiterzuentwickeln und zu präzisieren.



## Wettbewerb Post City Linz

Résuméprotokoll der Preisgerichtssitzung 14./15.10.2019

- Der Begegnungsbereich der Zufahrt zur Tiefgarage und der Ausfahrt der Busstellplätze ohne Ein- und Ausstieg ist im Detail auszuarbeiten
- Der gemeinsame Bereich der Zufahrt zur Tiefgarage sowie der Ein- und Ausfahrt zu den ÖBB-Postbus-Abstellplätzen ist im Detail auszuarbeiten.
- Es ist ein zwölfter Abstellplatz für die ÖBB Postbusse zu schaffen.
- Der Rampendurchmesser der Spindel an der Anbindung Waldeggstraße scheint sehr gering dimensioniert.
- Der Zufahrtsradius zur Spindel an der Anbindung Waldeggstraße ist im Detail zu prüfen.
- Die Funktionalität der Lage der Ladezone für das Hotel ist zu prüfen.
- Die Organisation der Anlieferung ist im Detail auszuarbeiten.
- Bei der Weiterentwicklung des Entwurfs sind die Ziele hinsichtlich Flächeneffizienz (Ziel NNF/BGF im Durchschnitt über div. Nutzungen ca. 80%) und Wirtschaftlichkeit (Handelsflächen nur bis ins OG1, Schallschutz und Fassadenqualität etc.) zu berücksichtigen.

## Protokoll der Preisgerichtssitzung vom 27./28.05.2019

Das Protokollkonzept wird nach kurzer Durchsprache freigegeben.

## Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens

Nach Aufhebung der Anonymität auf der e-Wettbewerbsplattform VEMAP durch Rechtsanwalt Heid und Partner in der Preisgerichtssitzung lautet das Ergebnis wie folgt:

<b>Rang_1</b> = <b>Gewinner</b> Projekt_25 010305 (949215) (871145)	<b>Nussmüller Architekten ZT GmbH</b> Zinzendorfgasse 1, 8010 Graz
<b>Rang_2</b> Projekt_11 204010	<b>gaft&amp;onion ZT-KG /</b> <b>SUPERARCHITEKTUR Arch. Brischnik /</b> <b>Hohensinn Architektur ZT GmbH</b> Mariahilfer Straße 32, 8020 Graz
<b>Rang_3</b> Projekt_08 010203 (110203)	<b>Caramel architekten zt-gmbh /</b> <b>Tp3 Architekten ZT GmbH</b> Türkenstraße 17, 1090 Wien

Details siehe Anhang.

## Weitere Vorgehensweise

Alle Teilnehmer werden noch am 15.10.2019 schriftlich, mittels der VEMAP e-Wettbewerb-Plattform über das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens informiert, verbunden mit der Erinnerung, dass über das Ergebnis Stillschweigen bis zur Veröffentlichung durch die Ausloberin zu wahren ist.

Das Ergebnis des Realisierungswettbewerbes wird im Internet publiziert. Der Termin der Freischaltung dieser Internetausstellung wird allen Beteiligten gesondert schriftlich mitgeteilt werden. Zusätzlich erfolgt die Veröffentlichung auf [architekturwettbewerb.at](http://architekturwettbewerb.at). Das Siegerprojekt wird im Zuge einer Pressekonzferenz präsentiert. Eine physische Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten ist nicht geplant.

## Abschluss der Preisgerichtssitzung

Der Vorprüfungsbericht wird als Hilfsmittel des Preisgerichts betrachtet, das ausschließlich dem Preisgericht zur Unterstützung seiner Entscheidungsfindung zur Verfügung steht. Eine Veröffentlichung des Vorprüfungsberichtes wird nicht erfolgen.

Namens der Ausloberin dankt Georg Pölzl allen Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit und den Wettbewerbsteilnehmern für die qualitätsvollen Beiträge.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung um 10:40 Uhr.

Für die Richtigkeit der Ausfertigung

Michael ULLRICH

**Wettbewerb Post City Linz**

Résuméprotokoll der Preisgerichtssitzung 14./15.10.2019

Sitzung vom 14./15.10.2019

<b>KOHLBAUER</b> Martin, Architekt Mag. arch, Wien	<b>LECHNER</b> Christoph, Architekt Mag. arch., Wien
<b>VLAY</b> Bernd, Architekt Dipl.-Ing., Wien	<b>DELUGAN-MEISSL</b> Elke, Architektin Dipl.-Ing. <sup>in</sup> , Wien
<b>AMESBERGER</b> Gunter, Dipl.-Ing. MAS, MSc, Linz	<b>KOLOUCH</b> Gunter, Dipl.-Ing., Linz
<b>FORSTER</b> Stefan, Architekt, Dipl.-Ing., Frankfurt	<b>MAYRHOFER</b> Christoph, Architekt Dipl.-Ing., Wien
<b>BOLLES-WILSON</b> Julia, Architektin Dipl.-Ing. <sup>in</sup> ,	<b>RUDNICKY</b> Evelyn, Architektin Dipl.-Ing. <sup>in</sup> , MD-BD
<b>PÖLZL</b> Georg, Gen. Dir. Dipl.-Ing. Dr, Post AG	<b>LUNZER</b> Walter, Dipl.-Ing. Dr., bau-control ZT GmbH
<b>OBLIN</b> Walter, Vorst. Dir. Dipl.-Ing., Post AG	<b>WEINGRABER</b> Gernot, Dipl.-Ing., IC-Development
<b>ULLRICH</b> Michael, Dipl.-Ing. MSc, Post AG	<b>DUMERTE</b> Judith, Mag. <sup>a</sup> , Post AG
<b>ENGELKE</b> Harald, Dipl.-Ing., MSc, Post AG	<b>DOPPLER</b> Peter, Ing., Post AG

## Teilnehmer an der Wettbewerbsstufe\_2

<b>Projekt_02</b> 109991	<b>Max Dudler</b> Oranienplatz 4, 10999 Berlin, Deutschland
<b>Projekt_08</b> 010203 (110203)	<b>Caramel architekten zt-gmbh / Tp3 Architekten ZT GmbH</b> Türkenstraße 17, 1090 Wien
<b>Projekt_11</b> 204010 (154568)	<b>gaft&amp;onion ZT-KG / SUPERARCHITEKTUR Arch. Brischnik / Hohensinn Architektur ZT GmbH</b> Mariahilfer Straße 32, 8020 Graz
<b>Projekt_15</b> 231100 (170519)	<b>Franz und Sue ZT GmbH</b> Bloch-Bauer-Promenade 23/3, 1100 Wien
<b>Projekt_19</b> 290569 (230577)	<b>Atelier Thomas Pucher ZT GmbH</b> Bahnhofgürtel 77/6, 8020 Graz
<b>Projekt_25</b> 010305 (949215) (871145)	<b>Nussmüller Architekten ZT GmbH</b> Zinzendorfgasse 1, 8010 Graz
<b>Projekt_27</b> 120566 (665021)	<b>TREUSCH architecture ZT GmbH</b> Lindengasse 56/2/21, 1070 Wien
<b>Projekt_30</b> 980519 (020919)	<b>schneider+schumacher Architekten ZT GmbH / schneider+schumacher Planungsgesellschaft mbH / schneider+schumacher Städtebau GmbH</b> Gölsdorfstraße 4/2, 1010 Wien

## Teilnehmer an der Wettbewerbsstufe\_1

<b>Projekt_01</b> 102030	<b>Allmann Sattler Wappner Architekten GmbH</b> Nymphenburger Straße 125, 80636 München, Deutschland
<b>Projekt_02</b> 109991	<b>Max Dudler</b> Oranienplatz 4, 10999 Berlin, Deutschland
<b>Projekt_03</b> 179212	<b>LOVE architecture and urbanism ZT GmbH / Lorenz Consult ZT</b> Jakoministraße 3-5/Top B03, 8010 Graz
<b>Projekt_04</b> 150303	<b>Arge Architekt Katzberger ZT GmbH / Habeler &amp; Kirchwegger Architekten ZT GmbH</b> Paulanergasse 13, 1040 Wien
<b>Projekt_05</b> 250501	<b>Dömges + Fischer Generalplanung GmbH</b> Boelckestraße 38, 93051 Regensburg, Deutschland
<b>Projekt_06 (N4)</b> 190306	<b>M&amp;S Architekten ZT GmbH</b> Rechte Wienzeile 37/1/4, 1040 Wien
<b>Projekt_07 (N2)</b> 020304	<b>Kirsch ZT GmbH</b> Schwedenplatz 2/64, 1010 Wien

**Wettbewerb Post City Linz**

Résuméprotokoll der Preisgerichtssitzung 14./15.10.2019

<b>Projekt_08</b> 010203 (110203)	<b>Caramel architekten zt-gmbh / Tp3 Architekten ZT GmbH</b> Türkenstraße 17, 1090 Wien
<b>Projekt_09</b> 840237	<b>BEHF Ebner Hasenauer Ferenczy ZT GmbH</b> Kaiserstraße 41, 1070 Wien
<b>Projekt_10</b> 927300	<b>HNP architects ZT GmbH</b> Muthgasse 109, 1190 Wien
<b>Projekt_11</b> 204010 (154568)	<b>gaft&amp;onion ZT-KG / SUPERARCHITEKTUR Arch. Brischnik / Hohensinn Architektur ZT GmbH</b> Mariahilfer Straße 32, 8020 Graz
<b>Projekt_12</b> 201913	<b>Holzbauer und Partner ZT GmbH</b> Arbeitergasse 3, 1050 Wien
<b>Projekt_13</b> 060606	<b>Architekt Schwarz</b> Enekelstraße 16, 1160 Wien
<b>Projekt_14</b> 200612	<b>SWAP Architekten ZT GmbH / DELTA Projektconsult GmbH</b> Neustiftgasse 32-34/2/8, 1070 Wien
<b>Projekt_15</b> 231100 (170519)	<b>Franz und Sue ZT GmbH</b> Bloch-Bauer-Promenade 23/3, 1100 Wien
<b>Projekt_16</b> 050607	<b>FROETSCHER LICHTENWAGNER</b> Weyringergasse 36 / 2, 1040 Wien
<b>Projekt_17</b> 297035	<b>balloon architekten ZT-OG / Wendl ZT-GesmbH</b> Lendkai 43/I, 8020 Graz
<b>Projekt_18</b> 654321	<b>HOLODECK architects ZT GmbH</b> Friedrichstraße 6, 1010 Wien
<b>Projekt_19</b> 290569 (230577)	<b>Atelier Thomas Pucher ZT GmbH</b> Bahnhofgürtel 77/6, 8020 Graz
<b>Projekt_20</b> 953762	<b>Architekturbuero 1 ZT GmbH</b> Hauptplatz 18, 4020 Linz
<b>Projekt_21</b> 810763	<b>Aicher Ziviltechniker GmbH / Mag. arch. Marcel Grabher / Zechner &amp; Zechner ZT GmbH</b> Stumpergasse 14/23, 1060 Wien
<b>Projekt_22</b> 658741	<b>dworschak + mühlbachler architekten zt gmbh / Architektur Consult Ziviltechniker GmbH</b> Schratzstraße 11, 4040 Linz
<b>Projekt_23</b> 246357	<b>RIEPL RIEPL ARCHITEKTEN ZT GMBH</b> OK-Platz 1A, 4020 Linz
<b>Projekt_24</b> 200517	<b>WGA ZT GmbH / Arch. DI Gerald Anton Steiner / WÖHRER ARCHITEKTUR ZT GmbH</b> Bloch-Bauer-Promenade 21, 1100 Wien
<b>Projekt_25</b> 010305 (949215) (871145)	<b>Nussmüller Architekten ZT GmbH</b> Zinzendorfasse 1, 8010 Graz

**Wettbewerb Post City Linz**

Résuméprotokoll der Preisgerichtssitzung 14./15.10.2019

<b>Projekt_26</b> 564891	<b>DI Markus Perntaler Architekt ZT GmbH</b> Marienplatz 1, 8020 Graz
<b>Projekt_27</b> 120566 (665021)	<b>TREUSCH architecture ZT GmbH</b> Lindengasse 56/2/21, 1070 Wien
<b>Projekt_28</b> 910123	<b>BAS Sebastian Holzer Architecture / KSP Jürgen Engel Architekten GmbH</b> Linke Wienzeile 58 / 14a, 1060 Wien
<b>Projekt_29 (N3)</b> 251595 (728369)	<b>Gangoly &amp; Kristiner Architekten ZT GmbH / Ortner &amp; Ortner Baukunst Gesellschaft von Architekten mbH</b> Am Kai, Körösisstraße 9, 8010 Graz
<b>Projekt_30</b> 980519 (020919)	<b>schneider+schumacher Architekten ZT GmbH / schneider+schumacher Planungsgesellschaft mbH / schneider+schumacher Städtebau GmbH</b> Gölsdorfstraße 4/2, 1010 Wien
<b>Projekt_31</b> 842820	<b>Baumschlager Eberle Wien GmbH</b> Praterstraße 33/5, 1020 Wien
<b>Projekt_32</b> 123123 (191919)	<b>FP ARCHITEKTEN ZT GMBH</b> Stiftgasse 21/28, 1070 Wien
<b>Projekt_33</b> 040385	<b>ATP Wien Planungs GmbH</b> Landstraßer Hauptstraße 99-101, 1030 Wien
<b>Projekt_34</b> 750480	<b>Pichler &amp; Traupmann Architekten ZT GmbH</b> Weyrgasse 6/4, 1030 Wien
<b>Projekt_35</b> 202001	<b>A.C.C. ZT GmbH</b> Hadikgasse 68, 1140 Wien
<b>Projekt_36</b> 170703	<b>BUSarchitektur</b> Schulgasse 36/2/1, 1180 Wien
<b>Projekt_37</b> 145682 (563897)	<b>Zaha Hadid Architects</b> Bowling Green Lane 10, EC1R 0BQ London, UNITED KINGDOM
<b>Projekt_38</b> 010898	<b>Karl und Bremhorst Architekten</b> Linke Wienzeile 4/2/4, 1060 Wien
<b>Projekt_39 (N1)</b> 051623	<b>ARGE Atelier d'architecture Chaix &amp; Morel et associés SA / Christian Anton Pichler ZT GmbH</b> Lederergasse 23/9/103, 1080 Wien
<b>Projekt_40</b> 051999 (051599)	<b>AllesWirdGut Architektur ZT GmbH / HERTL.ARCHITEKTEN ZT GmbH</b> Unter Donaustraße 13-15, 1020 Wien