

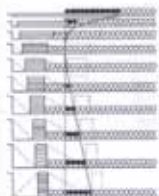
MANFRED BERTHOLD URBAN FISH ARCHITECTS

1040 Wien

ANERKENNUNG/ 1. NACHRÜCKER

Projekt Nr. 46
€ 13.000,-

- Mitarbeit:
 Florian Waldmayer
 Daniel Schürr
 Hector Villareal
 Eduard Petriu
 Georg Seebacher
 Christoph Opitz
 Gilbert Berthold
 Reinhard Kovar
 Elfriede J. Berthold
 Camilla Berthold

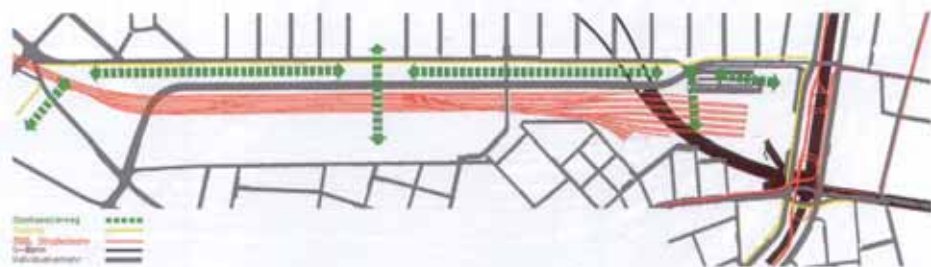


Realisationsphase (Ganzplan):
 Im Jahr 4 Gewässer sind auf Projekt-Raster keine wesentlichen
 Planungsanforderungen mehr möglich. Diese Planleistung wiederholt sich
 den gesamten Luftraum in Wien ergibt ab dem 4 Gewässer
 liegt einem Verlust im Planraum wie die Grafik wiederum zeigt.





Freiraumkonzept, 1:5000



Verkehrskonzept, 1:5000



Westbahnhof, Wien 15

AUSLOBER

Österreichische Bundesbahnen Immobilien, 1150 Wien, in enger Abstimmung und mit finanzieller Förderung der Stadt Wien

WETTBEWERBSBÜRO

Hans Lechner ZT GmbH, 1070 Wien

GEGENSTAND DES WETTBEWERBES

Erlangung eines städtebaulichen Leitbildes für das Areal des Wiener Westbahnhofs auf den Teilgebieten A, B und C. Dieses soll die Grundlage für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien bilden.

ART DES WETTBEWERBES

Anonymer, einstufiger, offener, städtebaulicher Wettbewerb

BETEILIGUNG

51 Projekte

JURIERUNG

6. und 9. Dezember 2002

JURY

Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Rüdiger Lainer (Vorsitzender), Arch. Mag.arch. Laura P. Spinadel (stv. Vorsitzende), Dipl.-Ing. Norbert Steiner (Schriftführer, ÖBB Bahnhofsoffensive), Arch. Dipl.-Ing. András Palffy, Dipl.-Ing. Brigitte Jilka (MA 18), Dipl.-Ing. Andrea Kreppenhofer (MA 19), BV Ing. Rolf Huber (BV 15. Bezirk), Dipl.-Vw. Rüdiger Vorm Walde (Generaldirektor ÖBB), Dr. Hans Kaser (ÖBB Immobilien)

VORPRÜFUNG

Hans Lechner ZT GmbH, 1070 Wien, Rosinak & Partner ZT GmbH, 1050 Wien, Ingenieurbüro A. Pauser ZT GmbH, 1130 Wien, ÖBB, Stadt Wien, Bundesdenkmalamt

Mit der Auslobung eines internationalen Wettbewerbes verband die ÖBB (die in enger Abstimmung mit der Stadt Wien als Auslober fungierten) hohe Erwartungen, die expressiv verkürzt mit Vision und Realitätsbezug zu charakterisieren waren.

Beurteilung:

6. Dezember 2002:

51 Projekte sind fristgerecht eingelangt; zwei verspätet eingegangene Projekte werden nicht beurteilt. Nach dem Bericht der Vorprüfung informiert sich die Jury in einem Orientierungsrundgang, unterstützt durch Erläuterungen der Vorprüfer, um einen Überblick zu gewinnen und die konzeptiven Ansätze zu erkennen. Die Projekte werden dabei umfassend auf Basis der Kriterienaufstellung der Ausschreibung – Städtebau, Entwicklungsfähigkeit, Funktion, Erschließung, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit – analysiert. Im Anschluss daran beschäftigt sich die Jury eingehend mit den Typologien der angebotenen Lösungsvorschläge. Es werden die unterschiedlichen Ansätze, sowie die sich daraus ergebenden Bedingungen analysiert und zusammengefasst.

Im ersten Auswahlrundgang mit positiver Auswahl genügt die Stimme eines Jurors für den Verbleib eines Projektes in der Wertung. Zur vertieften Bearbeitung seitens der Jury werden dabei folgende 28 Projekte ausgewählt: 1, 3, 5, 7, 9, 10, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 27, 28, 31, 35, 37, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50 und 53. Die ausgeschiedenen Projekte entsprechen einem oder mehreren Hauptkriterien der Ausschreibung nicht und fanden keine befürwortende Stimme in der Jury.

Im zweiten Auswahlrundgang ist mindestens die Hälfte der Jurystimmen für den Verbleib eines Projektes erforderlich; sieben Jurors sind nunmehr anwesend. Bei jedem zu bewertenden Projekt wird der städtebauliche Ansatz intensiv beschrieben und diskutiert, sowie die weiteren Kriterien umfassend erörtert. Die sieben Projekte 5, 16, 27, 37, 42, 46 und 47 erhalten vier oder mehr Stimmen und verbleiben daher in der weiteren Wertung. Die Rückholanträge für die Projekte 3, 14, 20, 24 und 44 werden einstimmig befürwortet; es liegen daher insgesamt 12 Projekte für die weitere Beurteilung vor.

9. Dezember 2002:

Der Vorsitzende rekapituliert den bisherigen Jurierungsprozess und stellt die Typologie der angebote-

nen Lösungsvorschläge anhand von Schemaskizzen dar. Erörtert werden weiters die Bebaubarkeit der Teilgebiete A1 und A2 unter Berücksichtigung des U-Bahnbauwerkes und der Einbauten, die erforderliche Belichtung im städtebaulichen Schwerpunkt

nach Wiener Bauordnung und der 2-Stunden-Schatten gemäß Hochhauskonzept der Stadt Wien.

In einem Rundgang erfolgt die detaillierte Analyse der verbliebenen Projekte anhand der Beurteilungskriterien. Auf Antrag eines Jurymitglieds wird das Projekt 7 einstimmig rückgeholt und ebenfalls detailliert analysiert.

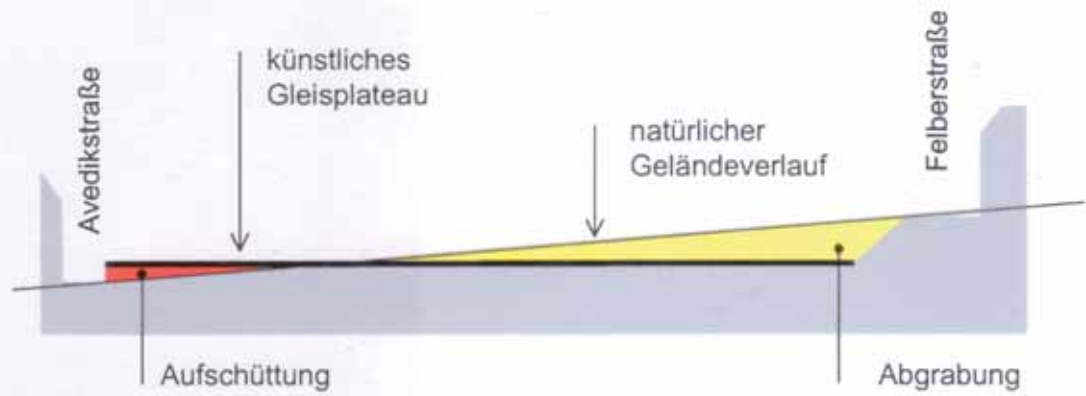
Ein Auslobervertreter in der Jury spricht sich gegen zu einseitige Lösungen und für die symmetrische Behandlung der südlichen und nördlichen Nachbarflächen des Bahnhofsgebäudes aus. Außerdem sollten die am Westbahnhof vorhandenen Entwicklungspotenziale mit den vorgegebenen Bruttogeschossflächen voll genutzt werden, damit für die ÖBB befriedigende wirtschaftliche Ergebnisse erzielt werden können. Ein bei der Sitzung anwesender Vertreter der Stadt Wien kritisiert, dass das Thema des Zugangs und die – seiner Meinung nach wichtige – Verbindung Mariahilfer Straße/Westbahnhof in vielen Projekten zu wenig Beachtung findet. Der Entwicklung entlang der Felberstraße kommt große stadtentwicklungspolitische Bedeutung zu. Seiner Meinung nach erscheinen Hochhausentwicklungen nicht zwingend notwendig, wenn, dann eher auf der Felberstraßenseite. Ziel ist, auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses einen Masterplan für die erste politische Befassung umgehend auszuarbeiten.

Ein Vertreter des Bundesdenkmalamtes begutachtet exemplarisch die von der Jury in die engere Auswahl genommenen Projekte 13, 37 und 47, an Hand derer die grundsätzliche Haltung des Denkmalamtes dargestellt werden kann:

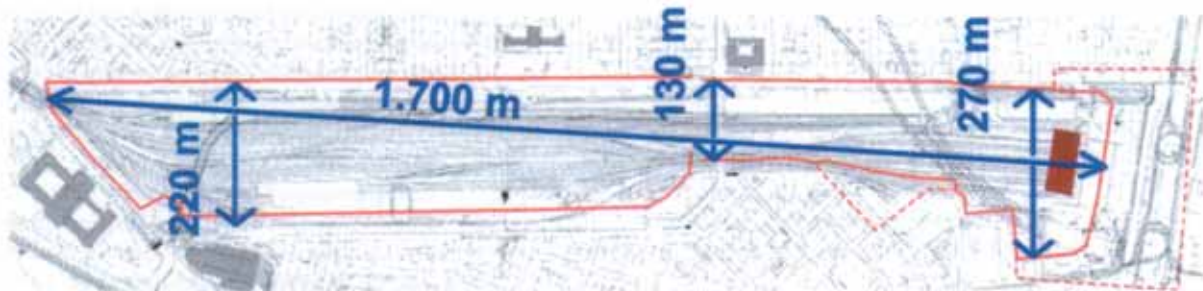
Projekt 14: Problematisch werden hier massive Riegel gesehen, die der Bahnhofshalle die Wirkung nehmen.

Projekt 37: Eine Nutzung des Vordachs der Bahnhofshalle als Terrasse wird als problematisch angesehen. Die Herstellung einer Mall unter der Bahnhofshalle und unter dem Europaplatz (Ebene -1) erscheinen ebenso wie die vorgeschlagenen Implantate in der Bahnhofshalle möglich.

Projekt 47: Grundsätzlich ist eine klare Zäsur zwischen Bahnhofshalle und Seitentrakten wünschenswert. Bei der Anzahl der Einbauten ist zu beachten, dass sie nicht den großzügigen Raumeindruck der Halle gefährden. Im vorliegenden Projekt verringern zu viele Einbauten die Wirkung der Halle.



Querschnitt durch das Bahngelände



Betrachtungsgebiet, ca. 30 ha

Folgende Anträge des Vorsitzenden werden abgestimmt:

- 1. Rang: Projekt 37, 8:0
- 2. Rang: Projekt 47, 5:3
- 3. Rang: Projekt 27, 5:3
- 3. Rang: Projekt 14, 5:3
- Anerkennung und 1. Nachrücker: Projekt 46, 7:1
- Anerkennung und 2. Nachrücker: Projekt 42, 8:0
- Anerkennung und 3. Nachrücker: Projekt 7, 6:2
- Nachrücker für Anerkennung: Projekt 24, 8:0

Projektbeschreibung:

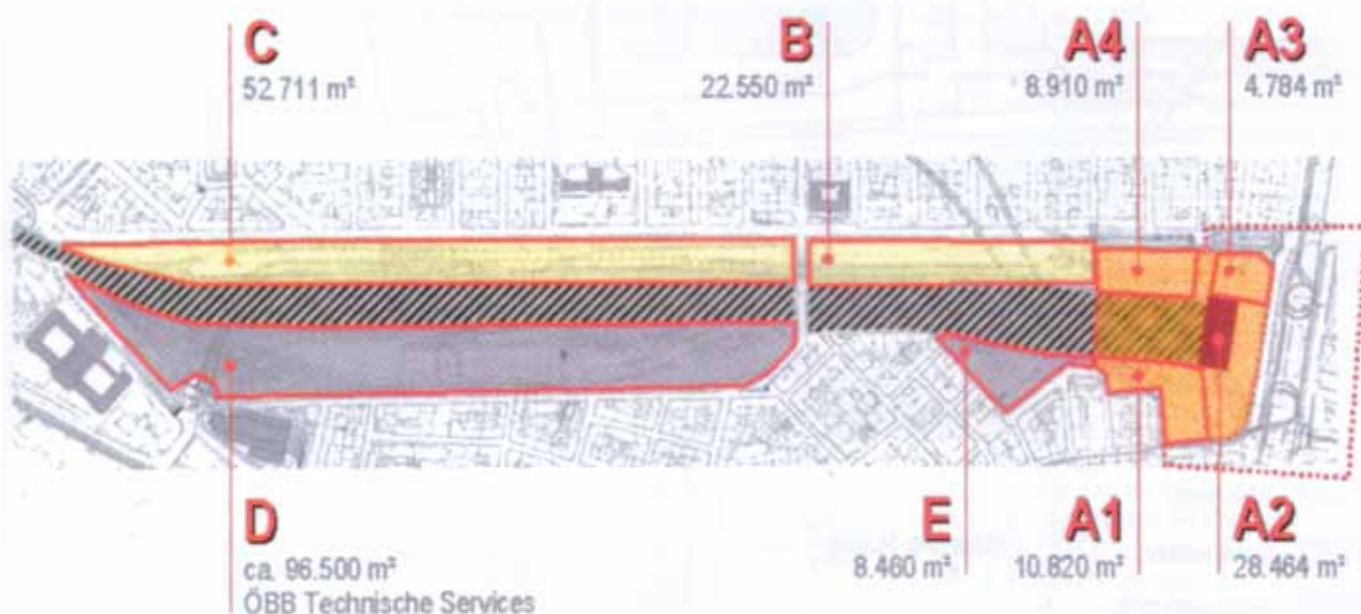
Projekt Nr. 37:

Mit zwei Zubauten an der bestehenden Bahnhofshalle wird ein Ensemble gebildet, das sich in die bestehende Baustruktur des Gürtels einfügt. Der geforderte Flächenbedarf wird in einer Weise geformt, die den Gebäudetyp des Hochhauses an diesem Standort vermeidet. Von der Jury wird diese Tatsache mehrheitlich als äußerst positiv bewertet. Die beiden Zubauten öffnen sich zum Stadtraum in unterschiedlichster Weise. Der Baukörper in der Äußeren Mariahilfer Straße bildet mit einem großzügigen Atrium das neue Eingangsportal zum Bahnhofsgelände und wird auf diese Weise zum zentralen Ausgangspunkt der Bereiche unterschiedlicher Nutzung. Damit übernimmt die Bahnhofshalle auch die Funktion, neue Baukörper entsprechend ihrem Maßstab in einer angemessenen Weise zu verbinden. Dieser Raum orientiert sich aber auch zu den beiden neuen Atriumhöfen, die als öffentliche Loggia in den Stadtraum wirken und den hermetischen Charakter des Ensembles auflösen. Die Mobilitätskette wurde gut organisiert. Vor allem im Inneren des Gebäudes werden vorteilhaft die urbanen Qualitäten eingelöst, die von den übrigen Projekten

eher der Wirkung des Außenraumes zugeordnet werden. Die Loggien als zentrale Aussage des Projektes sind nach einhelliger Auffassung der Jury integrierender Bestandteil des Masterplans und sind daher auch nicht in weiteren Projektphasen durch Nutzung mit zusätzlichen Flächen aufzulösen. Die betrieblichen Funktionen der Verkehrsstation wurden größtenteils gut ausgearbeitet. Die Klarheit der Gesamtstruktur des Entwurfs lässt eine gelungene Grundlage für den Masterplan erwarten. Auf die Teilgebiete B + C wird in der Empfehlung der Jury eingegangen.

Projekt Nr. 47:

Das Projekt entwickelt eine lineare Struktur entlang des gesamten Wettbewerbsgebietes. Im Bereich des Bahnhofes wird eine Schichtung vertikaler Scheiben angeboten, die beidseitig von der bestehenden Bahnhofshalle eine „Clusterbildung“ vorschlagen. Das Bahnhofsareal bekommt somit ein markantes und eigenständiges räumliches Profil. Die Umfassung der bestehenden Halle wird sensibel durch bestehende Verbindungselemente erreicht. Die Anbindung an die Mariahilfer Straße wie auch die neue Eingangssituation erscheinen der Jury nicht ausreichend ausgearbeitet. Obwohl das neu definierte Stadtbild gewürdigt wird, werden massive Beschattungsprobleme im Bereich der Felberstraße festgestellt. Die Teilgebiete B + C werden mit einer horizontal gelagerten Schichtung entwickelt. Die Jury erkennt dabei die qualitative Einbindung der historischen Blockrandbebauung in eine Sequenz von städtebaulich unterschiedlichen Freiräumen an, die sowohl die Durchquerung wie auch die Verbindung ermöglichen. Der neue Stadtteil zieht sich als lineare eigenständige „Gleisstruktur“ bis



Wettbewerbsgebiet mit den Teilgebieten A, B und C

zum Technischen Museum und lässt im vorgeschlagenen offenen System weitere Entwicklungsoptionen offen.

Projekt Nr. 27:

Das Projekt bietet im Teilgebiet A keine klassische Hochhauslösung, sondern ist charakterisiert durch einen dominanten, lang gezogenen Baukörper entlang der Felberstraße mit einer durchschnittlichen Höhe von 39m (liegendes Hochhaus). Das „blaue Haus“ wird im Bestand erhalten. Die Teilgebiete B und C sind durch eine doppelreihige Anordnung von Baukörpern definiert, welche auf die Struktur des nördlich anschließenden Gründerzeitrasters eingehen. Querungen werden zum einen in Form einer Grünbrücke etwa mittig der Felberstraße im Bereich Rustensteg und andererseits als Steg im unmittelbaren Anschluss an das Bahnhofsgebäude (Verlängerung der Hackengasse) angeboten. Der Steg wird in einer Variante als bebaute Brücke („Ponte Vecchio“) dargestellt. Der Europaplatz bleibt in seiner derzeitigen Gestaltung weitgehend unverändert. Durch den ausragenden Baukörper an der Felberstraße wird der Platz von Nordwesten her eingefasst. Trotz der markanten Bauskulptur bleibt die Sicht vom Neubaugürtel auf das Bahnhofsgebäude frei. Auf Grund der gestreckten H-Form dieses Gebäudes könnten jedoch Belichtungsmängel auftreten. Die Nutzungsfähigkeit erscheint eingeschränkt. Negativ wird außerdem die Beschattung der gegenüberliegenden Bebauung angemerkt. Der konzentrierten Ausarbeitung an der Felberstraße stehen keinerlei Überlegungen zur Entwicklung im Bereich der Äußeren Mariahilfer Straße gegenüber. Daraus könnte auch der Mangel an Nutzflächen bezogen auf das ge-

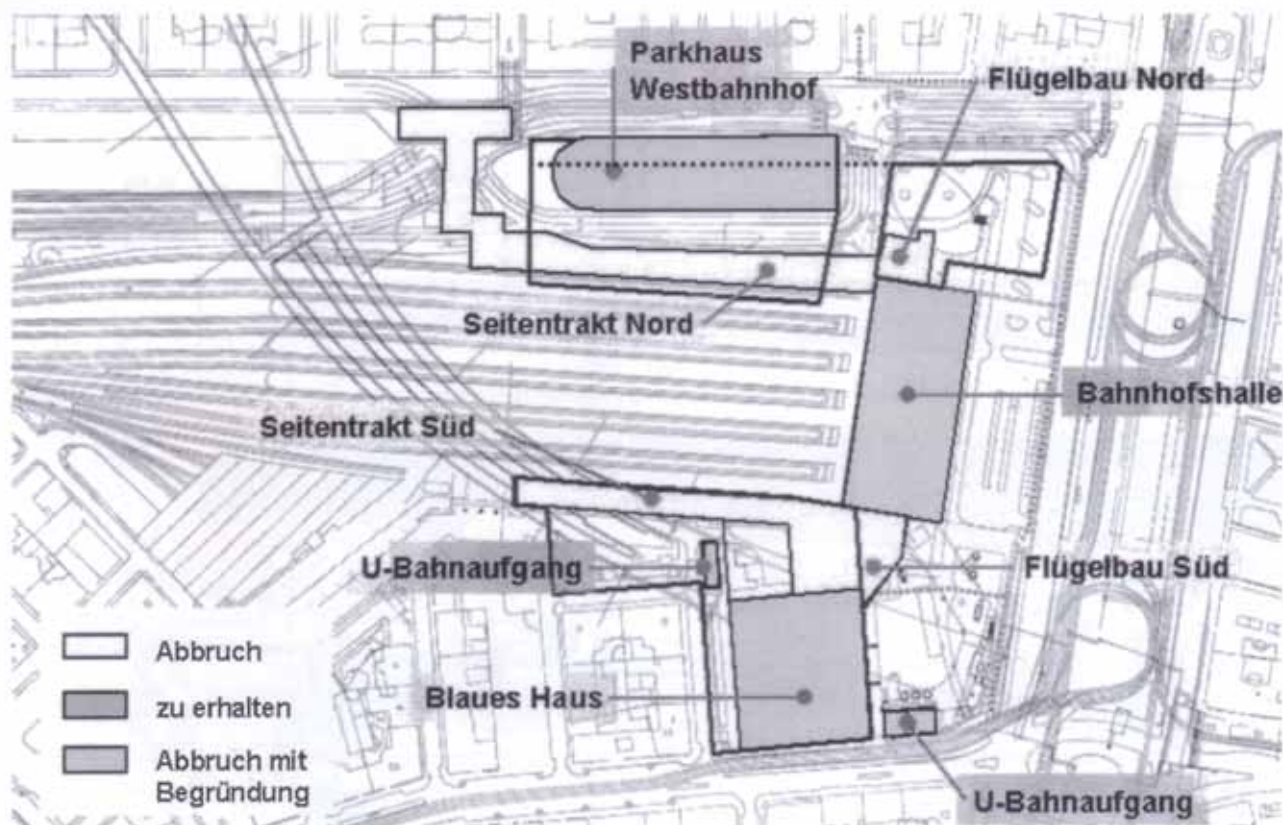
samte Planungsgebiet resultieren. Die notwendige Attraktivierung der Zugänglichkeit zur Mariahilfer Straße bleibt unbeantwortet.

Projekt Nr. 14:

Mit drei einzelnen Baukörpern wird ein eindrucksvolles Ensemble gebildet, das die bestehende Bahnhofshalle vorteilhaft umschließt. Der Bedeutung des Standortes entsprechend wird so ein urbanes Zentrum gebildet, dessen einzelne Teile nicht nur eine Mitte beschreiben, sondern auch einen eigenständigen, räumlichen Dialog durch ihre Plastizität mit den unmittelbar angrenzenden Stadträumen etablieren. Besonders wird von der Jury in diesem Zusammenhang die Baukörperanordnung unmittelbar hinter der bestehenden Bahnhofshalle anerkannt, die so zum Abschluss und Ausgang des gesamten Bahnhofsareals wird. Anlass für heftige Diskussionen in der Jury ist die Verschattungswirkung der Baukörper gemäß den Hochhausrichtlinien in der Felberstraße, sowie die problematische Lastabtragung des Hochhauskörpers auf die U-Bahn in der Äußeren Mariahilfer Straße. Beide Punkte sind die Konsequenz einer massiven Erhöhung der vorgegebenen Flächen um rund ein Drittel.

Projekt Nr. 46:

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



Bestandsobjekte auf Teilgebiet A

Ansatz, auch im immissionsbelasteten Bereich eine hohe Qualität von Wohnen und Arbeiten zu erreichen. Die Einbeziehung von Naturelementen als Teil der Bebauung schafft Bereiche, welche die Bandbreite von Stadt- und Naturbezug, von Ausblick und Rückzug exemplarisch zu entwickeln im Stande sein können. Der Bereich des Teilgebietes A ist nicht überzeugend gelöst. Die Kombination hermetischer, maßstablos gelöster und sehr zeitgemäßer Bebauungselemente schafft weder den kontextuellen Bezug noch den Schritt zum wirklich autonomen Element.

Projekt Nr. 42:

Das Projekt ist in Teilgebiet A charakterisiert durch ein schräg gestelltes Hochhaus in der Felberstraße, durch weitgehend bestandgemäßen Umgang mit dem „blauen Haus“ und einer umfassenden Überbauung des Vorplatzes und des Bahnhofsbereichs. In den Teilgebieten B und C wird eine Bautypologie angeboten, die aus einer weitgehend zweitreihigen Bebauung mit singulären höheren Gebäuden senkrecht zur Felberstraße gebildet wird. Zwischen den nördlichen und südlichen Teilen des 15. Bezirks wird eine Verknüpfung durch einzelne Stege und eine Grünbrücke angeboten. Ein herausragendes Element des Entwurfes liegt in der Anordnung einer sehr prägnanten und klar definierten Stadtlobby, deren Großzügigkeit durch die wohl als Kontrast gedachte „Westlounge“ relativiert wird. Der städtebauliche Raum entlang der Felberstraße (ehemaliges Parkhaus) erscheint durch die Ausformung des Kurzparkbereichs nicht gelöst. Daraus ergibt sich wahrscheinlich der Mangel an Nutzflächen.

Projekt Nr. 7:

Das Projekt schafft ein Spannungsfeld zwischen stark ausgeformten und geschwungenen Bändern und ein klar moduliertes Prinzip der Wiederholung entlang des Wettbewerbsgebietes. Das zentrale Bahnhofsbereich wird durch ein prägnantes und iden-

titätsstiftendes Hochhaus Ecke Felberstraße und Gürtel neu definiert. Dieser gelungene Ansatz wird durch eine nicht sehr nachvollziehbare Lösung der Anbindung des Projektes zur Mariahilfer Straße sehr geschwächt. Die städtebaulich signifikante Einbaustraße mündet in einer engen Hofsituation. Die vorgeschlagene Beziehung zur Bahnhofshalle mit einer Sequenz von urbanen Räumen müsste überarbeitet werden. Die entwickelte Stadtstruktur entlang der Felberstraße sieht einen Gewerbesockel als Band vor, das auch den Schallschutz für die bestehende Blockrandbebauung übernimmt. Das Wohnsäulensystem lässt in seiner Dichte und in der Öffnung zu den Bahngleisen Zweifel an der erreichbaren Lebensqualität auftreten.

Projekt Nr. 24:

Der Ansatz, im Bereich des Teilgebietes A durch die Anlagerung schlichter Kuben und die Einhüllung des Bahnhofsbereiches den Zusammenhang zwischen Mariahilfer Straße und Felberstraße zu stärken, wird von der Jury gewürdigt. Nicht überzeugend erscheint jedoch die Situierung des Volumens zum Gürtel an der Mariahilfer Straße und die Verknüpfung der verschiedenen Bauelemente in diesem Bereich. Sie stellen ein mehr formales als räumlich stringentes und funktional effizientes Arrangement dar. Die Bebauungsstruktur der Teilgebiete B + C erscheint in ihrer Ausprägung unverbindlich und nimmt kaum auf die spezifischen Bedingungen des Kontexts Bezug.

Empfehlung der Jury:

Die Jury empfiehlt dem Auslober, vorbehaltlich einer positiven Eignungsprüfung i.S. der Auslobungsunterlagen, mit dem Verfasser des Projektes 37 in Verhandlungen mit dem Ziel einer Beauftragung der verfahrensgegenständlichen Leistungen zu treten. Gegenstand dieser Verhandlungen sollen auch die zum Projekt festgehaltenen Anmerkungen und Empfehlungen der Jury sein, die im

wesentlichen in folgenden Punkten zusammenzufassen sind:

In der Bearbeitung des Projekts ist die Wirkung der Volumina bei phasenweiser Realisierung nachzuweisen. Es soll verhindert werden, dass bei Teilrealisierung der Eindruck eines Torsos entsteht. Es soll überprüft werden, in wie fern der Bauabschnitt an der Felberstraße differenziert werden kann, um damit die innere Hermetik der Bürohöfe zu relativieren, ohne die Grundhaltung des Projektes zu verändern.

Die konstruktiven Vorgaben des U-Bahnbauwerkes an der Mariahilfer Straße sind zu berücksichtigen. Die im Projekt entwickelten „Stadtloggien“, als eine zentrale Aussage des Masterplans, sind in der vorliegenden unverbauten Form zu berücksichtigen und in keinem Fall durch Verbauung auf Grund allfällig zusätzlichen Flächenbedarfs zu reduzieren oder gar aufzulösen.

Entsprechend der Meinung des Bundesdenkmalamtes soll das Vordach nicht als Terrasse genutzt werden. Die Höhenlage der Überdachung der Gleisanlagen ist zu überprüfen und in Bezug auf die Sichtwirkungen darzustellen.

Implantate in der bestehenden Bahnhofshalle werden vom Bundesdenkmalamt als möglich angesehen.

In den Teilgebieten B + C wird von der Jury einvernehmlich die folgende Vorgangsweise empfohlen: Die Abstimmung der erforderlichen architektonischen Form und Struktur hat im Sinne der Entwicklung einer gemeinsamen Strategie zwischen Grundeigentümer, Nutzer, Stadt, Bezirk und Planung zu erfolgen. Dadurch sollen räumliche und soziale Qualitäten gesichert werden, wie auch dynamische Entwicklungen ermöglicht bleiben. Die Situierung und die Qualitäten der öffentlichen Räume/Zwischenräume wie auch die Verknüpfungen der Bezirksteile über den Gleiskörper hinweg sind in diesem Prozess vorab zu definieren und festzulegen. Diese Verknüpfungen sollten sowohl als Baukörper wie auch als Freiflächenbrücken möglich sein. Die darauf folgenden Entwicklungen der Bebauungen sind Teil der zu entwickelnden strategischen Festlegungen.

Bei allfälligen Unvereinbarkeiten empfiehlt die Jury, Fachjuroren als begleitende Projektmoderatoren beizuziehen.

Verfasserliste:

Projekt Nr. 1: Architekten Mag.arch. Reinhard Haslwanger, 1060 Wien, Mag.arch. Gerhard Steixner, 1070 Wien • Projekt Nr. 2: Arch. Dipl.-Ing. Otto Häuselmayr, 1010 Wien • Projekt Nr. 3: dsp-architekten, 1070 Wien • Projekt Nr. 4: Arch. Dipl.-Ing. Christos Karavouzis, D-81241 München • Projekt Nr. 5: Atelier 4, Architekten Dipl.-Ing. Peter Erblisch, Dipl.-Ing. Manfred Hirschler, Dipl.-Ing. Peter Scheuffler, 1060 Wien • Projekt Nr. 6: Mascha & Seethaler Architekten, 1040 Wien • Projekt Nr. 7: u.m.a. architektur, 1020 Wien • Projekt Nr. 8: Architekten Dipl.-Ing. Peter Lorenz, Dipl.-Ing. Johann Obermoser, 6020 Innsbruck • Projekt Nr. 9: Alsop Architects BV, NL-3011 CH Rotterdam • Projekt Nr. 10: Arch. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Dieter S. Hoppe, 1010 Wien • Projekt Nr. 11: Architekten Univ.Prof. Dipl.-Ing. Helmut Richter, Mag. arch. Silja Tillner, 1090 Wien • Projekt Nr. 12: Arch. Dipl.-Ing. Dr. Hans Scheutz, 4040 Linz • Projekt Nr. 13: Architekten Dipl.-Ing. Georg Kogler, Dipl.-Ing. Christian Aulinger, 1020 Wien • Projekt Nr. 14: Prof. Arch. Mag.arch. Hans Hollein, 1040 Wien • Projekt Nr. 15: Architekturbüro Stanzel, 1070

Wien • Projekt Nr. 16: Architekten Walter Rolfes & Partner, D-10707 Berlin • Projekt Nr. 17: Arch. Mag.arch. Johannes Kraus, 1070 Wien • Projekt Nr. 18: ARGE Opperer Höllmüller Nikolaus Roeder, 1050 Wien • Projekt Nr. 19: Ortner & Ortner Baukunst, D-10119 Berlin • Projekt Nr. 20: Univ.Prof. Dipl.-Ing. Gernot Nalbach, D-12161 Berlin • Projekt Nr. 21: Prof. Arch. Dipl.-Ing. Bernd Albers, D-10969 Berlin • Projekt Nr. 22: AGP Engineering ZT GmbH, 1010 Wien • Projekt Nr. 23: Love architecture and urbanism, 8010 Graz • Projekt Nr. 24: Kohl & Kohl Architekten, D-45127 Essen • Projekt Nr. 25: Arch. Mag.arch. Rupert Falkner, 1100 Wien • Projekt Nr. 26: the next ENTERprise, Architekten Mag. arch. Ernst J. Fuchs, Mag.arch. Marie-Therese Harnoncourt, 1020 Wien • Projekt Nr. 27: ARGE Flatz Hierzegger Boyer Hess, Architekten Martin Flatz, Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Heiner Hierzegger, Dipl.-Ing. Susanne Boyer, Dipl.-Ing. Armin Hess, 1080 Wien • Projekt Nr. 28: ATP Achammer-Tritthart & Partner, 1030 Wien, 3:0 Landschaftsarchitektur, 1030 Wien • Projekt Nr. 29: Arch. Dipl.-Ing. Alexander Kubik, 1070 Wien • Projekt Nr. 30: Blume Brauser, Architekten Dipl.-Ing. Stefan Blume, Dipl.-Ing. Anke Brauser, D-80796 München • Projekt Nr. 31: Arch. Dipl.-Ing. Albert Blaumoser, D-82319 Starnberg, Lohrer Hochrein Landschaftsarchitekten, D-84478 Kraiburg • Projekt Nr. 32: Urban Design Studio, Prof. Alex Wall, Dipl.-Ing. B.E. Behrens, D-76135 Karlsruhe • Projekt Nr. 33: Hufnagel Putz Rafelian Architekten, D-10623 Berlin • Projekt Nr. 34: Arch. Dipl.-Ing. Rudolf Prohazka, 1010 Wien • Projekt Nr. 35: Arch. Dipl.-Ing. Manfred Partl, 8010 Graz • Projekt Nr. 36: Pool Architektur, 1040 Wien • Projekt Nr. 37: Neumann & Steiner, Architekten Dipl.-Ing. Heinz Neumann, Eric Steiner, 1190 Wien • Projekt Nr. 38: Arch. Mag.arch. Bruno Sandbichler, 6250 Kundl • Projekt Nr. 39: Arch. Dipl.-Ing. Heinz Scherbauer, D-80797 München • Projekt Nr. 40: Arch. Dipl.-Ing. Kai Schübel, D-67655 Kaiserslautern • Projekt Nr. 41: Fritzen Architekten und Stadtplaner, D-50667 Köln • Projekt Nr. 42: Arch. Dipl.-Ing. Albert Wimmer, 1150 Wien • Projekt Nr. 43: ARGE Eberle Baumschlagler Raab Müller, 1300 Wien-Flughafen • Projekt Nr. 44: Hemprich Tophof Architekten, D-10629 Berlin • Projekt Nr. 45: Arch. Dipl.-Ing. Raf Dauwe, D-10115 Berlin • Projekt Nr. 46: Urbanfisharchitects, Arch. Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Manfred Berthold, 1040 Wien • Projekt Nr. 47: Architekten Mühlbacher Marschalek, 1180 Wien, Architekten Strauß & Kronaus, 1050 Wien • Projekt Nr. 48: The Unit, 1010 Wien • Projekt Nr. 49: Arch. Dipl.-Ing. Othmar Hasler, 1080 Wien • Projekt Nr. 50: Hermann & Valentiny und Partner, 1040 Wien • Projekt Nr. 51: Arch. Mag.arch. Ivo Martinek, 1040 Wien • Projekt Nr. 52: Architekturstudio Bulant & Wailzer, 1010 Wien • Projekt Nr. 53: Arch. Prof. Ingo A. Wolf, D-04105 Leipzig

wettbewerbe

ARCHITEKTURJOURNAL

www.architekturweb.at

Westbahnhof, Wien 15

Wohnbebauung Am Goldberg, Radio Austria Gründe, Wien 10

Aufgang Castello di Rivoli, Turin, Italien

Neugestaltung Jungfernstieg, Hamburg, Deutschland

Neubau BG Lustenau, Vorarlberg

Neuer Office-Pavillon Bene – Zumtobel Staff, Klagenfurt, Kärnten

Haus in Marbach/Donau, Niederösterreich

