

# Fliegende Hotelzimmer

Für den Uniqa Tower PS1 am Wiener Donaukanal sind zwei Stockwerke 27 Meter in die Höhe gewandert. Eine spektakuläre Aktion, die den Projektbeteiligten eine schlaflose Nacht bescherte.

Text: Priska Koiner, Fotos: Bernhard Peball

Die Passanten staunen: „Da leisten die Baufirmen Unglaubliches“, meint einer, der an der Taborstraße vor dem News-Tower stehen geblieben ist. Der Mittsechziger ist nicht der Einzige, der zuseht, wie sich zwei komplette Stockwerke langsam nach oben bewegen. Auch Frauen bleiben kurz stehen. Über ihnen am Balkon blicken zwei Herren – wie Statler und Waldorf in der Muppet Show – vom Balkon aus hartnäckig auf die Baustelle. An der Ecke zum Donaukanal hinter dem Bauzaun blicken Uniqa-Direktor Ernst Morgenbesser, Stahlbauer Peter Zeman und viele andere in eine Richtung: Ein 1.600 Tonnen schweres Bauteil erklimmt den Turm.

Seit Monaten ist am Grundstück Baustelle. Zuerst zum Abreißen, jetzt zum Aufbauen. An diesem Platz stand zuvor ein Bürogebäude der Versicherung. Die Zentrale sitzt seit 2001 im neuen Turm gegenüber der Urania. Das Gebäude daneben stand leer. Das Bürohaus war in die Jahre gekommen, funktionslos und am Ende seiner technischen Lebenszeit. Die Uniqa entwickelte ein neues Projekt – ein Mischnutzungskonzept für Shopping-Center, Büro und Fünfsternehotel. Architekt Jean Nouvel gewann den Wettbewerb. Er entwarf ein 78 Meter hohes Glas-Stahl-Hoch-

haus, das kaufkräftige Kunden in Passage, Hotel und Büros locken soll.

## Der große Tag.

Der 26. Februar 2009 ist ein besonderer Tag auf dieser Baustelle. Um 7.00 Uhr früh beginnt der große Hub. Das zwölfköpfige Team von Zeman Stahlbau ist vor Ort. Für Teamleiter Christian Salzer beginnt die Arbeit, auf die er seit der Anbotsstellung hinarbeitet: die Montage von zwei Stockwerken mit 1.600 Tonnen Gewicht. Das entspricht 40 beladenen Sattelschleppern oder einer 1,3 Kilometer langen Kolonne aus Wiener Niederflur-Straßenbahnwagen.

Das Heben solch schwerer Lasten ist im Hochbau etwas Besonderes. Aus zwei Gründen: Einerseits ist es in Österreich – entgegen Amerika oder England – nicht üblich, eine Tragstruktur in Stahl auszuführen. Wiens Hochhäuser sind Betonstahlbauten, die an der Fassade mit Stahl-Glas-Konstruktionen spielen. Zweitens ist die bautechnische Lösung für den Wintergarten ein Sonderfall, den Architekt Jean Nouvel als Passage und luftigen Raum mit einer Höhe von 30 Metern entwarf. „Normalerweise hätten die ausführenden Unternehmen eine Bühne errichtet. Dort hinauf hätten die Krane alle Stahlträger, Armierungseisen

Vom französischen Stararchitekten geplant wird die alte Zentrale der Uniqa um 110 Millionen Euro zu einem Wiener Hochhaushighlight.





und Instablöcke gehievt“, erklärt Salzer. Für dieses Projekt hatte der findige Kopf der Wiener Stahlbaufirma eine andere, günstigere Idee. „Die Bühne allein hätte eine Million Euro gekostet; ich wollte eine billigere Lösung finden.“ Der junge Projektleiter plante, zwei Stockwerke am Boden zu bauen und erst danach hinaufzuheben. Sein Vorgesetzter reagierte mit Skepsis. Statiker Thomas Praher, der seit 15 Jahren mit Zeman zusammenarbeitet, rechnete durch und befand: Das geht sich aus. Durchgerechnet, angeboten und Auftrag erhalten.

#### Angehängt.

Um zwei Stockwerke zu heben, braucht es ein gut überlegtes Montagesystem. An der südlichen Seite grenzt dieser Teil des Gebäudes an den Turm, dessen Rohbau bis in den 8. Stock geht. In 40 Meter Höhe wurden an zwei Stellen je zwei Heber stationiert. An der Seite der Taborstraße kam den Bautechnikern die Architektur zu Hilfe. Nouvel plante einen Pylon am Rande des Wintergartens, der sich leicht nach außen neigt. Dort oben sind die zwei anderen Hydraulikheber, sodass das Bauteil an vier Punkten nach oben gezogen werden kann. „All unsere Kompetenzen in Planung und Statik, Ablauforganisation sowie in Fertigung und Montage fließen in

dieses Projekt“, sagt Peter Zeman, Chef des Unternehmens. Ein solcher Hub braucht einen Probehub. „Der Probehub war spannender als der heutige Tag“, sagt Statiker Praher. Die Bauleute testeten zwei Tage zuvor und hatten eine schlaflose Nacht. Das Bauteil wurde vier Zentimeter von seinem Standplatz gehoben. „Bei der Probe hätten wir gehört, ob es in der Stahlkonstruktion kracht und die Lastverschiebung gut geht“, erklärt Praher. Es krachte am 24. Februar nicht. Wie geplant neigte sich der Pylon nach außen. Doch dann kam die Hiobsbotschaft vom Geometer: „Es geht sich um 13 Zentimeter nicht aus.“ Der Schock saß tief. Man musste nachmessen. Die gute Nachricht war: Der Geometer hat sich um 7 Zentimeter vermessen. Die schlechte: Es ging sich noch immer nicht aus. Man verschob die Heber um ein paar Zentimeter, ritterte um jeden Zentimeter und hoffte ganz nach dem Motto: Es wird schon schiefgehen.

#### Mischung.

Das Nouvel-Gebäude ist mehr eine Bau- skulptur als ein Haus. Aus einem fünfstöckigen Sockel wächst scheinbar der Turm heraus. Eine spektakuläre, stark ornamentale Glasfassade wird den Bau überziehen. Gemeinsam mit dem benachbarten News-Tower von Hans Hollein sehen die Stadt-

## Uniqa-Hochhaus PS1

Bauherr:	Uniqa Praterstraße Projektierungs GmbH
Bauunternehmen:	ARGE Zeman + STRABAG
Baukosten:	110 Millionen Euro
Baubeginn:	2007
Bauende:	Herbst 2010

## Bauwörterbuch: Pylon

Ein Pylon ist ein Bauteil, das seit der Antike Verwendung findet. Bis in die Zeit des Klassizismus war es Toreingang mit mehr oder weniger prächtigem Schmuck. In der modernen Bautechnik ist ein Pylon eine Stütze oder ein Rahmen, der überwiegend Druckkräfte aufnimmt. Die bekanntesten Pylon-Bauwerke sind die Golden Gate Bridge in Kalifornien, die Londoner Tower Bridge sowie im Hochbau das Montrealer Olympiastadion und die Europahalle in Karlsruhe.

## Porträt

Stararchitekt mit Relevanz



Jean Nouvel kritzelt auf Restaurant-Tischdecken, fährt teure Autos und kleidet sich in Schwarz. Der Franzose beherrscht Starallüren, ist jedoch nicht nur Star, sondern auch bautechnisch relevant. 2008 erhielt der Meister der Fassaden den Pritzker-Preis. Architektur war Jean Nouvel nicht in die Wiege gelegt. Als Sohn eines Lehrerehepaars aus Fumel, dem Burgenland Frankreichs, entdeckte Nouvel seinen Hang zur Kunst früh. Er wollte Maler werden, doch für eine sichere Berufsperspektive einigte sich die Familie auf Architektur. Er begann sein Studium 1964 in Bordeaux, erhielt zwei Jahre später ein Stipendium für die Pariser Ecole des Beaux-Arts. Sein erstes Büro gründete Nouvel 1970 mit 25 Jahren, noch bevor sein Studium beendet war. Der Durchbruch ließ zehn Jahre auf sich warten. Im Auftrag von Francois Mitterand entwarf und baute der kahlköpfige Architekt mit den markanten Augenbrauen das Kulturzentrum Institut du Monde Arabe in Paris. Seine ersten Auszeichnungen trudelten ein. Es folgten atemberaubende Objekte wie der Torre Agbar in Barcelona oder das Musée du Quai Branly in Paris.

### Spuren in Wien.

In Wien hinterließ Nouvel 2001 mit dem Umbau des Gasometer A seine Spur. Mit dem Uniqa-Hochhaus PS1 nähert er sich dem Zentrum der Stadt. An Aufträgen mangelt es dem französischen Büro lange nicht mehr. Der 63-Jährige ist unermüdet. Die 140 Mitarbeiter realisieren rund um den Globus Projekte. Der Zentrale in Paris sind Dependancen in London, Kopenhagen, Minneapolis, Rom, Madrid und Barcelona entsprungen. Pathos und Prunk sind nicht die Sache von Nouvel. In der Vielfältigkeit seiner Objekte bleibt eines für ihn immer gleich: „Einfachheit ist der einzige Stil, den ich akzeptiere.“



Die Glas-Stahl-Skulptur wird mit ihrem Hochhaus-Gegenüber ein Eingangstor in den zweiten Wiener Bezirk.

planer ein Tor in den zweiten Bezirk. Am Dach eröffnet ein öffentliches Restaurant. Im Großteil der Räume wird Accor/Sofitel ein Fünfsternehotel betreiben. Um 11.00 Uhr ist es in sieben Meter Höhe erstmals knapp. Das Bauteil muss an der Decke vorbei, die im hinteren Teil schon betoniert war. Nach Augenmaß könnte sich das Vorbeifahren am Deckenrand nicht ausgehen. Ein Arbeiter löst dieses Problem auf die einfache Weise. Er klemmt eine Holzlatte zwischen Decke und Stahlkonstruktion ein und drückt bestimmt dagegen. 1.600 Tonnen bewegen sich sanft ein paar Zentimeter weg. Stahl schleift an Beton, hinterlässt kaum Spuren. „Das Schwierige sind die Bolzen, die ein wenig über den Deckenrand stehen“, erklärt Praher.

Am Tag des Hubs spielt Zeit keine Rolle. Die Männer an den Hebern drücken an den Knöpfen. Das Schwergewicht wandert langsam nach oben. Jeweils nach einem halben Meter stoppt die Sache. Die Monteure messen. Drei bis fünf Meter pro Stunde errechnete Salzer die Durchschnittsgeschwindigkeit.

### Wetterabhängig.

Geht etwas schief, kann gestoppt, provisorisch montiert und an einem anderen Tag weitergemacht werden. Das Wetter muss passen. „Kälte oder Regen beeinflusst unsere Arbeit nicht“, weiß Salzer. Der Wind jedoch schon. Bei Windgeschwindigkeiten von acht Kilometern pro Stunde stünden nicht nur die Kräne still, auch das Heben müsste abgebrochen werden.



Zeigen die Messungen, dass die Konstruktion schief ist, wird gestoppt und alles wieder ins Lot gezogen.

Für diesen Abend sind stürmische Winde mit der doppelten Geschwindigkeit angesagt. Die Platznot fällt auf der Baustelle am Donaukanal sofort auf. Der spärliche Bauplatz – ein Dreieck zwischen Gehsteig am Donaukanal und Rohbau begrenzt von Praterstraße und Taborstraße – ist vollends mit Baumaterial bedeckt. Zwischen Stößen von Armierungseisen, Krankorb, Stapeln von Schalungsbrettern und Stützen suchen die Bauarbeiten einen Weg zum Gerätecontainer. Auf der Seite der Taborstraße gehört der Gehsteig zur Baustelle, die Straßenbahn wurde gestoppt.

### Langsame letzte Meter.

Um 17.00 Uhr ist der Hub nicht fertig – entgegen der ursprünglichen Planung. „Bei den letzten zwei Metern sind die Pressen nur ein paar Dezimeter pro Stunde gefahren“, erzählt Salzer. Warum so langsam? Die Andockpunkte mussten exakt erreicht werden. Nachjustieren in der Horizontalen, aber auch Vertikalen war notwendig. Zwei Pressen, die für diesen Fall montiert waren, kamen nun in Aktion und drehten genau ein. Eine Maßarbeit, die Geduld braucht. Um 19.30 Uhr ist die Sache erledigt. Am Tag danach fixieren die Schweißer die zwei Stockwerke am Turm und am Pylon. Der Baustellenalltag geht ohne Zuschauer weiter. Die Durchschnittsgeschwindigkeit war letztendlich etwas über zweieinhalb Meter pro Stunde. Verläuft der Rest nach Plan, wird das Hochhaus 2010 eröffnet. Ab dann beginnen die Mieter und Kunden das 110-Millionen-Euro-Projekt zu amortisieren.