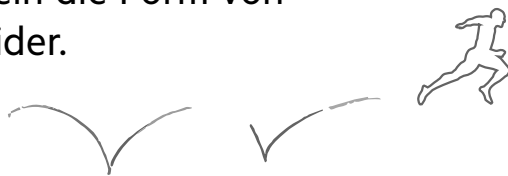


Projekt 13

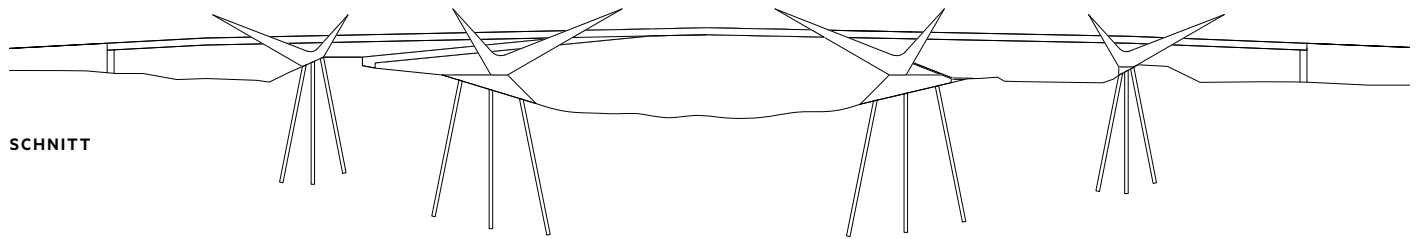
Sportly Linked

Der „Steg an der Ostbahn“, so der Untertitel des Entwurfs, ist ein Doppelschwung über die Ostautobahn und über den Donaukanal. Die markanten V-förmigen Stützen spiegeln die Form von Laufbewegung und den Laufrhythmus wider.



EINREICHTTEAM: PETER HANNA, JOHANNES HILBER (ARCHITEKTUR), NINO IVIC,
ARTEM IGUMNOV (BAUINGENIEURWESEN) – TU WIEN

BETREUUNG: JULIA REISINGER – INSTITUT FÜR INTERDISZIPLINÄRES BAUPROZESSMANAGEMENT
STEPHAN FASCHING, SEBASTIAN MAIER – INSTITUT FÜR TRAGKONSTRUKTIONEN
ELISABETH WIESER – INSTITUT FÜR ARCHITEKTUR UND ENTWERFEN



Aus der städtebaulichen Analyse gehen zwei wichtige Besonderheiten hervor, die im Zuge des Entwurfs berücksichtigt wurden. Zum einen ist ein Hauptradverkehrsnetz im Bauumfeld vorhanden, welches aus drei Streifen besteht und mit der neuen Überbrückung radfahrtauglich verbunden werden soll. Der Radweg der Haidequerstraße wird mit dem Radweg des Treppelweges am rechten Ufer und mit dem auf der Seite des Praters verbunden. Für den Fußgängerverkehr wird der linke Treppelweg über eine Treppe erschlossen, da dieser Weg in beide Richtungen nach etwa 250 Metern (ab bestehender Ostbahnbrücke) endet.

Aufgrund der Ostbahn und der Ostautobahn kommt es zu einem erhöhten Lärmpegel. Ein längeres Verweilen auf der Brücke erscheint dem Team unattraktiv, daher wird eine möglichst direkte Wegeführung angestrebt. Eine angenehme Aufenthaltsqualität im Sinne der Erholung, liegt am Fuße der Stützen der neuen Überbrückung direkt am Donaukanal. Bei mehreren Lokalaugenscheinen wurde festgestellt, dass der bestehende Ostbahnsteg hauptsächlich von Freizeitsportlern, Radfahrern und Läufern verwendet wird. Darauf basiert auch die Idee, das gestalterische Erscheinungsbild der Brücke an den Laufrhythmus der Nutzer anzupassen.

Im Grundriss erscheint die geplante Brücke als ein Doppelschwung über die Ostautobahn und über den Donaukanal. Die Ansicht wird durch markante V-förmige Stützen definiert, wobei hier die Form an die Laufbewegung und den Laufrhythmus erinnern soll. Vom Süden her gesehen wirkt die Schrägstellung der Stützen wie ein Tor und zitiert im Bereich über den Donaukanal den Bogen der Ostbahnbrücke.

Stahlbeton und Leichtbeton

Die beiden Endpunkte der Brücke weisen eine Breite von 4,50 Metern auf, wobei sich das Bauwerk kontinuierlich zur Mitte hin auf eine Breite von 6,50 Metern verbreitert. Das Gelände ist entsprechend der Schrägstellung der Stützen ebenfalls schräg ausgeführt und unterstützt visuell den dynamischen Bewegungsprozess der Benutzer. Der Handlauf befindet sich 1,30 Meter über der Fahrbahnoberkante. Der Grünbereich auf der Simmeringer Seite soll eine Wiese mit Laubbäumen sein, die im Bereich der Brücke geböscht ist. Durch diese einfache Freiraumgestaltung wird auf den Charakter des Praters angespielt. In den Bereichen der beiden mittleren Stützen wird das geböschte Fundament als Sitzstufen ausgeführt, um möglichst nahe an der Wasseroberfläche verweilen zu können, da hier der ruhigste Bereich, abgeschirmt vom Verkehrslärm, sein wird. Der Hauptweg über die Brücke ist barrierefrei, mit einer Steigung von maximal vier Prozent, geplant, die Rampen neigen sich zehn Prozent, diese werden aber nur von Radfahrern benutzt.

Konstruktives Hauptmaterial ist Stahlbeton, eingefärbt mit weißen Pigmenten. Die Bereiche der Stützen oberhalb der Balkenoberkante werden in Leichtbeton ausgeführt. Die gesamte Oberfläche wird sandgestrahlt, um einen steinartigen Charakter zu erzielen und die Arbeitsfugen zu kaschieren. Die restliche Nutzschicht der Fahrbahn besteht aus gebüstem Weißbeton.

