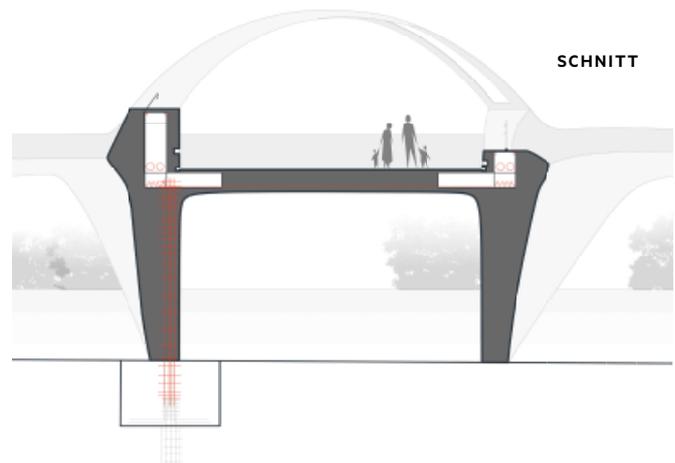


Projekt 11

Soft concrete

Das Konzept „Soft concrete“ zielt auf eine klare und einfache Funktion für Menschen ab und zeigt, dass Beton nicht nur ein massiver, konstruktiver Teil sein kann, sondern auch ein elegantes Element der Architektur.

EINREICHTEAM: PAVLO KOSHEL, DARYA GLADYSHEVA
(ARCHITEKTUR) – TU WIEN
BETREUUNG: JULIA REISINGER – INSTITUT FÜR
INTERDISZIPLINÄRES BAUPROZESSMANAGEMENT
STEPHAN FASCHING, SEBASTIAN MAIER –
INSTITUT FÜR TRAGKONSTRUKTIONEN
ELISABETH WIESER – INSTITUT FÜR
ARCHITEKTUR UND ENTWERFEN



Angelegt als eine Zone der kurzfristigen Benützung entschied das Team, dass die Brücke keine Aufenthaltszonen benötigt. Die konzeptionelle Herangehensweise orientierte sich an dem Verkehrsanschluss der Brücke, der Verbindung zur bestehenden Brücke, der Nutzungskapazität der neuen Brücke wie auch an der Wirkung des Bauwerks in der Umgebung. Der Entwurf ist sehr schwungvoll, mit viel Dynamik – dazu wurde die Kleingartensiedlung analysiert und Interviews mit Anrainern und Verkehrsteilnehmern geführt. Um die Brücke als dynamisches, modernes Projekt zu realisieren, wurden viele Kurven und Bögen entworfen wie auch ein spektakuläres Beleuchtungskonzept. Da durch die Architektur die Rahmenbedingungen festgelegt wurden, war es für das Team nicht einfach, mit den Kurven und Bögen ein Konzept zu entwickeln, welches die Anforderungen erfüllt. Um das bestmögliche Tragwerk in Verbindung mit den ökonomischen Ansprüchen zu finden, wurde die Brücke als Spannbetonwerk geplant. Darin wurde eine Platte, welche als Fahrbahn dient, eingehängt. Die Bögen dienen durch deren Struktur und Lage nur als Dekoration und fließen somit nicht in die statische Berechnung mit ein. Da der Entwurf ein sehr schweres und langes Bauwerk vorsieht, wird mit großen Lasten wie auch mit Verformungen in Längsrichtung gerechnet. Um diese Belastungen aufzunehmen, sind Gründungen mit Pfählen vorgesehen.

Die Bauphasen wurden effizient und nach Art und Weise der Ausführung bestimmt. Nach den Fundamenten werden die Stützen hergestellt, darauf folgen die Spannbetonträger, die in die Fahrbahn eingehängt werden. Zur Vordimensionierung der Spannbetonträger wurde das Programm RFEM verwendet.



GRUNDRISS

