

Concrete Student Trophy 2019

Der sogenannte „Ostbahnsteg“ ist in die Jahre gekommen – vor allem waren eine barrierefreie Nutzung wie auch eine Anbindung an das bestehende Radwegenetz gefragt. Die knifflige Bauaufgabe verlangte mehr als nur Brückenbau-Know-how. Verkehrswege, der Mensch und die Natur prägten die Anforderungen an den Wettbewerb vordergründig.

TEXT: GISELA GARY, CATHÉRINE STUZKA
FOTOS: NIKLES.NET, EWALD JUDT, Z+B

Der Steg an der Ostbahnbrücke ist ein Bauwerk aus dem späten 19. Jahrhundert/frühen 20. Jahrhundert, die Brücke quert den Donaukanal und verbindet Simmering und Leopoldstadt. Die Brücke wurde von Anton Battig und August Köstlin entworfen und als zweigleisige Fachwerksbrücke errichtet. Hermann Papouschek hat bei der Preisverleihung erzählt, dass die Eisenbahnbrücke im Krieg zerstört und 1946 wieder aufgebaut wurde. Die historischen Unterlagen über die Brücke sind dürrtig, Fakt dürfte aber sein, dass der Steg schon recht früh existierte. 1907 verunglückte ein Mann beim Überqueren der Brücke tödlich, die Arbeiterzeitung schrieb damals, wenn es schon endlich diesen Steg gäbe, wäre dieses Unglück nicht passiert. Denn wie sonst sollte der Mann auf die andere Seite des Donaukanals gelangen?



CONCRETE STUDENT TROPHY

Die Concrete Student Trophy ist ein Studentenwettbewerb zur Förderung interdisziplinärer Zusammenarbeit von Bautechnik und Architektur. Die begehrte Trophäe aus Beton wird für herausragende Projekte und Seminararbeiten vergeben, die interdisziplinär entwickelt wurden und bei deren Gestaltung und Konstruktion dem Werkstoff Beton eine wesentliche Rolle zukommt. Als Teilnehmer werden ausschließlich interdisziplinär gemischte Teams von Architektur- und Bauakultäten österreichischer Universitäten zugelassen. Die Arbeiten müssen im Rahmen einer Lehrveranstaltung in den Fakultäten Architektur und Bauingenieurwesen abgegeben und für das Studium positiv bewertet bzw. benotet worden sein.

Bereits zum 14. Mal wurde der mit insgesamt 12.000 Euro dotierte Studentenwettbewerb ausgeschrieben. In den vergangenen Jahren wurden zwei Siegerprojekte auch realisiert (Paul-Amann-Brücke am Wiental und Schwimmsel aus Beton in der Neuen Donau). Bei der Concrete Student Trophy 2019 waren Entwurfsideen für einen neuen Steg über den Donaukanal gefragt. 13 Architektur- und Bauingenieurteams von der TU Graz und TU Wien stellten sich dem Wettbewerb.





Planungsgebiet bzw. Bestand

DIE JURY

Architektin Dipl.-Ing. Elke Delugan-Meissl,
DMAA, Fachbeirat Stadt Wien (Vorsitz)

Mag. Dipl.-Ing. Horst Höfer,
Habau Hoch- und Tiefbaugesellschaft
m.b.H., teilweise vertreten durch
Dipl.-Ing. (FH) Erik Lehner

Dipl.-Ing. Monika Jost,
MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Lilli Lička,
BOKU Wien, Institut für
Landschaftsarchitektur,
teilweise vertreten durch:
DI Dr. Roland Tusch, BOKU Wien,
Institut für Landschaftsarchitektur

SR Dipl.-Ing. Hermann Papouschek,
MA 29 – Brückenbau und Grundbau,
teilweise vertreten durch Oberstadtbaurat
Dipl.-Ing. Peter Spandl, MA 29 – Brücken-
bau und Grundbau

Dipl.-Ing. Markus Querner,
iC Consulenten ZT GesmbH

Dipl.-Ing. Robert Seiser,
Ingenieurbüro ste.p ZT GmbH

Dipl.-Ing. Christoph Ressler,
Güteverband Transportbeton (GVTB),
teilweise vertreten durch:
Mag. Katharina Kindelmann, Wopfinger
Transportbeton Ges.m.b.H.

Dipl.-Ing. Gernot Tritthart,
Lafarge Zementwerke GmbH

**unter der fachlichen Begleitung der
TU Wien und der TU Graz**

Die Freigabe für den Steg erfolgte 1910. Es gibt mehrere Stege über den Donaukanal, die allesamt in der Verantwortung der Magistratsabteilung 29 – Brückenbau und Grundbau liegen. Fußgänger- und Radüberquerungen sind eine wichtige Infrastruktureinrichtung, da sich der Donaukanal als Barriere durch die Stadt zieht und auch ohne Auto gefahrlos überquert werden können muss.

Barrierefreier Steg

Gefragt war ein Vorentwurf eines barrierefreien Steges, vorrangig in Betonbauweise, über den Donaukanal und die Richtungsfahrbahnen der A4 bei der Ostbahn. Die Schaffung von Anbindungsbereichen beiderseitig der Steganlage sowie zu den Treppelwegen entlang des Donaukanals waren ebenso in den Wettbewerbsanforderungen enthalten. Der Steg soll an dieser Stelle eine neue Verbindung schaffen und dazu beitragen, die Identität des Gebiets im Sinne einer innovativen „Landmark“ zu stärken. Das Planungsgebiet erstreckt sich entlang der ÖBB-Strecke Ostbahn, an der 1. Haidequerstraße, über die A4, die Erdberger Lände, den Donaukanal bis zum Kleingartenverein Unterer Prater. Dabei gibt es auch Rampenanlagen, die neu überdacht werden müssen – um die Barrierefreiheit gewährleisten zu können.





Kommentar

DIPL.- ING. ELKE DELUGAN-MEISL
Architektin, Juryvorsitzende der
Concrete Student Trophy 2019



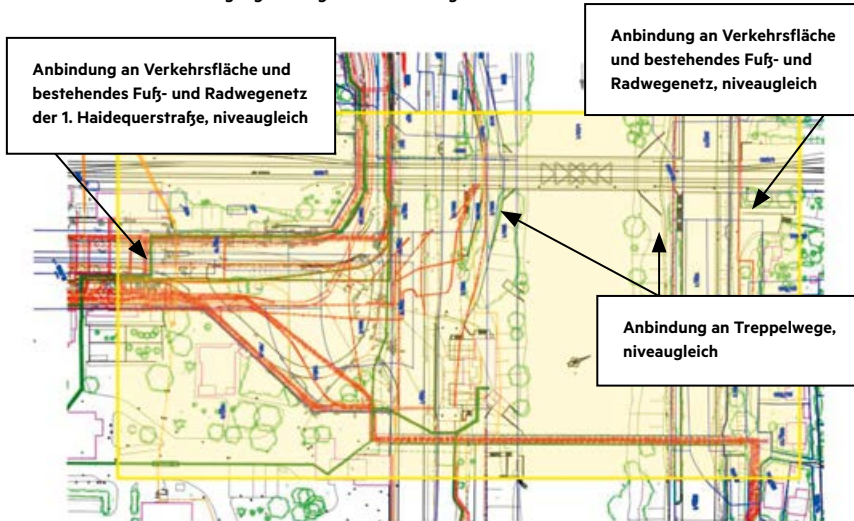
Foto: Paul Kranzler

Realisierung des Siegerprojekts wäre großartig

Einen Wettbewerb für Studierende auszuloben, der von der Industrie initiiert und gesponsert wird, finde ich grundsätzlich einen guten Input insbesondere dann, wenn dieser eine interdisziplinäre Zusammenarbeit fordert! Dies ist realitätsnah und spiegelt die zunehmende Bedeutung der unabdingbaren zukünftigen Kooperationen im Arbeitsleben wider.

Es wäre daher auch wünschenswert, Mittel und Wege für die Umsetzung eines daraus resultierenden Siegerprojekts zu finden, um von den gewonnenen Erfahrungen zu profitieren.

Technische Rahmenbedingungen – Lage und Anbindung



Planungsgebiet für neuen Steg mit Anschlussplanung

Die Problemzonen beschreibt Hermann Papouschek, Magistratsabteilung 29, mit folgenden Stichworten: keine Nutzung für Radfahrer, nicht zeitgemäßer Brückenquerschnitt (z. B. zu schmale Nutzbreite von nur einem Meter), keine verkehrstechnisch sichere Querung der 1. Haidequerstraße, hoher Instandhaltungsaufwand (z. B. bei Geländer, bei Tragwerken, etc.), keine hochwertige städtische Architektur.

Die Ziele der Neuplanung sind u. a. neben der verbesserten Fuß- und Radwegführungen (wenn möglich Mischverkehr), eine kurze Wegstrecke zwischen den Anbindungsbereichen sowie zu den nächstgelegenen Verkehrsflächen, die Einhaltung der Mindeststandards für die Nutzung des Steges durch Fußgänger- und Radfahrer (Nutzbreite, Holmhöhe, Geländerkonstruktion, Oberflächenentwässerung, Beleuchtung, Korrosionsschutz, leichte Kontroll- und Wartungsarbeiten), wie auch die Einhaltung der Vorgaben der Barrierefreiheit über die gesamte Wegeführung.

