



Barrierefreie Steganlage
über A4 und Donaukanal

STEG an der
OSTBAHNBRÜCKE



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE

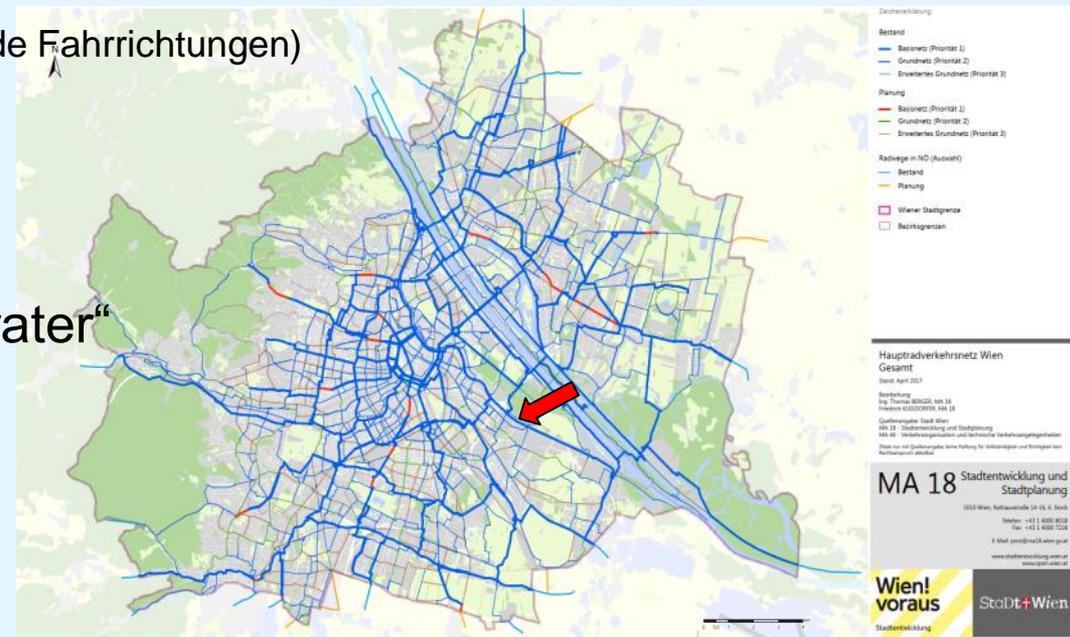
- neuer barrierefreier Fuß- und Radwegsteg über die A4- Ost Autobahn und Donaukanal

- ❖ Planungsgebiet,
- ❖ Problemzonen,
- ❖ Ziele,
- ❖ Technische Rahmenbedingungen,
- ❖ Wettbewerbsunterlagen,
- ❖ Zusammenfassung

STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

- 11. + 2. Wiener Gemeindebezirk
- entlang ÖBB –Strecke Ostbahn
- an der 1.Haidequerstraße
- über A4 – Ost Autobahn (beide Fahrrichtungen)
- über Erdberger Lände
- über Donaukanal
- im Bereich KGV „Unterer Prater“



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: Wegeverbindung entlang ÖBB-Ostbahnstrecke



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: Rampe entlang 1. Haidequerstr.



Eigentümer: ÖBB
Baujahr: unbekannt
Nutzbreite: 2,00 m
Material: Stahlbetonkonstruktion
System: Stützmauerkonstr.
Länge: ca. 40,00 m



„Rampenanlage bei der
1. Haidequerstraße“

STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: Steg entlang ÖBB-Ostbahnstrecke



Eigentümer: ÖBB
Baujahr: unbekannt
Nutzbreite: 2,00 m
Material: Stahlbetonkonstruktion
(in Verbund mit der bestehenden ÖBB-Brücke)
System: sonst. Konstruktion - durchlaufend
Länge: ca. 50,00 m



„Steg bei der Ostbahn
über A4 - stadtauswärts“



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: Stahlsteg entlang ÖBB-Ostbahnstrecke



B0221 – „Steg an der
Ostbahnbrücke“

Eigentümer: ÖBB (Brücke) + MA 29 (Steg)
Baujahr: 1930
Nutzbreite: 1,00 m
Material: Stahlkonstruktion
(in Verbund mit der bestehenden ÖBB-Brücke)
System: sonst. Konstruktion - durchlaufend
Länge: 80,00 m



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: Steg entlang ÖBB-Ostbahnstrecke



Eigentümer: ÖBB
Baujahr: unbekannt
Nutzbreite: 2,00 m
Material: Stahlbetonkonstruktion
(in Verbund mit der bestehenden ÖBB-Brücke)
System: sonst. Konstruktion - durchlaufend
Länge: ca. 30,00 m

„Steg bei der
Ostbahn über 1. Haidequerstr.
und A4 - stadteinwärts“



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: Rampe entlang ÖBB-Ostbahnstrecke



B024701 –
„Rampenanlage bei
der Ostbahn“

Baujahr: 1975
Nutzbreite: 2,00 m
Material: Stahlbetonkonstruktion
System: Plattentragwerk durchlaufend
Länge: 60,00 m



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: 11. Bezirk

„1. Haidequerstr.“:



Verkehrsflächen:

Entlang zur 1. Haidequerstraße befindet sich ein gemischt genutzter Fuß- und Radweg. Vor einer Grünfläche quert dieser die 1. Haidequerstraße mittels Schutzmarkierung. Die Wegführung ist komplett barrierefrei.

Die komplette Grünfläche wird von Einbautentrassen genutzt.



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: 11. Bezirk

„1. Haidequerstr.“:



Grünfläche mit Wartungsabfahrt zur A4-stadtauswärts:

Die komplette Grünfläche wird von Einbautentrassen genutzt.

Im Bereich der Wendeschleife befindet sich eine Wartungsabfahrt zur A4-stadtauswärts als auch zur 1. Haidequerstraße.

Im Hintergrund ist die Rampenanlage in Richtung ÖBB-Ostbahntrasse sichtbar.

Grenze zwischen 11. und 2. Bezirk befindet sich auf der rechten Seite der A4-Trasse.



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: 2. Bezirk

„Rechtes
Donaukanalufer“:



Treppelweg:

Der Treppelweg führt entlang des rechten Ufers des Donaukanals und der A4-stadtauswärts. Unter dieser Wegeführung liegt der komplette Entlastungskanal von Wien Kanal sowie weitere Einbautentrassen.

Genutzt wird dieser Weg als Erholungsbereich für Fuß- und RadfahrerInnen sowie als Wartungsweg für Einbautendienststellen.



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: 2. Bezirk

„Rechtes
Donaukanalufer“:



Stiegenanlage beim Treppelweg:

Diese Stiegenanlage ist in Eigentum seitens der ÖBB und wird auch von dieser gewartet.

Dient als Verbindung zwischen den Steg entlang der Ostbahn und dem darunter liegenden Treppelweg entlang dem rechten Ufer des Donaukanals.



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: 2. Bezirk

„Linkes
Donaukanalufer“:



Stiegenanlage beim Treppelweg:

Diese Stiegenanlage ist in Eigentum seitens der ÖBB und wird auch von dieser gewartet.

Dient als Verbindung zwischen den Steg entlang der Ostbahn und dem darunter liegenden Treppelweg entlang dem linken Ufer des Donaukanals.



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: 2. Bezirk

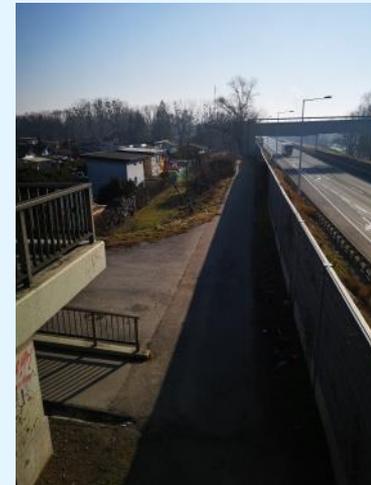
„KGV
Unterer Prater“:



Kleingartenverein „KGV Unterer Prater“ bei Rampenanlage:

Diese Kleingartenverien hat ganzjähriges Wohnen und liegt nächst der Rampenanlage auf Seite des 2. Bezirkes. Die Zufahrmöglichkeit im Bereich der dzt. bestehenden Straße entlang der Lärmschutzwand muss gegeben sein.

Im Bereich der Umkehrfläche ist eine neue Rampenanlage zu planen.



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Planungsgebiet

CST 2019

Bestand: 2. Bezirk

Wegeführung nächst
„KGV Unterer Prater“:



Wegeführung beim Kleingartenverein „KGV Unterer Prater“:

Diese bestehende Wegenetz im Unteren Prater ist als Querverbindung für sämtliche Zu- und Abfahrtsstrecken der dort wohnenden Anrainer offen zu halten. Gleichzeitig wird dieses Netz für die Anbindung an das Erholungsgebiet in der Grünfläche Prater für Fußgänger- und RadfahrerInnen genutzt.



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Problemzonen

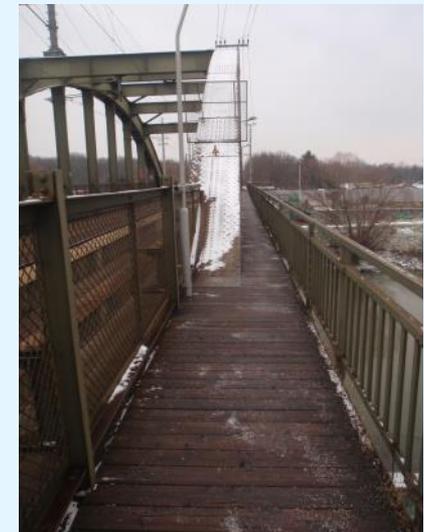
CST 2019

Problemzonen:

Seite 11. Bezirk:

technische und funktionelle Ende der vorhandenen fußläufigen Wegeverbindung

- keine **Nutzung** für RadfahrerInnen,
- nicht zeitgemäßer **Brückenquerschnitt** (z.B. zu schmale Nutzbreite von nur 1,00 m),
- keine verkehrstechnisch **sichere Querung** der 1. Haidequerstraße,
- hoher **Instandhaltungsaufwand** (z.B. bei Geländer, bei Tragwerken, etc.)
- keine hochwertige **städtische Architektur**



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Problemzonen

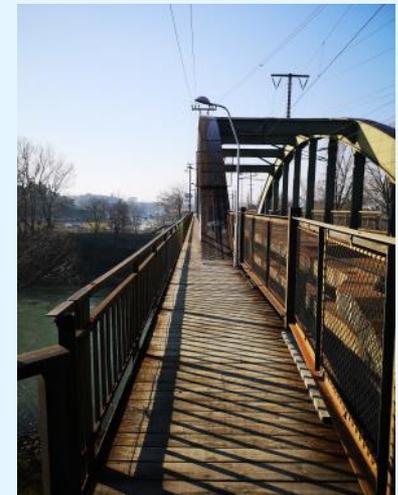
CST 2019

Problemzonen:

Seite 2. Bezirk:

technische und funktionelle Ende der vorhandenen fußläufigen Wegeverbindung

- keine **Nutzung** für RadfahrerInnen,
- nicht zeitgemäßer **Brückenquerschnitt** (z.B. zu schmale Nutzbreite von nur 1,00 m),
- keine **barrierefreien Anbindungen** an die Treppelwege,
- hoher **Instandhaltungsaufwand** (z.B. bei Geländer, bei Tragwerken, etc.)
- keine hochwertige **Landschaftsgestaltung** sowie **städtische Architektur**



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Ziele

CST 2019

Ziele:

Stegneubau über beide Verkehrsflächen der A4 – Ost Autobahn sowie dem Donaukanal mit:

- verbesserten Fuß- und Radwegführungen (wenn möglich Mischverkehr),
- kurzer Wegstrecke zwischen den Anbindungsbereichen sowie zu den nächstgelegenen Verkehrsfläche,
- Einhaltung der Mindeststandards für die Nutzung des Steges durch Fußgänger- und RadfahrerInnen (Nutzbreite, Holmhöhe, Geländerkonstruktion, Oberflächenentwässerung, Beleuchtung, Korrosionsschutz, leichte Kontroll- und Wartungsarbeiten)
- Einhaltung der Vorgaben der Barrierefreiheit über die gesamte Wegeführung,
- Einhaltung erforderlicher Unterfahrungen der Steganlage (Öffentlicher Verkehr, Wartung, Einbauten),
- Einhaltung der Vorgaben zum Gender Mainstreamings,
- Einhaltung der Vorgaben für die öffentliche Beleuchtung,
- Einbeziehung des städtebaulichen Ensembles zur Belebung des vorhandenen Stadtgebietes,
- Aufrechterhaltung und/ oder Neubau der derzeitigen Ver- und Entsorgungsleitungen,
- Aufrechterhaltung der Benutzbarkeit des Donaukanals (Schifffahrt, Wartung, etc.) während Baudauer,

STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Ziele

CST 2019

Ziele:

Stegneubau über beide Verkehrsflächen der A4 – Ost Autobahn sowie dem Donaukanal mit:

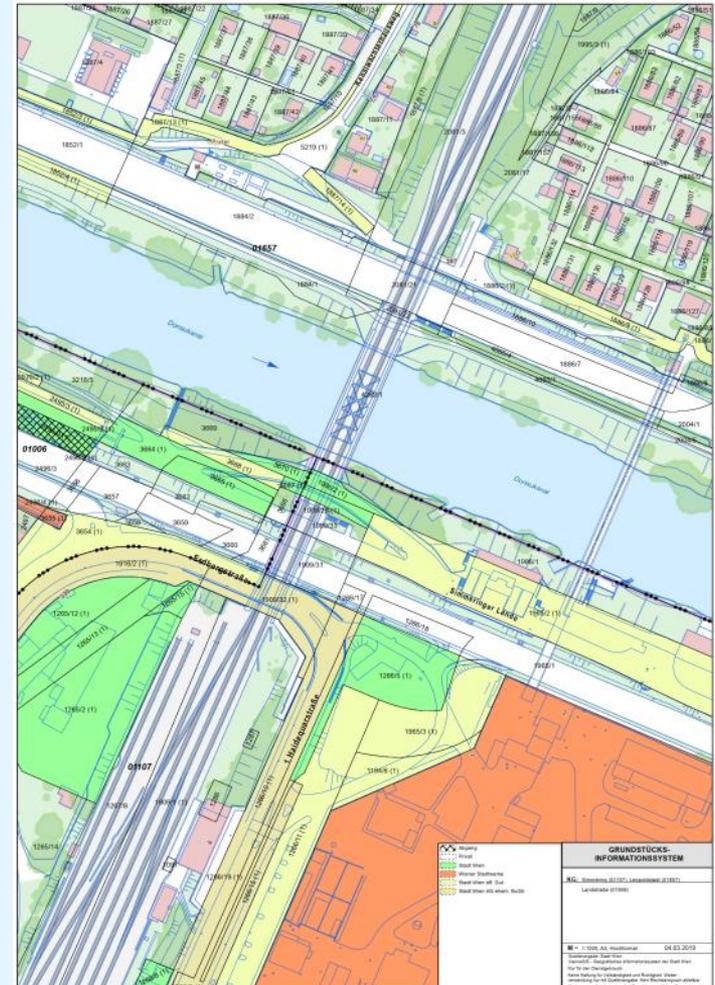
- Aufrechterhaltung der Treppelwege auf beiden Seiten des Ufers (Fuß- und RadfahrerInnen, Wartung Einbauten),
- Konzepterstellung für Neubau (Steg, Rampen, Stiegen, etc.) unter Einbeziehung des Bestandes (vorh. ÖBB-Tragwerk),
- Thematisierung und Konzepterstellung neu anzubindenden Verkehrswege Richtung „KGV Unterer Prater“, (konfliktfreie Anbindung an die bestehende Verkehrsfläche - Mehrfachnutzung der Umgebung – bestehende Kleingartenanlage),
- Aufrechterhaltung der Zu- und Abgangsmöglichkeit während Baudauer,
- Berücksichtigung vorhandener Objekte sowie künftiger Projekte (z.B. ASFINAG – Verbreiterung auf 3 Spuren + 1 Pannestreifen)
- Aufrechterhaltung des Grünbewuchs (Bepflanzungen, Bäume, etc.),
- Einhaltung der Vorgaben für die winterliche Betreuung,
- Einhaltung der Vorgaben der Einbautentrassen (Wien Kanal, Wiener Netze, Fernwärme, etc.)
- Einhaltung der Vorgaben von ASFINAG, VIA DONAU, STADT WIEN (MA 46, MA 29, MA 33,

STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

Definiertes Planungsgebiet - Grundstücksinformationen

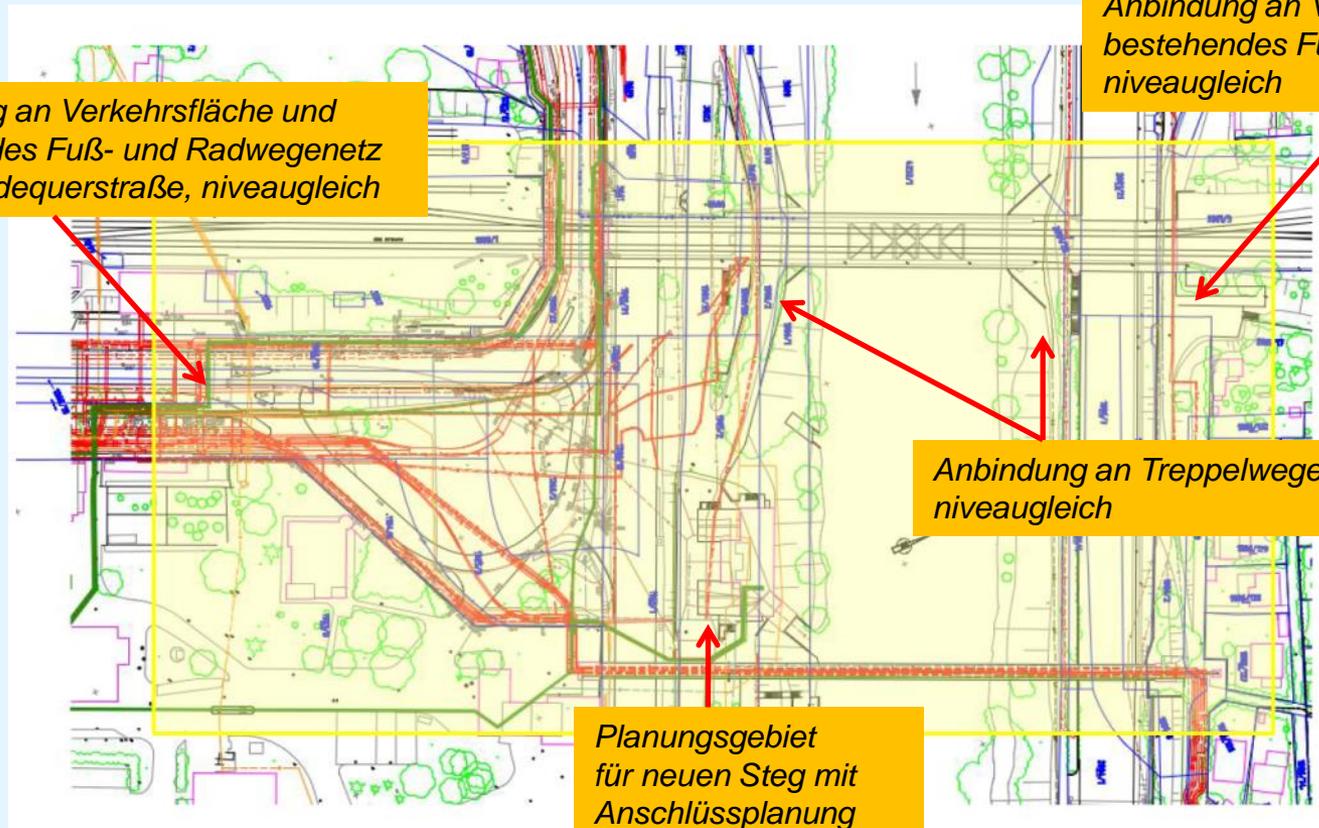
	Abgang
	Privat
	Stadt Wien
	Wiener Stadtwerke
	Stadt Wien öff. Gut
	Stadt Wien öG-ehem. BuStr.



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

Definiertes Planungsgebiet/ Lage und Anbindung



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

Mindestnutzbreite Steg/ Verkehrswege

Definition: Nutzbreite = Breite der nutzbaren Verkehrsfläche zwischen Holminnenseite

Im Bereich kompletter Steg **4,00 m**

Im Bereich Rampen bis Anbindung

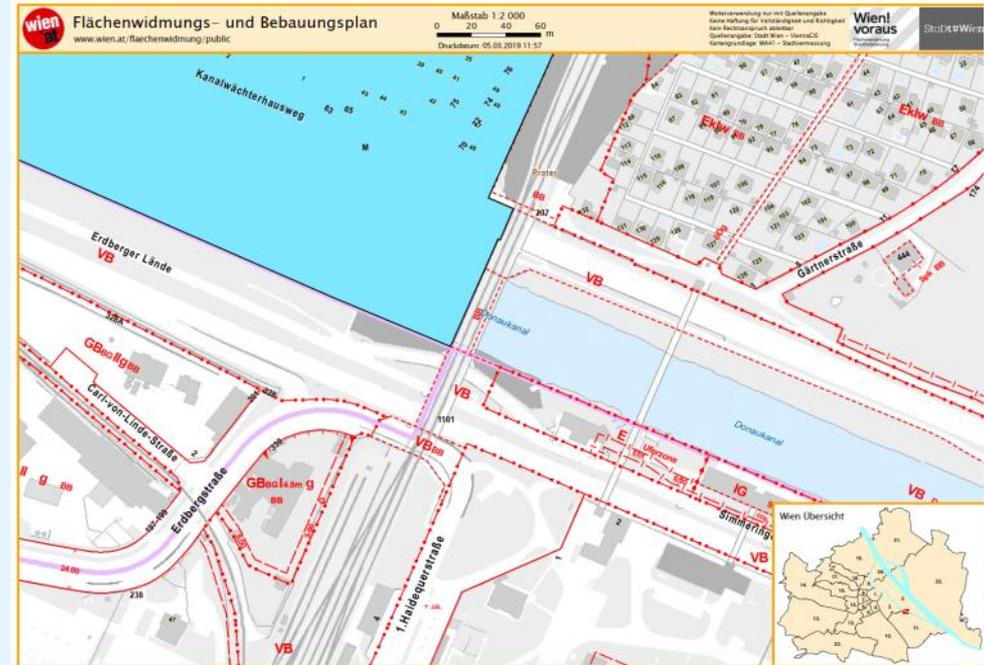
„Treppe/wege“ **4,00 m konstant**

Im Bereich Rampe bis Anbindung

„KGV Unterer Prater“

angepasst an Flächen- und

Bebauungsbestimmungen, mind. 3,50 m



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

Mindestverkehrsquerschnitt Steg/ Verkehrswege

Im **kompletten** Projektierungsbereich **mind. 4,80 m**

(für Durchfahrt von Einsatz- u. Betreuungsfahrzeuge (Wartungsdienst, winterliche Betreuung)

Im Projektierungsbereich **Treppelwege rechtes Ufer**..... **2,50 m**

Mindestverkehrsraumhöhe/ - breite des Wasserweges:

Warum: Sicherstellung zur Benutzung der Schifffahrtsrinne der DDSG
sowie für Wartungsboote der MA 45

Lichtraumhöhe **lt. Angaben von Via Donau**

(gemessen zwischen UK Tragwerk und OK Wasser)

Mindestdurchfahrtsbreite **lt. Angaben Via Doanu**

Höchstwasserstand: **schwankend zwischen Höchstwasser-
spiegel und Frühjahrsabsenkung**

Hochwasserstände (gem. Via Donau)

HQ30: **157,83m ü. Adria**

HQ100: **158,30m ü. Adria**

HSQ (höchster schiffbarer Wasserstand):
155,48m ü. Adria



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE

– Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

Lastannahmen – Richtlinien - Normen:

- Einwirkungen für Fußgängerwege, Radwege, Fußgängerbrücken: **ÖNORM EN 1991 – 2** und **ÖNORM B 1991 – 2**
(jeweiligen gültigen Fassung)
- Nachweis des dynamischen Modells
- Nachweis von unplanmäßiger Anwesenheit von Fahrzeugen (z.B. Betreuungsfahrzeugen)

Fundierungsmaßnahmen:

Bauprognose:

- Planungsgebiet liegt komplett im Bereich eines ehemaligen Donauarmes,
- Es sind keine **Altlasten** vorhanden,
- **Anschüttungen:** stellen keinen geeigneten Baugrund dar Mächtigkeit von wenigen dm-Bereichen bis ca. 11,20 m,
- Auch Vorkommen von gewachsenen steifen Schluffen und lockeren Sanden ---- **keine Material** für Gründungszwecke,
- **Empfehlung:** Tiefgründungen für Pfeiler und Widerlagermittels Mikropfähle, Verdrängungspfähle, Bohrpfähle
- **Gründungstiefen:**
 bis anstehende, gut tragfähige Donauschotter (rezente sandige Kiese)

STEG an der OSTBAHNBRÜCKE

– Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

Entwässerung:

➤ Stegseite mit Anschlussbereichen – 11. Bezirk:

- komplette Oberflächenwässer sind zu fassen,
Einleitung in vorhandenen Entwässerungssysteme der Verkehrsflächen

➤ Stegseite mit Anschlussbereichen – 2. Bezirk:

- komplette Oberflächenwässer sind zu fassen,
Einleitung in vorhandene Entwässerungssysteme der Verkehrsflächen
- eine **Einleitung der gesalzenen Oberflächenwässer direkt in den Donaukanal ist verboten!**

Beleuchtung:

- Beleuchtung erfolgt über gesamte Stegkonstruktion sowie Anbindungsbereiche,
- Mindestbeleuchtungsstärke beträgt 0,80 Lux (gemessen in der Höhe des Fahrbahnbelages)
- Keine Handlaufbeleuchtung,
- Keine Scheinwerfer oder versenkte Lichtbänder ... in Bodenkonstruktion eingearbeitet,
- Vorgaben des Gender Mainstreamings einhalten (Vermeidung von Angsträumen, Erkennung Gesichtsflächen erwachsener Personen),
- Anordnung Effektbeleuchtung wäre möglich

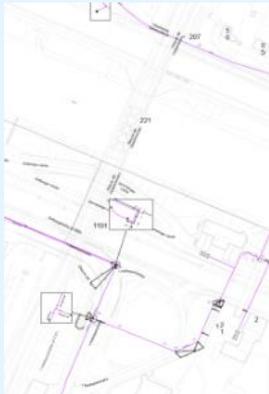
STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

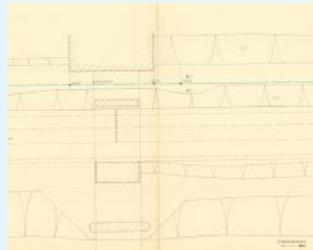
Bestehende Versorgungsleitungen:

- Sämtliche erforderlichen Einbauten im Steg sind in die Planungen einzubinden.

MA31 – Wiener Wasser



Wien Kanal



Fernwärme + Strom + Gas



Linker Hauptsammler

Fernwärme



Pumpwerk



Rechter Hauptsammler

STEG an der OSTBAHNBRÜCKE

– Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

Barrierefreiheit:

- Komplette Planungen sind behindertengerecht durchzuführen !,
- Einhaltung der ÖNORM B1600 – „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen“,
- Oberster Handlauf mit 1,30 m Höhe über Fahrbahnbelag angeordnet (Sicherheit für RadfahrerInnen),
- Anordnung einer Fusswehr mit 10cm Höhe,
- Maximales Längsgefälle: ohne Zwischenpodeste $\leq 4,00 \%$
mit Zwischenpodeste alle 10 m $\leq 6,00 \%$,
- Einhaltung des Wendekreis für RollstuhlfahrerInnen,
- Transparente bzw. großzügige Einsichtigkeit für sämtliche Aufenthaltsräume (Steg, Uferbereich, Aussichtsplattformen, etc.)

Sicherheitsaspekte:

- Komplette Verkehrsfläche auf Stegfläche als Mischverkehr,
- Konfliktsituationen zwischen Kinder, Fußgänger- und Radfahrerinnen sowie öffentlichem Verkehr im gesamten Planungsgebiet vermeiden,
- Komplette geschlossene, rutschsichere Oberflächenbeläge auf Stegfläche,
- Keine Holzbeläge, keine Längsschwellen auf Stegfläche,

STEG an der OSTBAHNBRÜCKE

– Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

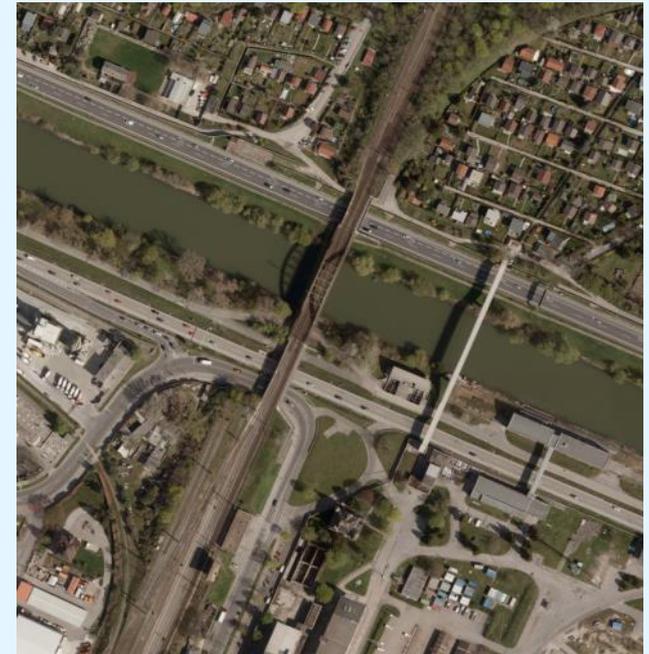
Wettbewerbsunterlagen:

Unterlagen vom Auslober beigelegt:

- Fotodokumentation des Umfeldes,
- Foto für Pflichtrendering/ Pflichtperspektive,
- MA 21 – Flächen- und Bebauungsbestimmungen,
- MA 21 – Generelles Projekt der MA 21 mit Radfahranlage,
- MA 29 – Baugrundprognose,
- MA 41 – Übersichtsplan M 1:500,
- MA 41 – Grundstücksverzeichnis (Grundstück + Eigentümer),
- MA 41 - Digitaler Geländemodell,
- MA 41 – Baukörpermodell,
- MA 41 – Orthofoto,
- MA 45 – Unterlagen Normalwasserstand Donaukanal,
- MA 31 – Wiener Wasser
- Hauptradverkehrsnetz Wien – erweitertes Grundnetz
- ASFINAG + VIA DONAU + WIENER NETZE

Einhängemodell:

- Auslober stellt Einhängemodell im M 1:200 bei



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE – Technische Rahmenbedingungen

CST 2019

Wettbewerbsunterlagen:

Einhängemodell:

- STEP 2015,
- Gender Mainstreaming,
- Masterplan Verkehr 2003,
- Fachkonzept Mobilität – STEP 2015 (Entwurf),
- Hauptradverkehrsnetz Wien – erweitertes Grundnetz,
- Aktionsplan Fußgängerinnen und Fußgänger
– Stiegen, Rampen und Kinderwagenrampen

Einzureichende Unterlagen:

1. Ausarbeitung der Projekte auf Plakaten + Pflichtrendering,
2. Abgabe einer Projektmappe
(Ausführlicher Bericht, Tragwerkskonzept + Fundierung, Darstellungen – Schnitte, Details, Bau- und Verkehrsphasen, Grobkosten netto, Kosten-Nutzen-Relation, Bewertungsmatrix, Nachhaltigkeit)
3. Abgabe sämtlicher Unterlagen in Papier und digitalisierter Form,
4. Modell (M 1:200) der gesamte Konstruktion mit Umlandanschlüssen



STEG an der OSTBAHNBRÜCKE

– Zusammenfassung

CST 2019

Ergebnis der Concrete Student Trophy:

Steg sowie Anschlussbereiche:

- Eingereichten Projekte sowie deren Konzepte sollen auf nachweislichen Kosten-Nutzen-Relationen basieren,
- Hohe Nachhaltigkeit soll gegeben sein,
- Stegkonstruktion soll sorgsam mit der örtlichen Situation inkl. deren Einbautentrassen geplant werden,
- Steg inklusive unmittelbare Anschlussbereiche soll als eigenständiges Projekt errichtet werden können,
- Grundsätzliche Einhaltung der Rahmenbedingungen,
- Steg ohne hohen Kontroll- und Wartungsaufwand

Umsetzung des Steges:



Seitens Stadt Wien ist angedacht Das ausgelobte Siegerprojekt sowie andere eingereichte Arbeiten werden **NICHT** in weiterer Folge einer Umsetzung zugeführt.

STEG an der OSTBAHNBRÜCKE

CST 2019

