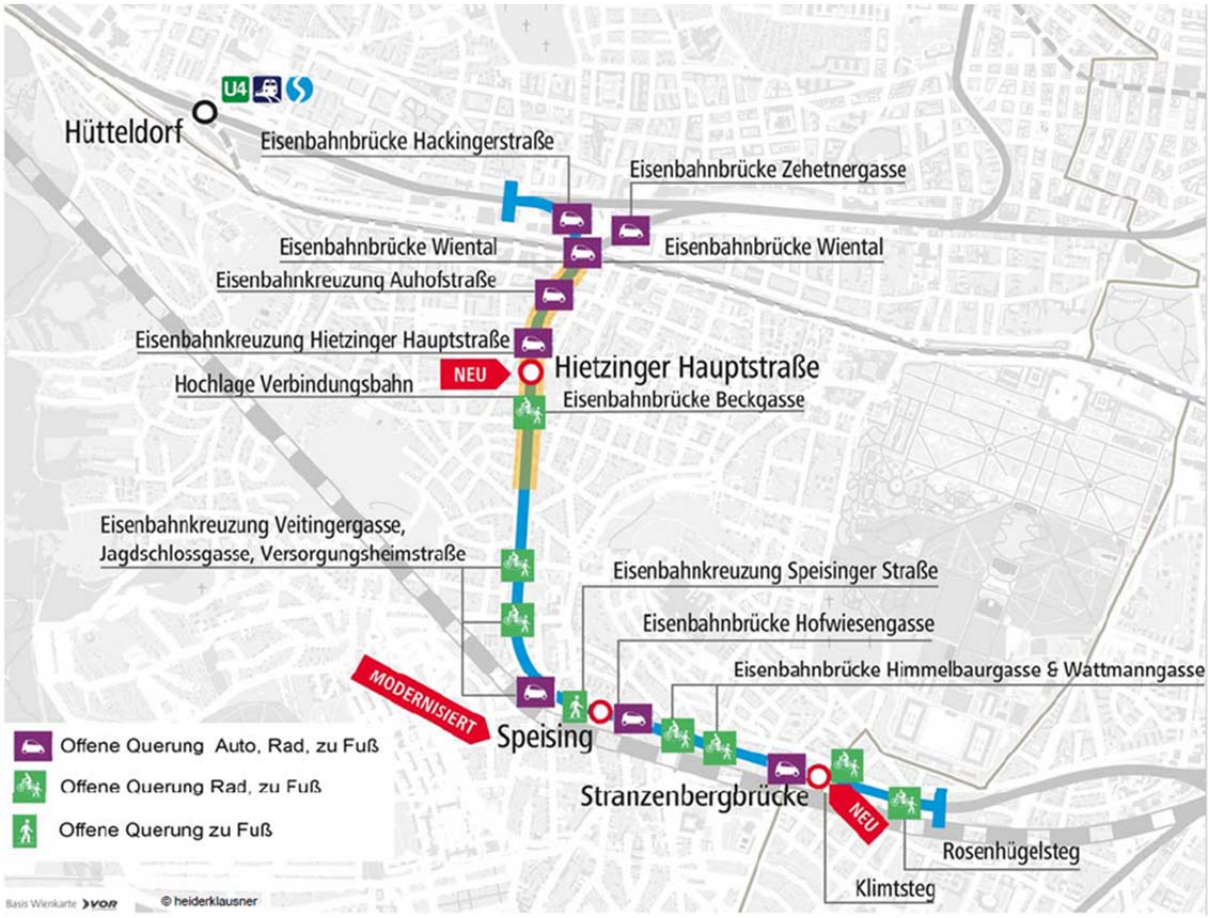
Verbindungsbahn – Brückenwettbewerb Wientalquerung

Dipl.-Ing. Ulrike Staindl
Dipl.-Ing. Dr. Hannes Kari

Vorstellung Projekt Verbindungsbahn

Die Verbindungsbahn verbindet die Bahnhöfe Wien Hütteldorf (bzw. Wien Penzing) und Wien Meidling miteinander. Bisher wurde die Strecke vorrangig von Güterverkehr genutzt, der Personenverkehr spielte eine untergeordnete Rolle; durch die bestehenden niveaugleichen Bahnübergänge kommt es zu langen Schrankenschließzeiten.
Durch die Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels und des Hauptbahnhofes Wien besteht die Möglichkeit die Strecke für ein erweitertes Nahverkehrsangebot zu nutzen. Durch die Einführung eines 15 Minuten Takts und neue Haltestellen werden neue Reisendenpotentiale erschlossen sowie die Anbindungen des 12 und 13. Bezirks an das ÖV-Netzes verbessert.
Zur Erhöhung der Durchlässigkeit wird die Bahn teilweise in Höhenlage mit Brückenquerungen errichtet; Eisenbahnkreuzungen werden aufgelassen.



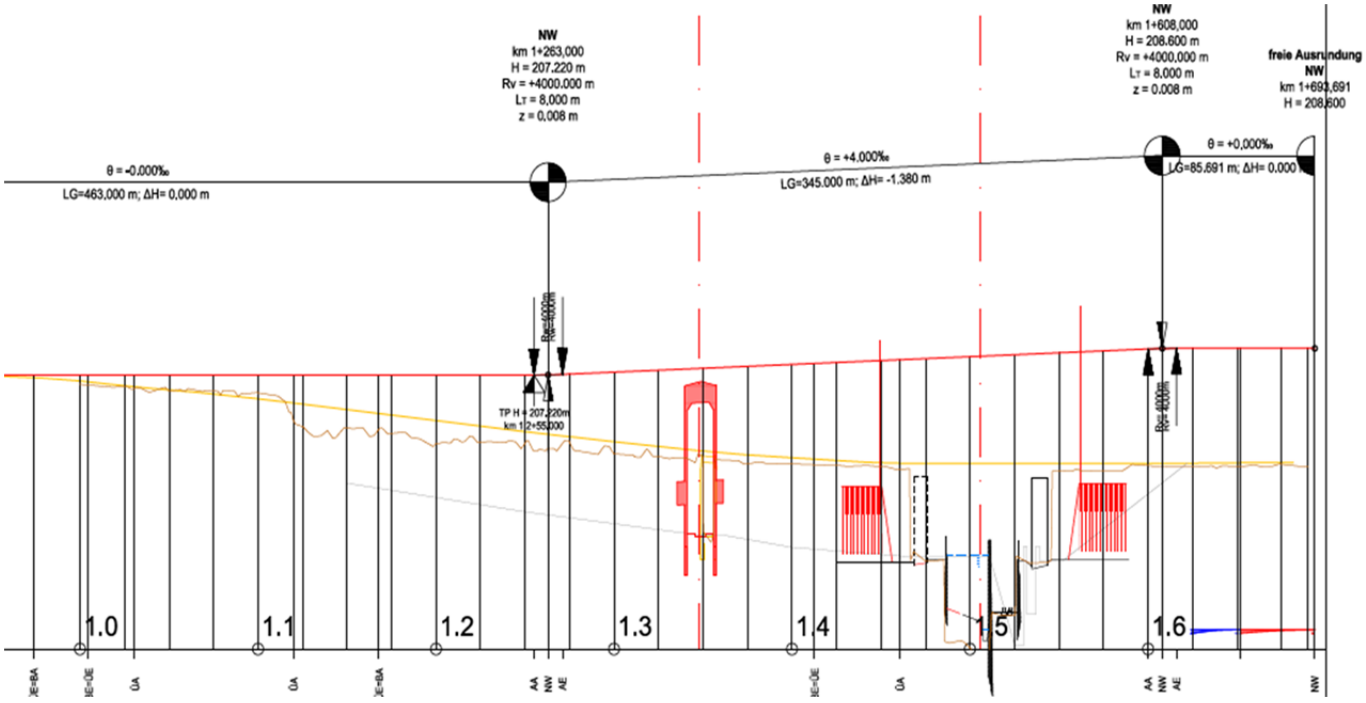
Die Hauptbauphase soll 2023-26 stattfinden, Umsetzungsverantwortlich ist ÖBB Infrastruktur PNA (

Wiental – Bestand

Die Eisenbahnbrücken über das Wiental sind von unterschiedlichstem Alter und Bauart (von der Zwillingsträgerbrücke bis zum Fachwerkbogen).
Der Wunsch bei einem Umbau nicht nur einen Zweckbau, sondern ein repräsentatives Bauwerk als Einfahrtstor im Westen von Wien zu errichten, stand von Anfang an fest.

Wiental – neue Trassierung

Mit der zukünftigen Trassierung hält die Strecke die Höhenlage der Westbahn über das Wiental – die neue Gleislage ist hier etwa 4,5 m über der alten Höhenlage.
Die zukünftigen Widerlager werde in einer Ebene mit den umgebenden Häuserfluchten sein, die Pfeilerstandorte waren durch Strassen, Wienfluß, U-Bahn und Einbauten eingegrenzt.



Ausschreibung – Einladung zum Wettbewerb

Um einen Brückenentwurf zu finden, der sowohl den statisch-fachlichen Anforderungen, als auch den ästhetisch-architektonischen Wünschen sowie den baupraktischen-eisenbahnbetrieblichen Problemen entspricht wurden geeignete Zivilingenieurbüros kontaktiert. In der Ausschreibung wurden sie eingeladen mit einem Architekten ihrer Wahl an dem Wettbewerb teilzunehmen.
Zur Anerkennung der kreativen und zeitlichen Arbeiten der teilnehmenden Unternehmen wurde eine Aufwandsentschädigung beschlossen.

Eingereichte Entwürfe:

Vill ZT-GmbH / Th.Lorenz - ZT-GmbH
union A01 architects ZT GmbHs

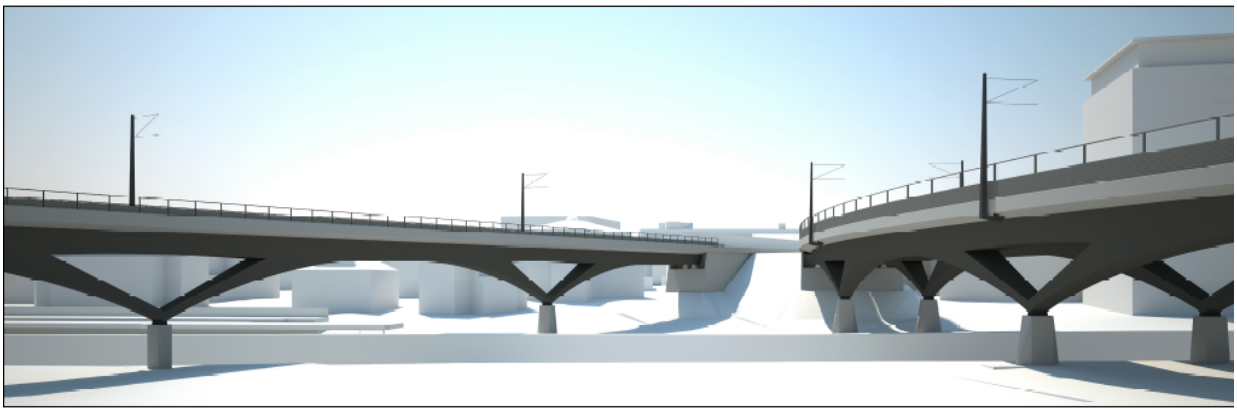
Tecton Consult Engineering ZT GmbH Albert Wimmer ZT GmbH
Christopher Lottersberger ZT GmbH

Ingenieure Öhlinger+Partner ZT GmbH
Zechner & Zechner ZT GmbH

FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH
tragwerkstatt Ziviltechniker gmbh

BERNARD Ingenieure ZT-Gesellschaft m.b.H.
SOLID architecture ZT GmbH

Baumann+Obholzer ZT GmbH
ostertag ARCHITECTS GmbH



Zuschlagskriterien

Zur Auswahl des Bestbieters wurde ein gesondertes Verfahren festgelegt.
Die Zuschlagskriterien setzten sich aus folgenden Kriterien zusammen:
Ia – Schlüsselpersonal über Referenzprojekte, im Vorfeld bewertet
Ib – Wettbewerb-

Gestaltungskriterien:
Gestalterische Lösung der Brücken in sich und in der gemeinsamen Wirkung
Entwurf im historisch-städtebaulichen Zusammenhang
Gestaltung des Lärmschutzes
Konstruktive-Wirtschaftliche Kriterien
Konstruktiver Lösungsansatz
Wirtschaftlichkeit, Baumethode, Kostenschätzung
Erhaltungskonzepte
Bauabwicklung (inkl. Verkehrsbehinderungen)
Ergänzende Fachliche Kriterien:
Bewertung der interdisziplinierten Teamarbeit Architektur-Konstruktion
Bewertung der Präsentation inkl. transportierte Inhalte

II – Preis

Diese Kriterien wurden entsprechend ihrer Gewichtung „aufgespreizt“ um den Bestbieter zu ermitteln.

Aus allen schönen und interessanten Brückenentwürfen wurde der Entwurf von Baumann Obholzer + Ostertag Architects als Bestbieter des Wettbewerbs ermittelt.

Wir freuen uns auf die gemeinsame Umsetzung im Projekt der neuen Verbindungsbahn.