corporate design WEINVIERTEL autobahn

Regelbuch 10. Februar 2005

ANDREAS HOFMANN

Das Gesamtkonzept zum Weinviertel in Bezug zum Autobahnbau der A 5 setzt sich aus zwei getrennten Teilen zusammen:

1. dem „Corporate Design Weinviertelautobahn, enthält Gestaltungsempfehlungen für das durchgehende Design der A 5 und besteht aus folgenden Teilen:

    1. das Konzept
    2. die Gestaltungselemente
    3. die Landschaftsplanung
    4. die Objekte

2. der „Orientierung Weinviertel“, zeigt Möglichkeiten die vorhandenen Ressourcen übergreifend und abgestimmt zu nutzen. Dieser Abschnitt ist nicht teil des erworbenen Werkrechtes.

Verfasser:

Andreas Hofmann

Ringstrasse 40
2193 Wilfersdorf

F +43 (0)2573 25147
M +43 (0)676 728 45 00

dieargeform@aon.at
www.dieargeform.at

Wilfersdorf, 10. Februar 2005

1. Konzept ‚Corporate Design Weinviertelautobahn“

1.1 die Zielsetzungen 1.1
1. für das Weinviertel
2. für die Autobahn

1.2 die Wahrnehmung 1.2
1. das Sehen
2. der geografische Raum
3. der optische Fluss
4. die fließende Perspektive
5. Geschwindigkeit und Wahrnehmung 1.3
6. Lebensraum Autobahn
7. Gesellschaft und Autobahn

1.3 das Konzept 1.4
1.3.1 Wirkung nach Außen 1.5
1.3.2 der Bewegungsraum 1.6

1.4 die Themen 1.7
1.4.1 Gesamtregion Weinviertel
1.4.2 die Kleinregionen im Weinviertel 1.8
1.9

2. Gestaltungselemente ‚Corporate Design‘

2.1 Formen, Texturen und Strukturen 2.1
1. Formen der Landschaft
2. Oberflächen der Landschaft 2.2
3. Formen der anonymen Architektur I 2.3
4. Formen der anonymen Architektur II 2.4
5. Oberflächen der anonymen Architektur 2.5

2.2 Farben

2.2.1 Farben im Weinviertel 2.6
2.2.2 Farben im Corporate Design 2.7

2.3 Motive Corporate Design 2.8
2.9

2.4 Kleinregionale Motive und Symbole 2.10

3. Landschaftsplanung

Einleitung 3.1

3.1 Freie Strecke
1. Aussichten 3.2
2. Hervorhebungen 3.3
3. Lärmschutzdamm
4. Wildschutzzaun
5. Lärmschutzsteilwand 3.4

3.2 Anschlussstellen 3.5

© ANDREAS HOFMANN www.dieargeform.at

4. Objekte

1. Kategorien der Objekte	4.1
2. Verbindende Elemente	
4.1 Tunnel Eibesbrunn	4.2
4.1.2 Darstellungen (Grundrisse, Ansichten, ...)	4.3
4.1.3 Annäherung	4.4
4.2 Grünbrücken	4.5
4.2.2 Darstellungen (Grundrisse, Ansichten, ...)	4.6
4.2.3 Annäherung	4.7
4.3 Brücken der Autobahn	4.8
1. Kurze Brücken	
2. Lange Brücken	4.9
4.4 Brücken über die Autobahn	4.10
4.4.2 Darstellungen (Grundrisse, Ansichten, ...)	4.11
4.5 Lärmschutzwände	4.12
1. Freie Strecke	
2. Abfolge und Kombination	4.13
3. Sichtbarkeit von Außen	
4. Ausblick	
5. Anschlussstellen	
4.5.2 Freie Strecke / ‚Gerade Welle'	4.14
4.5.3 Freie Strecke / ‚Geschwungene Welle 1'	4.15
4.5.4 Freie Strecke / ‚Geschwungene Welle 2'	4.16
4.5.5 Anschlussstellen / ‚Schräge Dächer'	4.17
4.5.6 Anschlussstellen / ‚Schipfl Keller'	4.18
4.5.7 Aussicht / ‚Faltung'	4.19
4.5.8 Aussicht / ‚Fächer'	4.20
4.5.9 Lärmschutzsysteme	4.21
4.6 Übergänge	4.21
1. Start Lärmschutzwand	
2. Übergang Damm – LSW 2,5 m	4.22
3. Übergang Damm – LSW 5,0 m	
4. Übergang Damm + LSW 2,5 m – LSW 5,0 m	4.23
5. Übergang Damm + LSW 2,5 m – Steilwand	

5. Orientierung Weinviertel

5.1 Thematische Orientierung	5.1
1. Motivation der Wege	
2. Symbol- und Infosprache	5.2
3. Weinviertel Info Terminal	5.3
5.2 Räumliche Orientierung	5.4
1. Regionale Orientierungspunkte	
2. Themenobjekte und Grenzsteine	
3. Kleinregionale Orientierungspunkte	5.5
5.3 die megamarterl	5.6
	5.7
5.4 Themen an der Autobahn	5.8
5.4.1 Themenobjekte	5.9
5.4.2 Themenbrücken	5.10
5.4.3 Schnittstellen in die Region	5.11
5.4.4 Parkplätze	5.12
5.4.5 Raststätten	5.13

© ANDREAS HOFMANN www.dieargeform.at

1. Konzept ‚Corporate Design Weinviertelautobahn'

"Die Postillions fuhren, dass einem Hören und Sehen verging;
und so leid es mir tat, diese herrlichen Gegenden mit der entsetzlichsten Schnelle
und bei Nacht wie im Fluge zu durchreisen."
Johann Wolfgang von Goethe

„Die Bitterkeit mangelnder Qualität überdauert bei weiten die Süßigkeit niederer Kosten."
Rem Koolhaas

1.1 die Zielsetzungen

1. das Weinviertel

Das Unverwechselbare eines Landstriches ergibt sich aus seinen Ressourcen.
Das heutige Weinviertel ist das Produkt seiner langen Besiedelungs- und Kulturgeschichte, erbaut auf und aus seinem Boden, ganz unaufdringlich und harmonisch. Wir sehen heute bloß das Zwischenergebnis in einem Prozess, der auch mit dem Bau dieser Autobahn fortgesetzt wird. Dieses Bewusstsein und der respektvolle, nachhaltige Umgang mit dieser Kulturlandschaft gewährleisten, dass diese Hochleistungsstraße ein Teil dieser Kulturlandschaft wird.

Ziele und Erwartungen:

1. **Identitätsentwicklung** bei den WeinviertlerInnen
2. **Imageentwicklung und –pflege** (Fremdenverkehr, …)
3. **Profilierung der Kleinregionen**
4. **Präsentation Touristisches Angebot** (Weinstrasse, Museen, Naturparks, …)
5. **Kommunikation Aktivitäten** (Sport, Freizeit, Kultur, …)

2. die Autobahn A5

Beginnend beim Autobahnknoten Eibesbrunn (Anschluss an die S1) führt die Strecke der Weinviertelautobahn Richtung Norden zum Grenzübergang Drasenhofen. Im wesentlichen folgen die Trassen der bestehenden B7, Brünnerstrasse, und der zukünftigen A5 einem alten und wichtigen Handelsweg, der Bernsteinstraße.
„Die A 5, Nord Autobahn wurde im Rahmen der GSD-Studie 1999 als höchstrangige Straßenverbindung im Typ I eingestuft. In dieser Studie erfolgte eine funktionelle Bewertung des österreichischen Straßen-netzes. Als Teil dieses Transeuropäischen Netzes liegt dieser Abschnitt auf einer Verbindung der wichtigsten europäischen Wirtschaftsräume und sichert somit die hochwertige Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien und der für ganz Österreich bedeutenden ‚Vienna Region'.
Weiters leistet die A 5 auch einen wesentlichen Beitrag zur Erschließung des österreichischen Ostraumes."
(www.asfinag.at)

A5 = Verkehrsbauwerk mit klar definierten technischen und rechtlichen Vorgaben!

Ziele und Erwartungen:

1. **Leistungsfähige Nord-Süd Verbindung** für den Pendler- und Wirtschaftsverkehr (Osterweiterung, Verbindung nach Wien, …)
2. **Verbesserung der Lebensqualität** (Lärmschutz, Entlastung der Ortschaften und des untergeordneten Straßennetzes und Umweltschutz (Wildschutz))
3. **Wirtschaftliche Entwicklung der Region** Weinviertel (Weinbau, Tourismus, Gewerbe, …)
4. **Erhöhung der Verkehrssicherheit**

a. Autobahn als „sicherste" Straßenart (kreuzungsfreie Richtungsfahrbahnen)
b. Gestaltung des Bewegungsraumes zur generellen Aufmerksamkeitssteigerung ohne Ablenkung.

1.2 die Wahrnehmung

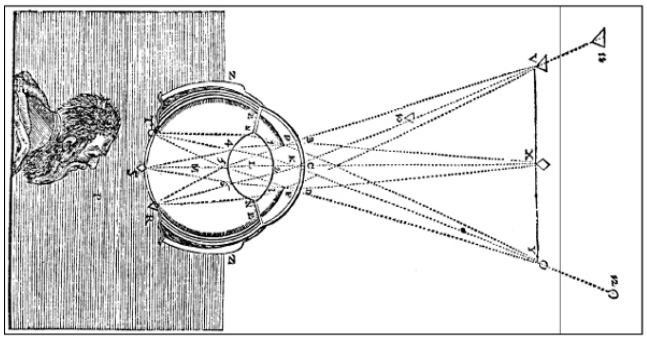
1. das Sehen

Man muss zwei verschiedene, in gewisser Weise hierarchisierte Arten des Sehens unterscheiden: die Fovea- oder Zentralsicht und die Seitensicht.

Abgesehen vom binokularen Sehen umfasst der Blickwinkel zweier unbeweglicher Augen zwar ungefähr 210 Grad, aber das Bild erscheint lediglich in einem Winkeldurchmesser von zwei Grad scharf. Die Fovea-Scharfsicht macht etwa ein 10.000 Teil des Gesichtsfeldes aus.

Die Dichte der Sehzellenverteilung auf der Netzhaut ist sehr unterschiedlich. Am dichtesten verteilt sind die Sehzellen in der Mittelachse der Blickrichtung. "10 Grad von der Fovea entfernt, ist [die Dichte der Sehzellen] bereits 100mal schwächer als in der Fovea und wird mit 40 Grad Exzentrizität 2000mal schwächer." .

Neurophysiologische Forschungen haben ergeben, dass Zentral- und Seitensicht von verschiedenen Teilen des Gehirns verarbeitet werden. Während die Sehnerven des Foveabereichs zum Großhirn laufen, verlaufen die Nervenbahnen der peripheren Teile der Netzhaut zum Stammhirn, also in eine emotionale Reaktionsstruktur.
Nur ein sehr geringer Teil des Gesichtsfeldes wird also analytisch betrachtet, nämlich jener, der in den Foveabereich fällt.



Historische Skizze zu Descartes Beobachtungen der Abbildung unserer Umwelt auf der Netzhaut eines Rinderauges

---

2. der geographische Raum

Dem Reisenden des späten 19. Jahrhunderts war die Erdoberfläche durch die Verwendung neuer Transportmittel zum geographischen Raum geworden.
Die Blicke überfliegen den Raum.
Die Geschwindigkeit und mathematische Geradlinigkeit, mit der die Eisenbahn durch die Landschaft schießt, zerstörten das innige Verhältnis zwischen Reisendem und durchreistem Raum. Der Landschaftsraum wird zum geographischen Raum, in welchem Details zwar auch vorkommen, aber durch die er nicht konstituiert wird.

3. der optischer Fluss

"Die Wahrnehmung des sich bewegenden Selbst und der bewegungslosen Umgebung ist wechselseitig. Man erlebt die bewegungslose Welt und eine fließende Ordnung. Optischer Fluss von umgebender Beleuchtung wird als Empfindung physikalischer Bewegung erlebt, zum Beispiel als Übergang des Selbst".

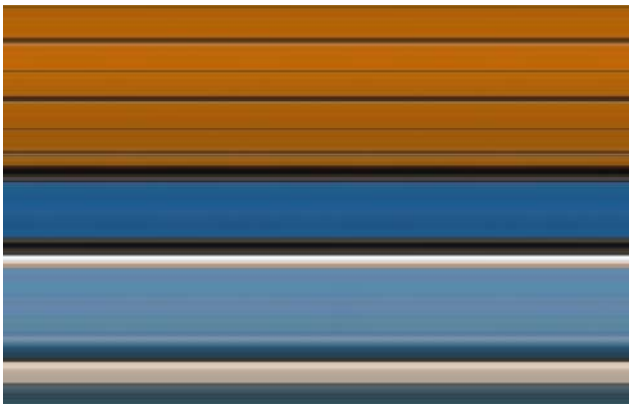
4. die fließende Perspektive

Die Hauptregel der fließenden Perspektive lautet, dass die eine Hälfte ihrer Anordnung von zentrifugaler, die andere von zentripetaler Kraft ist, und dass beide Hemisphären austauschbar sind. Vor allem gilt, wo es einen Fluchtpunkt des zentrifugalen äußeren Flusses gibt, existiert am anderen Pol unvermeidlich ein weiterer Fluchtpunkt des inneren zentripetalen Flusses. Die Achse zwischen beiden ist die Bewegungslinie des Beobachters. Deshalb ist der erweiterte Fluchtpunkt die Richtung in die man sich bewegt und der verkürzte Fluchtpunkt die Richtung von der man gekommen ist.

5. Geschwindigkeit und Wahrnehmung

„Im Hochgeschwindigkeits-Übergang verschwindet die normale Wahrnehmungsfunktion der Schritt-geschwindigkeit. Ohne ausreichend Zeit für eine angemessene Bewertung, ist man angewiesen auf Impulse, oft aus dem Unterbewusstsein oder tieferen Instinkten heraus, zu antworten."

„Ein Fahrer, eigentlich in einer gefährlichen Situation, dem Hochgeschwindigkeits-Übergang durch einen außergewöhnlichen Raum, wird versuchen, alle seine fünf Sinne zu beleben um die Konditionen zu begreifen. Sobald er sich an die Kondition gewöhnt hat, wird er diese akzeptieren und sich auf sie einstellen, auch wenn es möglicherweise eine unbalancierte Interaktion ist.
In solchen Situationen funktionieren die Sinne - Sehen, Hören und Fühlen - eher durch reziproke Penetration miteinander, als durch ihre Vielzahl. Eine physisch-psychische Reaktion von "gegenseitigem Empfinden", in der ein bestimmter Sinn einen Reiz erhält und den nächsten Sinn zur Reaktion veranlasst."



„Das allgemeine Beispiel von "farbigem Hören" wird von vielen Sprachen und Kulturen geteilt. Demzufolge ist anzunehmen, dass in einer neuen Ebene von Umwelt, aktive Interaktion der Sinne stattfinden wird, mehr *wahrnehmend* als begreifend. Die Beziehung von Geschwindigkeit und Wahrnehmung ist nicht einseitig terminiert. So wie die Regel des Entwerfens, das Erwachen anzuregen und die unterbewusste Wahrnehmung auszunutzen, mehr als nur eine ist."
(Ayumi Han; www.studio-han-design.com)

6. Lebensraum Autobahn

Straßen und Transportmittel haben sich im Laufe der Zeit gewandelt. Doch das Gefühl, sich im "Irgendwo" ohne einen Bezug zu der Welt außerhalb des Automobils zu befinden - soundso viele Minuten oder Stunden vom Zielort entfernt, ist geblieben. Alles, was zählt ist, möglichst schnell dort anzukommen. Im Gegensatz zu früher verbringen heute wesentlich mehr Menschen ihre Zeit mit der schnellen Fortbewegung auf der Straße und damit auch auf der Autobahn. Deshalb gewinnt die Autobahn gegenüber anderen "Lebens"-Räumen einen immer größeren Stellenwert. (…) Andere Straßen und Wege, beispielsweise in der Stadt, werden im Gegensatz zu Autobahnen auch unter ästhetischen Gesichtspunkten gestaltet. Kriterien wie Abwechslung, Raumfolge, Sequenz und Orientierung fließen in die Planung ein.

Die Autobahn wird jedoch hauptsächlich aus verkehrstechnischer Sicht geplant. Das Ergebnis sind Strecken wie beispielsweise die Autobahn Saarbrücken - Paris. Ihre Gestaltung in den 80er- Jahren war derart eintönig, dass die Autofahrer reihenweise eingeschlafen sind. Daraufhin beschlossen die zuständigen Behörden, die Böschungen am Rande der Autobahn umzugestalten und mit Kunstobjekten zu versehen. Der Erfolg war eine deutliche Abnahme der Unfallzahlen.

Viele Autobahnstrecken gleichen sich (...). Der Autofahrer findet sich oft nur zurecht, weil ihm bekannte Orts- oder Städtenamen auf den Schildern zu erkennen geben, wo er sich gerade befindet. Selten identifiziert er gewohnte Strecken durch Merkmale der Straße oder des Straßenraumes oder durch den Eindruck aus der Umgebung. (...) Der Autofahrer bewegt sich in einem Korridor, der auf weite Strecken von Böschungen und Bepflanzungen eingefasst ist. Nur im Bereich der Ausfahrten erfährt er, wo er sich befindet, und dort kann er der "grünen Röhre" entfliehen. (Angela Jain)

7. Gesellschaft und Autobahn

Der Straßenverkehr ist Teil unserer Kultur geworden!

"Die historische Stadt war immer das mentale Zentrum des Landes. Wir leben in Städten mit einer Kirche im Zentrum. Heutzutage kann das Zentrum überall sein. Und vielleicht liegt es in unserem Alltag schon längst an den Autobahnen", meinte Architekt Meurs anlässlich der Architektur Biennale in Rotterdam. "Das bedeutet, wir leben nicht mehr in Städten mit klar definierten Zentren, sondern in einem Netzwerk, in dem die Autobahnen die neuen Hauptadern unseres Landes werden. Das heißt, wir werden künftig viele, verschiedene Zentren längs der Autobahnen haben. Innen wird zu außen, Peripherie wird Zentrum und auf eine gewisse Weise werden die alten Zentren zu Peripherie. Das wird unser Leben in den Städten komplett verändern, wie auch die Art etwas zu transportieren aber auch wo wir uns zu Hause fühlen."

"Das bedeutet, wir leben nicht mehr in Städten mit klar definierten Zentren, sondern in einem Netzwerk, in dem die Autobahnen die neuen Hauptadern unseres Landes werden. Das heißt, wir werden künftig viele, verschiedene Zentren längs der Autobahnen haben. Innen wird zu außen, Peripherie wird Zentrum und auf eine gewisse Weise werden die alten Zentren zu Peripherie. Das wird unser Leben in den Städten komplett verändern, wie auch die Art etwas zu transportieren aber auch wo wir uns zu Hause fühlen."

1.3 das Konzept

Der Fahrer ist im Hochgeschwindigkeitsbereich mit der Verarbeitung einer enormen Menge an Informationen beschäftigt. Vorraussetzungen für diese schnelle Fortbewegung sind Einschränkungen, wie ‚taube' Reaktionen, schlechtere Sicht und eine verringerte Wachsamkeit. Informationsquellen sind unter anderen die objektive Bewertung des Geschwindigkeitsmessers, Kenntnis des Motorengeräusches, das Einlegen der Gänge und die visuellen Informationen einer sich ständig ändernden Sicht. Diese stetig wechselnden Bilder speichern sich als Bildersequenz im Kopf des Betrachters auf der gerahmten Leinwand der Windschutzscheibe.

Dort wo Ausblicke auf die umgebende Landschaft möglich sind, wird dessen geografischer Raum erlebbar. Ein umstrittenes, weil ideologisch missbrauchtes Vorbild für die Verbindung von Natur und Straße sind die ersten deutschen Autobahnen. Bei der Streckenlegung fanden landschaftliche Besonderheiten und Kulturdenkmäler besondere Berücksichtigung. Die Menschen sollten die Schönheiten und Bauwerke ihres „wieder erstarkten Vaterlandes" buchstäblich "erfahren". Dieser Absicht entsprechend nahm man bei der Projektierung auch Umwege in Kauf. Nichts stört hier den Blick auf die Landschaft, das Fahrerlebnis ging über die Funktionalität.

Innerhalb des von Dämmen und Wänden begrenzten Korridors einer Autobahn befindet man sich im künstlichen (Hoch)Geschwindigkeitsraum, dessen monotone Perspektiven und der gleichmäßige Verkehrsfluss die Aufmerksamkeit des Fahrers schnell verringern. Um die Sinne zu beleben, muss eine Abfolge von visuellem Erlebnis erzeugt werden.

Ziel des Corporate Designs ist es eine Schnittstelle zwischen Geschwindigkeit und der Wahrnehmung des Fahrers zu finden und deren Inhalt zu gestalten.

Die Entwurfe basieren jeweils auf den Zeitachsen der verschiedenen Bewegungs- bzw. Geschwindigkeits-räume; eine Ebene losgelöst von den herkömmlichen rationalen Multi-Faktoren von Raum.

Eine „Reizende Umgebung" bedeutet somit eine Erhöhung der Verkehrsicherheit: Die Fahrleistung des Lenkers nimmt auf monotonen Strecken ab, Fahrfehlerquote und Unfallhäufigkeit steigen. Eine die Sinne stimulierende Gestaltung des erlebten Autobahnraumes regt die generelle Aufmerksamkeit an, ohne vom aktuellen Verkehrsgeschehen abzulenken.

1.3.1 Wirkung nach Außen

Wirkung nach Außen auf seine Betrachter (als Landschaftsbauwerk) und Anwohner (als Emittent)

Ein neuer Korridor wird durch gewachsene und alte Gefüge geschlagen - die Autobahn ordnet sich der Landschaft, durch die sie führt, unter.
Einerseits aus Gründen der primären Emissionsabwehr, andererseits um auf einfache Weise Landschaftsschutz zu gewährleisten verschwindet über weite Strecken die Autobahn hinter Gelände, wie Steilwänden und Dämmen.
Die Gestaltung und der Bewuchs des umgebenden Geländes werden zweifelsohne für ein ausreichendes Verdecken der freien Strecken sorgen.

Alle „Erdberührenden bzw. durchdringende“ Bauteile (Tunnel, Grünbrücken, Durchlässe,…) und Lärmschutzbauten werden (den formalen Elementen der Landschaft entsprechend,) leise und unaufdringlich, gestaltet. Selbst die längeren Talübergänge verwenden im Rahmen der Möglichkeiten (Lärmschutz) diese weichen, runden und fliesenden Formen.

In den Bereichen der wichtigen Kreuzungspunkte bzw. Aus- und Einfahrten wird die Autobahn auch in der Landschaft sichtbarer: Weingartenbergerl, Sonderbrücken, … setzen ein deutliches Zeichen zum Zweck der Wiedererkennung und Orientierung, „Tourismuswerbung“ und Identitätsbildung.

Die notwendigen Lärmschutzwände werden nach Außen intensiv begrünt. In einigen Bereichen, wie Ausfahrten und nahen Besiedelungen wird z.B. mittels Kippen der absorbierenden Flächen analog der regionalen Dachflächen Bebauungscharakteristika übernommen.

Die Raststätten und Tankstellen sind wichtige Versorgungspunkte an der Strecke. Die Sichtbarkeit ist entsprechend deren Bedeutung hoch, die Gestaltung beachtet die zwar die regionalen Proportionen, setzt aber mit der zeitgemäßen Gestaltung einen bewussten Architektur-Impuls, der weithin erkennbar ist.

1.3.2 der Bewegungsraum

Wirkung nach Innen auf seine Benutzer als in eine Richtung befahrener Bewegungs- und Geschwindig-keitsraum.

Unterschieden werden grundsätzlich:

Benutzer 1 (FahrerIn):
der das Fahrzeug steuernde, aktive Verkehrsteilnehmer > Geradeausblick in Fahrtrichtung, Rück- und Seitenspiegel, Instrumente, … Das Steuern des Fahrzeuges ist die Primäraufgabe, das Auftreten einer Sekundäraufgabe wurde unweigerlich das Abwenden von dieser bedeuten. Zusätzlich dürfen dem Fahrer nur rasch begreifbare Informationen zugemutet werden oder neutrale Information, ohne der Möglichkeit begriffen zu werden.

Benutzer 2 (MitfahrerIn):
der mitfahrende, passive Bewegungsteilnehmer > freie Blickrichtungs- und Fokuswahl, … Seine Beschäftigung ist zwar an das Fahrzeug gebunden, jedoch hat der Mitfahrer die Möglichkeit jeden beliebigen Reiz auszuwählen und zu verarbeiten.

Unterscheidung der Bewegungsräume der Autobahn entsprechend deren Geschwindigkeit und räumlichen Eigenschaften in:

a. Freie Strecke mit Lärmschutzdämmen und –Steilwänden und zusätzlichen Lärmschutzwänden
ca. 130 km/h

b. Objekte an der Freie Strecke, wie Autobahn-brücken, Talübergänge, Grünbrücken und Brücken über die Autobahn
ca. 130 km/h

c. Autobahnknoten
ca. 80 km/h

d. Anschlussstellen an der Autobahn
ca. 130 km/h bis 50km/h

e. Anschlussstellen an das regionale Straßennetz
ca. 50 km/h bis 0 km/h

f. Parkplätze, Raststationen und Tankstellen
ca. 0 km/h bis 50 km/h

1.3.2 der Bewegungsraum

Freie Strecke

Die Bewegungsräume der „freien Strecke“ werden entsprechend der Landschaft, weich und fließend gestaltet. Die Strukturen, Texturen, Farben und Formen des Weinviertels werden stark abstrahiert und an die spezielle Wahrnehmungssituation angepasst. Mit der Geschwindigkeit der Fortbewegung entwickelt sich eine rhythmisierte Abfolge dieser Gestaltungselemente, welche unbewusst als kurz dauernde Reize wahrgenommen werden.

Auf den Fahrer (Geradeaus-Sicht) haben diese stimulierende Wirkung, während der bloß mitfahrende seine Blicke in die angebotenen Formen vertiefen kann.

Diese visuell „rhythmisierte“ Fahrt wird an Objekten, wie Grünbrücken, Ausblick, Brücken der Autobahn und Brücken über die Autobahn (Themenbrücken), wichtigen Schnittpunkten,… verstärkt bzw. kurzzeitig gefangen. Die Inhalte dieser ‚Zäsuren im stetigen Fluss‘ sind in einer Weise gestaltet, die eine längere Ablenkung des Fahrers nicht erlaubt. Die verwendeten Formen sind einfach und gedanklich rasch zu verarbeiten, thematische Hinweise werden über Bilddarstellungen und Piktogramme transportiert. Wie für alle „oberirdischen“ Bauten der Autobahn sind die morphologischen Elemente der anonymen, regionalen Architektur (Rechteck, Dreieck, …) die formale Grundlage.

Diese unverwechselbaren Objekte entlang der Strecke erlauben den Benutzern eine Entfernungs- und Ortsbestimmung innerhalb des isolierten Autobahnraumes und sind darüber hinaus einer möglichen, lokalen Identifikation der Anwohner mit ihrer Autobahn förderlich.

Anschlussstellen

Mit der Annäherung zu einer Ausfahrt ändert sich die räumliche Wirkung, es verdichten sich die formalen Hinweise ohne kognitiv verarbeitbaren Informationsinhalt, werden architektonischer, die Schnittstelle kündigt sich an / baut sich auf / braut sich zusammen. Die Lärmschutzwände ändern ihre Form und treten intensiver in Erscheinung. Die Art der Bepflanzung der Lärmschutzdämme wird gärtnerisch und formaler. Auf den Binnenflächen innerhalb der Rampen der Ausfahrt (oder daran angrenzende Flächen) wird das Aushubmaterial zu kleinen Hügeln (‚Mugl’) aufgeschüttet und mit Weingärten (inkl. Pfirsichbäumchen) bepflanzt. Die Linienführung der Weinstockreihen erfolgt in solcher Weise, das sich ein individuelles grafisches Symbol ergibt und somit die jeweilige Ausfahrt bezeichnet.

Thematische Bezüge zur Umgebung der jeweiligen Schnittstelle ergeben sich am zB. anschließenden Kreisverkehr, dem Verteiler in die Region, bzw. deren „hot spots“, wie Museen, etc.. Prägnante Statements an den Abzweigungen benennen das Thema und legen die Markierung für den Weg zu den jeweiligen Zielen fest. Im Zentrum des Kreisverkehrs markiert eine „Skulptur“ den Verkehrsschnittpunkt und wird dadurch wiedererkennbar.

Die Parkplätze und Raststationen an der freien Strecke präsentieren sich übersichtlich und informativ, ökologisch und naturverbunden. Lehrpfade zu Natur und regionalen (Schwerpunkt-) Themen (Integration von Ausgrabungen) werden ergänzt vom ‚Weinviertler Infoterminal’ und der Möglichkeit regionale (Bio-)Produkte zu erwerben. Im Gegensatz zu den demütigen, archaischen Bauwerken der Parkplätze, sollen Raststation und Tankstelle ihren Versorgungsanspruch mit selbstbewusster, moderner Architektur signalisieren und im Sinne guter Orientierung weithin sichtbar sein.

1.4 die Themen

Inhaltlich bezieht sich die Konzepte „Corporate Design Weinviertelautobahn“ und „Orientierung Weinviertel“ auf

1. zwei durchgehende und verbindende, gesamtregionale Basisthemen

2. abgrenzende, kleinregionale Schwerpunktthemen entsprechend deren strategischer Ressourcen.

1.4.1 Gesamtregion Weinviertel

Definition der übergreifenden Basisthemen:

Thema 1 Wein und Weinbaukultur

Assoziation: Tradition, altes und gepflegtes Kulturgut, Kulturlandschaft, Genuss, Gemütlichkeit, …

bestehende Manifestationen (Beispiele):
1. Weinbau-Kulturlandschaft, d.h. Weingärten, Kellergassen,
2. Vinotheken und Weinverkostungen, …
3. Weinstraßen Weinviertel,
4. Weinherbst,
….

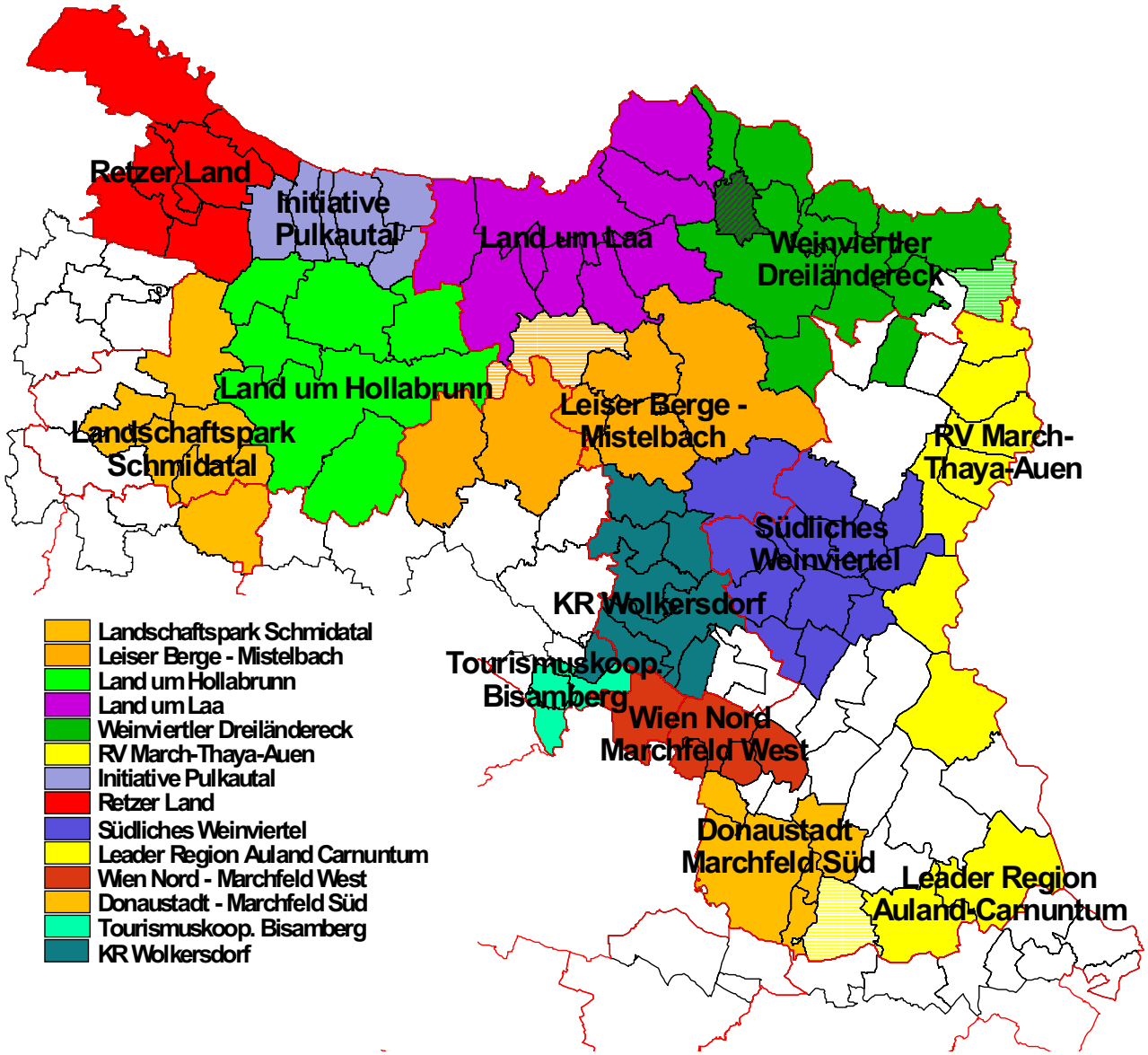
Corporate Design A5:
1. Transformation der Elemente der Weinbaukultur, wie zB, Traube, Kellergassenmotive; Weingartenmotive,
2. individuelle Ausfahrten mit Mugl und Weingarten,
3. Weinstock als die allgegenwärtige Pflanze
4. AbHof-Verkauf an Parkplätzen und Raststätten, …
5. Themenrastplätze und –stätten
6. Weinviertelsymbol (Orientierung Weinviertel)
….

Thema 2 Moderne Kunst

Assoziation: Aufgeschlossen gegenüber Gegenwart und Zukunft, Auseinandersetzung mit Themen unserer Zeit, offen, modern, …

bestehende Manifestationen (Beispiele):
1. Kunstspur (vergleiche Projekt in der KR Südliches Weinviertel) durch das Weinviertel
2. Kunst in der Landschaft (Paasdorf, Leiser Berge, My Way, …)
3. Aktion „Megamarterl“: das Weinviertel ist jene Gegend in Österreich, in der die mit Abstand meisten und höchsten Lagerhaus Silos errichtet wurden. Sie beherrschen zwar die Silhouette der größeren Siedlungen, sind jedoch kaum von einander zu unterscheiden. Eine imagebildende, unverwechselbare Gestaltung bzw. neuartige Nutzung ist ein nachhaltiger Beitrag zur Identität und Orientierung.
4. Tage der Offenen Ateliers, Austsellungen, etc.
5. (Zukünftiges) Nitsch Museum
….

Corporate Design A5:
1. moderne Architektur- und Formensprache
2. Verwendung zeitloser Materialen
3. Skulpturen zur Orientierung und Wegeführung
4. Themenrastplätze und –stätten
….



1.4.2 die Kleinregionen im Weinviertel

Die Autobahn durchschneidet vier Kleinregionen auf ihrem Weg durch das Weinviertel. Ziel der Entwicklungsstrategien dieser Teilregionen ist eine Positionierung und Verstärkung der Ressourcen.

Erst eine klare thematische Abgrenzung der Kleinregionen von einander ermöglicht deren assoziatives, eigenes Profil. Das jeweilige Logo gewährleistet die einfache und weiterführende Kommunikation mit den Reisenden und wird als Zeichen für alle Bereiche der Information (Straße, Prospekte, Internet, …) verwendet.

Ziel ist es im Laufe der Autofahrt diese Schwerpunktthemen und –ziele erstens mit der Teilregion und zweitens mit den jeweiligen Ausfahrten zu verbinden.

Objekte an der Autobahn oder Themenbrücken verknüpfen das aktuelle Thema mit der Region, die durchreist wird. Die Kommunikation ist bildlich und assoziativ, in jeden Fall einfach begreifbar.

Darauf aufbauend vertiefen die Raststätten und Parkplätze die Information zu Region und dem Kernthema.

Vor Ausfahrten zu wichtigen lokalen Zielen ist eine behutsame und einfache Ankündigung von Vorteil, deren optische Wirkung in keiner Konkurrenz zu der offiziellen Beschilderung steht. Diese einfache symbolbetonte Bildsprache setzt sich dann auch im Straßennetz fort und leitet ohne Anstrengung zu den Zielen.

Definition und Zuordnung individueller Themen, der Erholungsgebiete und lokalen Metropolen, entsprechend den Strategien der jeweiligen Kleinregionen :

Kleinregion 1 — **Land um Wolkersdorf**

Thema 1	Reitsport
Natur	Kreuttal als Erholungsgebiet
Lokale Metropole	Wolkersdorf

Kleinregion 2 — **Südliches Weinviertel**

Thema 1	Volkskultur & Bäuerliches Leben Museumsdorf Niedersulz, Museum für Volkskultur in Groß Schweinbarth, …
Thema 2	Energieerlebnisroute (Erdöllehrpfad) Matzen-Prottes-Reyersdorf-Schönkirchen
Natur	Erholung im Matzner Wald

Kleinregion 3 — **Leiser Berge – Mistelbach**

Thema 1	Ur- und Erdgeschichte Urgeschichtemuseum Asparn a.d. Zaya, Fossilien und Ausgrabungen Leiser Berge, Tumulus Großmugl, …)
Natur	Naturpark Leiser Berge und Wildpark Ernstbrunn, Biosphärenpark Weinviertel, …
Lokale Metropole	Bezirkshauptstadt Mistelbach

Kleinregion 4 — **Weinviertler Dreiländereck**

Thema 1	Liechtenstein's (gemeinsam mit KR 5) > Schloss Wilfersdorf
Thema 2	Erdöl und seine Geschichte Erdölmuseum Neusiedl a.d. Zaya und seine Erdöllandschaft
Thema 3	das „verruckte" Dorf Herrnbaumgarten und sein NONSEUM
Natur	Biosphärenpark Weinviertel March-Taya Auen, Florengebirge, Leiser Berge, …
Lokale Metropole	Poysdorf

Kleinregion 5 — **Südmähren**

Thema 1	Liechtenstein's (gemeinsam mit KR 4) > UNESCO Weltkulturerbe Parkareal Lednice-Valtice
Lokale Metropole	Nikolsburg

Kleinregion 6 — **Land um Laa** (nicht an der A5)

Thema 1	Gesundheit und Wellness
Lokale Metropole	Thermenstadt Laa a.d. Taya

2. Gestaltungselemente

Das Typische einer Gegend ergibt sich aus der spezifischen Zusammensetzung einiger Parameter, wie Landschaftsform, Art der Bewirtschaftung, Siedlungsform, Bauweise, usw.. Die vorgefundenen Materialien, Farben, Oberflächen, Formen, Dimensionen, Proportionen und Inhalte ergeben einen Katalog an morphologischen (Grund-) Elementen.

In jeden Fall steht die Wirkung und Ausstrahlung des Weinviertels im Vordergrund, nicht die Kopie der Umgebung. Die Anwendung dieser Gestaltungselemente ist nicht an bestimmte Masse oder Werte gebunden, sondern übernimmt deren strukturelle Idee und interpretiert diese.

Zusätzlich zu dieser primären Formensprache besteht der Bedarf touristische und kleinregionale Informationsinhalte auf der Autobahn zu kommunizieren. Die anspruchsvolle Wahrnehmungssituation einer Autofahrt erlaubt aber keine aufwendige Verarbeitung komplizierter Information.

Ziel ist es, die Themen und touristischen Ziele der Kleinregionen mittels einfacher Piktogramme, Symbole, oder Logos zu beschreiben.

2.1 Formen, Texturen und Strukturen

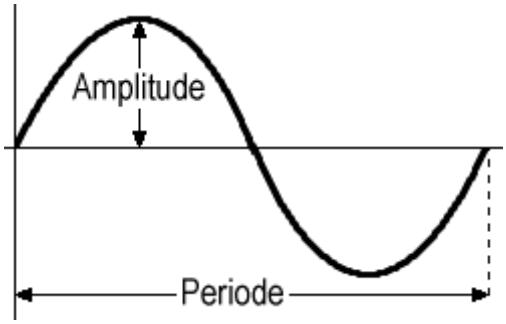
Formen der Landschaft

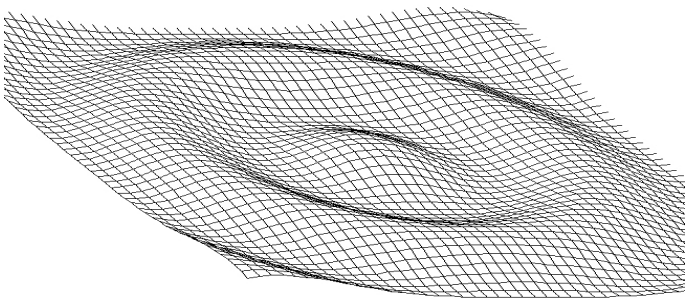
Die Urdonau hat im Weinviertel eine sehr wellige, wogende Geländeform hinterlassen. Fast jeder Blick in die Landschaft ist ein Blick in ein Wellenmeer durchzogen von Bögen und Schlangenlinien. Die kleinteilige Felderstruktur schneidet sphärisch gewölbte Vielecke aus den Hügeln, folgt den Strömungen und schmiegt sich an schlängelnde Wege. Das Weinviertel ist ein gewachsenes dynamisches „patchwork“ , mit horizontaler Dominanz.

1. die Welle als physikalische Bewegungsform

2. die Schlangen bzw. Wellenlinie

3. die mehrfach gekrümmte, räumliche Welle





Oberflächen der Landschaft

Die landwirtschaftliche Bewirtschaftung überzieht die Böden mit feinen, engen parallelen Linien von Bearbeitung und Saat. Im Lauf der Jahreszeiten wachsen die Felder zu „hochflorigen Teppichen mit unterschiedlichen Fasern“.

Mit ihrem räumlichen Spiel von Licht und Schatten übertragen die senkrechten Rebstockreihen der Weingärten diese parallele Linienstruktur ganzjährig in die dritte Dimension. Selbst im Winter ist die Wirkung der langen Reihen dunkler Stifte auf den dahinströmenden Hügeln enorm. Im Kontrast dazu stecken an den Wegen vereinzelt senkrechte weiße Nadeln im Boden, steinerne Andacht, verputzte Marterl (Kleindenkmale).

Kleine und größere Waldstücke sitzen verstreut zwischen Agrarflächen, während der warmen Jahreszeiten sattgrünes Watte-Vlies, während des Winters knöcherne, dunkle Kratzbürsten.

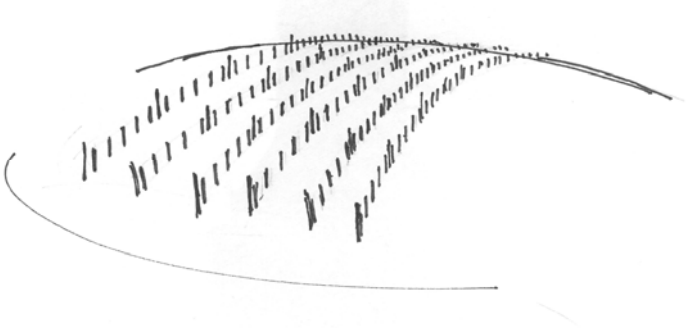
Einzelbäume und Buschwerk akzentuieren den Fleckerlteppich, in dessen tiefsten Stellen kleine Siedlungen angeschwemmt wurden.

In den letzten Jahren sind Windkraftwerke entstanden, die - inmitten der weiten Landschaft - optisch eine sehr starke Vertikale darstellen. In Betrieb erzeugen die Windräder zusätzlich eine sehr dynamische Drehbewegung.

1. Parallele Linien (in unterschiedlicher Dichte)

2. Parallele Reihen stehender Striche

3. Einzelne, vertikale Prismen



Formen in der anonymen Architektur I

Formal schöpfen die traditionellen Bauwerke des Weinviertels in der Geometrie. Das klassische Haus setzt sich aus einem Quader und einem darauf gesetzten, liegenden Prismas mit einem gleichschenkeligen Dreieck als Grundfläche zusammen. Die ziegelgedeckten Dächer setzen sich gegenüber dem weißen Mauerbau farblich stark ab - schräg und horizontal sind die dominanten Richtungen.

Die Mauerflächen werden nur von kleinen Öffnungen durchlöchert; mit Ausnahme der Wirtschaftseinfahrten. Konstruktiv findet der Bogen, als Analogie der Welle, in Arkadengängen, im Kellerbau und generell bei Öffnungen Anwendung.

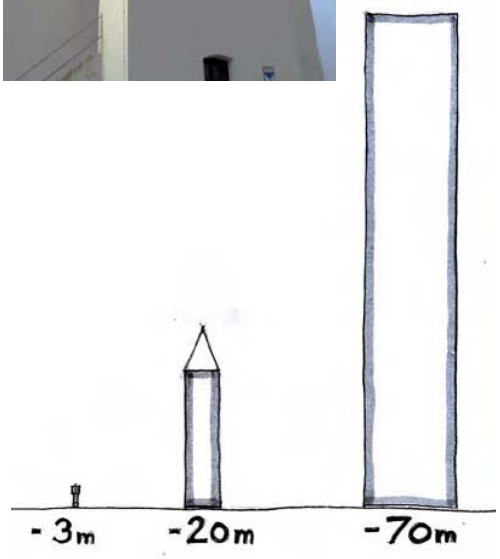
Nur der (zentrale) Kirchturm und eventuelle Lagerhaussilos folgen der Vertikalen.

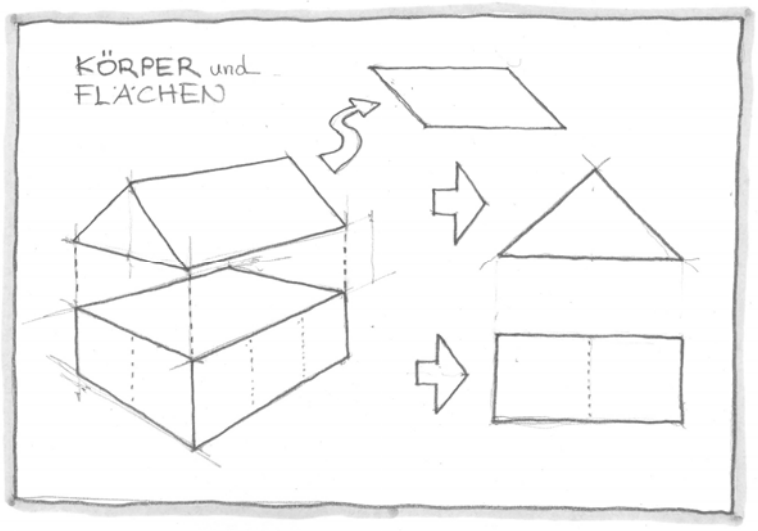
Die für das Weinviertel typischen Kellergassen situieren sich harmonisch an Geländekanten oder in Hohlwegen. Insbesondere die Schipfl-Keller verweben sich eindrucksvoll mit ihrer Umgebung und verschwinden fast in ihr. Die Presshäuser hingegen strahlen weiß gekalkt Unschuld in die Landschaft, nutzen demütig die Topografie.

1. Quader, Rechteck und Parallelogramm

2. Liegendes, dreiseitiges Prisma und Dreieck

3. Stehendes, quadratisches Prisma

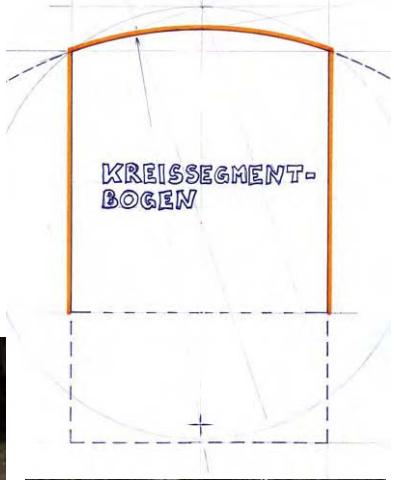




Bullendorf

Gaweinstal

Erdberg



Herrnbaumgarten

Weinviertel

Wilfersdorf

Falkenstein

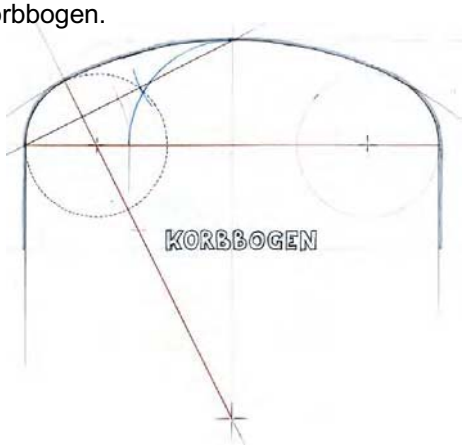
Poysdorf

Wilfersdorf

Formen in der anonymen Architektur II

Als Überlager bei den Öffnungen wird sehr häufig der Kreissegmentbogen (eine Manifestation der Welle in der Architektur) verwendet. Diese Form ist auch – morphologisch betrachtet – Basis der der so genannten „Schipflkeller“. Diese einfachste Kellerform besteht aus einer Röhre, die in den Löss gegraben ist und einem davor gesetzten Torbau. Ihre Verbindung mit der Umgebung ist beispielhaft natürlich. Die Kellerfronten sind kleinregional unterschiedlich ausgebildet, d.h. die Ausformungen der oberen Abschlüsse sind je nach Gegend individuell (siehe Beispiele).

Konstruktiv dem Kreis abgeleitet ist auch das typische Kellergewölbe (in Kombination mit dem Quadrat) und der Korbbogen.



1. Kombination Rechteck–Kreissegment

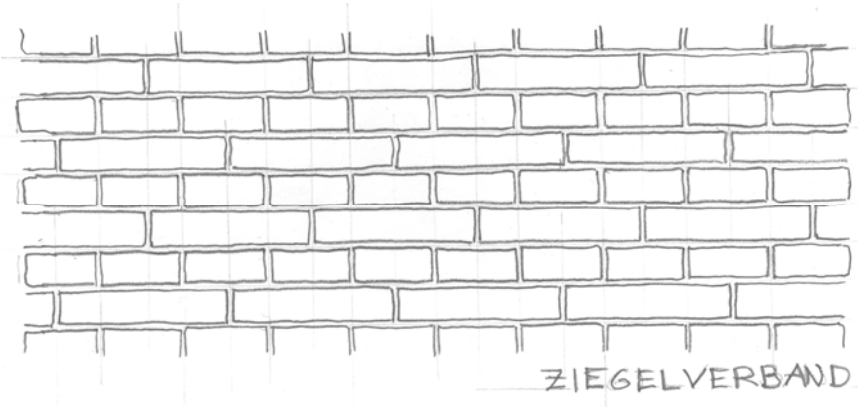
2. Kreissegmentbogen

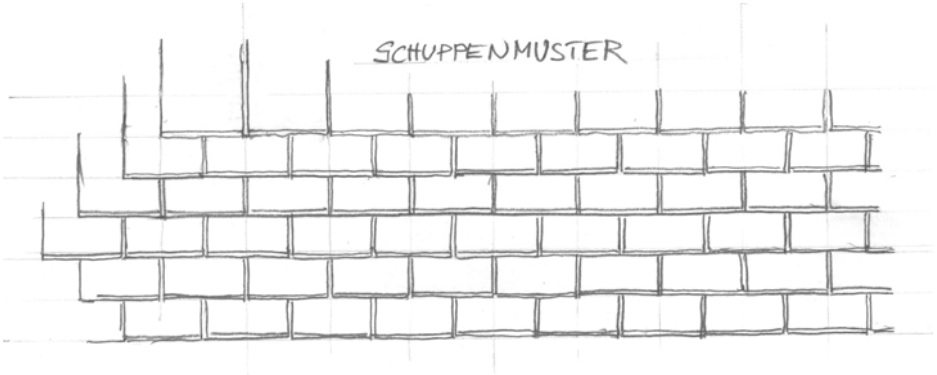
3. Kellergewölbe und Korbbogen

Die jeweils typischen Formen der Kellerfronten einer Gegend könnten bei den Übergangsbauten Anwendung finden und so zu einer Differenzierung der Kleinregionen an der Autobahn beitragen.

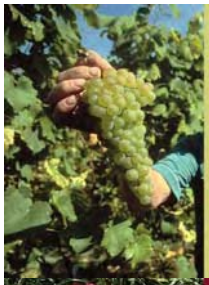
Oberflächen in der anonymen Architektur

+ glatte Putzflächen
+ Ziegelverband des unverputzen oder freiliegenden Mauerwerkes und Lehmmauerwerkes.
+ das Schuppenmuster des Dachziegelverbandes





2.2.1 Farben im Weinviertel



die Weintraube

Weinblatt und Rotwein

Die farblich wechselnde Komposition des Weinviertels lässt sich in ihrer Gesamtheit kaum fassen und somit auch nicht übertragen.

Stellvertretend für die Vielfalt an farblichen Eindrücken werden aus den charakterisierenden Themengruppen, wie Weinbau, Landschaft, Architektur und Natur Farben ausgewählt. Sie transportieren die damit verbundenen Stimmungen an die Autobahn.

Sonnenblumen und Raps

Reifes Getreide

Terrakotta und Ziegel

Die farblich wechselnde Komposition des Weinviertels lässt sich in ihrer Gesamtheit kaum fassen und somit auch nicht übertragen.

Stellvertretend für die Vielfalt an farblichen Eindrücken werden aus den charakterisierenden Themengruppen, wie Weinbau, Landschaft, Architektur und Natur Farben ausgewählt. Sie transportieren die damit verbundenen Stimmungen an die Autobahn.

Löss

Sand und Schotter

das Kalkweiß und

das Holzgrau

2.2.2 Farben Corporate Design

< Farbabfolge LSW „Welle 1“

Untergeordnete Bauteile (Geländer, …) >
Lärmschutzwände >
Orientierung Weinviertel >

RUBINROT
RAL 3003

Untergeordnete Bauteile (Geländer, …) >
Lärmschutzwände >
Orientierung Weinviertel >

BLASSGRÜN
RAL 6021

Lärmschutzwände >
Orientierung Weinviertel >

RAPSGELB
RAL 1021

Weinviertel Symbol

NARZISSENGELB
RAL 1007

ROTORANGE
RAL 2001

> Lärmschutzwände „Kellergasse“

KUPFERBRAUN
RAL 8004

KASTANIENBRAUN
RAL 8015

AZURBLAU
RAL 5009

SCHOKOLADENBRAUN
RAL 8017

> Beschichtung Geländer
> Pulverbeschichtung Aluminium Paneele

BEIGE
(RAL 1001)

> Gefärbter Sichtbeton

FENSTERGRAU
RAL 7040

> Sichtbeton ‚natur‘
> Beschichtete Überkopfrahmen und Tragestrukturen

BLAUGRAU
RAL 7031

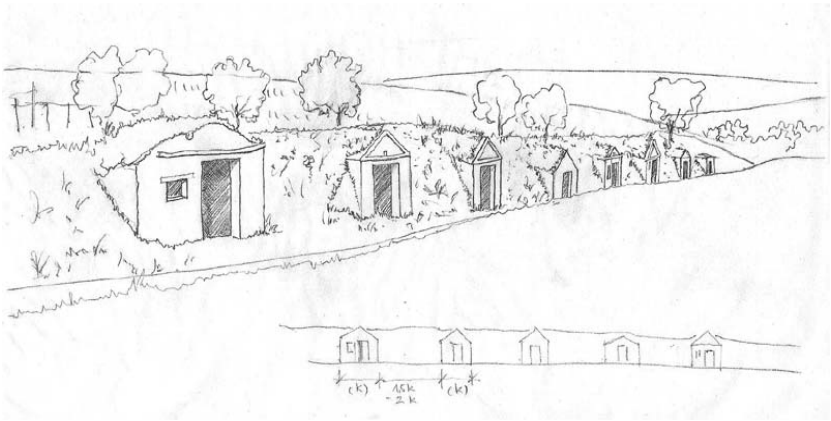
> Beschichtete Tragestrukturen

2.3 Motive Corporate Design

Motivreihen

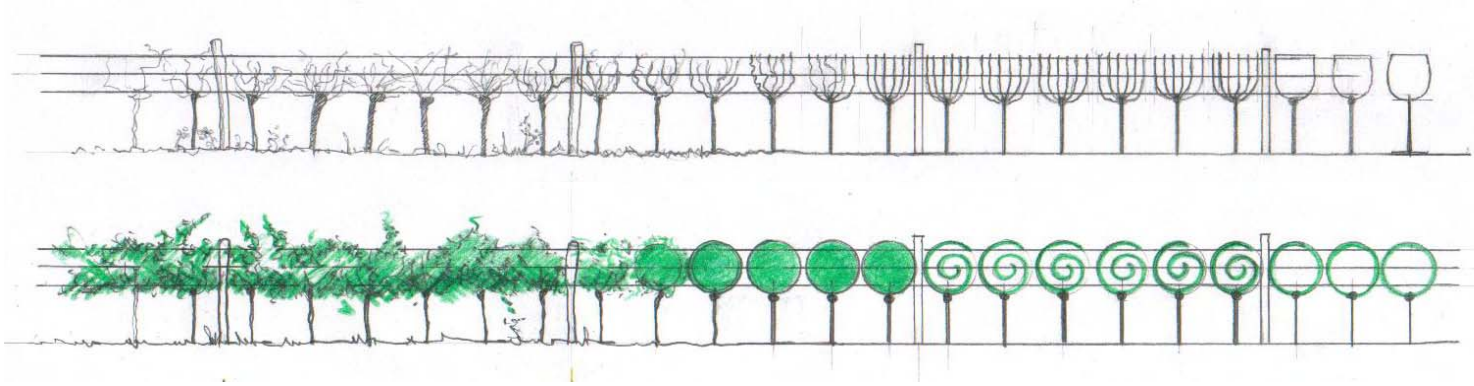
Kellergassenmotiv

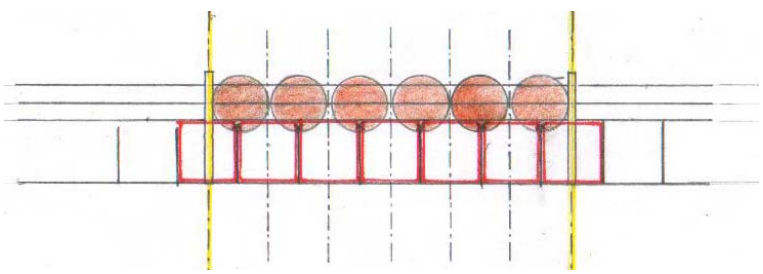
Die Anordnung der Besiedelungen, v.a. der Kellergassen erzeugt eine Abfolge von „orthogonal“ geordneten dreieckigen Giebelflächen, geraden und schrägen Rechtecken. Die Verschränkung der Presshäuser mit einer Geländekante verbindet diese Bauwerke auch topografisch mit der Landschaft.



Schipfkellergassenmotiv

Jene einen Weg begleiten Kellerbauwerke ohne vorgesetztes Presshaus wachsen aus den Erdwänden der Hohlwege, werden zu unsichtbare Teilen. Der Kanon ihrer Proportionen und gleichmäßigen Abstände folgt einer ungeschriebenen Ordnung, die Grundlage für das Schipfkellergassenmotiv wird.

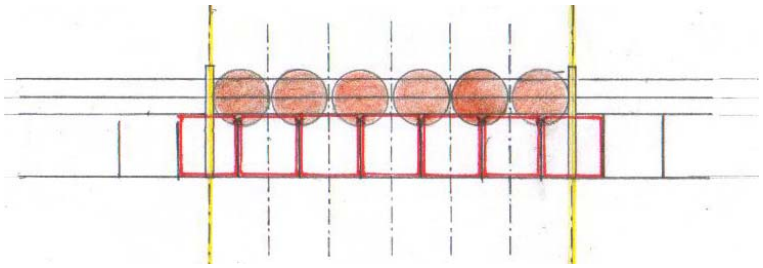




Weingartenmotiv

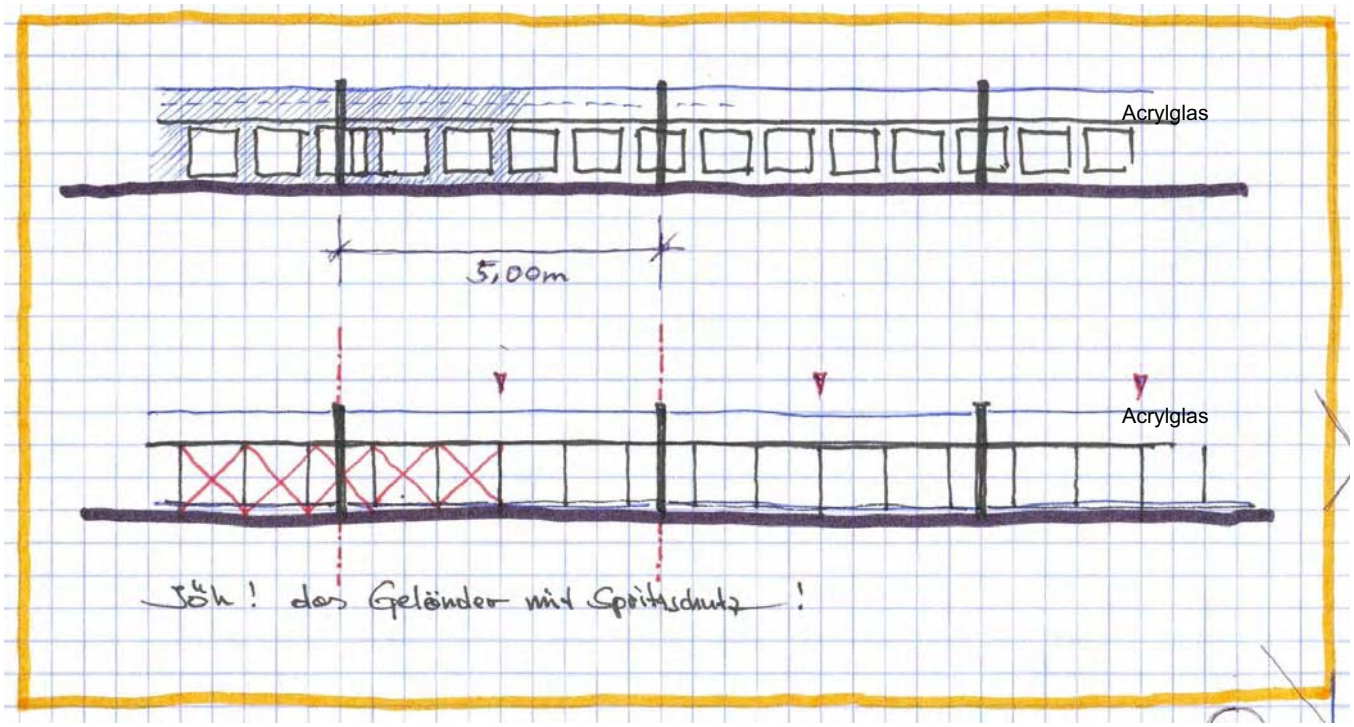
Die Rebstockreihen in den Weingärten ergeben in deren Längsansicht ein regelmäßiges Reihenmuster, dass Grundlage für z.B. Zäune oder Geländer sein kann.

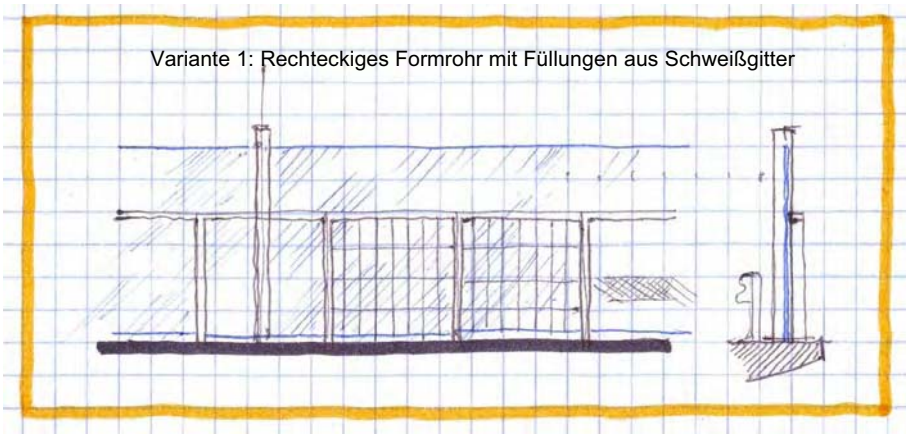
2.3 Motive Corporate Design

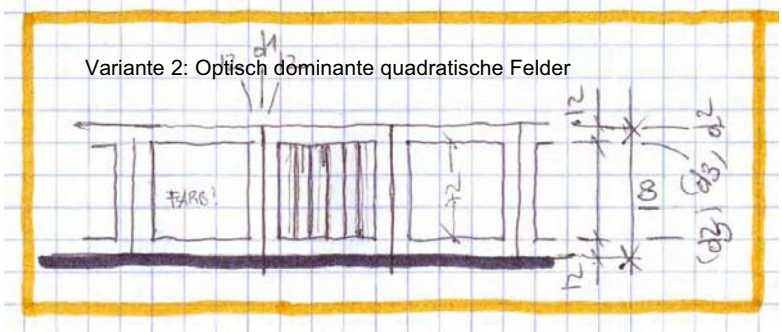


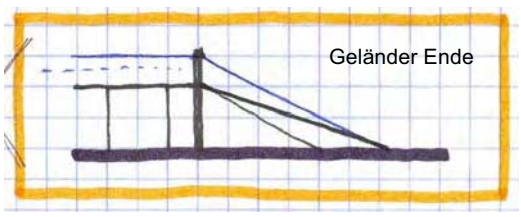
Aus dem Weingartenmotiv leitet sich ein quadratisch proportioniertes Geländer ab. Gemeinsam mit dem Spritzschutz auf Straßenbrücken ergibt sich eine stilisierte, aber vollständige Umsetzung dieses Motivs.

Die Konstruktion dieser Acrylglaswand bleibt in der Ansicht unabhängig von eigentlichen Geländer und teilt jedes fünfte Quadrat mittig.





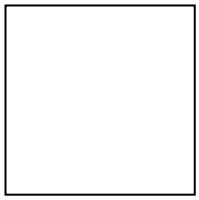




2.4 Kleinregionale Motive und Symbole

Übersetzung der Schwerpunktthemen und Ziele in eine symbolorientierte Kommunikationsform. Im folgenden einige Beispiele bestehender Zeichen:

Kleinregion Logo



Funktion Piktogramm

Thema Symbol
Logo (wenn Thema = Ziel)

Zielort Logo
Name

3. Landschaftsplanung

Die Linienführung der ersten Autobahnstrecken in Deutschland war "hakig" und unharmonisch, da lange Geraden als Ideal angestrebt wurden und Klothoiden (= Spiralkurven) zur Kurvenbemessung noch nicht üblich waren.

In den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts entstanden in einigen Ballungsräumen der USA (vor allem im Raum New York) bereits eine Reihe von "Parkways", an die Landschaft angepasste Schnellstraßen für den Ausflugsverkehr, die nur von PKW benutzt werden durften. Die daraus resultierenden und in der Fachpresse häufig publizierten Erkenntnisse fanden auch bei den Planern der "Reichsautobahnen" Gefallen. Der Landschaftsbezug wirkte zudem identitätsstiftend. Autobahn wurde ein Teil der Landschaft und förderte die Akzeptanz der Anwohner und Nutzer – Sie waren stolz auf "ihre" Autobahn.

3.1 Freie Strecke

Eine Hochleistungs-Straßenverbindung zerschneidet zwangsläufig die gewachsene Kulturlandschaft und emittiert Abgase und Lärm an die Umgebung. Als primärer Schutz wird die Trasse fast durchgehend von Dämmen begleitet oder verläuft ohnehin unterhalb des umgebenden Geländes.

Dadurch und auf Grund der hohen Geschwindigkeit ist es nicht mehr möglich über längere Strecken Ausblicke auf das Weinviertel zu gewähren.

Das Weinviertel ist in der glücklichen Lage von sehr deutlichen ‚landmarks' umgeben zu sein, welche aus weiten Teilen der Region sichtbar sind.

Im Westen begleitet der Buschberg mit seinen beiden Kugeln die Süd – Nord – Bewegung. Östlich bestimmen die Kleinen Karpaten den Horizont, südlich die beginnenden Alpen, bei guter Sicht der Schneeberg und ab dem Hochleitenwald die Großstadt Wien.

Durch die Trassenführung der A5 bei Einfahrt in das Wiener Becken ist eine „problemlose" Aussicht auf die Wiener ‚Skyline' und seinen bergigen Hintergrund in jeden Fall gesichert.

Der Buschberg bzw. Die Leiser Berge werden, auf Grund ihrer relativen Nähe zum Autobahnkorridor, teilweise über die Dämme hinweg wahrgenommen werden. Die beiden Radarbauwerke und seine überragende Höhe geben dem Buschberg enorme Bedeutung für die regionale Identität und geographische Orientierung.

1. Aussichten

Auf Abschnitten, welche

a.) ohne zwangsläufige Steuermanöver befahrbar sind und

b.) die Emissionen keine Belastungen für Besiedelungen bedeuten

sollten die seitlichen Begrenzungen des Bewegungsraumes zurückgenommen werden, um den geographischen Raum begreifbar zu machen.

Folgende geographische und regionale landmarks wären geeignet an der Strecke besonders hervorgehoben zu werden (>“Orientierung Weinviertel“):

1. Kleine Karpaten

2. (gestalteter) Silo Wolkersdorf)

3. (gestalteter) Silo Gaweinstal

4. Mistelbach mit Kirchturm und Buschberg

5. Kettlasbrunn

6. (gestalteter Silo) Wilfersdorf

7. (gestalteter) Silo Grut)

8. Poysdorf mit Kirche

9. Falkenstein und Florengebirge

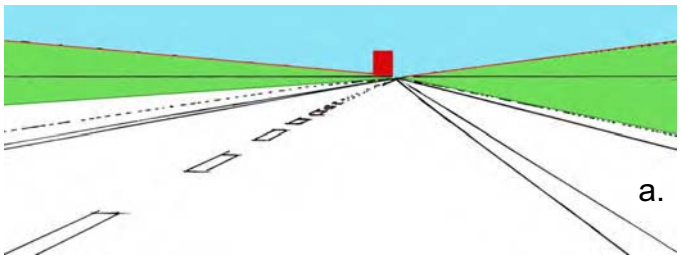
10. Nikolsburg

Den Autobahnbenutzern wird es dadurch möglich ihre Position zu bestimmen und/oder sich vorab zu orientieren.

2. Hervorhebungen

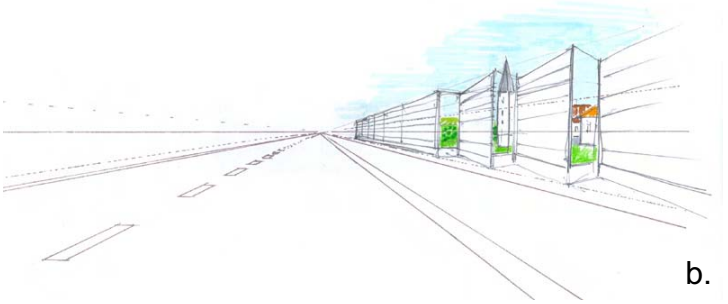
Die Hervorhebung kann auf unterschiedliche Weise erfolgen:

a.) die Trasse führt auf das Objekt zu, d.h. die Fortbewegung erfolgt in die Richtung des ‚landmarks', die Wahrnehmung erfolgt ohne Änderung der Blickrichtung.



a.

b.) spezielle Gestaltung der Lärmschutzwände, d.h Faltung und Verwendung von Acrylglaselementen in der Form, dass sich mit der Bewegung für kurze Zeit ein vollständiges Bild des Objektes ergibt. (siehe Lärmschutzwände 4.4)



b.

c.) Absenkung der Lärmschutzdämme, zB. auf dem Scheitelpunkt einer Kuppe.

c.

d.) Transparente Sichtfenster im Lärmschutz, zB. auf den längeren Talbrücken.

3. Lärmschutzdämme

Die Gestaltung der Verbindung zum umgebenden Gelände sollte ohne Anwendung konstruierter Querschnitte auskommen. Die begleitenden Dämme werden unter Beachtung der Mindestausmasse weich und wellig ausgeführt. Die Bepflanzung erfolgt analog der Landschaftspflegerischen Begleitplanung mit natürlichen Trockenwiesen und „Weinviertler Gestrüpp".

4. Wildschutzzaun

Die Linienführung der Wildschutzzäune folgt nicht einer Geraden, sondern schlängelt sich entlang der entstandenen Topographie oder folgt einer weitläufigen Wellenbewegung. Die Position des begleitenden Zaunes ist derart angelegt, dass dieser nie zum Horizont des Betrachters wird – zB. nicht auf der Krone einer Steilwand, sondern einige Meter dahinter montiert ist. Diese Absperrung passt ihren Verlauf also nicht der Fahrbahn an, sondern nimmt ausschließlich Bezug auf das anschließende Gelände.

5. Lärmschutzsteilwände

System: Raumgitteruniversalwand RUW, Höhen bis 10 m, bepflanzbar

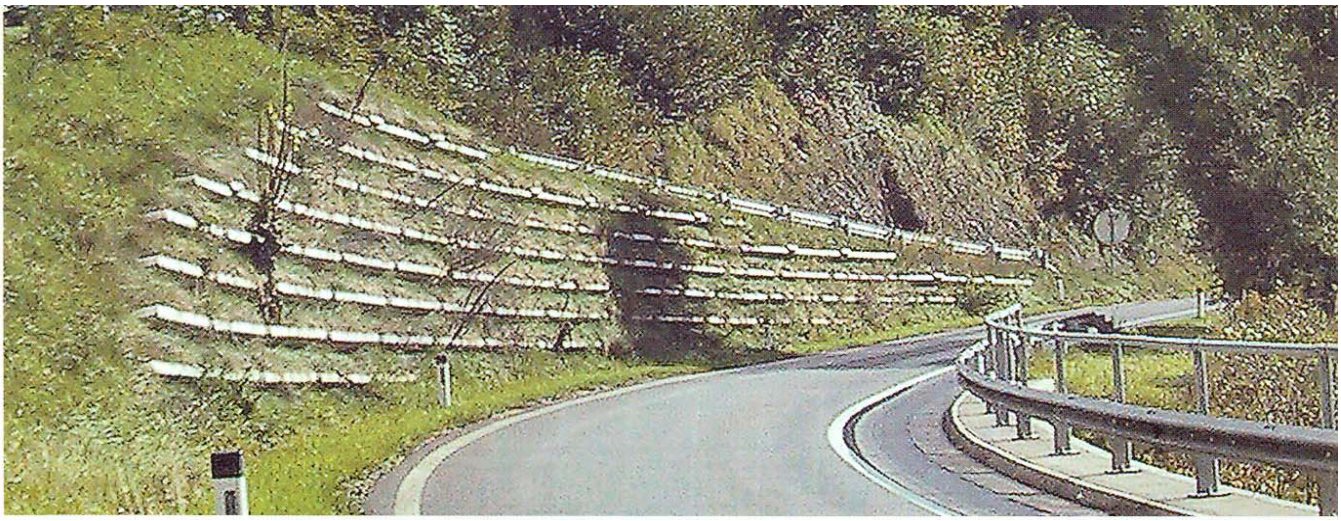
Neigung: 5:1

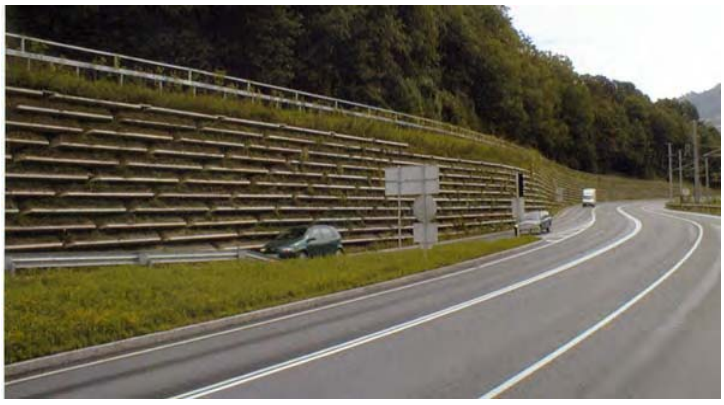
Erzeuger: Fa. Nageler / Lienz

Die „feine“ Struktur der Humuspaneele korrespondiert hervorragend mit den Linienmustern der Landschaft. Der sichtbare Betonanteil liegt deutlich unter 25 %, die Wand wirkt durch die horizontalen Striche sehr leicht und schwebend. Die Bepflanzbarkeit ist laut Hersteller sehr gut.

Ein weiterer Vorteil ist der schöne Ausbildung von Kurven mit diesem Wandsystem.

Corporate Design für diese kombinierten Stütz- und Lärmschutzkonstruktionen bedeutet auch hier einen weichen und stetigen Verlauf zu erzeugen. Das gilt auch für deren oberen Abschluss. Wenn die Möglichkeiten der Umgebung es zulassen, sollte die Wandfläche nicht der unmittelbaren Fahrbahn folgen, sondern mit leichten Schwüngen und zusätzlichen Krümmungen abweichen.





© ANDREAS HOFMANN www.dieargeform.at

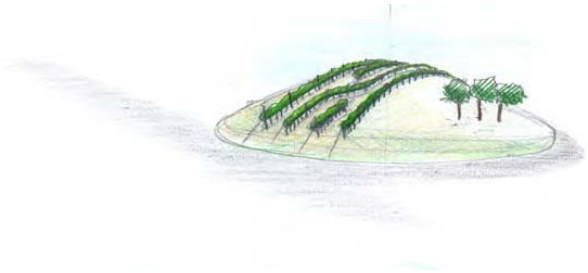
3.2 Anschlussstellen

Von der Autobahnstrecke schon weithin sichtbar markiert ein Weingartenhügel (Mugl) die Abfahrt. Das gesamtregionale Thema Weinbau tritt real in Erscheinung, signalisiert damit die Öffnung des Schnellstraßenraumes in die Region Weinviertel. Die Linien der Weinstockreihen und Pfirsichbäumchen zeichnen ein individuelles, grafisches Muster (Zeichen, Symbol,…) auf deren gekrümmte Oberflächen.

Das Ergebnis ist

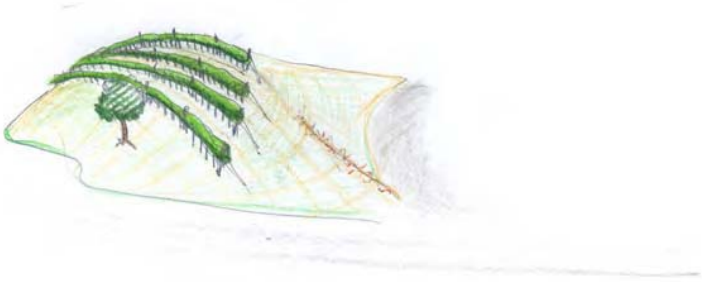
a.) Wiedererkennung und Orientierung, unabhängig von geschriebener, d.h. sprachlicher Information.

b.) eine für die Weinviertelautobahn charakteristischer Ausfahrtentyp.



Lärmschutzwände
Im Bereich der Ausfahrten verändern auch die Lärmschutzwände ihre Form, wie im Teil 4 näher ausgeführt.

Lärmschutzdämme
Die Form ändert sich gegenüber der freien Strecke kaum, die Bepflanzung allerdings schon. In gärtnerisch geordneter Weise säumen jahreszeitlich gestaffelt blühende Pflanzen die Ab- und Auffahrtsrampen. Die jeweils individuelle gärtnerische Gestaltung unterstützt zusätzlich die Wiedererkennung der Schnittstelle.



4. Objekte

Die Bauwerke (Objekte) der Autobahn teilen sich in zwei grundsätzliche Kategorien:

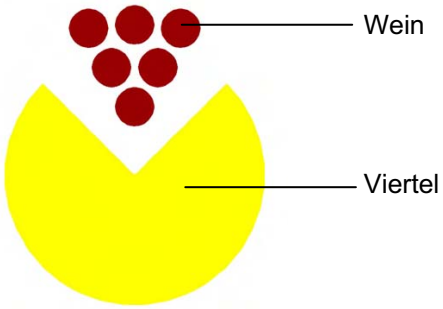
1. Bauwerke, die sich in die Landschaft integrieren sollen,
d.h. mit den Elementen der Landschaft und Natur gestaltet::
+ freie Strecke mit Steilwand,
+ freie Strecke mit Damm,
+ freie Strecke mit Damm und Lärmschutzwand
+ Tunnel,
+ Grünbrücken,
+ Talübergänge, …

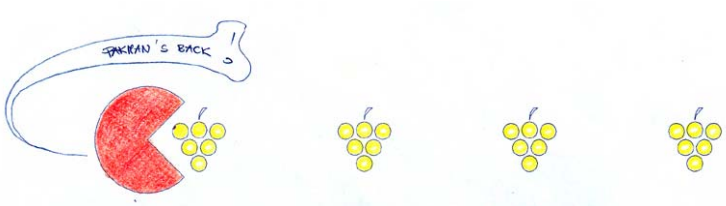
2. Bauwerke, die sich von der Landschaft absetzen,
d.h. mit den Elementen der anonymen Architektur gestaltet:
+ Brücken über die Autobahn,
+ Parkplätze, Raststätten und Tankstellen,
+ Hinweisschilder,
+ Autobahnmöblierung, …

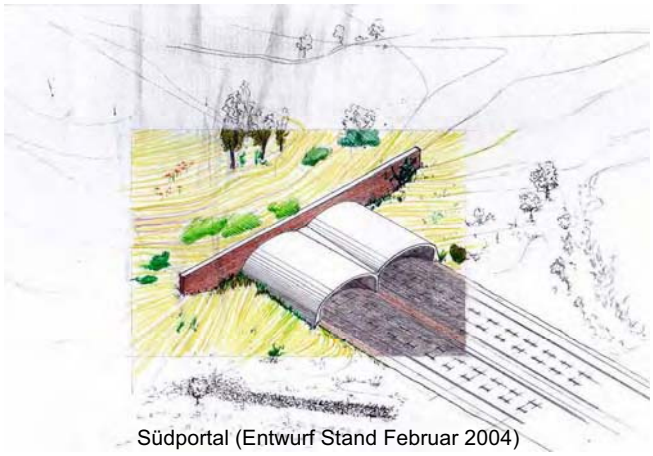
Anmerkung: Eine strikte kategorische Trennung der Bauobjekte ist weder möglich, noch beabsichtigt. Diese Unterteilung gibt nur die Richtung vor, in die das jeweilige Design entwickelt werden soll.

Verbindende Elemente

1. Farben laut Farbkonzept
2. Färbung Sichtbetonflächen in beige RAL 1001
3. Weinviertel Symbol (Orientierung Weinviertel)
   Analogie: Wein und Viertel
   a. Relief auf Betonflächen
   b. Durchgehende Löcher in Wänden
   c. Hinweisschilder (Orientierung Weinviertel)
4. Frei angeordnete Kreise
   Analogie: Weintraubenkugerl
   a. Relief auf Betonflächen
   b. Durchgehende Löcher in Wänden







Südportal (Entwurf Stand Februar 2004)

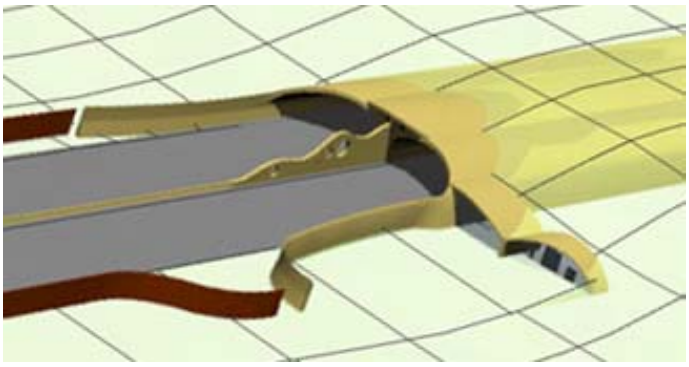
Nordportal (Entwurf Stand Februar 2004)

4.1 Tunnel Eibesbrunn

Der Lärmschutztunnel Eibesbrunn ist das Übergangsbauwerk vom Marchfeld zum Weinviertel. Sein Körper sitzt im Wagram, jener Geländekante, die einst das Ufer der Donau war. Wellenartig schwemmt sich das Südportal des Tunnels über die Röhren und das Betriebsgebäude. Die Räume (Ebenen) des Betriebsgebäudes und der Straßenmeisterei sind mit einer glatten, rahmenlosen Glaswand verschlossen.
Besonders wichtig ist das behutsam übergreifende Verwachsen dieser Betonwellen mit dem darüber liegenden Hügel.

Annäherung
Im Bereich des vorgelagerten Autobahnknotens schmiegen sich die Lärmschutzwände direkt an den Verlauf der Fahrbahn. Unmittelbar vor der Einfahrt in das Tunnelbauwerk schwingen die Lärmschutzwände auseinander und schaffen einen Vorbereich für die Wartungstore.
Die Lärmschutzpaneele in den unteren Bereichen der Tunnelröhren werden auf einer Betonkonstruktion bis außerhalb des unmittelbaren Portals verlängert und schließen an die Lärmschutzwände an.

Nordseitig endet der Tunnel unterhalb des Terrains. Die Grundform des Portals ist dem ersten gleich, differiert nur bezüglich den Anschlüssen an das umgebende Gelände.



Sichtbetonflächen	beige (RAL 1001)
Lärmschutzwand	
mit Wartungstor	laut Farbtabelle
Lärmschutzpaneele	laut Farbtabelle

Die Innengestaltung der gebogenen Tunnelwände entzieht sich wahrscheinlich dem Corporate Design, da die Richtlinien zur Sicherheitsausstattung eine grafische Oberfläche nach wahrnehmungspsychologischen Gesichtspunkten nicht erlauben.

Tunnelröhren sind prädestiniert das Prinzip des „Farbiges Hören“ umzusetzen - eine Symphonie am Weg durch einen total künstlichen, unterirdischen Raum!

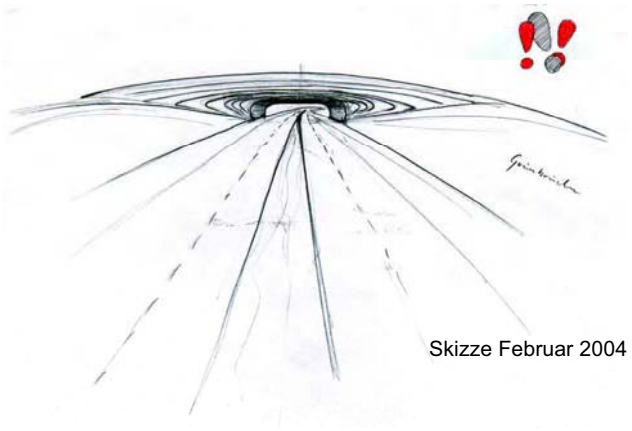
Anzumerken ist allerdings das bei einem Tunnel von nur 460 m Länge (Durchreisedauer bei 100 km/h beträgt ca. 16,5 Sekunden), es nicht notwendig erscheint für optische Abwechselung sorgen zu müssen.

1.

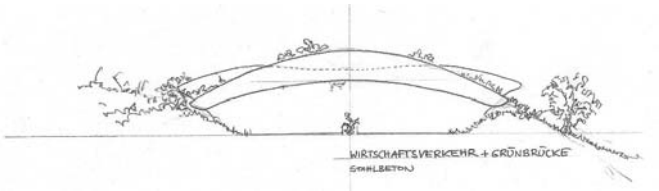
Tunnel Darstellungen
A3 Blatt 4.1.2

2.

Tunnel Fahrt
A3 Blatt 4.1.3

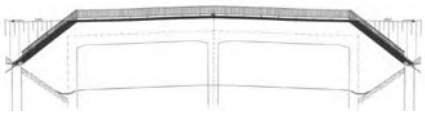


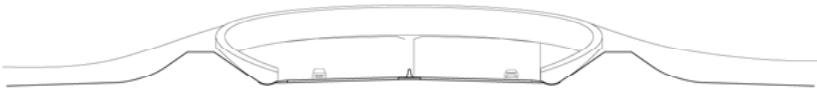
Skizze Februar 2004

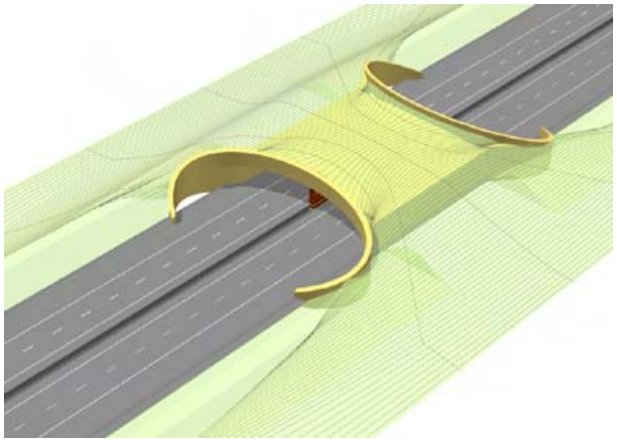


Skizze Februar 2004

4.2 Grünbrücken







Grünbrücken sind Brücken für die eigentlichen Bewohner der Region, dem Wild. Folglich muss die Gestaltung gewährleisten, das deren Querung der Autobahn ohne Verunsicherung durch den darunter brausenden Verkehr passieren kann. In der Einreichplanung ist ein Geländer als oberer Abschluss der Grünbrücke vorgesehen.

Bei der vorliegenden Weiterentwicklung der Kernkonstruktion wird das Attikawand nach oben verlängert, um
1. möglichst viel Schall zu reflektieren und
2. die Sicherheit vor Absturz zu gewährleisten. Auf ein zusätzliches Geländer ist dadurch nicht notwendig. Für eventuell notwendige Durchblicke könnten kreisförmige Aussparungen vorgesehen werden.

Diese Maßnahme bedeutet zwar eine Zunahme der von der Autobahn aus sichtbaren Betonflächen, bleibt in der Landschaft bei entsprechender Gestaltung des anschließenden Geländes ohne negativen Effekt. Für die Aufmerksamkeit der steuernden Person sind deutliche Objekte, welche sich von der Umgebung der freien Fahrt abheben von Vorteil.

Innenraum
Die Mittelwand der Grünbrücke, wird ganz in diesem Sinne färbig längsgestreift gestaltet. Die Dauer des Durchfahrens bei 130 km/h beträgt zwischen 0,9 bis 2,27 Sekunden. Je nach Länge sind die längsgestreifte, zweifärbige Ausführung der Seitenwände ein kurzer, impulsartiger Reiz, der nicht weiter verarbeitet werden muss. Hingewiesen sei hierbei auf die formale Analogie der Streifen mit den Linienstrukturen des Weinviertels und der Wahrnehmung von Geschwindigkeit an sich.

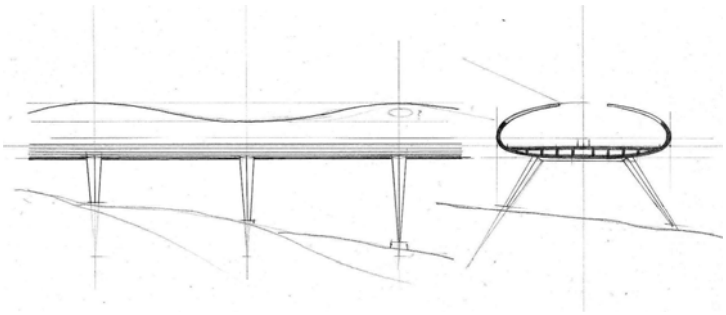
Material	
Sichtbetonflächen	beige (RAL 1001)
Mittelwand	Beschichtung mit Farben der Gruppe „Welle“

1.

Grünbrücke Darstellungen
A3 Blatt 4.2.2 / S4.6

2.

Grünbrücke „Annäherung“
A3 Blatt 4.2.3 / S4.7



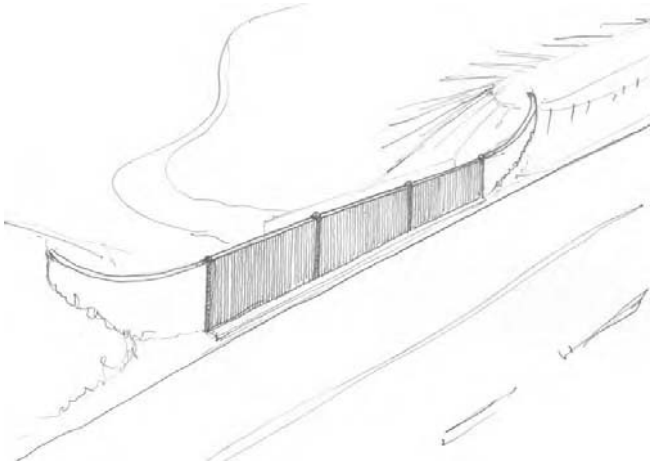
Skizze Februar 2004

4.3 Brücken der Autobahn über Wege, Gräben, Bäche, Täler, ...

Das Befahren der Brücke soll bemerkbar sein. Deshalb ändern die seitlichen Begrenzungen ihre Gestaltung, signalisieren die Funktion des überfahrenen Bauwerks.

Unterscheidung der Brücken nach Dauer des Passierens:

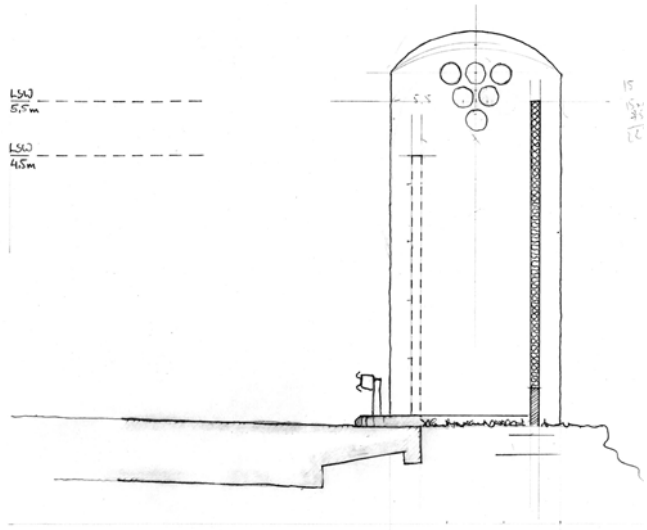
1. Kurze Brücken + kurzer farbiger Impuls	9,40 m bis 65,00 m	< 1,8 Sekunden
2. Lange Brücken + Brückenkopf + Sichtfenster	größer als 65,00 m	> 1,8 Sekunden



Kurze Brücken

Bei den kurzen Brücken beschränkt sich diese Differenzierung auf eine farbliche ‚Änderung der seitlichen Flächen oder es besteht ohnehin freie Sicht und damit die Gewissheit eine Brücke zu überfahren.
Diese optische Zäsur wird – wo vorgesehen – mit den Lärmschutzeinrichtungen gesetzt. Deren Ausführung erfolgt mit Sichtflächen aus Holz, quadratische Leisten aus Robinienholz erzeugen in ihrer Anordnung eine Linienstruktur aus Licht und Schatten.

Material	
Sichtbetonflächen	beige (RAL 1001)
Lärmschutz	Holzart Robinie (Akazie) senkrechte Leisten ca. 30/30 mm
Steher	verzinkte Ausführung



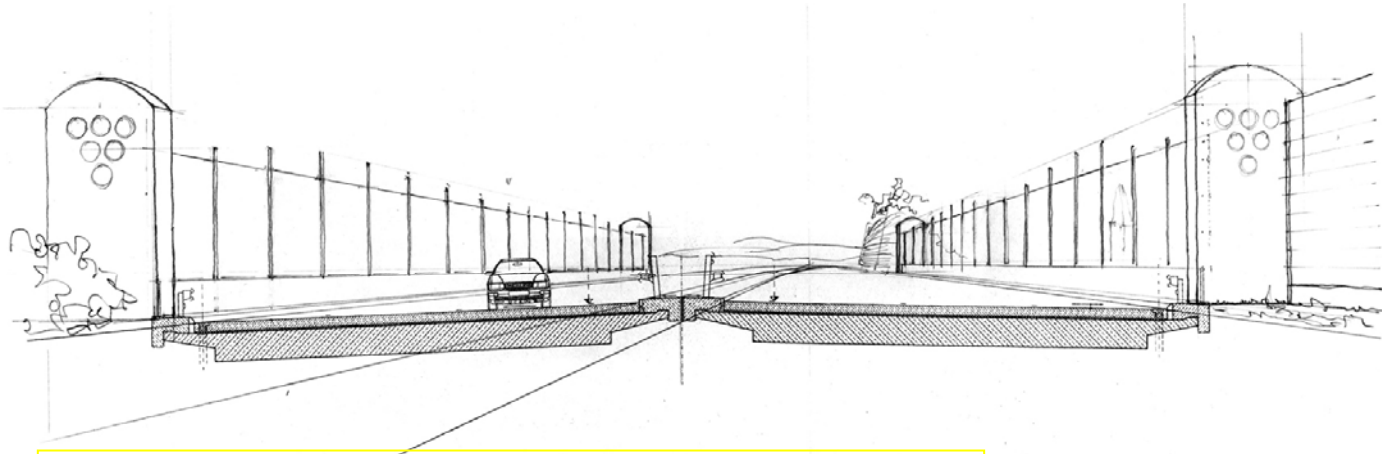
Lange Brücken

Bei der Annäherung sind die Brückenköpfe aus der Entfernung bereits erkennbar. Ihre eigentliche Aufgabe ist es die Übergänge zwischen der Lärmschutzwand auf den Brückenköpfen und den daran anschließenden Wänden herzustellen.

In der zum Fahrzeug zugewanden Seite trägt die Scheibe des Brückenkopfes die stilisierte Weintraube als

1. (Geschaltes) Relief im Sichtbeton

2. durchgehende Löcher in der Wand, soferne die Anschlüsse des Lärmschutzes dies zulässt.



Materialien Lange Brücke

Sichtbetonflächen	beige (RAL 1001)
Lärmschutz	Acrylglas transparent Alu-Paneele hochabsorbierend, Beschichtung innen: ‚Azurblau' RAL 5009 Beschichtung außen: ‚Fenstergrau' RAL 7040 Konstruktion, Beschichtung: ‚Blaugrau' RAL 7031

Schallschutz

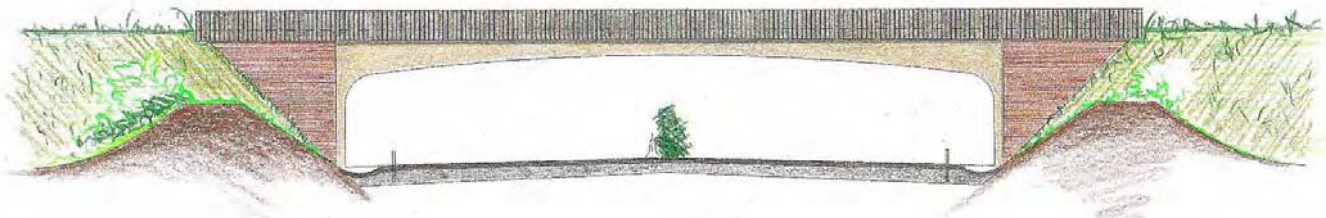
Bei längeren Talbrücken ist die Lärmschutzwand im oberen Bereich aus transparenten Acrylglas, um zumindest außerhalb der Dämme einen Blick auf die Landschaft zu erhalten. Zusätzlich reduziert diese durchsichtige Struktur auch die von Außen wahrgenommene Höhe des Talüberganges.

Der untere Teil des Lärmschutzes besteht zur Fahrbahn hin aus schallabsorbierenden Paneelen in ‚Azurblau'. Außen wird der nicht transparente Teil mit grauen Paneelen verkleidet.

Varianten

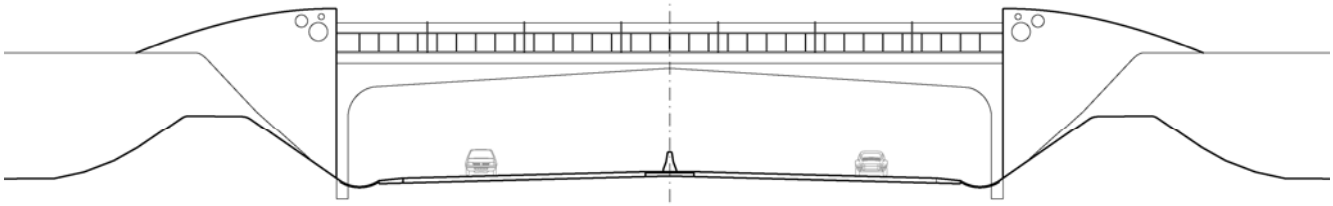
1. Senkrechter Lärmschutz,
a. Abstand der Steher in Wellenstruktur
b. Konstanter Abstand der Steher

2. Gekrümmter Lärmschutz,
dadurch zusätzliche Reduktion der wahrgenommen Höhe bei gleicher Effektivität bezüglich des Schallschutzes.
a. Abstand der Steher in Wellenstruktur
b. Konstanter Abstand der Steher



Skizze Februar 2004

4.4 Brücken über die Autobahn



Straßenbrücke

Die projektierte „Standardbrücke“ (Kraftfahrzeuge) passt mit ihrer weiten Bogenform ausgezeichnet in das Weinviertel. Da dieser Brückentyp bereits beim Ausbau der S 5 realisiert wurde, ist es umso mehr notwendig eine eigenständige Wirkung zu entwickeln.

Das Bogentragwerk wird betont, indem die seitlichen Brückenköpfe überhöht werden und dadurch einen Rahmen links und rechts vom Bogen schaffen.

Als Variante ist die Verwendung einer vorgebauten Sichtziegelmauer zur Betonung der seitlichen Bereiche denkbar.

Geländer:
Der Bereich zwischen diesem „Rahmen“ ist jener des Spritzschutzes. Die Ansicht dieser Acrylglasflächen mit dem davor stehenden (quadratisch geteilten) Geländer ergibt die proportionale Entsprechung des Weingartenmotivs.

Materialien Straßenbrücke

Tragwerk	Sichtbeton „natur“
Brückenkopf	Sichtbeton: beige (RAL 1001)
Brückenkopf Alternative:	Sichtziegelmauerwerk sehr hell
Geländer	Beschichtung: ‚Fenstergrau‘ RAL 7040
Spritzschutz	Acrylglas transparent
Steher Spritzschutz	Beschichtung: ‚Blaugrau‘ RAL 7031

Güterwegbrücke

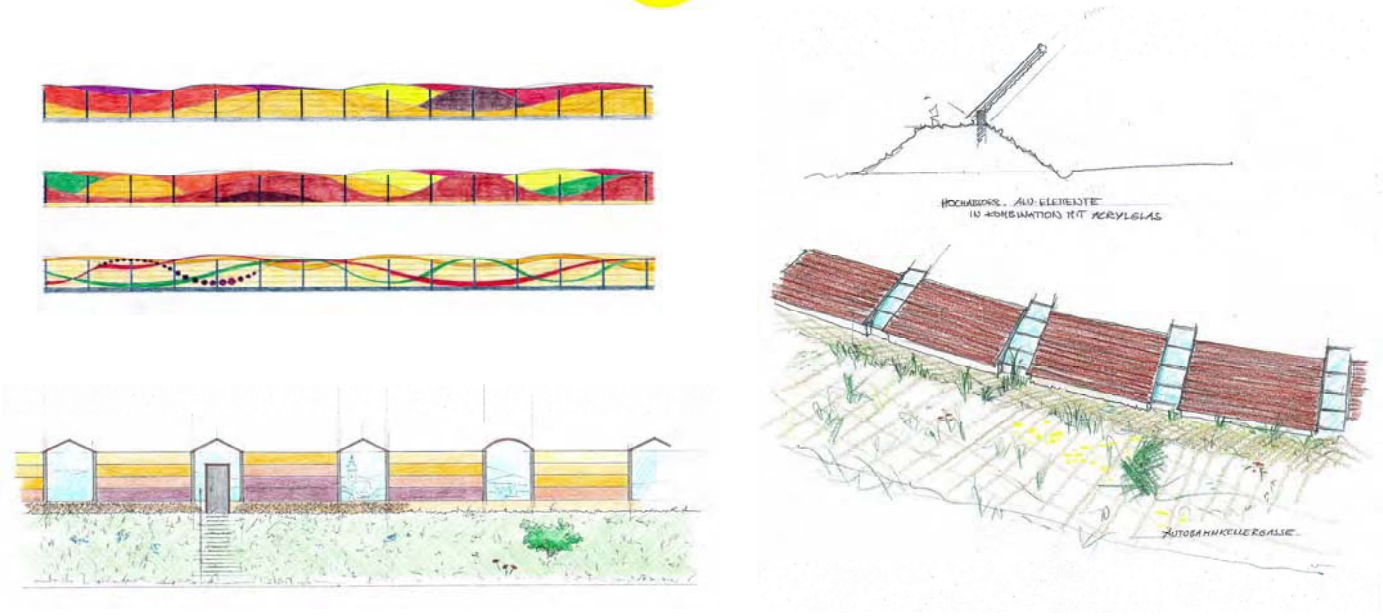
Aus Mangel an Information und Unterlagen zu diesem Brückentyp (Stelzenbrücke) wurde kein beschreibendes Planmaterial erstellt. Es gilt bezüglich der Farbgebung des Betons und dem Geländer

Themen- und Regionsbrücken

Beschreibung der Themenbrücken in Teil 5.7.

Darstellungen Straßenbrücke

A3 Blatt 4.4.2



Skizzen Februar 2004

4.5 Gestaltung Lärmschutzwände

Die Funktion der Lärmschutzwände ist nicht bloß auf die Absorption des emittierten Schalls, sondern begrenzt seitlich den Bewegungs- bzw. Geschwindigkeitsraum. Ziel der Gestaltung dieses Raumes ist es eine Schnittstelle zwischen Geschwindigkeit und der Wahrnehmung des Fahrers zu finden ohne eine Abwendung vom Verkehrsgeschehen zu bewirken.

Die hohe Geschwindigkeit der Fortbewegung beschränkt die Wahrnehmung. Details außerhalb der Zentralsicht verlieren völlig Ihre Bedeutung. Abstraktion der regionalen Formen und Proportionen bedeutet hierbei die weiche, landschaftliche Wellenbewegung auf die Rasterstruktur der Lärmschutzwände zu übertragen.

Freie Strecke

Typ 1. logarithmischer enger bzw. weiter werdendes konstruktives Raster der Steher und entsprechende farbiger Abstufungen,

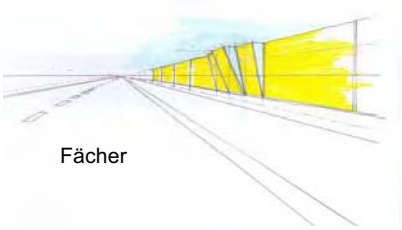
Typ 2. Wellenförmig geschwungene Aufstellung,

Alternative: Anordnung der Elemente nach farbigen Gruppen in der wellenden Struktur der Oberfläche der Landschaft.

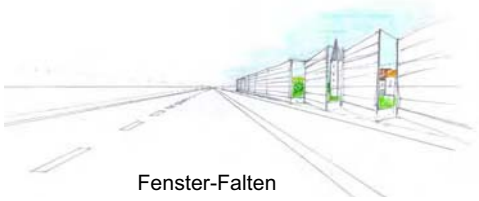
4.5 Gestaltung Lärmschutzwände

Abfolge und Kombination

Bei der A5 kommt es auf Grund der Topografie zu keinen endlosen Lärmschutzalleen. Der Trassenverlauf wechselt stetig die Art seiner seitlichen Begrenzung. Dennoch ist bei größeren Längen zu empfehlen, dass im Sinne einer visuell abwechslungsreichen Fahrt die beiden Typen und die zusätzlichen Elemente kombiniert werden, wenn das Gelände dies zulässt. .



Fächer



Fenster-Falten

Sichtbarkeit nach Außen

Die Lärmschutzwände der freien Strecke werden durch Bepflanzung der Vorbereiche an Ihrer Außenseite in der Landschaft fast unsichtbar.

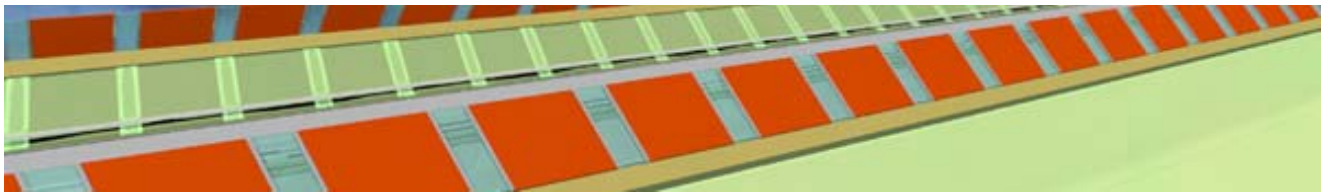
In Bereichen, wo nicht genügend Platz vorhanden ist, wird mittels Rankhilfe dafür gesorgt.

Ausblick

Reale Ausblicke ermöglicht stellenweise die spezielle Gestaltung der Lärmschutzwände. Durch Faltung und Verwendung von Acrylglaselementen ergibt sich mit der Bewegung für kurze Zeit ein vollständiges Bild eines Landschaftsausschnittes.

Anschlussstellen

1. Kellergassenmotiv 3 (Dächer), geneigt mit transparenten Zwischenelementen,



2. Kellergassenmotiv 2 (Schipflkeller) mit transparenten Acrylglaselementen,

Mit der Annäherung an eine Ausfahrt verändert sich das (grundsätzliche) Erscheinungsbild der Lärmschutzwände und wird architektonischer und somit fassbarer. Die Anwendung der Kellergassenmotive bzw. -proportionen im Bereich der Anschlussstellen signalisiert die Schnittstelle zur Region.

1.

Darstellungen Lärmschutzwände

„Freie Strecke“ / Gerade Welle

A3 Blatt 4.5.2 / S 4.14

2.

Darstellungen Lärmschutzwände

„Freie Strecke“ / Geschwungene Welle 1

A3 Blatt 4.5.3 / S 4.15

3.

Darstellungen Lärmschutzwände

„Freie Strecke“ / Geschwungene Welle 2

A3 Blatt 4.5.4 / S 4.16

4.

Darstellungen Lärmschutzwände

„Anschlussstelle“ / Schräge Dächer

A3 Blatt 4.5.5 / S 4.17

5.

Darstellungen Lärmschutzwände

„Anschlussstelle“ / Schipfkeller

A3 Blatt 4.5.6 / S 4.18

6.

Darstellungen Lärmschutzwände

„Aussicht“ / Faltung

A3 Blatt 4.5.7 / S 4.19

4.

Darstellungen Lärmschutzwände

„Aussicht“ / Fächer

A3 Blatt 4.5.8 / S 4.20

4.5 Lärmschutzsysteme

Freie Strecke

1. Hochabsorbierende Aluminium Paneele,
   pulverbeschichtet nach RAL
   Lochung 12 mm

   Steher: verzinkte Ausführung

2. Leichtbeton (Splittbeton, Holzbeton,…),
   durchgefärbt oder lasierend beschichtet nach RAL
   zB. Poreton Welle oder Faseton Welle

3. Holz
   Holzart: Akazie / Robinia (Resistenzklasse 1-2 / sehr resistent – resistent)
   Anwendung in Kombination als kleinstes Element (1,00 m)

Kurze Brücken

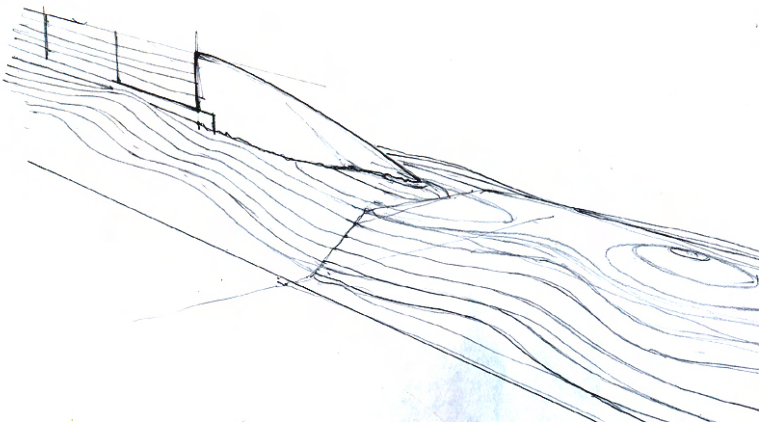
1. Holz
   Holzart: Akazie / Robinia (Resistenzklasse 1-2 / sehr resistent – resistent)
   Übergangsbauwerke: Sichtbeton gefärbt

Anschlussstellen

1. Hochabsorbierende Aluminium Paneele,
   pulverbeschichtet nach RAL
   Lochung 12 mm

2. Acrylglas Sichtelemente
   a. mit Steher verzinkte Ausführung (Schräges Dach)
   b. mit Rahmen aus Sichtbeton (Schipfkeller)

4.6 Übergänge



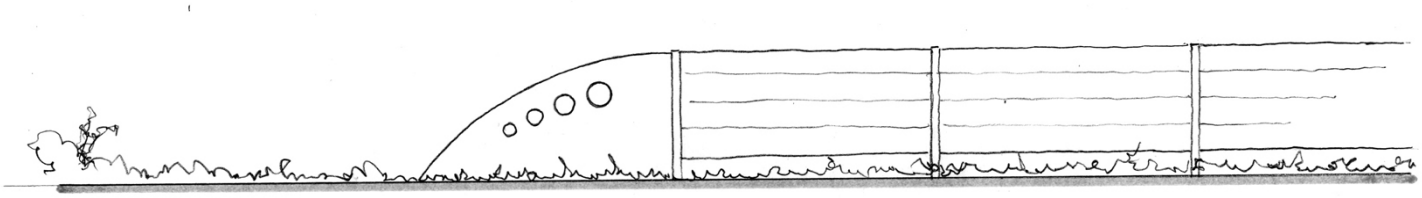
Der Gestaltung der Übergänge ist für ein das harmonische Gesamtbild sehr wichtig. Formales Vorbild sind

1. der Segmentbogen der Schipflkeller, Fenster- und Türstürze,

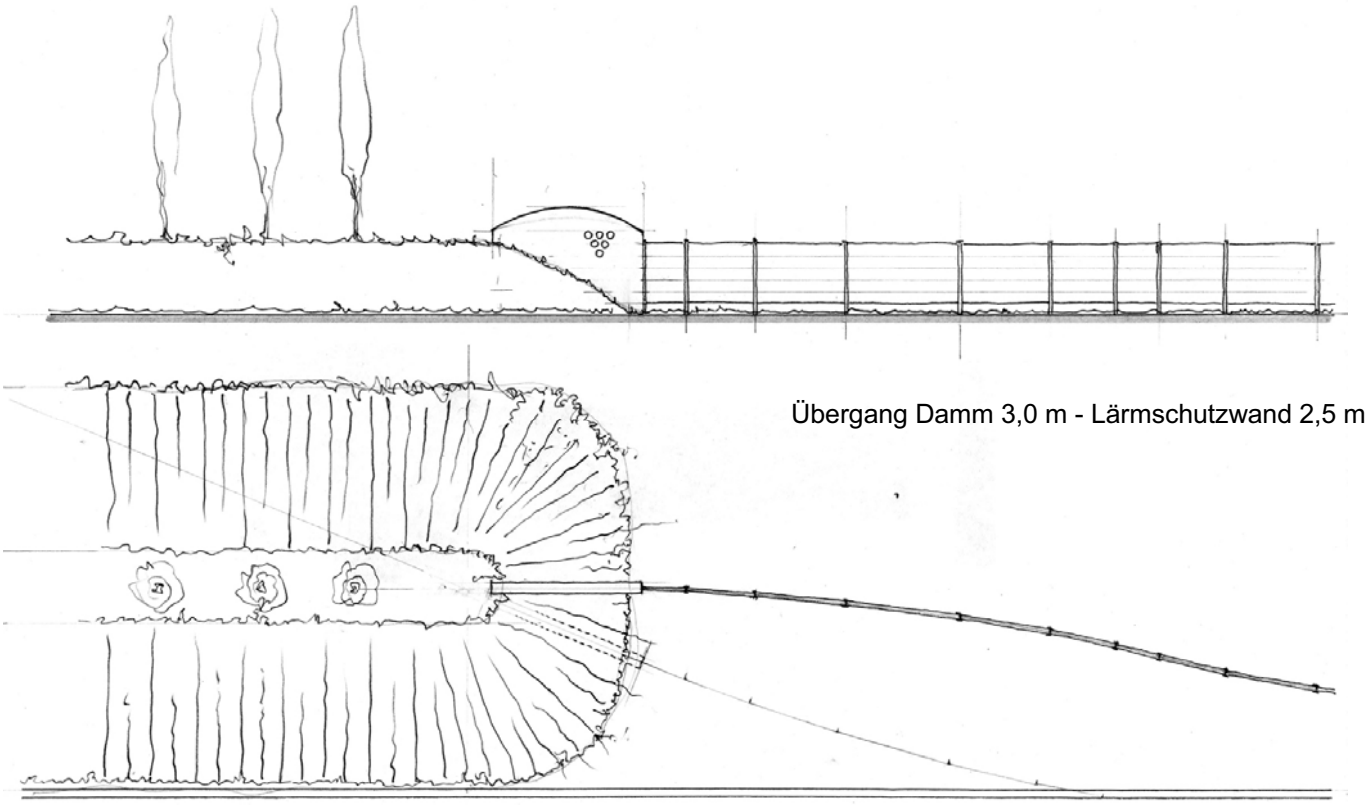
2. die fließenden Geländeverläufe der Weinviertler Landschaft.

Kleine Übergangsbauwerke aus Leichtbeton gleichen Niveauunterschiede aus und stellen Anschlüsse zwischen den unterschiedlichen Lärmschutzwänden, -dämmen, -steilwänden, etc. her.

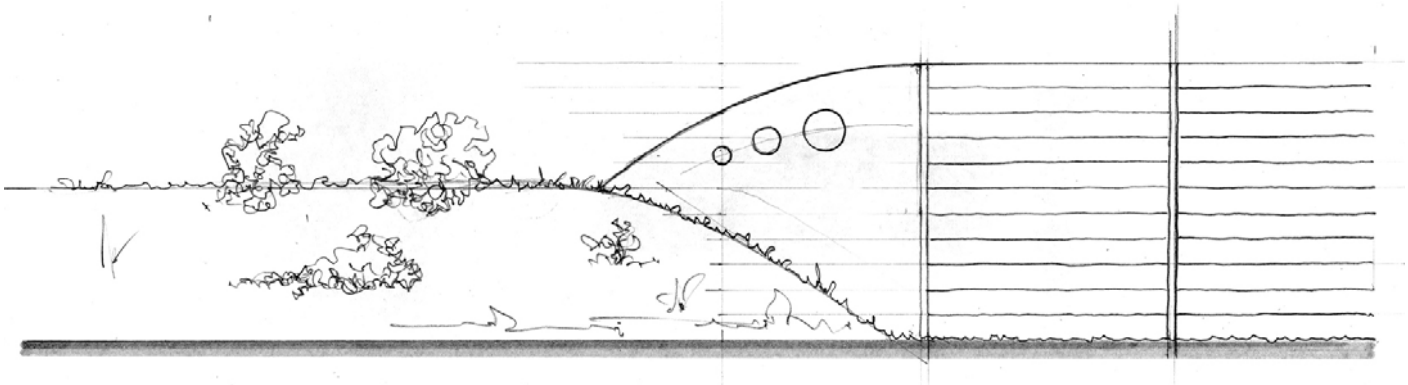
4.6 Übergänge



Beginn Lärmschutzwand 2,5 m

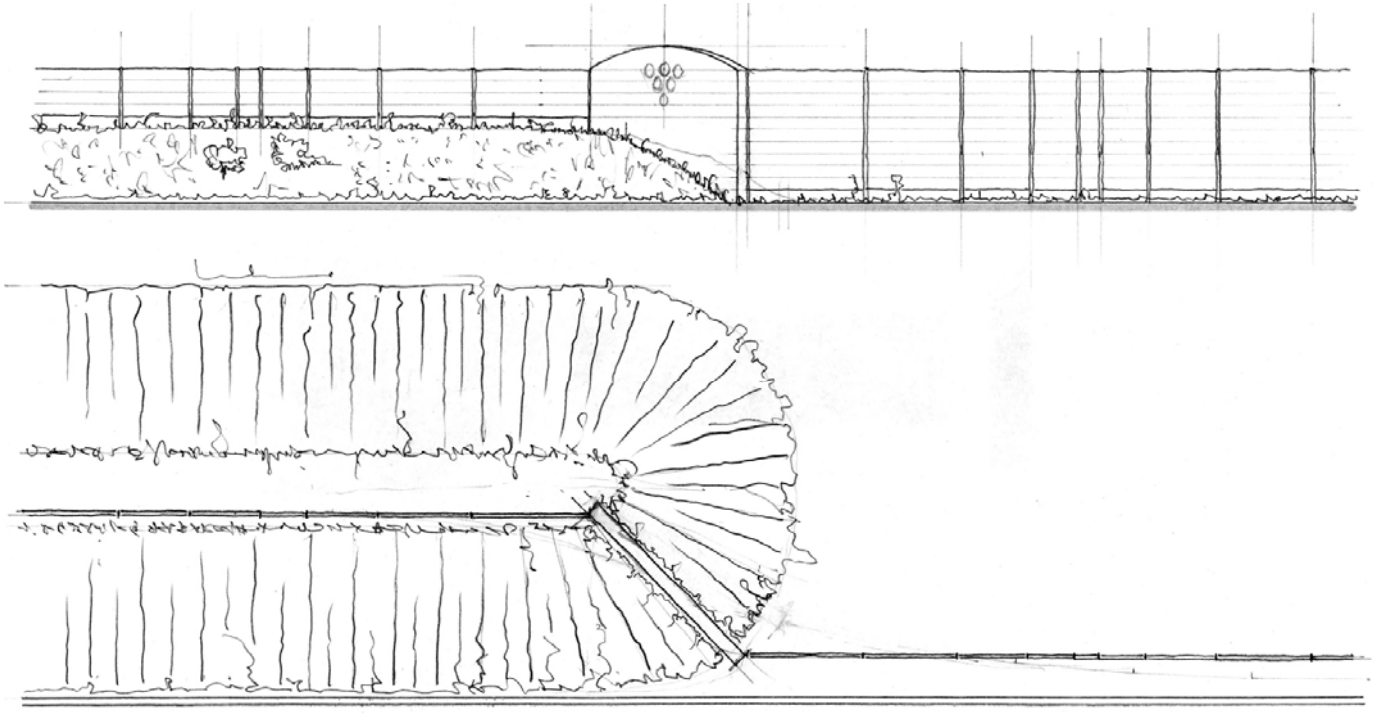


Übergang Damm 3,0 m - Lärmschutzwand 2,5 m

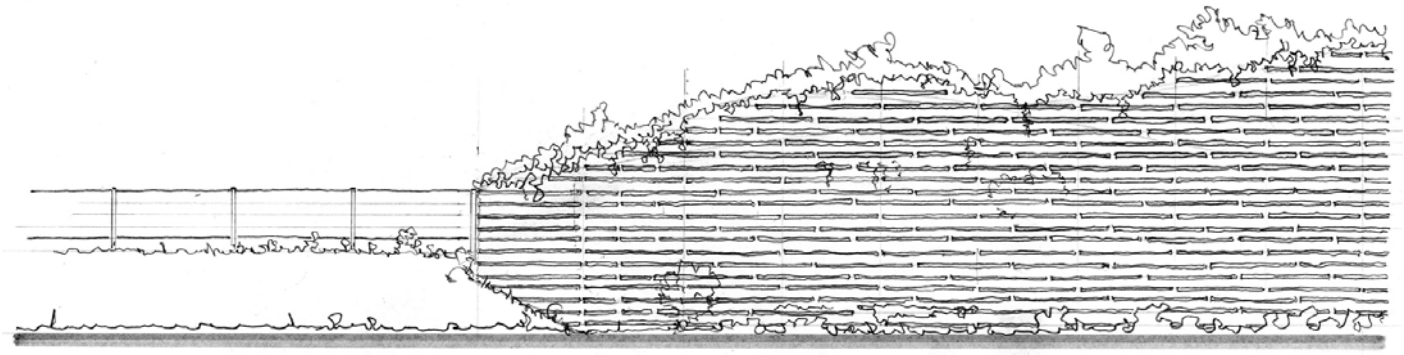


Übergang Damm 3,0 m - Lärmschutzwand 5,0 m

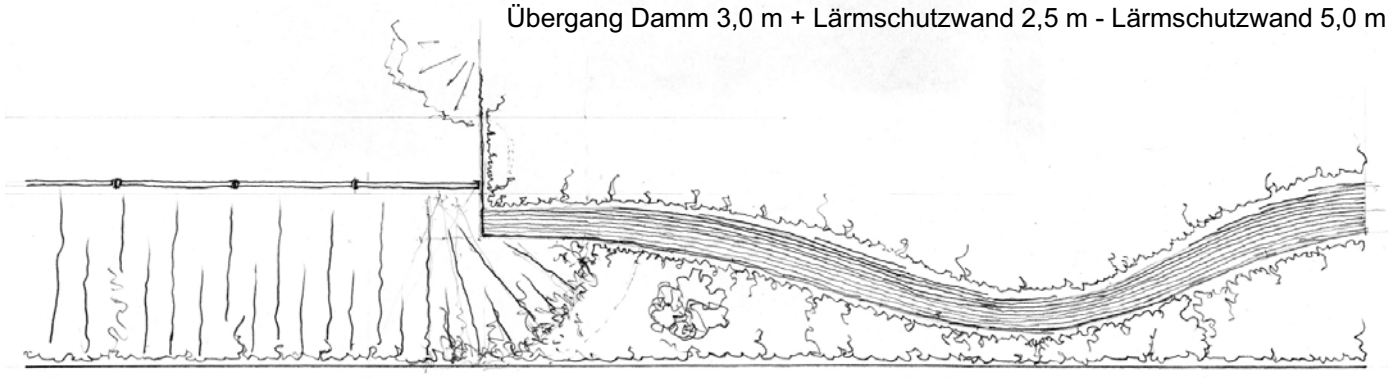
4.6 Übergänge



Übergang Damm 3,0 m + Lärmschutzwand 2,5 m - Lärmschutzwand 5,0 m



Übergang Damm 3,0 m + Lärmschutzwand 2,5 m - Lärmschutzwand 5,0 m



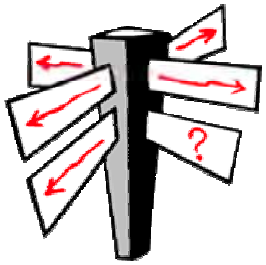
5. Orientierung Weinviertel

Jahrzehntelang war das Weinviertel aus seinem gewachsenen regionalen Zusammenhang gerissen. Der Eiserne Vorhang wurde 1989 endlich zur Seite geschoben und seine Narben verheilen langsam. Mit dem Beitritt der Nachbarländer zu der Europäischen Union ist wieder ein Teil dieser Grenze gefallen und in einigen Jahren wird diese Grenze verschwunden und Geschichte sein.

Jetzt ist also theoretisch alles rundherum offen, endlich in der Mitte Europas!

Zeit für Selbstvertrauen, für das Erkennen der Identität und dem Bewusstsein dieser sanften Einzigartigkeit des Weinviertels. Die Qualität dieser Kulturlandschaft sind ihre Stille und Unaufdringlichkeit. Seine Demut aus vergangenen Tagen?

Was ist Orientierung?



5.1 Thematische Orientierung

(Was will ich?)

Kausale Inhalte der Wege:

1. Wirtschafts- und Berufsverkehr,
2. Pendlerverkehr,
3. Versorgung (Einkauf, Tanken, …) und Verwaltung,
4. Freizeit (Sport, Kultur, Besuche, …),
5. Reisen und Tourismus (Sehenswürdigkeiten, Weinstraße, Museen,…), …

Der Wirtschafts- und Pendlerverkehr kennt zumeist seine Routen. Hingegen benötigen Wege zu Versorgung, Freizeit und Fremdenverkehr, mit wechselnden Zielen, Hinweise und Wegmarkierungen. Die „aggressive“ Gestaltung der Einkaufsmöglichkeiten, Tankstellen, etc. gewährleistet eine gute Sichtbarkeit und erfüllt somit eine Leitfunktion. Orte der Verwaltung und wichtige öffentliche Einrichtungen arbeiten vorwiegend mit bekannten Piktogrammen oder Text, um den richtigen Weg zu zeigen.

Die Verwendung von geschriebener Information ist für die regionale Bevölkerung (den „Einheimischen“) unproblematisch. Im Kontext der Osterweiterung der Europäischen Union ist es notwendig Hinweise zu Destinationen aus dem Bereichen der Freizeit und des Fremdenverkehrs so zu gestalten, dass die Verständlichkeit nicht an Sprache gebunden ist. Internationale Piktogramme definieren die Funktion des Zieles, Symbole das Thema und der geschriebene Eigenname bzw. das Logo spezifizieren es.

Motivation der Wege:

1. Notwendiger Weg (Arbeit, Wirtschaft, Versorgung, Verwaltung, …) mit klarem Ziel.
2. Freiwilliger Weg (Freizeit, Reisen, …) mit bekanntem Ziel.
3. Freiwilliger, durch optionales Informationsangebot, erzeugter Weg (Tourismus, Freizeit, regionale Produkte, …).

Unabhängig vom grundlegenden Unterschiede der Motivationen „Freiwilligkeit“ oder „Notwendigkeit“ werden Wege im Alltag generell kurz und straff angelegt. Man weiß genau was zu erledigen ist und sucht seinen Weg zu dem Ort der Erledigung. Orientierung beschränkt sich auf den schnellsten und einfachsten Weg.

In der Freizeit und im Urlaub ist der grundsätzliche Ansatz der Fortbewegung anders und wird bereits als Teil der Erholung begriffen. Der Reisende ist aufnahmefähiger und interessierter. Seine Fortbewegung kann zu einer interaktiven Entdeckungsreise durch die Region werden, wo Hinweise und Objekte Interesse an den Angeboten zur Freizeitgestaltung wecken.

Das Finden des richtigen Weges soll in jeden Fall ohne Ärger und Irrtum möglich sein, unabhängig von Inhalt und Motivation. Für Ziele aus den Bereichen Freizeit und Fremdenverkehr wird ein spezieller Typus Hinweisschild eingesetzt, der sich

1. von der offiziellen Beschilderung gestalterisch absetzt, somit zweifelsfrei identifizierbar ist und

2. mit einer einfachen, symbolbetonten Infosprache arbeitet, die unabhängig von der gesprochenen Sprache des Empfängers verstanden wird,.

Symbol- und Infosprache

Sprachlich basierte Schriftinformation hat den Nachteil nur von einer Sprachgruppe verstanden zu werden. Für Belange, die nur die Bewohner einer Region betreffen ist das kein Problem, im Fremdenverkehr hingegen schon. Die Hinweise zu Destinationen sind so zu gestalten, dass die Verständlichkeit nicht an eine Sprache gebunden ist, d.h. internationale Piktogramme definieren die Funktion des Zieles, Symbole das Thema und der geschriebene Eigenname bzw. das Logo spezifizieren es. Besonders wichtig ist die eindeutige Unterscheidung von den offiziellen Wegweisern und üblichen Schildern. In Form und Farbe abgesetzt und aus großer Distanz wiedererkennbar, ermöglichen sie ein filtern der Informationen nach deren subjektiver Bedeutung.

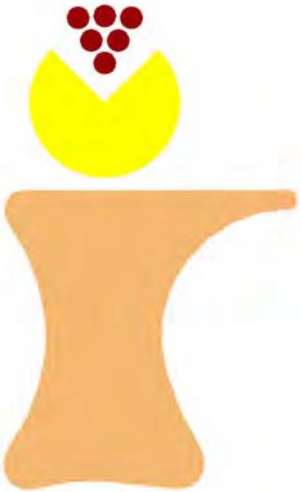
Das Weinviertelsymbol, bzw. die simplifizierte Traube aus sechs Kreisen könnte bereits entlang der Autobahn verwendet werden, um

1. das Weinviertel in Zeichenform (nonverbal) zu manifestieren und

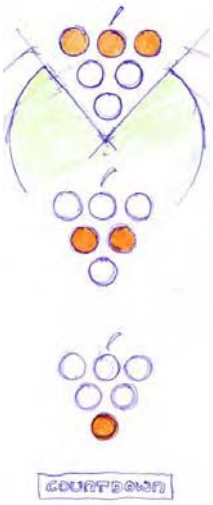
2. touristische Inhalte zu markieren bzw. zu präsentieren.

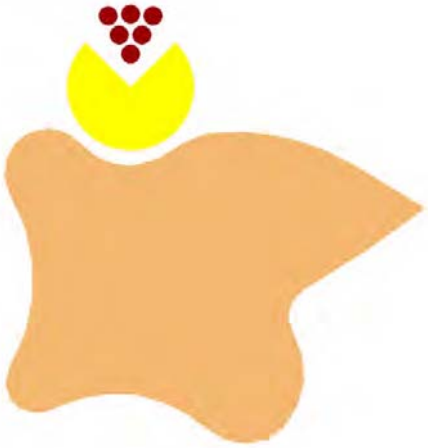
Dieses Symbol könnte in Folge für alle Hinweisschilder in die Region und v.a. für das ‚Weinviertel Info Terminal' Anwendung finden.

Info - i

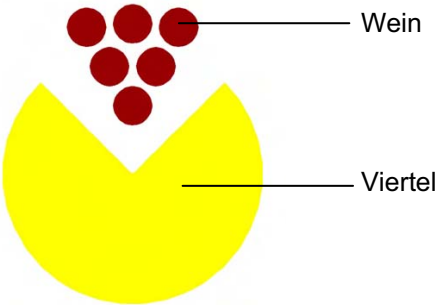


Abzweigung zu Info





Info Tafel



Weinviertel Terminal

Allen Gruppen ist grundsätzlich Information bereitzustellen, wenn diese gebraucht und gesucht wird. Dazu werden an den „Verweilorten“ der Autobahn, d.h. Tankstellen, Raststätten und Parkplätzen die **Weinviertel Info Terminals** (WIT) aufgestellt, die extrem benutzerfreundlich mehrsprachige Information zu Kunst- und Kulturleben, Museen, Gastronomie und Unterkunft, Sport, Natur, … bieten.

Die primäre Ebene nimmt Bezug auf den jeweiligen Ort der Aufstellung, d.h. stellt rasch Wissenswertes zu der Gegend bzw. dem Thema der Raststätte oder des Parkplatzes zur Verfügung.

Auf der zweiten Ebene funktioniert das Terminal als Teil des Netzwerkes aller regionalen homepages, wie z.B. www.weinviertel.at, www.kulturvernetzung.at www.wolkersdorf.at,, www.wde.at, www.weinviertel-sued.at, www.leiserberge-mistelbach.at, und viele mehr. Informationen zu den Angeboten der anderen Kleinregionen oder aktuellen Veranstaltungen sind gratis abrufbar, angenehme Serviceleistungen, wie Ticketbestellungen, Services der Behörden oder die Online-Reservierung von Hotelzimmern können genutzt werden.

Die dritte Ebene eröffnet dem Benutzer das ‚world wide web‘. Diese Leistung kann über eine Dauer von zB. fünf Minuten nur in Anspruch genommen werden, wenn das Terminal mit einem Code freigeschalten wird. Entsprechend der gewünschten Dauer kann der Benutzer Internetzeit bei der Tankstelle, etc. kaufen. Für Laptops mit wireless-LAN ist das Weinviertel Info Terminal ein Access Point. Auch hierbei erwirbt der Kunde Internetzeit und erhält einen Code zur Freischaltung.

In weiterer Folge sollten die Online Weinviertel Terminals netzwerkartig an wichtigen Plätzen, wie Stadtzentren, Sehenswürdigkeiten, etc. aufgestellt werden.

5.2 Räumliche Orientierung

(Wo ist mein Ziel? Wo bin ich?)

Die Bewegung durch den geografischen Raum wird erst durch die relativ feststehenden Objekte entlang der Strecke begriffen. Ihre Erkennung bzw. Wiedererkennung ermöglicht Zielsuche, Orientierung und Weg. Unbekannte Strecken werden an Hand dieser Orientierungspunkte definiert und abgespeichert, um den Pfad zurück bzw. den Weg zu einem späteren Zeitpunkt wieder zu finden.

1. Regionale bzw. geografische Orientierungspunkte (Leiser Berge (Buschberg), die Kleinen Karpaten, Kahlen- und Leopoldsberg, Industrieanlagen,…)

2. Kleinregionale Grenzmarkierung, ‚Grenzstein', Themenbrücke oder -objekt am Weg

3. Kleinregionale Orientierungspunkte (weithin sichtbar, zB. Silos, Markante Bauten und Topografien, …)

4. Lokale Orientierungspunkte (Kirchen, Schlösser, Mühlen,…)

5. Hinweisschilder und Wegweiser entlang der Strassen und an Wegegabelungen

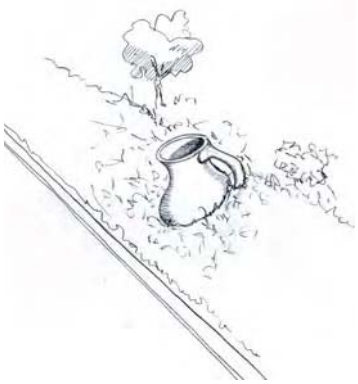
1. Regionale Orientierungspunkte

Das Weinviertel ist geografisch zwischen Gebirgen eingebettet zu welchen ausgeprägte Sichtverbindungen bestehen. Nicht nur von höheren Niveaus wird die übergeordnete Geografie begreifbar und somit die eigene Position fassbarer.

1. Buschberg mit seinen zwei Radarkugeln (W)

2. Kleinen Karpaten (O, NO)

3. Alpen, insbesondere der Schneeberg, ferner Kahlen-und Leopoldsberg (S)



2. Themenobjekte und Grenzsteine

Ähnlich den religiösen Kleindenkmälern aus Stein säumen Themenobjekte den Weg, verknüpfen entweder das Schwerpunktthema mit seiner Region oder präsentieren das Logo der durchreisten Kleinregion. Sie haben die Aufgabe

1. auf die (hinter dem Transitraum liegenden) Angebote Aufmerksam zu machen und

2. die Entfernungen auf der Autobahn subjektiv messbar zu machen und

3. als „ungefährliche" Ablenkung vom monotonen vorwärts fahren die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

5.2 Räumliche Orientierung

Skyline Wien

Mistelbach

Windkraftwerk Steinberg

Poysdorf

Ruine Falkenstein

Nikolsburg

Kleinregionale Orientierungspunkte

Kleinräumig von Wichtigkeit sind die lokalen ‚landmarks'. Signifikante Gebäude und Geländestrukturen erlauben ein Erkennen des Ortes während der Annäherung und sind Anhaltspunkte für den weiteren Weg. Darüber hinaus erspart die Sichtbarkeit eines Zieles selbst eine Menge Hinweisschilder.

1. Wien, seine Skyline und „Bergkulisse" (S)

2. Kirchturm Mistelbach mit dem Buschberg als Hintergrund (W-NW)

3. Der Steinberg und sein Windkraftwerk (NO)

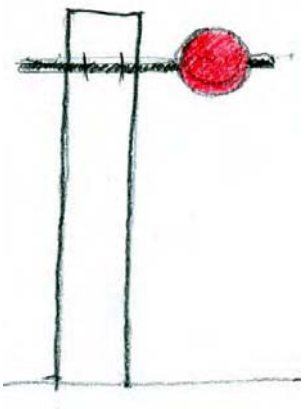
4. Kirche Poysdorf (W-NW)

5. Ruine Falkenstein (W)

6. Pollauer Berge (N)

7. die Raiffeisen Lagerhaus-Silos markieren größere Gemeinden deutlich, aber nicht eindeutig. Höher als jeder Kirchturm überragen diese Megamarterl'n die Siedlungen, ein Dokument der bäuerlichen Genossenschaften in den 50er Jahren.

Ihre überragende Größe macht sie unfreiwillig zu weithin sichtbaren ‚landmarks', ihre neutrale und uniforme Gestaltung verhindert aber, dass sie als Wahrzeichen wahrgenommen werden. Orientierungspunkte an denen man sich nicht orientieren kann. Ihre heutige Nutzung wurde als Träger der Mobiltelefon-Sender erweitert. Es ist aber auch denkbar, die Türme für neue Funktionen zu verwenden, wie zB. Kletterturm, Café mit Aussicht, Sonnenuhr oder doch „nur" Skulptur?



5.3 die megamarterl

Das Weinviertel ist die Gegend der (mit Abstand) höchsten Dichte an hohen Lagerhaus-Türmen in Österreich.

Logische Folge dieser Tatsache ist, dass diese ungewöhnlichen Bauwerke typisch für die Kulturlandschaft Weinviertel geworden sind. Ihre Form leitet sich zwar von den Kirchtürmen und Bildstöcken ab, ihre Dimension wirkt allerdings verwirrend, betrachtet man die sanfte Umgebung.

Die Höhe eines Gebäude ist zumeist von seiner Bedeutung für die Gesellschaft abhängig. Die Struktur dieser Gesellschaft hat sich seit den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts stark verändert, folglich sollte sich auch die Funktion der Silos ändern, um die Bedeutung zurückzugeben, die ihrer Dimension entspricht.

Ob Aussichtsturm, Kaffeehaus mit schönen Blick, Veranstaltungsort oder Kletterwand, mögliche „nützliche“ Verwendungsmöglichkeiten gibt es viele. Für das Zurechtfinden in der Region ist vor allem wichtig deren jeweilige Gestaltung unverwechsel- und wiedererkennbar machen.

Die Siedlungen liegen größtenteils in den Niederungen. Die Spitze dieser Prismen ist das erste sichtbare Zeichen einer Ortschaft auf dem Weg zu ihr. Die Türme ragen aus den Wellen der Landschaft und ermöglichen Sichtbeziehungen über weite Distanzen.

Die annähernd gleiche Form (stehendes, quadratisches Prisma) und Farbgestaltung verhindert selbst eine ungefähre Zuordnung zu der Gemeinde in der sie stehen.

Schade!

Verteilung der Lagerhaus Silos 40+ in Österreich

Blick auf Wilfersdorf

Entlang der Trasse der A5 besitzen folgende Gemeinden einen Raiffeisen Lagerhaus Silo:

+ Wolkersdorf,
+ Gaweinstal,
+ Mistelbach,
+ Wilfersdorf,
+ Poysdorf
+ Großkrut

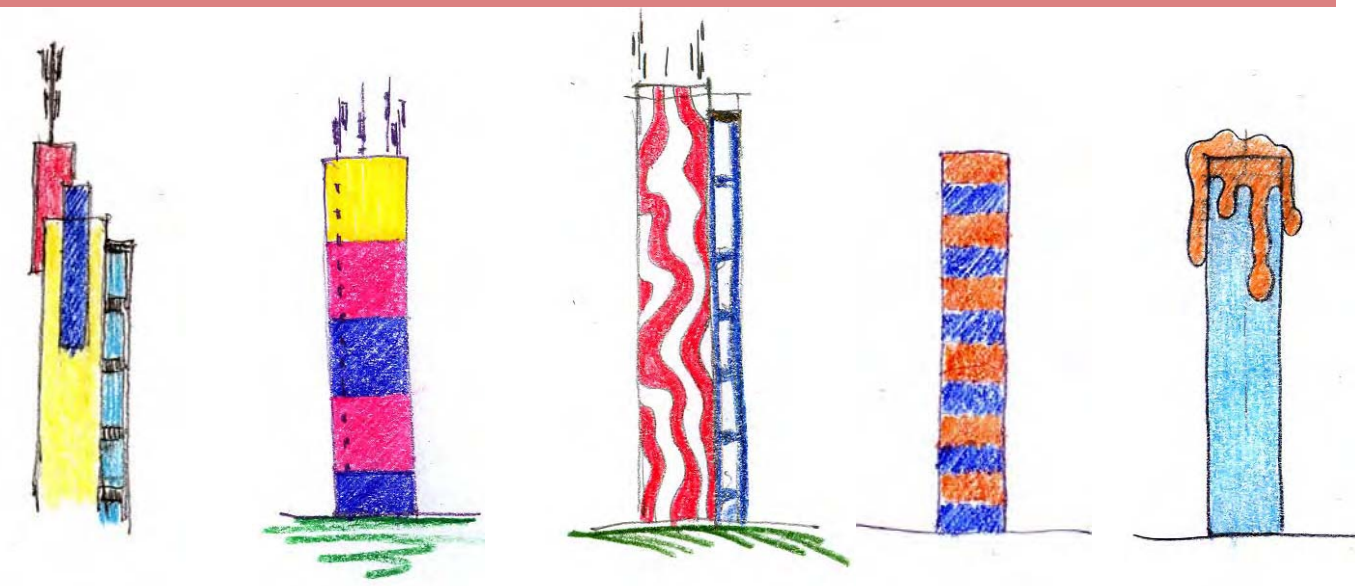
In der Europaregion Südmähren-Westslovakei-Weinviertel leben und wirken viele bildende Künstler. Sie einladen, Vorschläge zur Gestaltung der einzelnen Silos zu machen, wäre eine überaus interessante Möglichkeit die spezielle Architektur dieser „Agrarischen Kathedralen“ mit dem gesamtregionalen Thema „Moderne Kunst“ zu verbinden. Ob in Form eines Wettbewerbes oder ob die jeweils ortsansässigen Künstler um Ihre Interpretation des „Kubus im Wellenmeer“ ersucht werden ist dabei nicht wesentlich.

Wesentlich ist die offene Auseinandersetzung mit einem regionalen, architektonisch manifestierten Phänomen. Überdimensionale Marterl ohne Maß zu der Landschaft in der sie stehen.

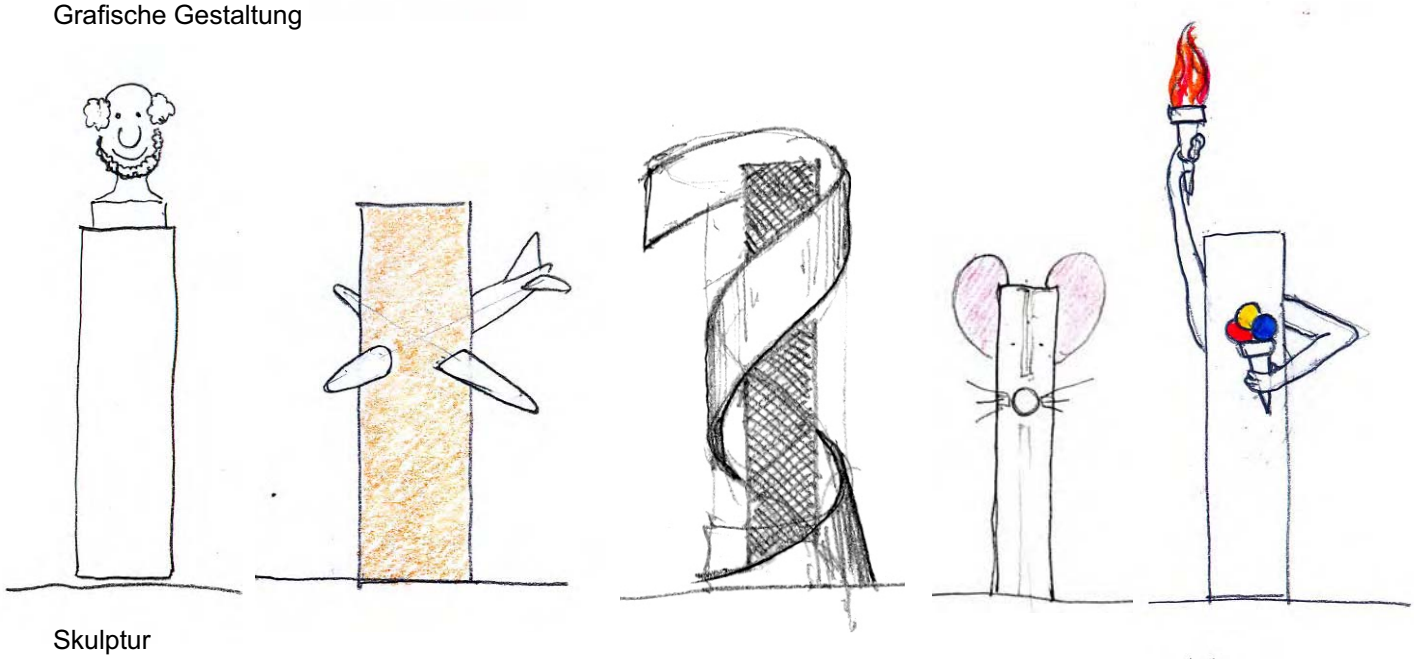
Kunst ist Kommunikation und so könnten diese mächtigen Baumassen Impuls für kommunale Identität sein.

Ziel sollte es sein, letztlich allen Raiffeisen-Türmen des Weinviertels eine individuelle Wirkung zu gönnen. Das Ergebnis wäre eine durchgehende ‚Weinviertler Kunstspur‘, deren positive Auswirkungen auf den Fremdenverkehr außer Zweifel stehen. Die damit verbundenen hohen Marketingchancen für sowohl Gemeinden, als auch die gesamte Region sind offensichtlich.

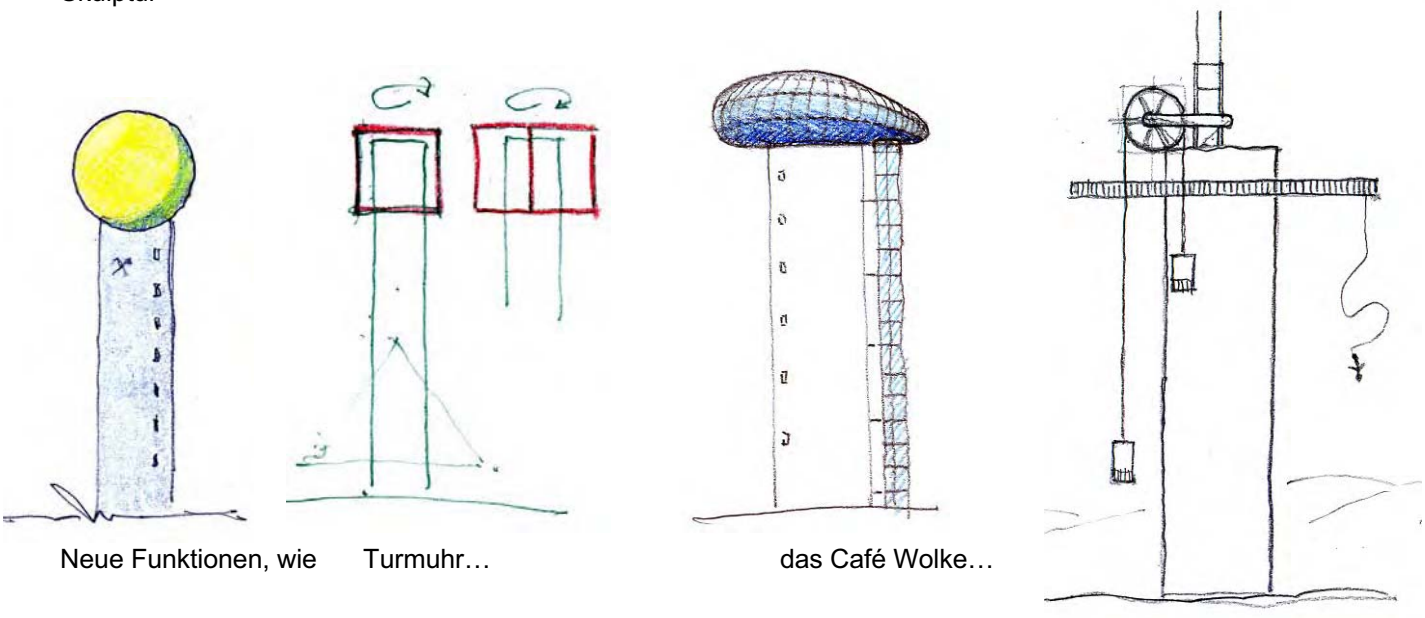
5.3 die megamarterl



Grafische Gestaltung

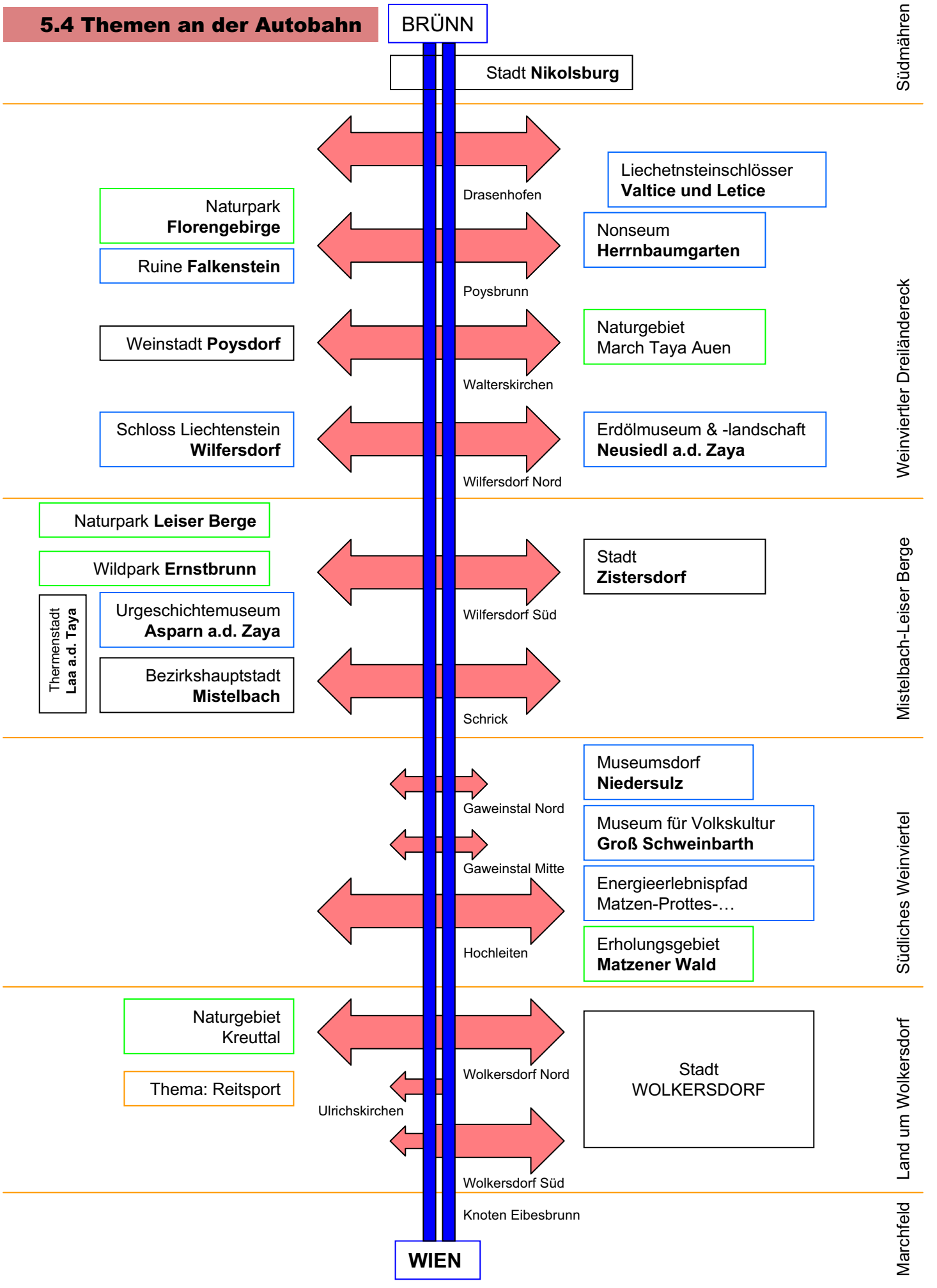


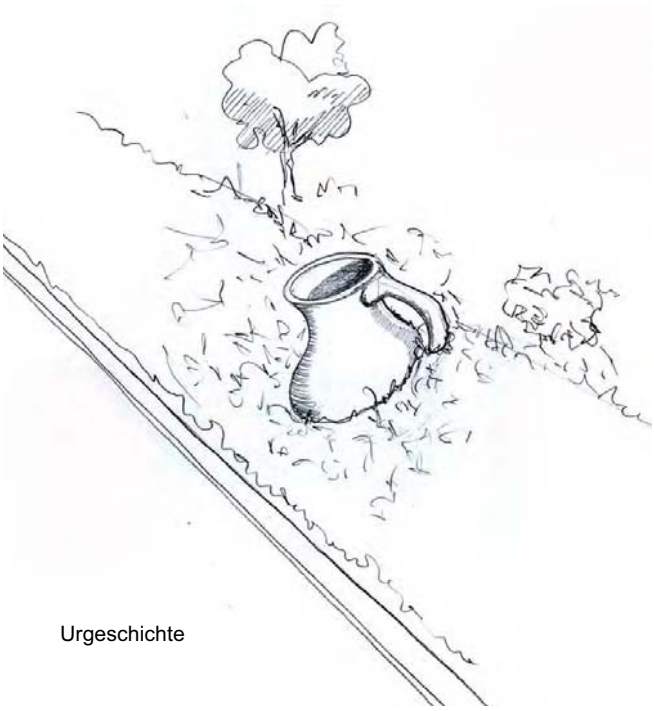
Skulptur



Neue Funktionen, wie Turmuhr… das Café Wolke… Bungee Jumping…

5.4 Themen an der Autobahn





Urgeschichte

Die kleinregionalen Schwerpunktthemen treten an der Autobahn mehrfach in Erscheinung:

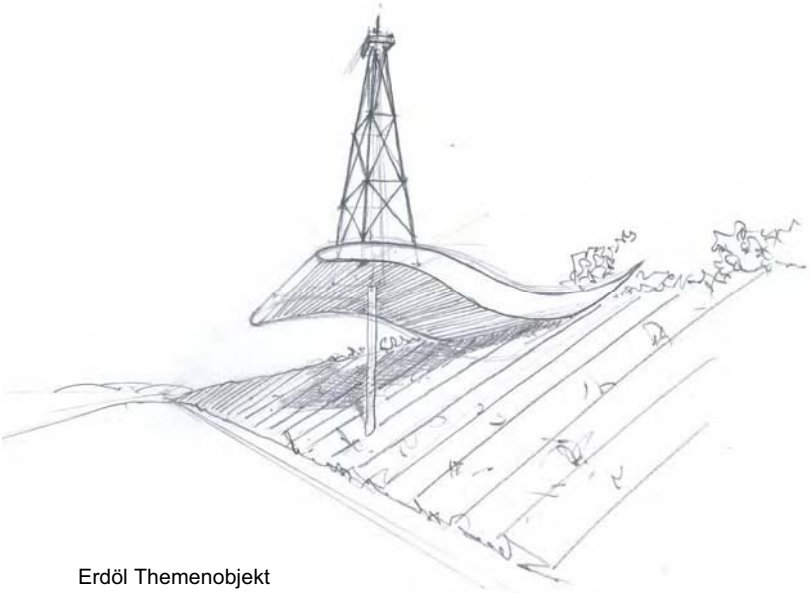
1. Themenobjekte und

2. Themenbrücken (Grenzsteine) mit direkten Bezug zur unmittelbar durchreisten Gegend bzw. Region mit ihren Themen. Sie haben die Aufgabe auf die (hinter dem Transitraum liegende) Angebote Aufmerksam zu machen und Neugierde zu erwecken.

3. Themenraststätten und –parkplätze, die ausführlicherer und interaktiv Wissen zu den regionalen und kleinregionalen Themen anbieten.

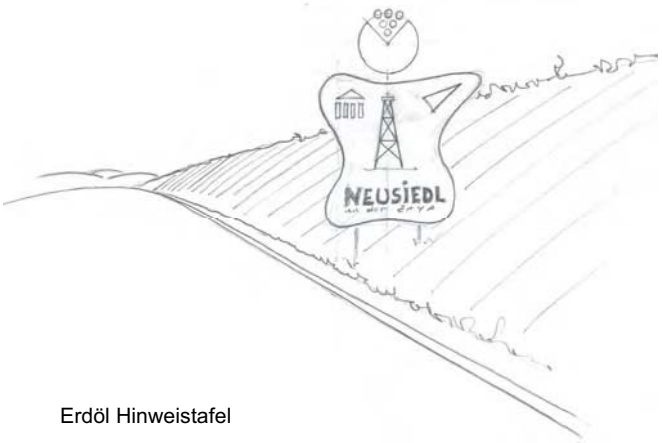
4. Themenhinweis an den Schnittstellen in die Region.

5.4.1 Themenobjekte

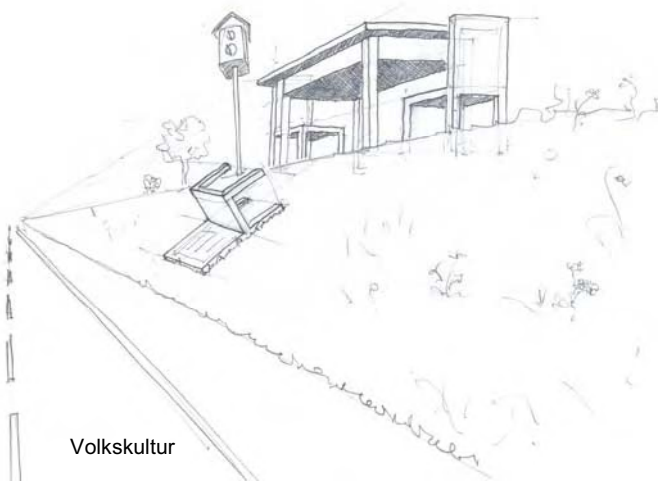


Erdöl Themenobjekt

Ziel der Themenobjekte ist es nicht eine konkrete Information zu kommunizieren, sondern das Thema der Kleinregion als kurzes ‚statement' mit einem Symbol oder Logo zu verbinden. Die nachfolgenden Hinweisschilder ergänzen das Symbol um das dazugehörige Ziel.

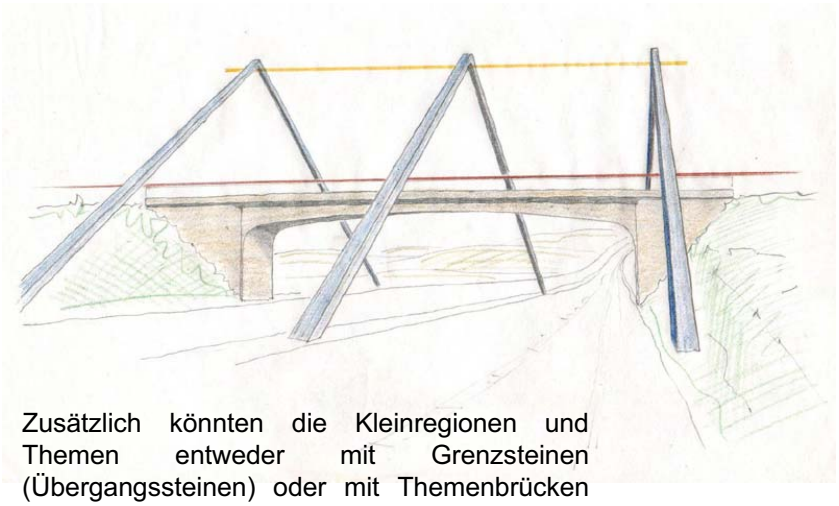


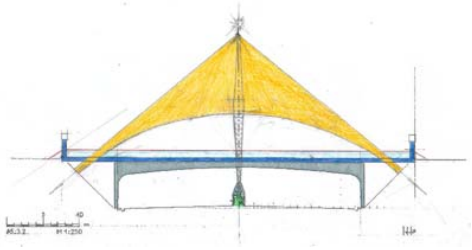
Erdöl Hinweistafel



Volkskultur

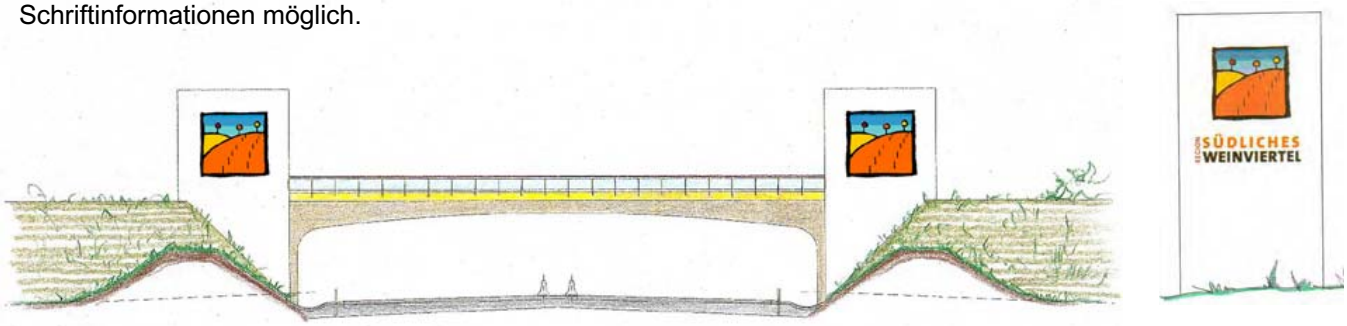
5.4.2 Themenbrücken



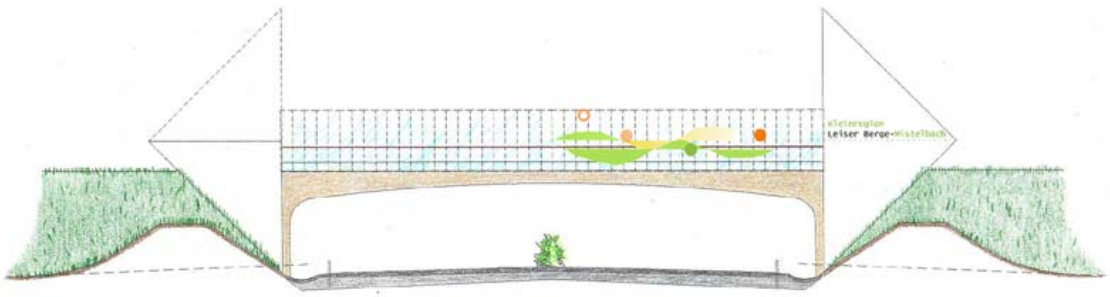


Land um Wolkersdorf

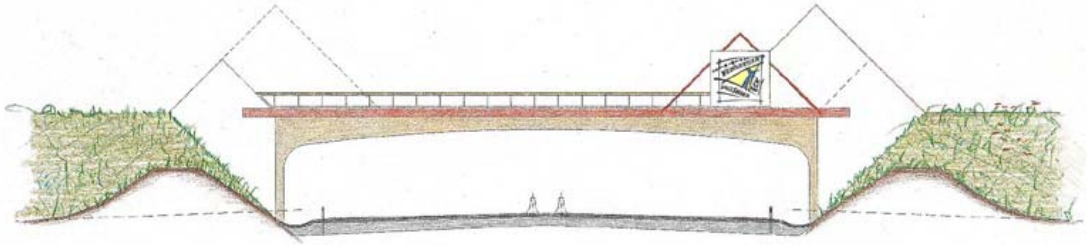
Zusätzlich könnten die Kleinregionen und Themen entweder mit Grenzsteinen (Übergangssteinen) oder mit Themenbrücken an der Autobahn präsentiert werden. Grundsätzlich funktionieren sie ähnlich den Themenobjekten, haben jedoch den Vorteil in Fahr- bzw. Blickrichtung zu wirken. Folglich ist eine Verwendung der Logos mit eventuellen Schriftinformationen möglich.



Südliches Weinviertel



Mistelbach - Leiser Berge

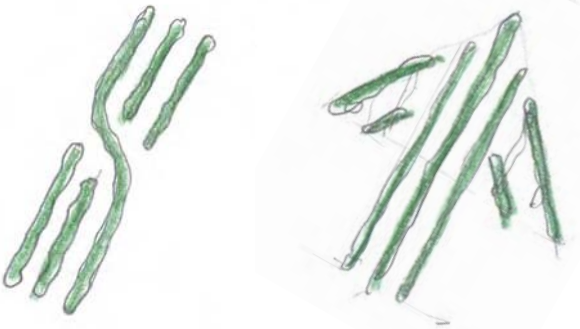


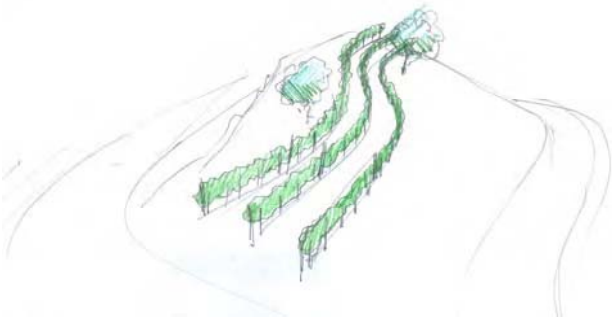
Weinviertler Dreiländereck

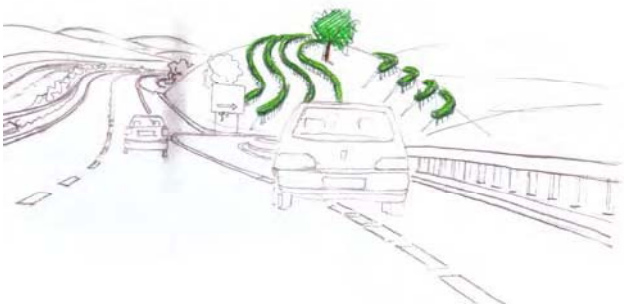
5.4.3 Schnittstellen in die Region

Die Binnenflächen zwischen den Rampen der Anschlussstellen werden zu kleinen Mugln verfüllt und mit Weingärten bepflanzt. Die individuelle Form des Hügels und die Art der grafischen Linienführung der Rebstockreihen und bäume erzeugt einen unverwechselbaren Anhaltspunkt an der Autobahn.

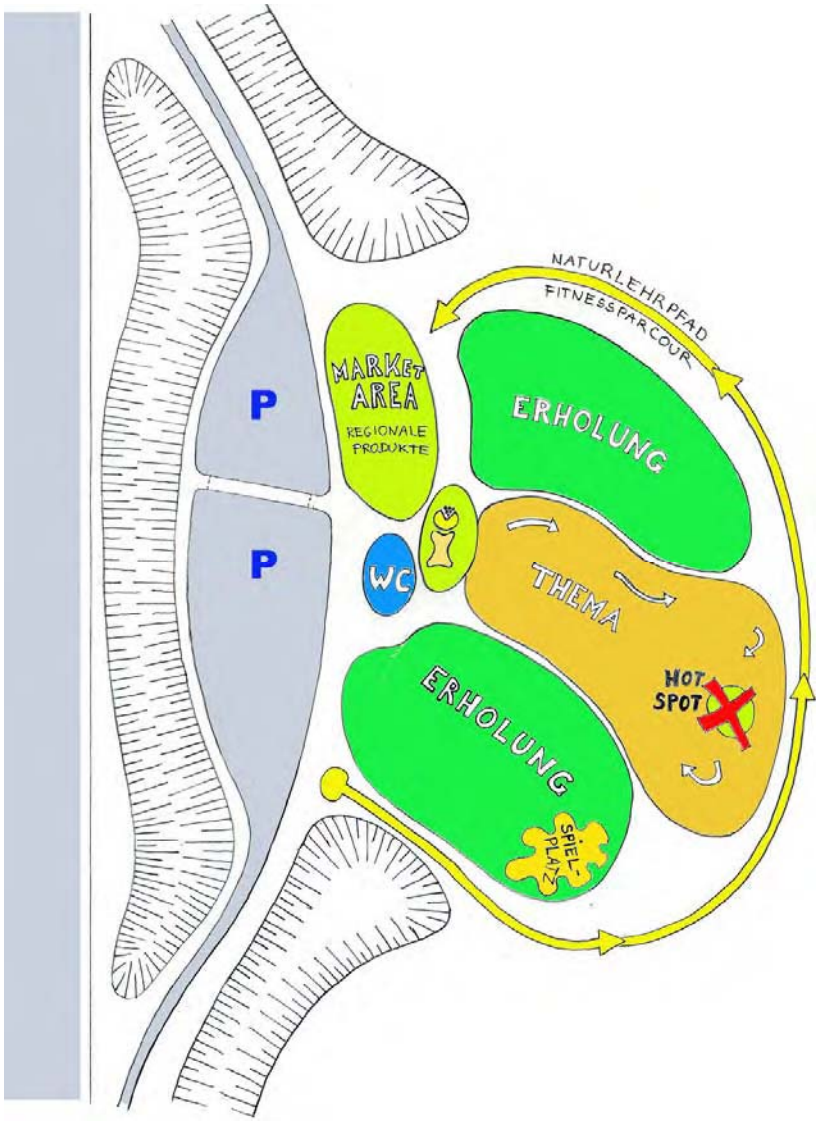
Am Anschluss der Abfahrt an das Straßennetz markiert ein weiterer Orientierungspunkt (Skulptur zum Thema) den zB. Kreisverkehr.

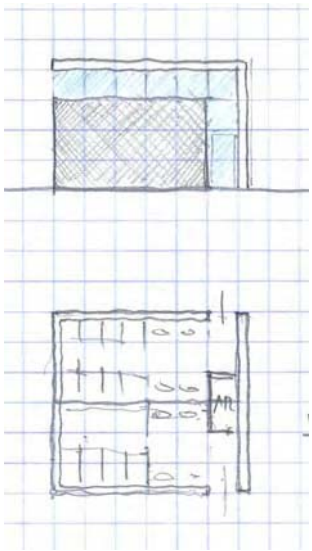






5.4.4 Rast- bzw. Parkplätze





Die Parkplätze und Raststationen sind wichtige Kontaktmöglichkeiten der Region zu den Reisenden. Sie ergänzen die ‚Orientierung Weinviertel' innerhalb des Themenkonzeptes und ermöglichen darüber hinaus die Vermarktung regionaler Produkte und Leistungen

1. Erholung und Regeneration

   + **Abschirmung** von der Autobahn durch Dämme
   + **naturnahe Gestaltung** und Bepflanzung
   + **Grünflächen** mit Spielplatz
   + **Fitness Parcours** und Geräte

2. Einkauf und allgemeine Information

   + **Weinviertel Info Terminal (WIT),** bietet gesamtregionale Infos und Services.
   + **‚Market Area'** zum Verkauf regionaler Produkte durch Erzeuger aus der jeweiligen Region, eventuell Einrichtung einer Vinothek.

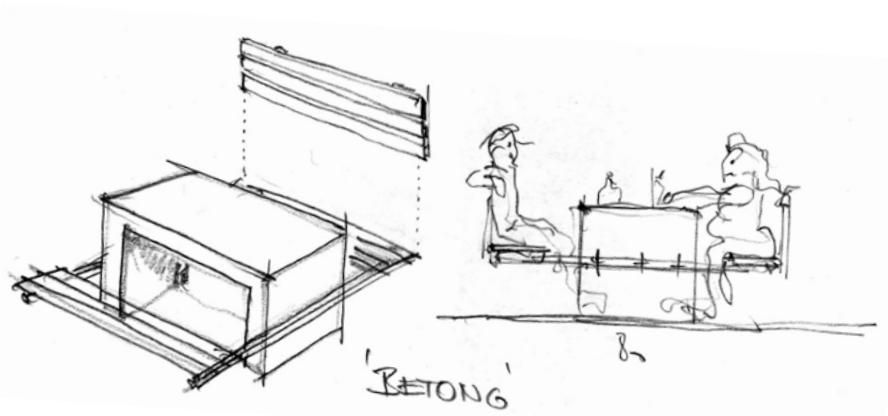
3. Vertiefende Informationen zu den Schwerpunktthemen oder der Kleinregion.

   + **Integration lokaler Besonderheiten**, zB. eventuelle Ausgrabungen (Urgeschichte) oder Aussichtsturm (zB. auf Falkenstein)
   + **Weinviertel Info Terminal (WIT),** Informationen - wenn gewünscht bis ins Detail - zum jeweiligen Schwerpunktthema.
   + **kleiner Themenpark** zum Schwerpunktthema
   + **Naturlehrpfad**, zB. Rebsortengartl, …

Durch die entsprechende Anordnung der Bauwerke und Stände wird die Stimmung einer Kellergasse greifbar. Nussbäume und Linden wachsen aus den Wiesenflächen zwischen den mit Granitpflaster belegten Plätzen und Wegen. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass für Rollstuhlfahrer asphaltierte Streifen alle Bereiche erschließen und sich auch in die Grünflächen fortsetzen.

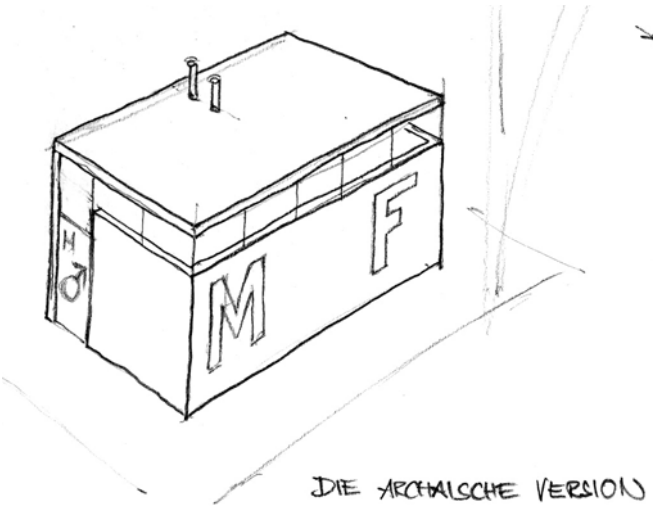
Die Gestaltung der dahinter liegenden Erholungsflächen erinnert an die Weinviertler „Hintaus-Gärten", Obstbäume stehen unregelmäßig auf den leicht gewölbten Blumenwiesen, auf kleinen Böschungen grenzen regionale Gehölzarten die einzelnen Zonen voneinander ab.

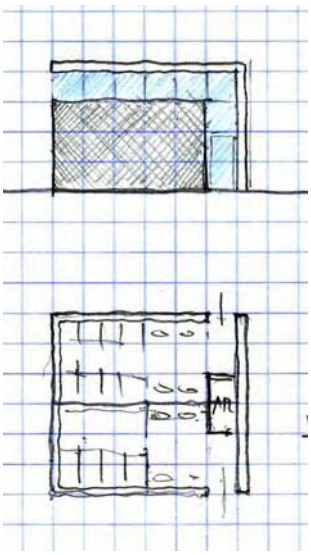
…und wenn an den Parkplatz Weingärten anschließen ist das (fast schon kitschige) Weinviertelbild perfekt.



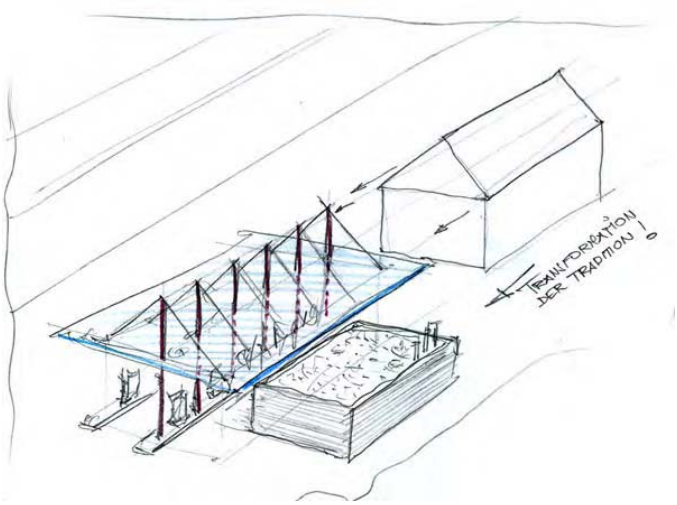
Die Architektur der Stände, Toiletten und eventueller Sonderbauten (zB. ein Aussichtsturm) ist funktionell und zeitlos schlicht, fast archaisch. Sehr reduziert werden eventuell Elemente der Kellergassen angedeutet, aber immer in sehr kubischer und monolithischer Formensprache.

Ebenso einfach und reduziert sind die Sitzbänke und Tische aus Beton und Holz.





5.4.5 Raststätten



Die Funktionen der Parkplätze gelten in gleicher Weise für Raststätten, jedoch der Versorgungsanspruch ist ungleich höher.

Weithin sichtbar signalisiert eine selbstbewusste Architektur abseits regionaler Formalismen das Angebot an Leistungen. Dazu gehören Tankstelle, Schnellwerkstatt, Restaurant und sonstige Einkaufs-möglichkeiten.

Die Baukörper sind zwar auffällig, beachten aber die regionalen Proportionen und Dimensionen (Silos!).

Die Ausarbeitung des lokalen Themas kann anspruchsvoller erfolgen und museumsartiger werden. Diese Themenparks könnten die großen Museen, Asparn und Niedersulz, betreuen und einige Exponate ausstellen.

5.4.5 Raststation und Tankstelle

Raststättenbefragung

Nachträglich noch einige ausgewählte Ergebnisse einer Telefonischen Befragung aus dem April 2003 in Deutschland. Es ist natürlich nicht möglich diese Daten einfach so auf die Weinviertelautobahn umzulegen, trotzdem spiegeln sie grundsätzliche Tendenzen und Anliegen.

> Wo legen Sie bei längeren Autobahnfahrten Pausen ein?

Raststätten:	58 %
Rastplätze:	4 %
nahe liegende Ortschaften abseits der Autobahn:	11 %
Rastet nicht	2 %
Unternehmen keine längeren Autobahnfahrten	3 %

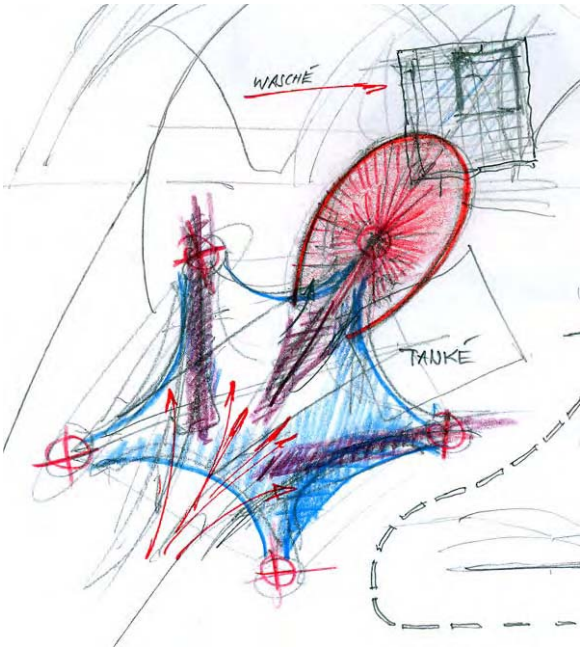
> Kriterien für die Auswahl einer Raststätte

Sauberkeit (v.a. der Toiletten)	99 %
Übersichtliche räumliche Anordnung d. Angebote	81 %
Einrichtungen für Kinder (Spielplätze, Wickelraum,..)	65 %
Parkplatzgestaltung und –größe	57 %
Bewegungsangebot	47 %
Architektur und Ambiente	43 %
Erholungsangebot	38 %
Hochwertiges Restaurant	37 %
Geschäfte und Einkaufsmöglichkeit	27 %
Übernachtungsmöglichkeit / Hotels	21 %
Marke der Tankstelle	17 %

> Wünsche für den Aufenthalt an einer Raststätte

ausreichend Parkplätzen	75 %
großzügige Grünanlagen	54 %
sportlicher Betätigung	46 %
günstige Preise	44 %
regionale Produkte	29 %

„Nur 19 % haben schon einmal von den so genannten Themenraststätten, wie beispielsweise der Kunstraststätte ‚Illertal' oder der ‚Feng Shui Raststätte' bei München gehört. Konzepte dieser Art gefallen 22 % sehr gut, 39 Prozent eher gut. Von den Befragten, die schon einmal etwas von den Themenraststätten gehört haben, gefallen sogar 30 Prozent Konzepte dieser Art sehr gut, 48 Prozent eher gut. Von diesen Personen sind auch über die Hälfte (53 %) Architektur und Ambiente bei der Auswahl einer Raststätte wichtig. Ebenfalls die Hälfte (52 %) von ihnen glauben, dass sich architektonische Gestaltung einer Raststätte auf ihre Erholung auswirkt."

„Bei den Visionen für die Autobahnraststätte der Zukunft liegt die 24-Stunden Schnellwerkstatt an erster Stelle (72 %), gefolgt von dem Naturerlebnispark (41%) und dem 24-Stunden Einkaufs- und Erlebnispark (37 %)."

(Renault Raststättenbefragung; ECC Kothes Klewes Bonn)