

GESTALTUNGSKONZEPT A 8

INNVIERTLER AUTOBAHN & SPANGE A25

S_[PACE] **LINE**[©]



1.0 Planungsbereich

- 1.1 Streckenverlauf
- 1.2 Sanierungsbereich
- 1.3 Aufgabenstellung#
- 1.4 Gestaltungsbestand

2.0 Gestaltungskonzept/ CI

- 2.1 Umgebungsbezug
- 2.2 Leitlinien der Gestaltung
 - 2.2.1 Definition Gestaltungsereignis (innen)
 - 2.2.2 Geometrie der Standardwand
 - 2.2.3 Geometrie der Verglasung
 - 2.2.4 Verwendung von transparenten Füllungen
 - 2.2.5 Oberfläche und Farbe
 - 2.2.6 Anfangs- und Endpunkte
 - 2.2.7 Kupplungselement
 - 2.2.8 Gestaltung der Außenseite
- 2.3 Konstruktive Optimierung

3.0 Gestaltungselement

- 3.1 Standardlärmschutz
- 3.2 „offene Horizonte“- Verglasung
 - 3.2.1 Kostenoptimierung transparenter Bauteile
 - 3.2.2 Geometrie der Verglasung
- 3.3 Wandgestaltung
- 3.4 Start- und Endpunkt
- 3.5 Querende Brücken

4.0 Aussenraum

- 4.1 Bepflanzungskonzept
- 4.2 Unterführungen

1.0 PLANUNGSBEREICH

1.1 STRECKENVERLAUF

Die A8 ist Südost-Nordwest ausgerichtet.

Im Südlichen Bereich findet man verdichtete Siedlungsstrukturen.

Die Spange A1-A25-A8 quert und streift vorstädtische Strukturen. Lärmschutz ist in vielen Bereichen bereits geschaffen und besteht aus allen am Markt angebotenen Materialien. Der Übergang in den ländlichen Raum geschieht fließend.

Die räumliche Siedlungsstruktur nach Wels folgt den Ordnungen des ländlichen Siedlungsraums. Kleine Ansiedlungen säumen den Straßenverlauf sind aber nicht mehr sichtbar, da Lärmschutz hier bereits großflächig umgesetzt wurde.

Im Süden vor der deutschen Grenze wird die Landschaft flach. Die Autobahn streift das Ufer des Inn und quert zwei mal den Innzufluss der Antiese. Die landschaftliche Strukturveränderung und die Wasserlandschaft sind nicht erkennbar.



Streckenabschnitt südliches Ende-Wasserlandschaft



1.2 SANIERUNGSBEREICHE



A25 - Stadthof



1.3 AUFGABENSTELLUNG GESTALTUNG

Arbeitsauftrag&Gestaltungsauftrag>

RL_o26_ASF/ 1.o.

Vorgabe ist die voll inhaltlich Umsetzung der Asfinag Gestaltungsrichtlinie. Da es sich im Fall der A8 um Sanierungsmaßnahmen oder nachträgliche Lückenschlüsse handelt entfällt aus Anrainern und Kostengründen der Damm als bevorzugte Lösung.

Lärmschutzwände versperren den Blick. Die Ortschaften und Baukörper entlang der Straßen sind nicht mehr zu erkennen. Es gehen für den Fahrbahnbenutzer die optischen und landschaftsräumlichen Bezüge verloren. Dies sind:

- 1) Horizont
- 2) angrenzende Bebauung

Das Gestaltungskonzept der Wände setzt diesen Sachverhalt etwas entgegen. **Klare gestaltete Orientierungspunkte innen und lange Ausblicke sollen den Zeitfluss des Fahrens gliedern**

Gestaltungsraum „innen“

Die bestehenden Wände geben bereits Gestaltungsparameter vor. Die horizontale Großformen an den Wänden werden weitergeführt, aber graphisch und baulich verräumlicht. Der Oberkantenverlauf wird entsprechend Gestaltungskonzept modelliert, keine Höhengsprünge, Treppungen und Steher sichtbar.

Die Anzeigetafelunterkonstruktion ist zumindest farblich an das bestehende Konzept (Design C. AUE) heranzuführen. (ASFINAG CI) Grundfarben sind ein liches Orange und Verkehrsgrau

Gestaltungsraum „außen“

Für die Außenansicht gibt es keine formalen Gestaltungsvorgaben. Ansichtenbezogen abgestimmt auf die jeweilige Betrachtung werden die Wände hinter einer Bepflanzung versteckt oder die Wandscheibe wird als Bildhintergrund benutzt um ein Landschaftskonzept mit Bild oder Reliefcharakter zu platzieren.

1.0 STANDORT

1.4 GESTALTUNGSBESTAND¹

Südwestlicher Bereich - Suben:

Ein Gestaltungskonzept ist hier umfänglich vorhanden.

Landscape , ohne Steheransichten mit modellierten oberen Wandabschlusskanten, keine Höhengsprünge sichtbar. Ober Kantenbildung bildet weich die Landschaftskonturen nach

Leitfarben:

Rot und zwei Grautöne. Die Rückseite spiegelt z.T. die Vorderseite . Aufwendiges Verziehen der Wellenstruktur in der Fläche

Sanierungsbereich A8 Mitte

2 farbige großteilige Gestaltung auf Alupaneel. Gedeckte Farben (Anthrazit und dunkelgrün)

Horizontal ausgerichtet mit schräg angeschnittenen Farb- und Materialwechseln. Steher sind sichtbar. Gesamtheitlich dominieren Großformen. Steher sind vieler Orts sichtbar

Diverse Holzwände (Flecht- und Lattenelementen). Steher sind sichtbar .





2.0 GESTALTUNGSKONZEPT/ CI

2.1 UMGEBUNGSBEZUG

RL_o26_ASF/ 1.o.

Vorgabe ist die voll inhaltlich Umsetzung der Asfinag Gestaltungsrichtlinie. Da es sich im Fall der A8 um Sanierungsmaßnahmen oder nachträgliche Lückenschlüsse handelt entfällt aus Anrainer und Kostengründen der Damm als bevorzugte Lösung.

Lärmschutzwände versperren den Blick. Die Ortschaften und Baukörper entlang der Straßen sind nicht mehr zu erkennen. Es gehen für den Fahrbahnbenutzer die optischen und landschaftsräumlichen Bezüge verloren. Dies sind:

- 1) Horizont
- 2) angrenzende Bebauung

Das Gestaltungskonzept der Wände setzt diesen Sachverhalt etwas entgegen. **Klare gestaltete Orientierungspunkte innen und lange Ausblicke sollen den Zeitfluss des Fahrens gliedern**

Gestaltungsraum „innen“

Die bestehenden Wände geben bereits Gestaltungsparameter vor

Die horizontale Großformen an den Wänden werden weitergeführt, aber graphisch und baulich verräumlicht.

Der Oberkantenverlauf wird entsprechend Gestaltungskonzept modelliert, keine Höhengänge, Treppungen und Steher sichtbar.

Die Anzeigetafelunterkonstruktion ist zumindest farblich an das bestehende Konzept (Design C. AUE) heranzuführen. (ASFINAG CI) Grundfarben sind ein liches Orange und Verkehrsgrau

Gestaltungsraum „außen“

Für die Außenansicht gibt es keine formalen Gestaltungsvorgaben. Ansichtenbezogen abgestimmt auf die jeweilige Betrachtung werden die Wände hinter einer Bepflanzung versteckt oder die Wandscheibe wird als Bildhintergrund benutzt um ein Landschaftskonzept mit Bild oder Reliefcharakter zu platzieren.

2.2 LEITLINIEN DER GESTALTUNG

2.2.1 Definition Gestaltungsereignis (innen)

Das Gestaltungsereignis ist durch die selektive Verortung bestimmt. Der Spannungsbogen der Wahrnehmung wird durch den Wechsel zwischen neutraler ton-in-ton gepixelter oder gestreifter Wand und einer deutlich erkennbaren räumlichen und farblichen Gestaltungs hergestellt.

- Wandgestaltungen gliedern die Strecke in wahrnehmbare Zeiteinheiten. Die Abfolge wird entsprechend der Arbeitsweise im Film choreographiert. (Storyboard)
- Sichtbarmachen des „verlorenen Horizontes“, wo landschaftlich sinnvoll und technisch möglich. Die Wand wird aufgefächert. Senkrecht zur Fahrban stehenden Glasscheiben gewähren lang Blicke in den Außenraum
Abhängigkeit von Landschaftsformation, Vegetation und Bebauung
- querende Brücken: Geländerkonzept soll sich für gestaltetes Regionalmarketing eignen (Kunst in der Webung) oder wird im Rahmen des CI der A8 entsprechend der Wandkonzeption umgesetzt.

Die Länge der auffälligen Gestaltungen, sogenannter Gestaltungsereignisse innenseitig sollen 20-30% der Gesamtstreckenlänge (Zeiteinheiten) nicht überschreiten.

2.2.2 Geometrie der Standardwand

Standardwand mit Außenneigung (Grenzwinkel gegeben durch Tafelgröße und mögliche Einhebetekniken)

Nach innen geneigte Wände sind zu vermeiden, da eine Verstärkung des Tunneleffekt, optische Fahrbahneinengung und Schmutzanlagerung an den nicht angeregten Bauteilen (Wetterschatten) entsteht. Die Wand ist farbneutral in grauwerten, monochrom oder Ton-in-Ton gepixelt oder gestreift.

- Für ein/das Gestaltungsereignis kann die Wand lotrecht gestellt werden. – Formübergang durch Winkeltoleranz zwischen den Stehern (Schiebefläche)
- Steher nicht sichtbar
- Steher lotrecht zur Straßenebene in Fahrtrichtung ----> keine Höhengsprüngen an der Wandoberkante damit keine schrägen Elementanschnitte

2.2.3 Geometrie der Verglasung („offene Horizonte)

Die gefächerte ausgebildete Verglasung, senkrecht zur Fahrbahn kann/soll dann sinnvoll ausgebildet werden, wenn die Vegetation und die Geländeformation die Sicht auf den Horizont zulassen. Blickfeldkartierungen sind hier vor Planungsbeginn durchzuführen

2.2.4 Verwendung von Glas/transparenten Füllungen

- Verglasungen zu Aussichtswecken, parallel zur Fahrtrichtung sind auf Brückenbereiche mit Aussichtsqualität zu beschränken
- Glas kann zu optischen Brechung von Höhen eingesetzt werden
- Glasflächen (Grundrißlinie) orthogonal zur Fahrbahn in gefächelter Aufstellung in Innenkurven mit freiem Hinterland bei steigendem und ebenen Gelände. Fallendes Gelände und Hügelland erlauben die Rezeption des Horizont, Raumsituationen sind vor Ort zu prüfen und abzustimmen)

Anrainerinteressen: Bei Unterführungen sind Gläser zu setzen, um die Überhöhung für den Querenden zu brechen. Da es sich hier um meist kurze Teilstücke handelt, ist davon auszugehen, dass die Flächen für das Gestaltungsbild des Fahrraums keine besondere Flächenbedeutung hat. - Nebeneffekt außenliegende Verkehrsstrukturen werden ablesbar. Das Navigationsgerät zeigt eine Querung an, die nun auch an der Wand zu erkennen ist.

- Folierungen für Regionalmarketing können, wenn von den Gemeinden gewünscht und Kostengedeckt entsprechend dem, übergeordneten Graphik CI (Zusatzleistung, nicht Teil dieses Wettbewerbes) für die A 8, aufgebracht werden.

2.2.5 Oberfläche und Farbe

Gewünscht ist eine farblich Homogenität mit der Umgebenden Natur

Zementfarben eignen sich hierfür besser als Lackierungen.

Für Lackierungen sind neue Konzepte ins Auge zu fassen

- Materialwechsel an Kopplungsstücken und Kopfbauten
- Mineralisch gebunden Werkstoffe nur durchgefärbt. Effektlackierung (Schatten aufspritzen) bis zu 10% der Fläche zulässig

• Alupaneele sind nach der DB- Karte oder spezifischen Farbkarten für Eisenglimmerfarben zu bemustern- Oberflächenstruktur Eisenglimmer 20%-30%

2.0 GESTALTUNGSKONZEPT/CI

Glanzgrad (=Matte Lackierungen)- Vorzugsweise Duraflon oder gleichwertige Eisenglimmerbeschichtung.

Sockelplatten und Leitwand Fahrbahnmitte (innen): Durchfärben von Sockelplatten und Leitwänden kann angedacht werden. Das Aufbringen von reflektierenden Sicherheitsmarkierungen (Leitwand mitte) verbessert die Sichtführung

2.2.6 Anfangs- und Endpunkte

Rückwertige Einsicht für den Fahrenden ist zu unterbinden.

Gabione, Füllungen farblich entsprechend der Anbindenden Wand bzw Eisenbahnschwellen gesteckt vertikal + Landschaftsgestaltung oder horizontal Stapelung von Holz oder Steinelementen

Pflanzung räumlicher Abschluss

Anliegende Gemeinde sind einzubinden (Fläche können für gestaltetes Regionalmarketing genutzt werden- Kostenteilung)

2.2.7 Kupplungselement

Anbindung des neuen Konzeptes an die bestehenden Wände .

Ausführung: ein deutlich erkennbares Kupplungselement ,5-6 Feldbreiten (ist zu definieren, dass gestalterisch weder aus der alten noch aus der Neuen Wand abgeleitet werden kann.

Glaselemente

Gabione

gestalterischer Rücksprung 2 -3 Feldbreiten Fertigteil roh absorbierende Vorsatzschale nach Wahl des Objektgestalters. (Entwicklungsarbeit mit Fertigteilfirmen - bezüglich Oberflächengestaltung)

2.2.8 Gestaltung der Außenseite - Anrainer): KEINE formalen Vorgaben (kein CI Erfordernis)

Das Grundprinzip der Leitlinien legt fest, dass die Innenansicht des Straßenraums von der Außenansicht (Anrainer) entkoppelt wird. Die Vorgabe der Großform ist auf die Wahrnehmung bei hohen Geschwindigkeiten konzipiert. Die Regeln folgen hier einer filmischen Inszenierung .

Die äußere Wahrnehmung erfolgt durch eine Betrachtung von Ansichten sogenannten „stills“. Dies entspricht einer Bildbetrachtung. Die Regeln der Gestaltung folgen hier den Gestaltungskonzepten von Graphik und Malerei.

Sowohl die englische Parklandschaft als auch der französische Garten wird nach

solchen motivischen Regeln und Bildfolgen umgesetzt.- Das Wesensmerkmal ist die Frontale Betrachtung.

Die rückwandgestaltung ist selektiv und geschieht nur in Bereichen wo Menschen die Wandscheibe im Alltag sehen (müssen).

- Umzusetzen ist eine partizipative Landschaftsgestaltung mit den betroffenen Gemeinde und dem beauftragten Planer/Ingenieuren/Architekt/Landschaftsplaner/Künstler
- Die Gemeinde übernimmt im Rahmen der budgetären Deckung betreffend der Gestaltung eine bauherrenähnliche Rolle. Die übergeordneten Terminpläne für die Errichtung sind für die Gemeinde bindend.
- Durch entsprechende Budgetverteilungsstrategien und möglichen Zuzahlungen (Planungs- und Errichtungskosten) durch die Gemeinden erfolgt eine erhebliche Steigerung der Qualität der Außengestaltung .
- Der Planungs und Gestaltungsaufwand ist gesondert zu vergüten

2.3 KONSTRUKTIVE OPTIMIERUNG

Konstruktive Optimierung

Die Konstruktive Optimierung dient der Kostenreduktion.

Der Elementpreis einschließlich der Einbringung bildet im Durchschnitt $\frac{1}{3}$ der Gesamtnettoherstellungskosten.

$\frac{1}{3}$ der Summe werden für Fundamentierungsarbeiten und Stützkonstruktion einschließlich der erforderlichen Nebenleistungen benötigt.

In den meisten Fällen werden die Stahlprofile (I-Träger), die die Horizontallasten aufnehmen, in Pfahlgründungen verankert.

Streifenfundamente sind durch die unterschiedlichen Geländeformationen selten anwendbar.

- 1) Maximierung der Feldbreiten, um die Anzahl der Pfähle zu reduzieren. mehr als 60% der Gesamterrichtungskosten gehen in die Strukturteile der Wand
Die Anzahl der Pfähle um ein Drittel (!) zu reduzieren führt zu erheblichen Einsparungen im Bereich der Pfahlgründung.
- 2) Maximierung der Elementabmessungen
Fertigteilelemente (Plattenelemente) weisen erhöhte Randbewehrungen auf. Diese zu minimieren spart Kosten. Die Grenzhöhen sind durch die Transportmöglichkeiten definiert (ca. 3,00m)
- 3) Die Herstellung im Spannbett erlaubt eine weitere Reduktion der Stahlmengen. Es gilt hier zu testen ob die Absorber die entstehend Verkürzung der Elemente aufnehmen können.

Es ist bei weitem günstiger, die dadurch erhöhten Horizontallasten sowohl im Element als auch im Gründungspunkt aufzunehmen

Ein Konstruktionsraster von ca. 6,00 und Elementhöhen bis zu 3,00 in einem Stück werden vorgeschlagen.

Eine erhebliche kalkulatorische Einsparung auf das Standardelement kann so erwirkt werden. Diese Kosteneinsparung soll in Folge in die „Gestaltungsergebnisse“ innen und außen reinvestiert werden

3.0 GESTALTUNGSELEMENTE

3.1 STANDARDLÄRMSCHUTZ

farbneutrale Standardwand

Die Konstruktive Optimierung dient der Kostenreduktion.

Der Elementpreis einschließlich der Einbringung bildet im Durchschnitt 1/3 der Gesamtnettoherstellungskosten.

1/3 der Summe werden für Fundamentierungsarbeiten und Stützkonstruktion einschließlich der erforderlichen Nebenleistungen benötigt.

In den meisten Fällen werden die Stahlprofile (I-Träger), die die Horizontal-lasten aufnehmen, in Pfahlgründungen verankert.

Streifenfundamente sind durch die unterschiedlichen Geländeformationen selten anwendbar.

- 1) Maximierung der Feldbreiten, um die Anzahl der Pfähle zu reduzieren. mehr als 60% der Gesamterrichtungskosten gehen in die Strukturteile der Wand
Die Anzahl der Pfähle um ein Drittel (!) zu reduzieren führt zu erheblichen Einsparungen) im Bereich der Gründung.
- 2) Maximierung der Elementabmessungen
Fertigteilelemente (Plattenelemente) weisen erhöhte Randbewehrungen auf. Diese zu minimieren spart Kosten. Die Grenzhöhen sind durch die Transportmöglichkeiten definiert (ca. 3,00m)
- 3) Die Herstellung im Spannbett erlaubt eine weitere Reduktion der Stahlmengen. Es gilt hier zu testen ob die Absorber die entstehend Verkürzung der Elemente aufnehmen können.

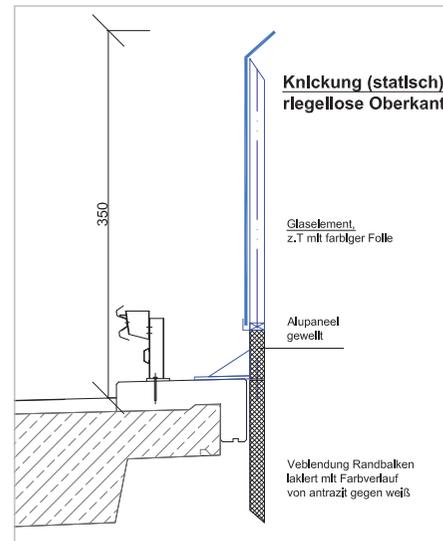
Es ist bei weitem günstiger, die dadurch erhöhten Horizontallasten sowohl im Element als auch im Gründungspunkt aufzunehmen

Ein Konstruktionsraster von ca. 6,00 und Elementhöhen bis zu 3,00 in einem Stück werden vorgeschlagen.

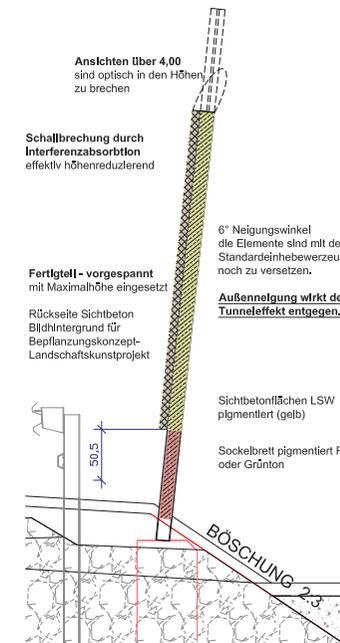
Eine erhebliche kalkulatorische Einsparung auf das Standardelement kann so erwirkt werden. Diese Kosteneinsparung soll in Folge in die „Gestaltungsergebnisse“ innen und außen reinvestiert werden



Anne Wagner, Visualisierung Zoom VP Referenzbild aus dem Wettbewerb S8_Asfmag



Schnitt Verglasung



3.2 „OFFENE HORIZONTE“

3.2.1 Kostenoptimierung von transparenten Bauteilen.

Die Verwendung von Lexan, Makrolon oder anderen bruchsicheren Kunststoffen kann insbesondere bei den Unterquerungen der Autobahn ins Auge gefasst werden. Die altersbedingte Verfärbung/Eintrübung beeinträchtigen den gewünschten Effekt der Höhenbrechungen nicht.

Es können in diesem Fall auch opale/transluzente Materialien zum Einsatz kommen. Wesentlich ist der Gegenlichteffekt, der die Höhe bricht und Graphikgestaltung gut sichtbar macht.

Für Bereiche wo „Durchsicht“ erforderlich/gewünscht ist, wird empfohlen auf Glas umzusteigen. Da die Durchsichtbereich orthogonal zur Fahrbahn stehen ist die Anfälligkeit auf Steinschlag gering. Lagesicherheit im Schadensfall stellt keine technisches Problem dar

Der hier vorhandene breite Markt schafft eine adäquate Konkurrenzsituation. Die Monopolstellung von Röhm und die damit verbundenen Mehrkosten ist jedenfalls strategisch zu umgehen.

3.2.2 Geometrie der Verglasung („offene Horizonte“)

Die gefächerte ausgebildete Verglasung, senkrecht zur Fahrbahn kann auf Innenkurven (in Fahrtrichtung links drehend) und geraden Strecken dann ausgebildet werden, wenn die Vegetation und die Geländeform die Sicht auf den Horizont zulässt. Die lange Sicht auf die offene Fläche ermöglicht eine klare Wahrnehmung des Horizontes. Die Glasmengen sind deutlich geringere als bei einer straßenparallelen Verglasung.

Die Gegebenheiten des Grundbesitzes und der wandnahen Nutzungsflächen beschränken die Möglichkeiten. Es wird jedoch empfohlen diese „Landschaftsöffnung maximal einzusetzen.

Diese Öffnung versteht sich als „Gestaltungsereignis“. Auffällige Oberflächengestaltung haben hier zurückzutreten. Eine Ton-in-Ton gepixelte Wand, bildet den baulichen Rahmen.



3.0 GESTALTUNGSELEMENTE

3.3 WANDGESTALTUNGEN- RÄUMLICHE BÄNDER

Wandgestaltung

Die Wandgestaltung nimmt die bestehende Großform auf. Zwei Bänder auf dunklem Grund mäandern über die Fläche. die Räumlichkeit wird erzeugt:

- durch den möglichen Vorsprung von Absorbieren
- durch die Hinterschneidung der Linienführung
- durch das Schattensetzen (dunkler Stein oder Farbe) bei visuellen Durchdringungen.
- Durch das überlaufen der Wandkanten
- durch das Heraustreten des Bandes am Anfang und am Ende

Die Farbgestaltung nimmt das Rot und das Anthrazit der bestehenden Gestaltung auf. Das vorhandene Maschinengrün wird als nicht sehr anregend erlebt und wird nicht aufgenommen.

Das Band steht hier exemplarisch für feine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten. Eine Überstreckung mit dem Faktor 3-5 passt die wahrgenommenen Graphik auf die Geschwindigkeit an.

Die Flächen mit Band sollen 40% der Gesamtflächen nicht überschreiten





3.0 GESTALTUNGSELEMENTE

3.4 START-/ENDPUNKT

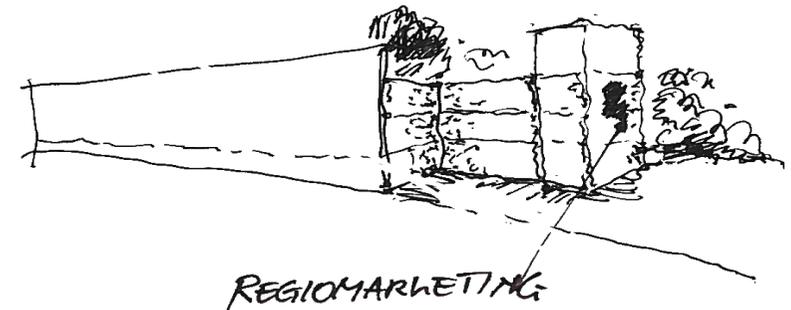
Anfangs- und Endpunkte sind baulich auszubilden („Wandkopf“- innen):
(keine rückwärtige Einsicht hinter die Wandscheibe)

- Gabione
- Eisenbahnschwellen gesteckt vertikal + Landschaftsgestaltung oder horizontal Stapelung von Holz oder Steinelementen
- Pflanzung räumlicher Abschluss
- Anliegende Gemeinde sind einzubinden (Fläche können für gestaltetes Regionalmarketing genutzt werden- Kostenteilung)

Die Lärmschutzwände sollen an den Anfangspunkten einerseits deutlich markiert werden und andererseits landschaftliche eingebunden werden.

Das bauliche Element soll einen Bezug zu den Orten hinter der Wand herstellen. Materialwahl und die Nutzung von Zeichen, die von den Ortsansässigen verstanden werden sollen zum Einsatz kommen.

Ein mittelhohes blühendes und bunte Frucht tragendes Buschwerk (Schlehe, Hagebutten, Sanddorn etc) soll hinter die Gabione gesetzt werden um sowohl für den Autofahrer als auch für den Anwohner die geometrischen und hart erscheinenden Kanten weich zu zeichnen.



Schlehe, weißblühend



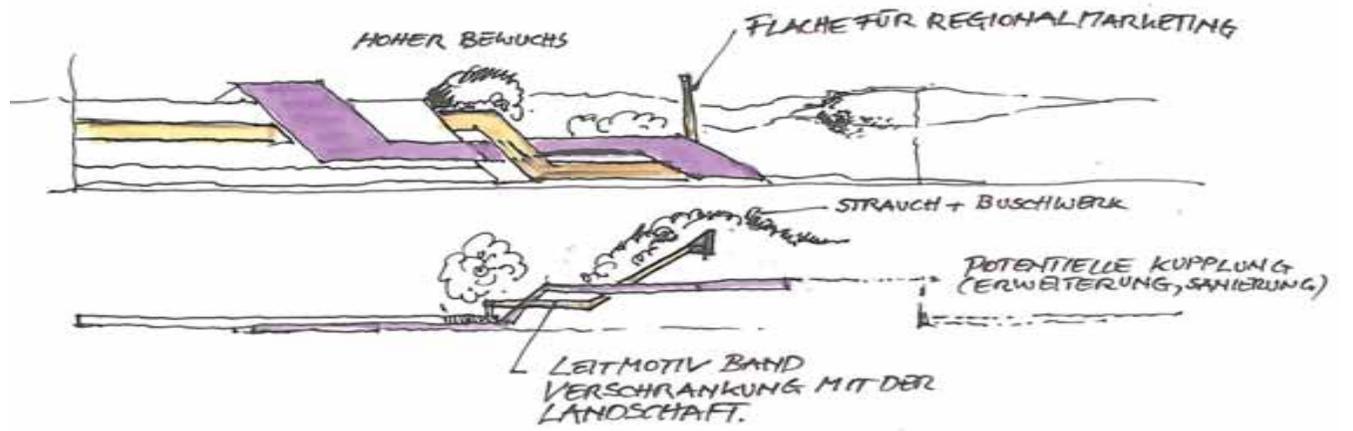
Sanddorn



Hagebutten, Bergrosen



Schlehe,



3.0 GESTALTUNGSELEMENTE

3.5 QUERENDE BRÜCKEN

Querende Baustrukturen sind ein wesentliches Merkmal von Autobahnen und gliedern den Streckenverlauf.

Die querliegenden Brückenansichten sind die am längsten wahrgenommenen Ansichtsflächen. Nutzbar für Regionalmarketing gilt es die Gemeinden und die Länder einzubinden um gemeinsam die Brücken zu gestalten .

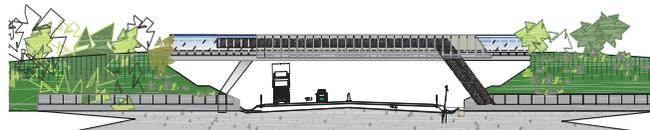
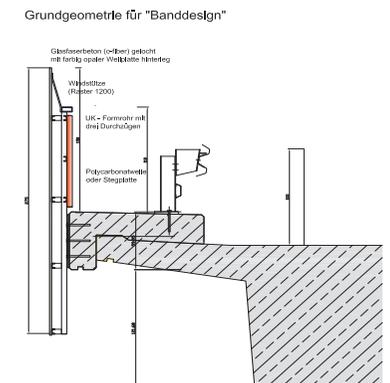
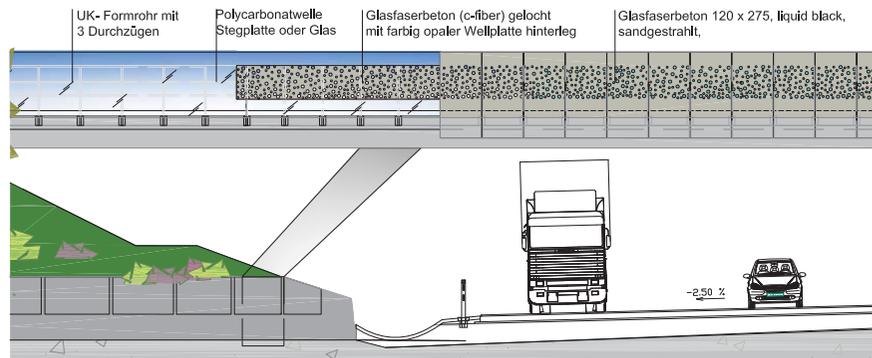
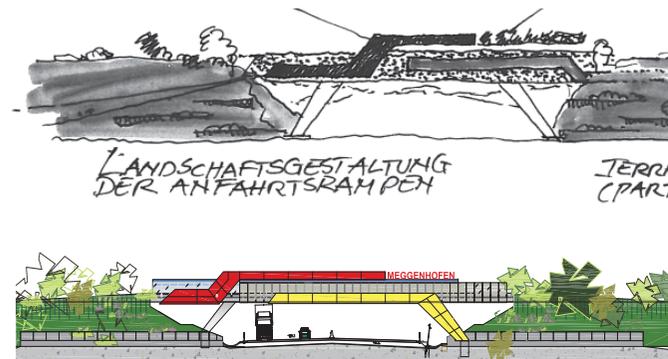
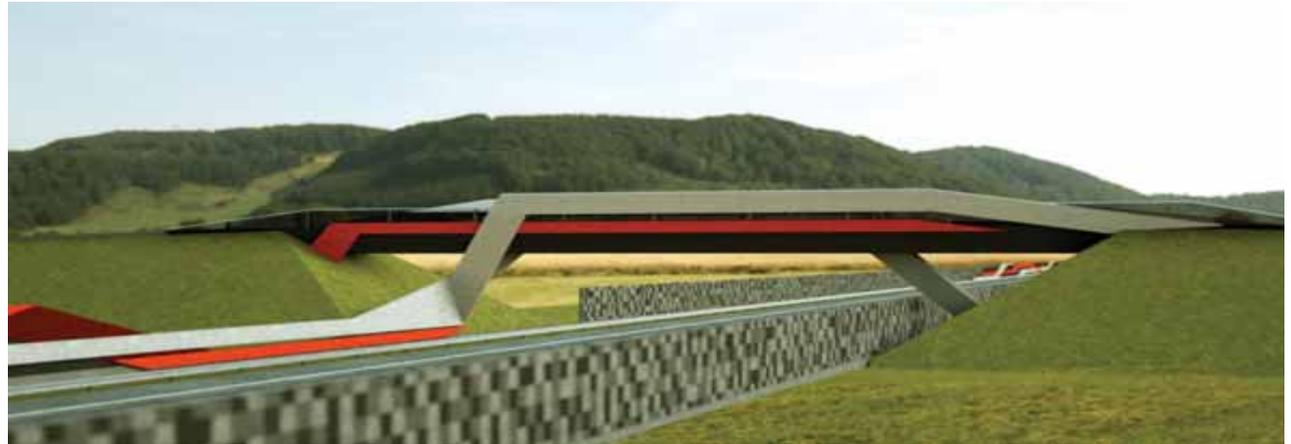
Es wird desweiteren empfohlen die alten Anzeigetafeln farblich dem neuen Asfinag Design anzugleichen.

Diese Brücken verstehen sich als Gestaltungsereignis.

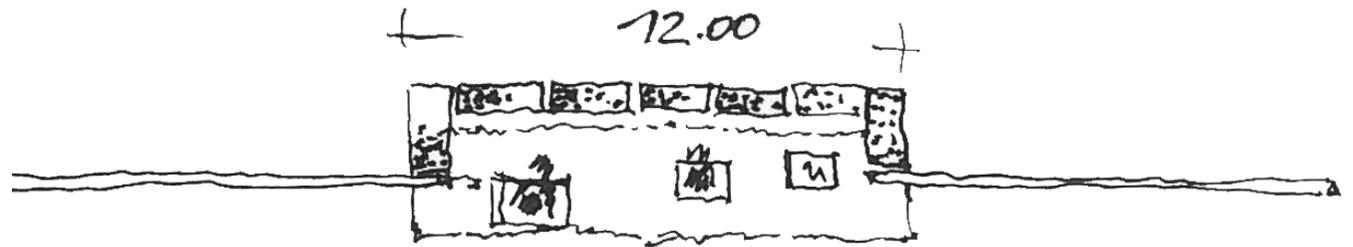
- Einbindung in die Gestaltung der „space line“
- frei Gestaltung mit horizontal liegender Gliederung.
-

Im Rahmen der stetig durchzuführenden Randbalkensanierung ist eine flächiges Geländer konzipiert worden, das durch seine Lichtdurchlässigkeit ein graphisches Strukturbild erzeugt.

Diese beim Fahren lange wahrgenommenen Flächen können zu Regionalmarketingzwecken genutzt werden. und als solche für die sogenannten „Gestaltungsereignisse“ geeignet.



3.6 KUPPLUNG



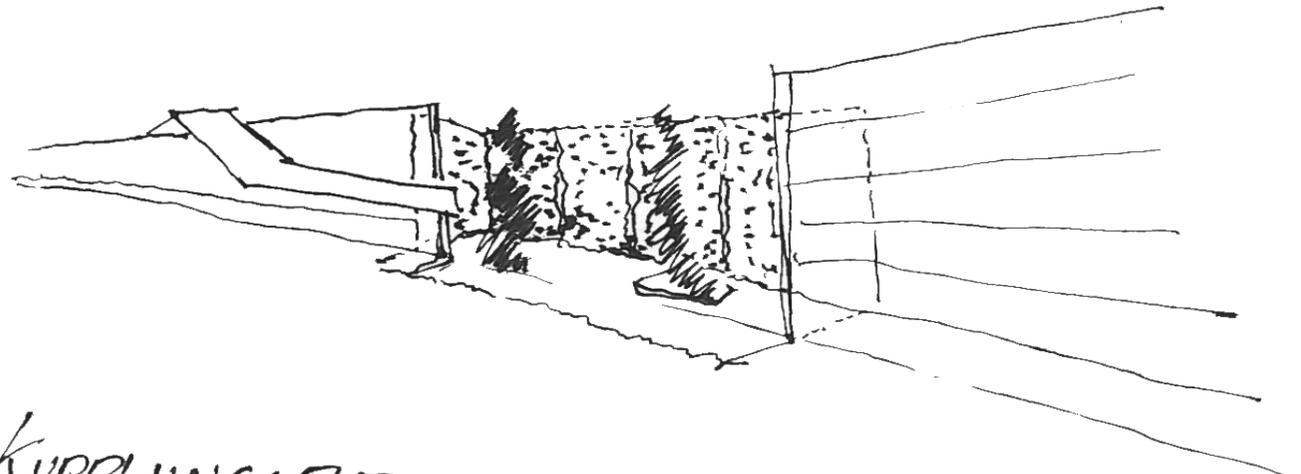
Anbindung von neuen Wänden an Bestand

Ein deutlich erkennbares Kupplungselement, 3 Feldbreiten ist zu definieren, dass gestalterisch weder aus der alten noch aus der Neuen Wand abgeleitet werden kann.

gestalterischer Rücksprung 2 -3 Feldbreiten Fertigteil

Oberfläche roh absorbierende Vorsatzschale nach Wahl des Objektgestalters

Gestaltungsereignis: - Einfache Rasteranpassung, - Rückholung von Grün in den Straßenraum möglich



KUPPLUNGSELEMENT
VERBINDUNG ALT - NEU

4.0 AUSSENRAUM

4.1 EXEMPLARISCHER AUSSENRAUM

Landart

Die Kulturlandschaft entlang der A8 zeigt eine lineare Formensprache geprägt durch Parzellenstruktur und Wirtschaftswege. Von oben betrachtet durchbrechen unregelmäßig geformte Waldsäume, Siedlungsgebiete und Wasserläufe die Geradlinigkeit der vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Straße schneidet als Abgrenzung in die Landschaft, die Wand greift diese Zäsur auf.

Zwischen diesen gestalteten Bereichen die an ausgewählten Abschnitten nahe Siedlungen, Unterführungen und sonstigen attraktiven Bereichen positioniert werden, begleiten gepflanzte Wildgehölzsäume und Strauchgruppen die Wand

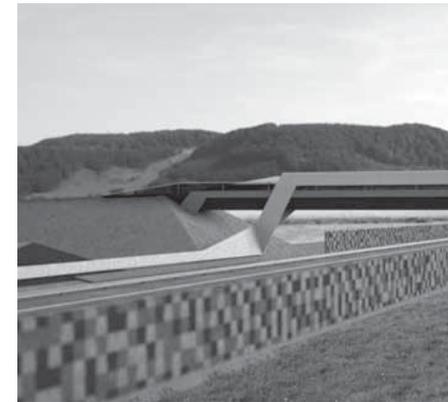
Spiegelflächen

Verspiegelte senkrechte Bänder wirken als Vexierbild und lassen den Eindruck eines Durchbruches entstehen. So wird für die Wahrnehmung eine Barriere aufgelockert, mit Dimensionen gespielt und eine optische Verlängerung des Vorhandenen erzeugt.

Objekte

Die Geometrie der Wand wird durch vorgelagerte Gabionenkörbe und Rankgerüste in den Raum gezogen. Eine geometrische Ausformung der Material- und Pflanzflächen soll den Eindruck eines Landmarks verstärken und die Künstlichkeit dieses Elementes unterstreichen.

Keine CI Vorgabe. Klare Trennung zwischen Aussen- und Innengestaltung. Rückansicht ist eigenständig. Innen ist die Geschwindigkeit und außen das Landschaftsbild Gestalt gebend



Hedra Helix Efeu



Partenocissis Veitchii



Clematis Jackmanii



Felsenbirne Amelanchier Ballerina



Fallopia Schlingknötterich



Lonicera Tellmanniana



Strauchwuchs

Spiegelflächen

Wildgehölz

Spiegelflächen

Strauchwuchs

Spiegelflächen

Wildgehölz

Gabionenkorb

Wildgehölz

Spiegelflächen

Strauchwuchs

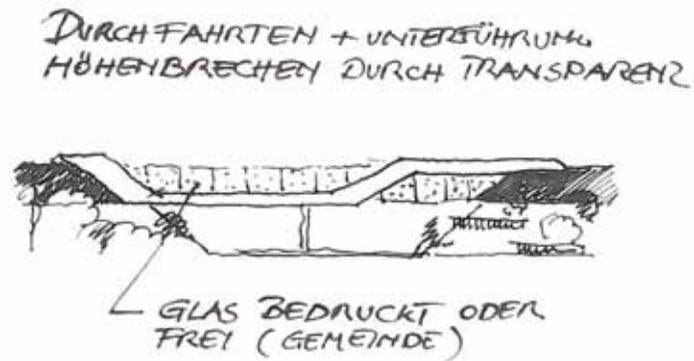
Spiegelflächen

Wildgehölz

Gabionenkorb



4.2 UNTERFÜHRUNGEN



Durchführungen

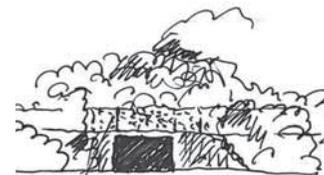
Unterführungen werden hauptsächlich von lokal ansässigen und Anrainern genutzt.

Alle Unterführungen die von Spaziergängern, Radfahrern und Autos benutzt werdende sind zu verglasen.

Diese Verglasungen werden innen seitig kaum wahrgenommen und können in jede Gestaltung eingebunden werden.

Im Sinne des Regionalmarketings können diese Flächen Graphisch genutzt werden. Geeignet sind Folien außenseitig. Die Kosten hierfür trägt die jeweilige Gemeinde.

ANRAINERSICHTEN



FREIHALTEN BEI
ENGEN DURCHGÄNGE
EINFACHE GRAPHIK

