

„Die Pötschenkehr“

Einblick und Ausblick

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingeieurin
Studienrichtung: Architektur

Seethaler Ines

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: O.Univ.-Prof. Hans Kupelwieser

Institut für Zeitgenössische Kunst
Mai 2012

Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am
.....
(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....
date
.....
(signature)

„Die Pötschenkehr“

Einblick und Ausblick

Inhaltsverzeichnis

Theorie

GESCHICHTE SALZKAMMERGUT	11
Die Entstehung des Salzkammergutes	11
Hallstatt	16
Bad Goisern	19
ARCHITEKTUR UND LANDSCHAFT	20
Die Architektur des Salzkammergutes	20
Regionalismus	20
Landschaft	22
Landschaftswahrnehmung	24
Landschaftsempfinden	24
Landart	26
AUSSICHT	30
Landschaftsdarstellende Künstler	30
Licht und Raum	32
Beispiele Aussichtspunkte	34
Norwegische Landschaftsrouten	36
DIE STRASSE	38
Die Geschichte der Straße	38
Die Straße in der Landschaft	39
Raststätten	40
Der Sustenpass	42
Die Verkehrslandschaft des inneren	44
Salzkammergutes	44
Der Semmering	46

Analyse

„DIE PÖTSCHENPASSSTRASSE“	50
Thema der Diplomarbeit	50
Befund der Pötschenpasstrasse	59
VIDEO PÖTSCHENPASSSTRASSE	69
„Eine Fahrt auf der Pötschenpassstraße“	69
PÖTSCHENKEHRE BESTAND	83
Baumbestand	84
Grundstückszugehörigkeit	85
Der Bewuchs	87
PANORAMABILDER	88
BILDER DER PÖTSCHENKEHRE	96
Aussichtsbeobachter: Michael Goldgruber	96
Alte Ansichtskarten und Fotos von der „Kehre 1“	109
PÖTSCHENKEHRE POSTKARTEN	115
Gesendete Postkarten	115

Entwurf „Die Pötschenkehre“

GRUNDGEDANKEN	125
Funktionsskizze	127
Funktions- und Wegebeziehungen	129
Entwurf „Die Pötschenkehre“	131
Wegenetz	133
DIE „WANDSCHALE“	135
Entwurf Wandschale	141
„SITZSTUFEN IN DER LANDSCHAFT“	159
Entwurf Sitzstufen	159
„GEBÄUDE“	173
Entwurf Gebäude	179
„RAMPE UND WANDSCHALE“	191
Entwurf	191
MATERIALITÄT DER BÖDEN	195
BELEUCHTUNGSKONZEPT	197

Theorie

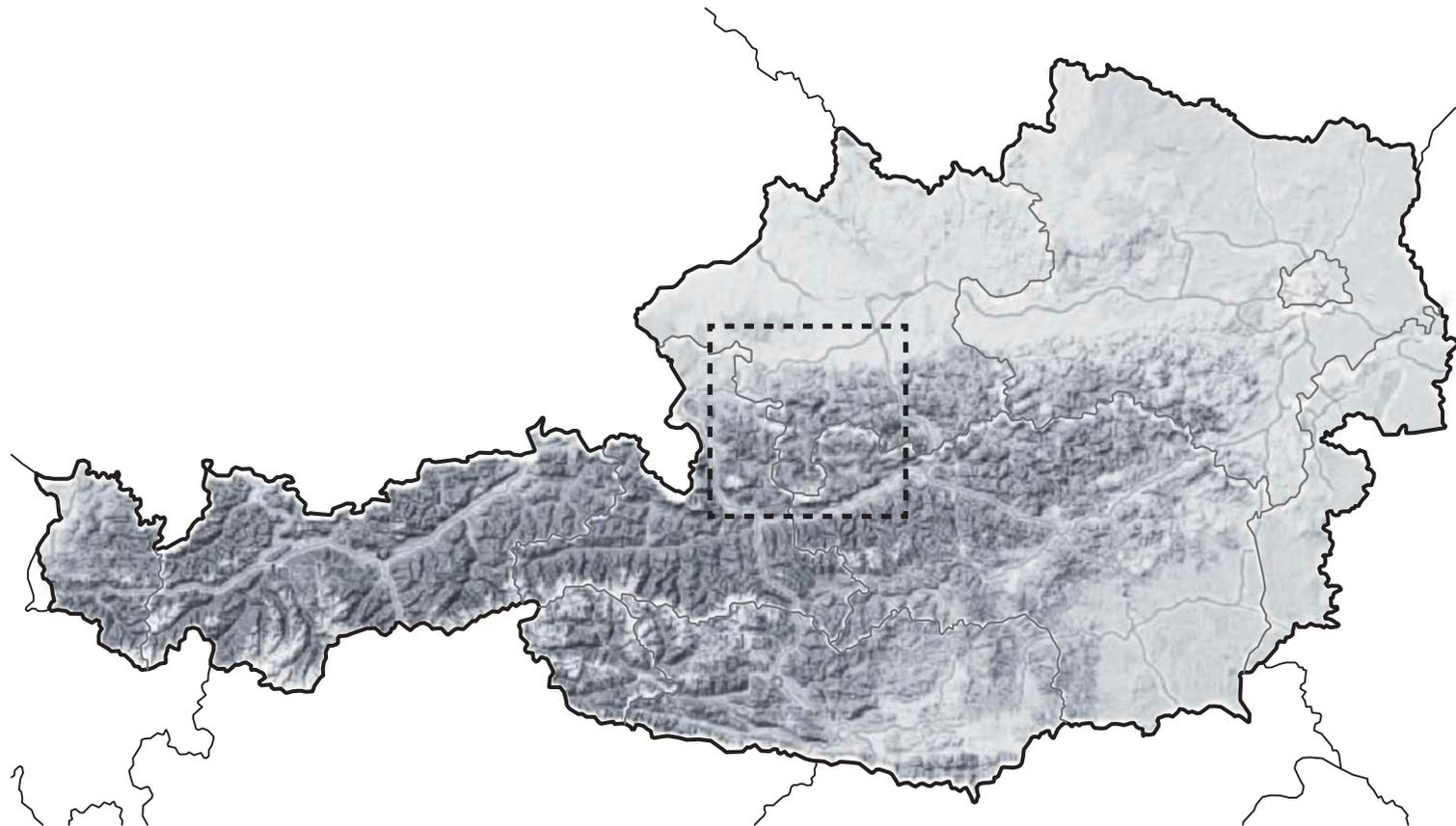


Abb.1. Karte von Österreich
mit der Kennzeichnung
des Salzkammergutes

GESCHICHTE SALZKAMMERGUT

Das Projektgebiet meiner Diplomarbeit erstreckt sich vom Inneren- zum Steirischen Salzkammergut und befindet sich am nord-östlichen Rand der Alpen.

Die Entstehung des Salzkammergutes

Wort „Salzkammergut“

Als Salzkammergut wird jene Region bezeichnet, in welcher die Steiermark, Oberösterreich und Salzburg zusammenstoßen. Der Name „Salzkammergut“ leitet sich vom großen und schon lange Zeit wichtigen Salzvorkommen der Orte Hallstatt, Bad Aussee und Bad Ischl ab.

Die Kelten begannen mit dem Abbau des „weißen Goldes“. Da sich in Hallstatt das älteste Salzbergwerk der Welt befindet, und somit auch zahlreiche Funde entdeckt wurden, wurde eine ganze Epoche nach diesem kleinen Ort am Hallstättersee benannt.

Das „Kammergut“ bezeichnet eine Region, die im direkten Besitz des Landesherrn der Familie Habsburg war. Das Salzkammergut feierte im Jahr 2006 seinen 350. Geburtstag, da es um 1656 zum ersten Mal urkundlich erwähnt wurde.¹

Grenzen

Das ursprüngliche Salzkammergut bilden die Orte Hallstatt und Bad Aussee. Bis 1900 war das Gebiet der „Hofkammer“ unterstellt. Wobei in dieser Zeit, aufgrund der Salzproduktion in „Sudpfannen“ und der damit verbundenen Holzknappheit an den Abbauorten, die Gebiete Bad Ischl und Ebensee angegliedert wurden.

Heute haben sich die Grenzen noch viel mehr ausgeweitet, und so reichen sie seit Mitte des 20. Jahrhunderts vom Grimmig über den Dachstein, Fuschlsee, Vorchdorf, Almtal und den Großen Priel.²

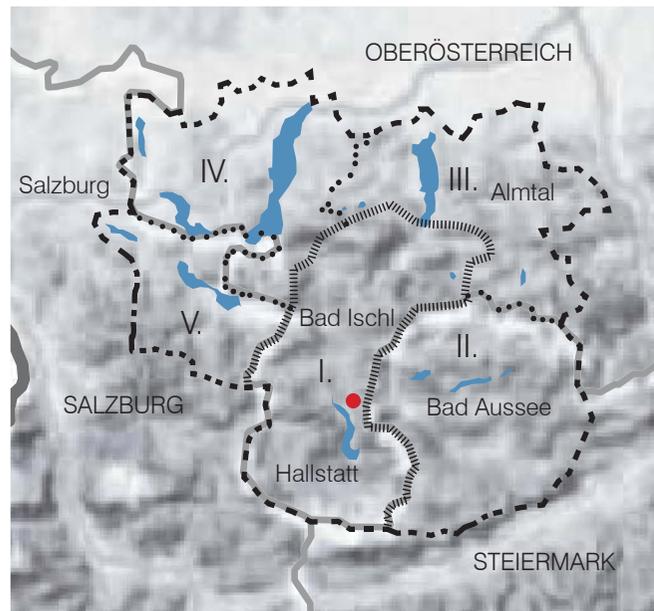


Abb.2. Übersichtskarte des Salzkammergutes mit den unterschiedlichen Grenzlinien

- Projektgebiet
- I. Inneres Salzkammergut
- II. Steirisches Salzkammergut
- III. Äußeres Salzkammergut
- IV. Westl. S.k.gut, Mondseeland und Attergau
- V. Westl. S.k.gut, Salzburger Salzkammergut,

¹ <http://www.welterbe-aktiv.at>, 20.12.2011

¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Salzkammergut>, 15.10.08

² Sokoloff Stephen 2008, Seite 17

Der „Salzwirtschaftsstaat“

Früher waren die Einkünfte aus dem Salzhandel für das ständig verschuldete Kaiserhaus von außerordentlicher Wichtigkeit. Deswegen hüteten die Kaiser das Salzkammergut wie einen Schatz und taten alles, um schädliche Einflüsse von ihm fernzuhalten. So bildete schließlich diese Gegend einen eigenen Staat innerhalb Österreichs, sowohl der steirische, als auch der oberösterreichische Teil.

Ab Anfang des 18. Jahrhunderts benötigten Ausländer, sowie Österreicher einen Sonderpass um in dieses Gebiet einreisen zu dürfen. Dieser Sonderstatus beinhaltete Vorteile und Nachteile für die Bewohner; Einerseits erhielten sie ein gesichertes Einkommen und ausreichend an Lebensmittel, andererseits war es beispielsweise bei einer Heirat sehr schwierig dieses Gebiet zu verlassen oder neu einzuwandern.

Der Kaiser wollte stets sicher gehen, dass er immer genügend Arbeiter, jedoch auch nicht zu viele, zum Arbeiten in den Salzbergwerken hatte. Geöffnet wurden die Grenzen erst für jedermann zu Beginn des 19. Jahrhunderts.³

Kultur

Die Region ist neben landschaftlichem Reiz auch durch ihre althergebrachten Bräuche und Traditionen bekannt, die nur dort so zelebriert werden. Gerade diese volkskulturelle Eigenständigkeit hat der Region den Beinamen „zehntes Bundesland Österreichs“ eingebracht.

Seit 1997 bildet ein Großteil des inneren Salzkammergut, besonders Hallstatt, das Ausseerland und der Dachsteinstock, das „UNESCO-Welterbe Hallstatt-Dachstein Salzkammergut“.⁴

3 Sokoloff Stephen 2008, Seite 17

4 Sokoloff Stephen 2008, Seite 19

Religion

Als Martin Luther im Jahr 1517 seine 95 Thesen verkündete, breiteten sich diese im Salzkammergut wie ein Lauffeuer aus, und somit wurde dort der Katholizismus im Zeitraum von nur dreißig Jahren fast vollständig verdrängt.

So rasch diese neue Glaubensbewegung toleriert und später auch akzeptiert wurde, wurde sie dann wieder, als Kaiser Rudolf der II an die Macht kam, verboten. Da es sich im Zuge der Gegenreformation ab 1624 als sehr schwierig erwies die Bevölkerung des Salzkammergutes zu bekehren, wurden all jene, die sich nicht bekehren ließen des Landes verwiesen.

Aufgrund der exponierten Lage gedieh hier der Geheimprotestantismus, was zur Folge hatte, das noch hundert Jahre später viele Menschen freiwillig nach Siebenbürgen auswanderten oder fortan geheime Messen abhielten.

Nachdem der Kaiser Josef II. 1781 zum Schutz der aus Salzburg geflüchteten evangelischen Bergarbeiter das Toleranzpatent erlassen hatte blühte der Protestantismus erneut auf, und viele bekannten sich wieder zu ihrem wahren Glauben.⁵

Gelernte evangelische Salzbergarbeiter flüchteten von Salzburg (Hallein) ins innere Salzkammergut und wurden vom Erzbischoff verfolgt.⁶

5 Sokoloff Stephen 2008, Seite 19

6 Text auf einer Wegtafel des Toleranzweges in Bad Goisern

Geologie

Gebirgsbildung

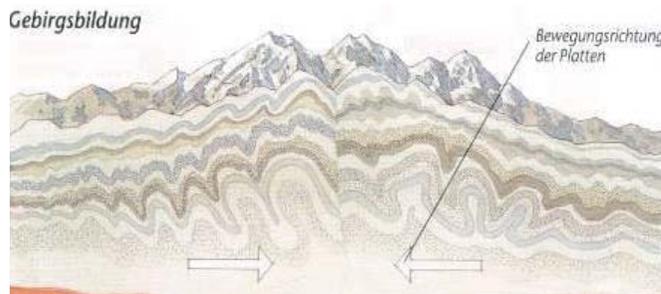


Abb.3. Die Entstehung der Alpen

Als vor fünf Millionen Jahren die Alpen noch mit Meerwasser überflutet waren, lagerten sich nach und nach die Überreste von Korallen und anderen Lebewesen ab und formten dadurch die heutigen Kalksteinplatten.

Diese Schicht aus Kalkstein war bis zu 1000 Meter hoch, und an nicht so deutlich geschichteten Stellen bildete sich der massive Riffkalk, wie beispielsweise am Gosaukamm. Da sich damals, vor 200 Millionen Jahren vom Urmeer einige Meeresbuchten abtrennten, kam es dort durch Verdunstungsprozesse zu salzigen Ablagerungen.

Durch spätere Erdbewegungen wurden die Salzschichten zwischen den Steinmassen eingeklemmt und bilden somit die Grundlage für den Salzabbau. Durch die Faltung der Alpen vor rund 136 Millionen Jahren wuchsen die Berge aus dem Meer empor. Der Stress der Erdbewegungen erzeugte Bruchlinien in den Kalkplatten, welche durch die Kräfte der Erosion Vertiefungen erfuhren.

7 Sokoloff Stephen 2008, Seite 12

Landschaft der Berge und Seen

Während der Eiszeit war das gesamte Salzkammergut von einem großen Gletscher bedeckt. Durch dessen Abschmelzen wurden Täler ausgeschliffen, wodurch das beeindruckende und einzigartige Landschaftsbild dieser Region entstand. Durch den Rückzug des Gletschers auf die heutige Größe, entstanden Seen, Hochmoore und steile Felswände. Die Ablagerungen der Gletschermoränen sind bis Gmunden vorzufinden.

Somit entstand eine Landschaft, welche das Flusssystem der Traun, 76 kleine und größere Seen und viele Berge beinhaltet. Durch die unterschiedlichen Kalksorten und dem hohen Verkarstungsgrad gibt es in dieser Region viele Höhlensysteme. Als Beispiel möchte ich die Hirlazhöhle in Hallstatt nennen, deren Länge zum heutigen Tage eine Länge von über hundert Kilometer beträgt.

„Die Eroberung des Hochgebirges“: Im Jahr 1812 stieß der abenteuerlustige Erzherzog Karl bis zum Hallstätter Gletscher vor und im Jahr 1832 erstieg der Filzmooser Bauer Peter Gappmayer als Erster den Hohen Dachstein. Der Hohe Dachstein ist mit 2.995 m der höchste Gipfel des Dachsteingebirges und gleichzeitig der höchste Gipfel der österreichischen Bundesländer Oberösterreich und Steiermark. Für den Geografieprofessor Dr. Friedrich Simony wurde der Dachstein zu seiner „Lebensliebe“, er zeichnete und fotografierte jeden Winkel des Gebirges, verbrachte eine Nacht auf dem Gipfel und besuchte den Gletscher sogar im Winter.

Dieser Drang nach der Eroberung der Berge und der Sehnsucht nach besonderen Orten hält bis heute an.

8 Kreitz Michael 2008, Seite 7



Sommer|frische

Beispiele neuer Architektur im Salzkammergut

ZVA OOE

VERLAG ANTON PUSTET

Abb.4. Bootswerft Frauscher in Gmunden

Sommerfrische und Tourismus

Als die geschlossene Welt des Salzkammergutes zu Beginn des 19. Jh. geöffnet wurde, man keinen Pass mehr zur Einreise benötigte und sich alles änderte, wurde dieser Ort zum Magnet für Erholungssuchende.

Im Jahre 1809 erschien die erste Veröffentlichung eines Buches mit Bildern aus dem Salzkammergut von dem Wiener Autor Josef August Schulters (1773-1809). Hatte man zuvor die Natur als bedrohlich empfunden, sehnte man sich nun danach, im Zeitalter der Romantik, ihre Reize zu erleben.

In Folge waren es vor allem Intellektuelle, Künstler und Adelige, die das Land um den Hohen Dachstein als beschauliche Wanderer und auch „Bergsteiger“ erkundeten. Die Adelige ließen sich damals oft mittels „Sänften“ von den einheimischen Menschen auf den Berg hinauftragen.

Erzherzog Johann leitete die Erschließung des hohen Dachsteins ein, Wissenschaftler wie Friedrich Simony erkundeten es, Literaten wie Adalbert Stifter verwoben es in ihre Werke, Maler wie Ferdinand Georg Waldmüller bannten es auf die Leinwand und Komponisten wie Franz Schubert empfanden es als Inspiration.⁹

Aus der Tradition der „Sommerfrische“, welche der Kaiser Franz Josef I. vor allem in Bad Ischl schon gepflegt hatte, hat sich der heutige Tourismus entwickelt, welcher die Region grundlegend prägt.

Das Gebiet ist touristisch sehr gut erschlossen, und bietet Freizeitmöglichkeiten wie Baden im Freien oder in Kurbädern, Wintersport, Bergtourismus, Rad- und Reiturlaub sowie zahlreiche kulturelle Veranstaltungen.

⁹ Kreitz Michael 2008 Seite 3

Hallstatt

Der Ausblick von der Pötschenkehre richtet sich in südlicher Richtung nach Hallstatt und dem Hallstättersee, weswegen ich diesen Ort beschreiben möchte.

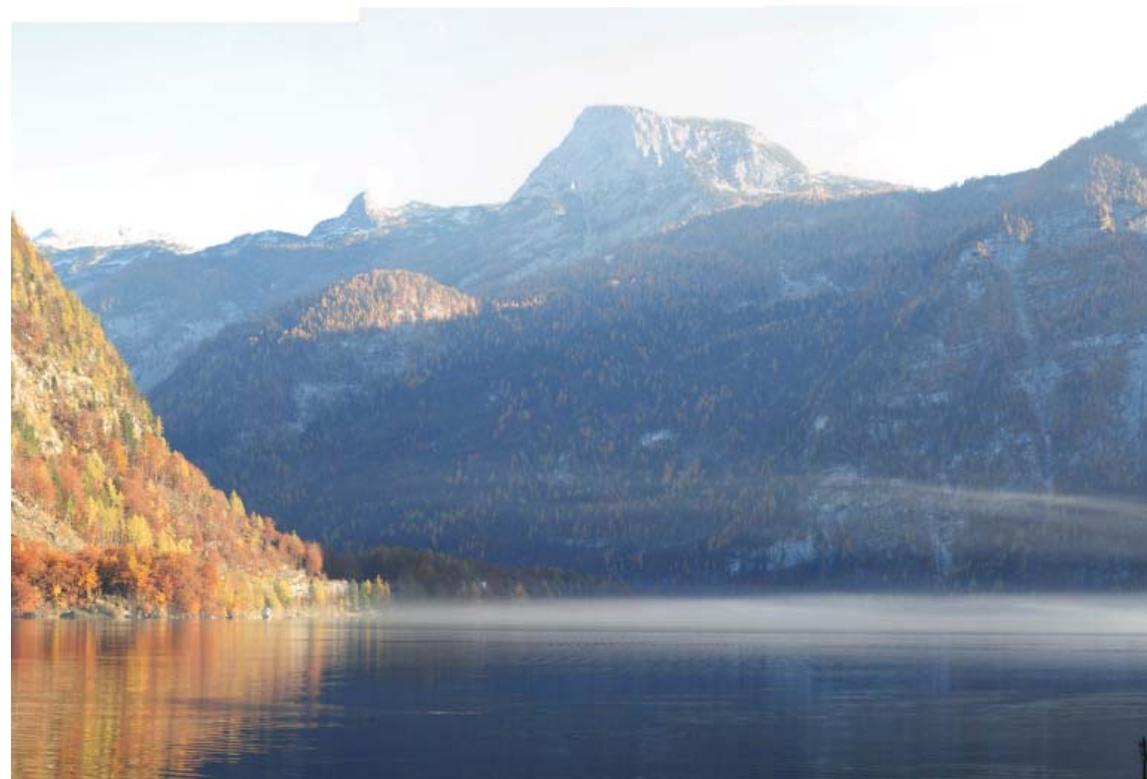
Entgegen der weit verbreiteten Meinung vieler Fremdenführer dürfte sich der Wortlaut ‚Hall‘ vom urgermanischen Wort „hallan“ ableiten, welches „Salzkruste“ bedeutet.

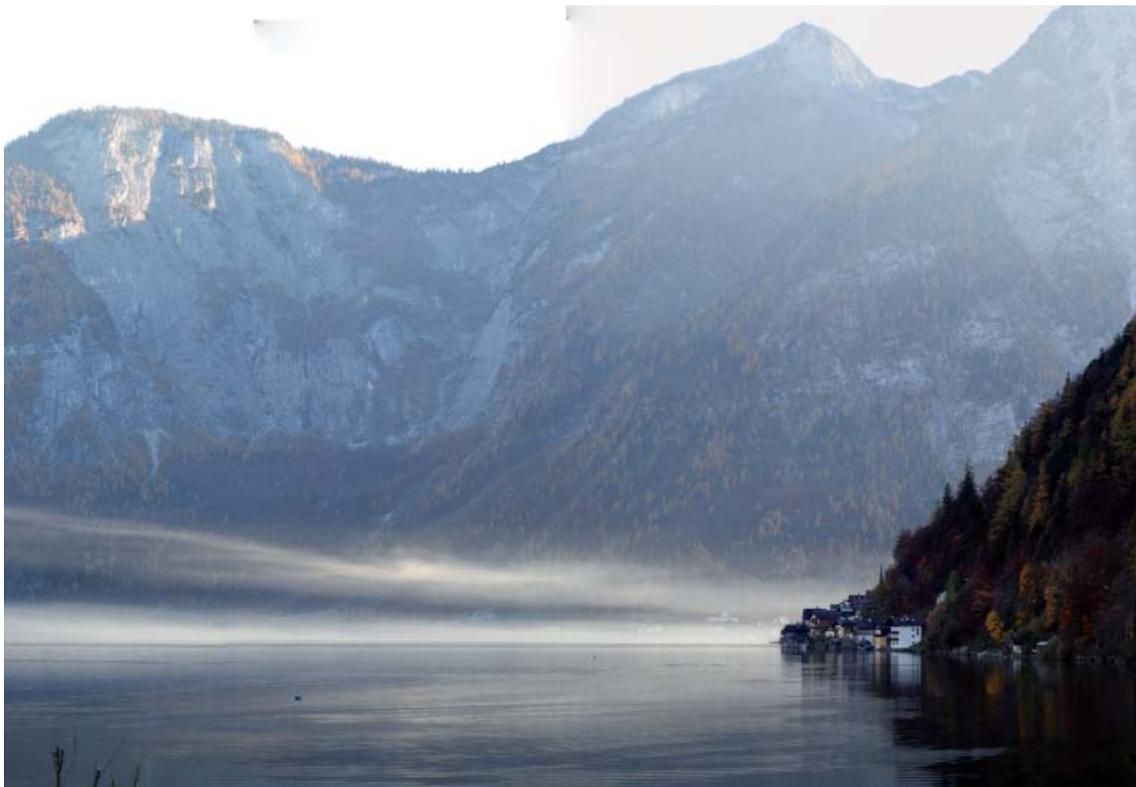
Geschichtlich betrachtet gibt es eine Epoche, die nach der kleinen 900-Seelengemeinde Hallstatt benannt ist, welche sich in die der spät-bronzezeitlichen Belegung des Gräberfeldes am Salzberges (Hallstatt A u. B, ca. 1200-700 v.Chr.) und die der früh-eisenzeitlichen eigentlichen „Hallstattzeit“ (Stufe Hallstatt C u. D, 700-450 v.Chr.) gliedern lässt.¹⁰

Zu dieser Zeit wurde auch ein Friedhof im Hochtal des Salzberges angelegt, welcher im Jahr 1846 vom Bergmeister Johann Georg Ramsauer entdeckt wurde. Diese Gräberfelder liefern uns kostbare Fundstücke, wie Dolche, Schmuck und Gefäße. Manche Gegenstände stammen aus Gebieten jenseits der Alpen: Norditalien, Slowenien, der Ostsee und sogar Afrika.¹¹

¹⁰ <http://de.wikipedia.org/wiki/Hallstattzeit>, 15.10.08

¹¹ Sokoloff Stephen 2008, Seite 13





Hallstatt, Herbst 2008

Da es an diesem Ort im Winter nicht viele Plätze auf ebener Fläche gibt, wo die Sonne sich an den steilen Gebirgswänden vorbeikämpfen kann, hat es sich für die Siedlung der Marktgemeinde so ergeben, dass die Häuser dementsprechend dem Hanglauf hinauf orientiert, zwischen See und Berg erbaut wurden. Erst in späterer Zeit wurden auch jene Flächen bebaut, welche die früheren Weideflächen darstellten und sich in einem schönen, jedoch im Winter sonnenlosen Echerntal befinden.

Betrachtet man das Klima von Hallstatt, so kann man dem allgemeinen Wetterbericht, zumindest im Winter, oftmals keinen Glauben schenken, denn was mit Sicherheit feststeht ist, dass es dort aufgrund der bergigen Lage zu dieser Zeit nur wenige bzw. keine Sonnenstunden gibt. Jedoch ist es keinesfalls ein kalter Ort, da der Hallstättersee die sommerliche Wärme speichert und sie nur zögerlich im Winter abgibt.

Früher war der Ort nur per Schiff oder im unwegsamen Gelände entlang des Hallstättersees erreichbar. Auch gänzlich fremde Kulturen sind von Hallstatt begeistert, sodaß zur Zeit in China an einer maßstabgetreuen Nachbau der Architektur dieses Ortes gearbeitet wird.

Für mich ist Hallstatt ein Ort meiner eigenen Erinnerung, da ich meine ersten vierzehn Lebensjahre dort verbracht habe.





Bad Goisern, Winter 2010

Bad Goisern

In nord-östlicher Richtung eröffnet sich vom Aussichtspunkt der Pötschenkehre ein Blick nach Bad Goisern.

Der Ort Bad Goisern liegt in einem lang gezogenen Talkessel auf 500 Meter Seehöhe, im Inneren Salzkammergut. Das Ortszentrum befindet sich am Ufer der Traun. Seine 31 kleinen Nebenortschaften liegen im Tal, am Seeufer des Hallstättersees und den umsäumenden Bergketten verstreut.

Bad Goisern grenzt im Norden an die Gemeinde Bad Ischl und im Westen an das Bundesland Salzburg an. Im Süden befindet sich die Gemeinde Hallstatt und Gosau, und im Osten grenzt das Ortsgebiet an Bad Aussee in der Steiermark an, welches nur über die Pötschenpassstraße erreichbar ist.

Bad Goisern ist ein Ort langer Geschichte, jedoch wurde es urkundlich erst im 14. Jahrhundert genannt. Erwähnt wurde es unter dem Namen „Gebisharn“, in einem Passauer Urban, um 1325. Seit 1931 besitzt Bad Goisern ein Heilbad weswegen es im Jahr 1955 den amtlichen Beinamen „Bad“ erhielt. Der heutige Bürgermeister Peter Ellmer hat 2008 aus Gründen der Werbewirksamkeit den Ortsnamen auf „Bad Goisern am Hallstättersee“ umgeändert.

Die Einwohnerzahl von Bad Goisern beläuft sich auch rund 7500 Einwohner. Auf dem Wappen von Bad Goisern befindet sich ein Lindwurm, der auf eine mit diesem Ort verbundene Sage hinweist. Derzufolge soll im Ortsteil Wurmstein einst ein prächtiges Schloss gestanden haben, welches durch den Ausbruch eines im Berg eingeschlossenen Ungeheuers, in Form von einer Mure, zerstört wurde.¹⁵

¹⁵ Bad Goisern, <http://de.wikipedia.org/wiki/Bad_Goisern, 10.12.2011

ARCHITEKTUR UND LANDSCHAFT

Die Architektur des Salzkammergutes

Das Salzkammergut stellt eine prominente und zugleich auch empfindliche Region dar, welche nicht so leicht abzugrenzen ist. Da es auch ein begehrter Markenbegriff ist, hat es sich geografisch bereits immer mehr ausgebreitet. Wer nicht mehr offensichtlich „dazu gehört“, der ist in seiner Lage zumindest ein Wegbereiter in Form von einem „Tor“ oder einer „Schwelle“ in die Region.

Dem stark verbreiteten Stil der alpenländischen Bauweise, welche der Tradition und Vergangenheit verpflichtet ist, steht eine neue, ungewohnte Architektur gegenüber. Die Bewohner selbst, aber auch die Touristen erwarten oftmals eine Anknüpfung an schon immer Bestehendes. Es entsteht oftmals ein dem Massentourismus unterlegener Kostümszwang, der nicht so leicht abzulegen ist.

Die jüngste Entwicklung zeigt ein stärkeres Bewusstsein für Energieeffizienz und die Renaissance des Baustoffes Holz. Ein wichtiges Thema stellt bereits seit jeher in der Region das Bauen in der Landschaft dar, sei es in der traditionellen Architektur, als auch in Form neuer Innovationen.¹

Regionalismus

Heimatarchitektur vs. Heimatstil

Auf die Frage ob es einen „Heimatstil“ in Mitteleuropa gibt müsste man schlichtweg mit „nein“ antworten. Jedoch gibt es sicher das Plural „mitteleuropäische Heimatstile“. Der kulturpolitische Begriff der „Heimat“ entstand Ende des 19. Jahrhunderts, aus der Bewusstwerdung des Verlustes dieser scheinbar so heilen Welt. Mit der Erkenntnis diese zu verlieren war sie eigentlich bereits verloren.²

Der Heimatstil entstand mit der Eroberung des bäuerlichen Landes durch den Großstädter, zu Erholungszwecken. Heimatstil versuchte die damit verbundenen neuen, teilweise brutalen Gebäudetypologien (wie Hotels, Kur- und Badeanstalten, Bahnhöfe und Villen), durch vermeintlich ländliche Stilelemente zu überdecken.³

In Österreich war dieser „Laubsägenstil“ im Gegensatz

1 Lepschi Christa 2008 , Seite 4

2 Friedrich Achleitner 1997, Seite 7

3 Friedrich Achleitner 1997, Seite 8

zur Schweiz eher negativ behaftet und die „Heimatschutzbewegung“ wandte sich gegen diesen falschen Heimatstil.

Aus dieser Bewegung ging die Heimatarchitektur hervor, welche ihre baulichen Vorbilder in der handwerklichen Kultur suchte. Sie bemühte sich, parallel zur Dialektforschung darum, die regionale Entwicklung zu verstehen, geriet jedoch bald in dem Schlepptau der „Blut- und Bodenideologie“ des Nationalsozialismus.⁴

Region

Der Begriff „Region“ ist im 19. Jahrhundert durch die Entstehung der Nationalstaaten aufgetaucht und ist somit politischer Herkunft. In zweiter Linie ist er kulturellen Ursprunges, jedoch trotzdem durch die Politik taktisch so gelenkt.⁵

Es ist schwierig zu sagen wo das Zentrum und wo die Grenzen einer Region sind, da es hierfür unterschiedliche Einflussfaktoren gibt (geografisch, politisch, sprachlich, ethnisch, kulturell,...).

Eine Region ist vermutlich je nach Interessensgebiet unterschiedlich zu definieren.⁶

Regionales Bauen, Regionalismus

Es besteht ein großer Unterschied zwischen „regionalem Bauen“ und „Regionalismus“. Die regionale Architektur ist eingebettet in die realen Bedingungen einer Region, sie reagiert auf Einflüsse von Außen und versucht keinesfalls die damit verbundene Veränderung aufzuhalten. Hingegen nutzt der Regionalismus die bauliche Formensprache einer Region dazu, eine Rezeptur für die Einkleidung neuer Bauformen anzuwenden.⁷

Das regionale Bauen ist abhängig von den Bedingungen und den Ressourcen einer Region (Klima, Struktur und Topografie der Landschaft, alte Beziehungsverhältnisse und geografische Grenzen). Es ist Ausdruck einer geschlossenen Lebenswelt und entsteht von selbst. Das regionale Bauen ist noch kein

4 Friedrich Achleitner 1997, Seite 9

5 Friedrich Achleitner 1997, Seite 163

6 Friedrich Achleitner 1997, Seite 164

7 Friedrich Achleitner 1997, Seite 55

bewusst ästhetischer, sich selbst reflektierender Vorgang. Es werden vermutlich Veränderungen von Außen als Verbesserung der Lebensumstände empfunden (beispielsweise die Bauten der industriellen Revolution).

Im Gegensatz zum regionalen Bauen ist der Regionalismus ein kosmetischer Prozess. Da nicht an der Problematik der Verstädterung und Industrialisierung der ländlichen Gegend gearbeitet wird, werden besser neue Inhalte in alte Gebäudeformen gepackt. Die Heimatschutzbewegung entwickelt die Architektur des Regionalismus. Dieser adaptiert traditionelle Formen und nutzt sie für neue Interpretationen. Bei dieser Form des Historismus wird jedoch nicht auf einen Stil zurückgegriffen, sondern auf anonyme Merkmale einer regionalen Baukultur.

Ein Paradebeispiel für den Regionalismus war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Bayern, wo ein eigener Regionalstil entwickelt wurde. Dieser Stil beinhaltete sowohl bauerlich-alpine, als auch bürgerlich-barocke Stilelemente und ist von der „Kunststadt München“ bis nach Tirol und Obersalzberg übergegangen.⁸

Die Region „Salzkammergut“

„Wenn man annimmt, dass Landschaft zwar einen Naturraum voraussetzt, aber erst durch selektive Wahrnehmung und kulturelle Überformung (also durch Menschenhand) zur Landschaft wird, so ist das Salzkammergut erst durch eine „zweite Landnahme“, nach Landwirtschaft, Salzproduktion, Fischerei und Jagd, durch Adel und Großbürgertum zu dem besonderen Konstrukt geworden, wodurch es heute zu Recht zu den schönsten Regionen Zentraleuropas zählt.

Vermutlich hat zunächst die sommerfrischende Gesellschaft nur das Vorgefundene, die wunderbare Berg- und Seenwelt wahrgenommen und nicht das Mitgebrachte, die Villen und Bootshäuser, die Eisenbahn, die urbanen Entwicklungen mit Kurbauten, Theatern, Promenaden, Caféhäusern und Konditoreien. Da sich diese Entwicklung

⁸ Friedrich Achleitner, Seite 108

hauptsächlich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vollzogen, haben wir es architektonisch mit dem Historismus und dem anschließenden Jugendstil zu tun, also mit jener Architektur, die lange Zeit als „Stilmischmasch“ diffamiert und erst im späten zwanzigsten Jahrhundert in ihren Qualitäten erkannt wurde. Eine ebenso falsch verstandene Heimatschutzbewegung und die darauf folgende Blut- und Boden-Ideologie haben später dazu beigetragen, dass aus der Bautätigkeit nach 1945 im wesentlichen das Städtische und Überregionale ausgeblendet, ja durch einen merkwürdig engen „Landschaftsbegriff“ verhindert oder durch formale Vorschriften (Materialien, Dachformen etc.) arg deformiert wurde.“⁹

(Lepschi, Christa)

Tourismusarchitektur

Die Wirtschaft des Tourismus ist neben der Industrie ein sehr junger Erwerbszweig. Der so genannte Massentourismus lebt von den natürlichen und kulturellen Ressourcen der Länder. Nun stellt sich die Frage, ob der Tourist selbst die alten Kulturgüter zerstört, oder ob es nicht auch Gegenbeispiele gibt.

Der Architekturkritiker Friedrich Achleitner bezeichnet das Grandhotel als Synonym für die Hoffnung im 19. Jahrhundert, bei der großstädtischen Eroberung der Landschaft. Diese Gebäude im so genannten „Ischler Laubsägenstil“ werden heute dem Historismus zugeordnet.¹⁰

Nach dem ersten Weltkrieg begann man über Jugend, Wandern und sportlichen Aktivitäten den Massentourismus anzukurbeln. Nach der Natur war es die Kultur, die als größter Aushängediener diente.¹¹

Wie schafft man es, dass der Tourismus die Kultur eines Ortes erhöht und nicht zerstört?

Eine Kultur (Geschichte) darf nicht stagnieren, sondern bedarf einer lebendigen Fortbewegung. Ein negatives Beispiel stellen jene Tourismusorte dar, welche in der „saisonlosen Zeit“ leer sind.¹²

⁹ Lepschi Christa 2008, Seite 4

¹⁰ Friedrich Achleitner, Seite 113

¹¹ Friedrich Achleitner, Seite 114

¹² Friedrich Achleitner, Seite 126

Landschaft

Was ist „Landschaft“

Die Frage „Was ist Landschaft?“ ist nicht einfach zu beantworten. Der Begriff der Landschaft erlangt je nachdem in welchem Kontext er steht eine andere Bedeutung. Im folgenden Text wird dieser „Landschaftsbegriff“ allgemein und fachübergreifend betrachtet.¹

„...Autoren verschiedenster sprachlicher Herkunft kommen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass es zwei Bedeutungsstränge gibt: Einerseits im Sinne von >>Regio<< als politisch-räumlicher Bezeichnung, andererseits >>Szenerie<< als Bild eines idealisierten Mensch-Natur-Verhältnisses. (u. a.: Jackson 1984: 1f.; Hard 1970: 230f.; Jessel 1998: 14f.)“²

Die ältesten Nachweise des Begriffes der Landschaft stammen aus dem Mittelalter. Es gibt eine Übersetzung dieses Begriffes von 830 aus dem Lateinischen ins Althochdeutsche, wo >>Regio<< >>landscaf<< bedeutet. In einem weiteren Text von vor über 1000 Jahren wird „landscape“ auch mit „regio“ im Sinne von „small cluster of plowed fields“ übersetzt.

Zu dieser Zeit hatte Landschaft die ernüchternde Bedeutung eines vom Menschen organisierten Raumausschnittes. Erst später mit der Neuzeit dehnte sich der Begriff sukzessive auf die Bedeutung von natürlichen, definierten Räumen aus.³

„Szenerie“

Die Wortbedeutung „Szenerie“ entstand im 15. Jahrhundert in der Malerei von Heiligenbildern und stellt einen gemalten, räumlichen Naturausschnitt als Hintergrund dar (vorher wurde der Hintergrund mit Gold gemalt). Dieser erste „Raumdurst“ führte zur Erfindung der perspektivischen Gesetze und in Folge entwickelte sich auch die Landschaftsmalerei, welche mit den Landschaftsportraits der niederländischen Malerei ihren Höhepunkt erreichte. Bevor jedoch dieser neue landschaftliche Blick entstand, gab es noch einen geistesgeschichtlichen Vorläufer. Der deutsche Philosoph Joachim Ritter berichtet in seinem Aufsatz „Landschaft“ (Ritter1962) von einem Brief von Petrarca aus dem Jahr 1336. In diesem Schreiben berichtet dieser erstmals von der Erkundung der Natur aus rein ästhetischen Gründen.⁴

1 Martin Prominski 2004, Seite 51

2 Martin Prominski 2004, Seite 52

3 Martin Prominski 2004, Seite 52

4 Martin Prominski 2004, Seite 53

Die gegenwärtige, alltagssprachliche Bedeutung von Landschaft hat sich seit Ende des 18. Jahrhunderts kaum verändert. Denn noch immer ist unsere Vorstellung vom szenarischen Bedeutungsstrang, und somit vom ästhetischen Landschaftsbegriff bestimmt. Diese Ansicht hat der deutsche Geograph und Hochschullehrer Gerhard Hard durch semantische Untersuchungen bestätigt.⁵

„In wiederholten, umfangreichen sprachpsychologischen Tests (Hard 1970; Hard/ Gliedner 1978) fand er heraus, dass Landschaft eine stabile alltagssprachliche Bedeutung aufweist, die er folgendermaßen zusammenfasst: >> eine Landschaft (...) ist still, schön, ländlich, grün, gesund und erholsam, harmonisch, mannigfaltig und ästhetisch. (...)<< (Hard 1991:14)“⁶

„Landschaft“ laut Rainer Piepmeier

Jedoch hat sich gerade in den letzten Jahren unser Bild von Landschaft verändert. Unsere Auffassung hat sich nun zunehmend von der romantischen Vorstellung distanziert. Im Gegensatz zu Ritter thematisiert der Philosoph Rainer Piepmeier den Prozess der totalen Naturaneignung und schreibt folgendes:⁷

„>> Landschaft ist der durch menschliche Arbeit und menschliches Handeln angeeignete Raum menschlichen Lebens. Es ist der natürliche Raum, in dem der Mensch lebt und der die Natur umfasst, von dessen Ressourcen er lebt. Dieser Landschaftsbegriff konzeptualisiert also die natürlichen Grundgegebenheiten und die Auswirkungen der historischen Bedingungen, unter denen die Ressourcen angeeignet werden. << (ebd.: 38)
Diese Definition ist wertneutral und beinhaltet kein anzustrebendes Ideal, keine arkadische Utopie: Landschaft ist >>nicht per se Ort des Glücks, sondern kann auch Ort des Unglücks sein<< (ebd.: 39)“⁸

5 Martin Prominski 2004, Seite 56

6 Martin Prominski 2004, Seite 56

7 Martin Prominski 2004, Seite 57

8 Martin Prominski 2004, Seite 57 + 58

„Landschaft Drei“

Der amerikanische Landschaftsforscher J. B. Jackson ist der Meinung, dass uns unsere verfestigte Erinnerung in die ästhetische, szenarische Landschaft nicht mehr zeitgemäß ist, und kritisiert vor allem die damit verbundene Unveränderlichkeit und zeitliche Starrheit.⁹

Seiner Meinung nach gibt es einen dritten Landschaftstypus, welcher ein Bestandteil der natürlichen Umwelt ist, und auf alle möglichen Veränderungen reagiert.

Dieser Typus ist ein Teil des Menschen und spiegelt dessen Persönlichkeit wider. Diese Landschaft hat Eigenschaften wie beispielsweise: Aufbau, Reife und Verfall, Schnelligkeit oder Verzögerung, Künstlichkeit oder Natürlichkeit, Dynamik, ...¹⁰

Diese neuen Landschaftsbegriffe von Piepermeier und Jackson dienen auch vielen Arbeiten der neuen Landschaftstheorie als Konzept.

Im Folgenden werden drei weitere Begriffe oder Begriffserweiterungen vorgestellt, welche auf die „dynamischen Gefüge menschgemachter Räume“ eingehen.

„Totale Landschaft“

Der Historiker Rolf Peter Sieferle nimmt Abschied von der „Natur“ der Romantiker und definiert drei geschichtliche Phasen des kulturellen Einflusses auf die Landschaft: die „Naturlandschaft“, die „Agri-Kulturlandschaft“ und die „Totale Landschaft“.

Die „Naturlandschaft“ ist geprägt durch den „Nicht-Einfluss“ des Menschen und weist die erste Einflussnahme mittels Jäger und Sammler auf.

Vor ungefähr zehntausend Jahren greift der Mensch erstmals in die natürlichen Energieflüsse ein. In Form der „Agri-Kulturlandschaft“ werden erstmals Pflanzen, Wasser und Wind dazu genutzt um Energie zu erzeugen. Sowohl in Stadt und Land entwickelte sich aufgrund des geringen Informationsflusses und Austausches eine große Vielfalt, welche sich an die jeweiligen Umweltbedingungen anpasste.

Die „Totale Landschaft“ entstand in einer langen Transformationsphase vor 200 Jahren durch die Industrialisierung und Modernisierung, in der Stadt und auf dem Land. Die fos-

⁹ Martin Prominski 2004, Seite 58

¹⁰ Martin Prominski 2004, Seite 59

silien Energien ermöglichen die Massenherstellung von Produkten und raschen Transport. Es entstand eine Vermischung der Landschaftstypen in einen homogenen Landschaftstypus. Wir befinden uns noch immer in diesem Prozess.¹¹

„Territorium“

Der Schweizer Architekturhistoriker Andre Corboz führt den Begriff des „Territoriums“ ein, der das „physische und mentale Gebilde“ beschreibt, welches die Stadt und das Land übergreift. Seiner Meinung nach zeigen die Massenmedien Verhaltensweisen vor, und lassen somit die Lebensformen von Land und Stadt verschwimmen. Das Land ist im physischen Sinn schon lange kein menschenleerer grüner Raum oder Berg mehr, denn es ist überrollt vom Massentourismus.¹²

„Zwischenstadt“

Der dritte Begriff ist jener der „Zwischenstadt“. „Mit der Erkenntnis, dass die historische europäische Stadt nicht in die Zukunft zu retten ist, startet der Städtebauer Thomas Sieverts 1997 seinen Essay <<Zwischenstadt<<. Er möchte >>ein Plädoyer für die Wahrnehmung der Chancen der Zwischenstadt<< (Sieverts 1997: 10) leisten, dieser Stadtform der verstädterten Landschaft beziehungsweise der verlandschafteten Stadt.“¹³

Er analysiert Luftbilder und erkennt, dass im Gegensatz zu früher, wo die Stadt eine Insel im Grünen darstellte, nun sich die Siedlungsfläche ausgeweitet hat, welche er „Cultura“ nennt.¹⁴

Aus dem Bewusstsein heraus, dass es kein Gegenüber zum Bebauten gibt, haben sich zwei Tendenzen des Landschaftsverständnisses entwickelt: die „Sapes“, welche laut Rem Koolhaas die zukünftige Verschmelzung von Architektur und Landschaft darstellt, und die Unterordnung von Architektur und Freiraum unter dem Oberbegriff der „Landschaft“.¹⁵

¹¹ Martin Prominski 2004, Seite 60

¹² Martin Prominski 2004, Seite 63

¹³ Martin Prominski 2004, Seite 65

¹⁴ Martin Prominski 2004, Seite 65

¹⁵ Martin Prominski 2004, Seite 69

Landschaftswahrnehmung

Landschaftswirkung

Landschaften wirken auf das Befinden der Menschen, die darin wohnen. Auch kurzweilige Besucher eines Ortes können davon berichten, dass sie sich an einem Ort „wohl fühlen“ und ihre „Seele baumeln lassen können“.

Völker die am Meer leben entwickeln einen anderen Charakter, als jene die in den Bergen oder in der Ebene beheimatet sind. Es wurde auch nachgewiesen, dass sich Menschen durch einen landschaftlichen Ortswechsel dem vor Ort vorherrschenden Charakter anpassen, bzw. dass sich Menschen unterschiedlicher Abstammungen im Laufe der Zeit aneinander angleichen.

Im Volksmund wird oft gesagt, dass die anzutreffende Landschaft die Seele seiner Bewohner widerspiegelt. So manche Fähigkeiten, Eigenschaften und Reaktionsweisen sind für einige Landschaften besonders typisch. Ein Mensch empfindet immer jene Landschaft als „schön“, in welcher er als Kind aufgewachsen ist. So kann er selbst eine Wüste als erfüllend empfinden, oder auch eine Eislandschaft bewundern. Hat er im Laufe seiner Kindheit öfter einen Ortswechsel erlebt, so ist diese Gefühlsverbundenheit sicher schwächer.

Auch ist diese Beziehung zu einer Landschaft davon abhängig, ob man in einer Kulturlandschaft, Industrielandschaft oder in einer Stadt aufgewachsen ist, welche an jedem Ort dieser Erde ungefähr gleich aussehen könnte. Im Bereich der Literatur und Malerei wird uns stark verdeutlicht, wie das Verhältnis zwischen Gefühlslage und Landschaft ist.

Wie in allem bei uns herum sehen wir auch in den Formen einer Landschaft bestimmte Symbole oder menschliche Formen. So werden manche Felsen, Flüsse oder Bäume zu Wesen, welche uns Geschichten erzählen können. ¹⁶

Schöne Landschaft

Beobachtungen zufolge steht momentan für 90% der Bevölkerung der Begriff „Natur erleben“ im Vordergrund. Gemeint ist damit ein gewisses Urlaubs- und Freizeitmotiv, welches Menschen als Ausgleich zum hektischen Alltag der Arbeitswelt

¹⁶ <http://www.moseltal.kilu.de/Wandern.htm>, 29.10.08

suchen. Sie gehen hinaus in die Natur und erleben die „Schöne Landschaft“ in Form von Spaziergängen und Wanderungen. Auch junge Menschen gehen gerne raus in die Natur und üben dort sportliche Aktivitäten, wie beispielsweise Skifahren aus. Das Wandern durch eine Kulturlandschaft erzielt einen körperlichen und seelischen Entspannungseffekt und entspricht vielmehr unseren Fähigkeiten und Bedürfnissen, als die technisch hochgestylten Angebote der Freizeitindustrie.

„Genauere Nachfragen ergeben, daß sich mit dem Begriff Natur vor allem die Vorstellung landschaftlicher Ursprünglichkeit verbindet. Die Schönheit der Landschaft ist mittlerweile das Hauptkriterium bei der Wahl des Urlaubsortes. Sie erschließt sich in besonderer Weise in Form der Fußreise.“ ¹⁷

Ein junger Zweig der Psychologie in den USA beschäftigt sich seit kurzem mit der Frage, nach welchen Kriterien sich Menschen einen Urlaubsort aussuchen. Diese Frage erlangte aufgrund der optimalen Präsentation einer Landschaft speziell im Umfeld der Nationalparks erstmals in wirtschaftlicher Dimension an Bedeutung. ¹⁸

Landschaftsempfinden

Licht

Menschen werden oftmals aufgrund fehlenden Lichtes krank; somit ist es für jeden Menschen wichtig genügend davon aufzunehmen. Licht wirkt besonders durch Farben, wobei aus dem Sonnenlicht blaue + ultraviolette Farben herausgefiltert werden übrig bleiben Gelbrot- bis Ultrarottöne.

¹⁷ Zitat: Wandern: <http://www.moseltal.kilu.de/Wandern.htm>, 29.10.08

¹⁸ <http://www.moseltal.kilu.de/Wandern.htm>, 29.10.08

Im Folgenden möchte ich die Wirkung unterschiedlicher Farben aufzeigen:
 Gelb + Rot = erregend
 Blau = beruhigend
 Blau + Grün = in der Natur vorherrschend
 Weiß + Grau = Töne, die an zweiter Stelle vorherrschen (Winterlandschaft, Gewässer, Berge, Wüste, bedeckter Himmel)
 Grau = bedrückend
 Weiß = steigert die vorherrschende Stimmung (positiv und negativ)
 Braun = hemmt Gefühlsbewegungen¹⁹

Maße und Formen

Das landschaftliche Wohlbefinden der Menschen ist immer von jenem Ort abhängig, an welchem sie aufgewachsen sind; es wirken hier die Formen der Erinnerung auf uns. Menschen, die in den Bergen aufgewachsen sind empfinden flache Landschaften als schwermütig, wohingegen Flachlandbewohner Berge als beengend empfinden.

Beruhigende Formen: einfache Linien wie: Kämme, Flusslauf (Kanäle), Horizont der Ebene und des Meeres, Stratuswolken,...

Belebende Formen: Berglandschaft: Formenvielfalt des Flächen, Wellen, Zacken, Spitze, Erhöhungen, Vertiefungen, geschlängelte Bäche,...

Überwältigende Formen: Wände, Abhänge, große Bäume,...

Formen und Maße einer Landschaft erzielen Wirkung auf das Bewusstsein ganzer Völker = kollektives Unterbewusstsein. Da der Mensch beim Betrachten von Dingen immer versucht, ihm bekannte Formen zu sehen, fällt dies bei Bergformationen besonders leicht (z.B. Symbole oder Gestalten). Oft verrät der Name einer Landschaft womit die Bewohner die Formen, damals wie auch heute, vergleichen (z.B. Watzmann).²⁰

¹⁹ Brönnle Stefan 1994, Seite 51 - 52

²⁰ Brönnle Stefan 1994, Seite 51 - 52

Luft – Bewegung in der Landschaft

Dem Element Luft entspricht in der Landschaft die Bewegung. Eine Landschaft steht niemals so still wie Landschaftsbilder, sie ist in ständiger Wandlung. Sei es durch die Luft, welche Bäume und Wasser bewegt, die Wolken oder das unterschiedliche Tageslicht. Wind bringt die Blätter auf den Straßen zum Tanzen und Getreidefelder zum Wiegen.

Die äußere Bewegung der Natur wandelt sich beim Menschen in innere Gefühlsregungen um. Beispielsweise wirkt das ruhige Plätschern eines Bächleins beruhigend, wohingegen das Tosen eines Ozeans erregen kann.

Wasser – Geräusche

Mit dem Element Wasser treffen wir auf das Element, das unsere Seele, unseren emotionalen Zustand am stärksten berührt.

Die meisten klanglichen Erlebnisse haben etwas Beruhigendes in ihrer Wirkung, das sich bis zur Bewußtseinsleere steigern kann, ...²¹

Wirkungsweise von Landschaft

Oft wird gesagt, dass man durch das Besteigen eines Berges innere Probleme überwindet und verarbeitet, und indem man in den Wald eindringt mit dem Unbewussten Kontakt aufnimmt. Auch die Wetterlage kann starke Auswirkungen auf die Gefühlsverfassung haben.

Uns scheinen die Landschaften dann >>erhaben<<, >>überwältigend<<, >>friedlich<<, >>heiter<<, >>rauh<<, >>sanft<< usw. Wir verwenden Charakterwörter, die eigentlich personifizierend sind! Wir projizieren also unsere eigenen unbewussten Gefühle auf die Landschaftselemente.²²

²¹ Brönnle Stefan 1994, Seite 51 - 52

²² Brönnle Stefan 1994, Seite 60

Landart

Da im Entwurf auch „Landart“ eine Rolle spielt, wird dieses Thema in die Arbeit eingebracht

Entstehung

In den 1960iger Jahren entstand in den USA und Europa eine Kunstbewegung, die die Grenzen der bisherigen Darstellungsweise sprengte und noch immer gegenwärtig ist. Erstmals wurden Kunstobjekte mit und in der Landschaft erschaffen, die nicht mehr wie gewohnt in Galerien zu besuchen waren. Der Titel des Filmes von Gerry Schum „Landscape Art“ wurde zum Markenzeichen dieser Bewegung. Zu Beginn stand das Thema der Arbeit mit dem menschenleeren Landschaftsraum und dessen Vergänglichkeit im Vordergrund, wie beispielsweise „Spuren im Sand“. Später folgten auch eigenständige Objekte gigantischen Umfangs, die wie Skulpturen in der Landschaft standen. Die Kunstobjekte standen nicht nur einfach als Einzelobjekt in der Landschaft, sondern sie wurden auch Teil davon. Sie konnten im Laufe der Zeit sich durch die Witterung verändern oder auch vollständig verschwinden. Landschaftskunst wird heute auch oft dafür verwendet, auf einen interessanten Ort hinzuweisen und dessen Sinneseindruck anhaltend zu verändern. Diese Kunstbewegung beeinflusste auch die Architektur.

*„Die Künstler der Land Art versuchen Ausdrucksmöglichkeiten zu finden, die über die Grenzen des traditionellen Leinwandbildes hinausgehen. Nicht mehr das gemalte Bild einer Landschaft, sondern die Landschaft selbst beziehungsweise die vom Künstler markierte Landschaft wird zum eigentlichen Kunstobjekt... Das Dreieck Atelier-Galerie-Sammler, in dem sich Kunst bisher abgespielt hat, wird gesprengt.“*¹⁰

¹⁰ Lailach Michael 2007, Klapptext

Robert Smithson

Eines der bekanntesten Beispiele für „Landart“ stellt folgendes Projekt dar:

„Spiral Jetty“ nannte Robert Smithson seine gigantische Skulptur im Salzsee von Utah. Diese Spirale besteht aus 6783 Tonnen Stein, Schotter, Geröll, Erdschlamm, Salzkristallen und Algen. Bewundern konnte man dieses Objekt großteils nur auf Fotos, da es zum einen an einem sehr entlegenen Platz errichtet wurde, und zum anderen von 1972 bis 1993 sich unter der Wasseroberfläche versteckte.

Auf der Suche nach einem passenden Ort für seine LandArt-Skulptur war Robert Smithson bis nach Utah gereist wo er schlussendlich diesen Salzsee in rötlicher Färbung entdeckte. Er beschreibt seine Entdeckung folgendermaßen:

*„...der Ort begann zu rotieren, umschloss sich selbst in einer immensen Rundung. Aus diesem kreisenden Raum tauchte die Möglichkeit der Spiral Jetty auf.“*¹¹

(Robert Smithson)

¹¹ Lailach Michael 2007, Seite 88



Abb.5. „Spiral Jetty“ von
Robert Smithson

Abb.6. Ausstellung „the other horizon“ im
MAK/Wien 1999 von James Turrell

James Turrell

James Turrell ist bekannt für seine Lichträume in Museumsbauten, welche Licht für den Betrachter physisch erlebbar machen sollen.

Er gestaltet Räume so, dass die Grenzen und Tiefen anders wahrnehmbar werden. Er arbeitet hierbei mit künstlichem aber auch natürlichem Licht, und spielt mit Öffnungen und Lichtprojektionen.

Sein jedoch sicher bekanntestes Werk ist ein Lichtobjekt in einer Landschaft riesigen Ausmaßes.¹²

Mit seinem Projekt „Roden Krater“ veranschaulicht der Künstler James Turrell seit dem Jahr 1974 welches gigantische Ausmaß ein LandArt-Projekt haben kann.

Der Künstler überflog per Flugzeug die westlichen Staaten der USA, um eine natürliche landschaftliche Erhöhung zu finden, von der aus gesehen er die Wölbung des Himmels begreifbar machen konnte. Hierfür erwies sich ein Vulkan auf dem großen San Francisco Volcanic Fields als optimal.

Er beschloss, den Ort nicht nach Plan zu bearbeiten, sondern die notwendigen Veränderungen mit der Zeit durch Erfahrung anregen zu lassen. James Turrell durchzieht den Krater mit Raumanordnungen, die als Himmelsobservatorium dienen, wobei die Ereignisse am Himmel auch die Form der Räume beeinflussen soll.¹³

12 Lailach Michael 2007, Seite 23

13 Turrell James 1999, Seite 156-157

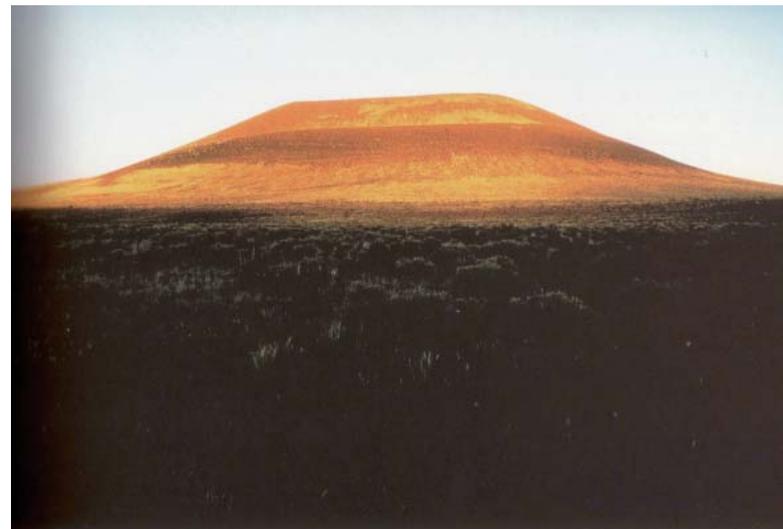
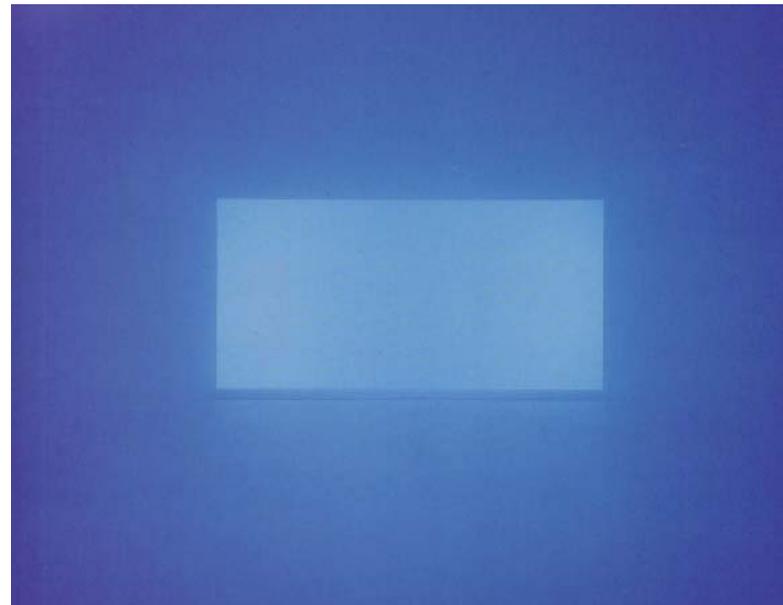


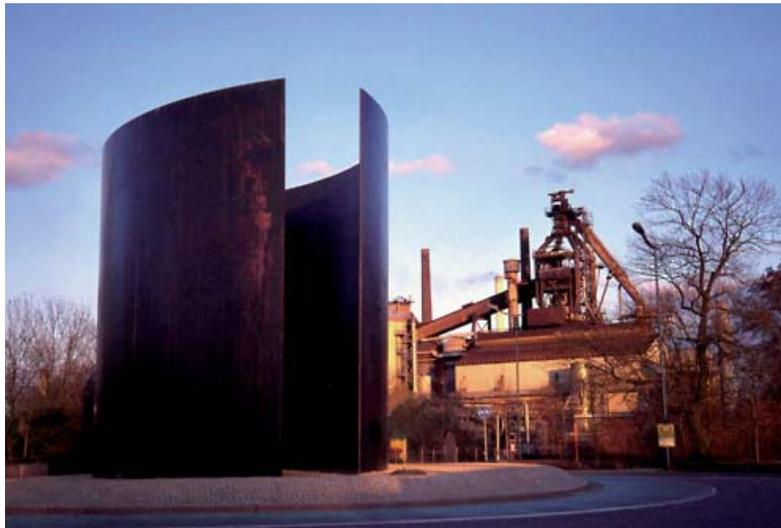
Abb.7. „Roden Crater“ USA
1974 von James Turrell

Richard Serra

Richard Serra ist im Jahr 1939 in San Francisco geboren und ist einer der bedeutendsten Bildhauer unserer Zeit.

*„Im Grunde möchte ich Skulpturen machen, die für eine neue Art von Erfahrung stehen, die Möglichkeiten von Skulptur eröffnen, die es so bislang nicht gab.“*¹⁴

(Richard Serra)



¹⁴ http://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Serra, 16.12.2011

Richard Serra absolvierte eine akademische Ausbildung als Geisteswissenschaftler und Künstler. Während seiner Studienjahre hat er unter anderem in einem Stahlwerk gearbeitet, was seine spätere Schaffensweise beeinflusste. Ab dem Jahr 1966 befasste er sich bei seinen Plastiken mit weichem Gummi und Blei, und ab 1969 spezialisierte er sich vorwiegend auf Stahl.

Als seine künstlerischen Vorbilder bezeichnet er Josef Albers, welcher sich mit dem Farb-Raum-Phänomen befasste, den „overall structures“ der amerikanischen Malerei der fünfziger, sowie dem Minimalismus der sechziger.

Bei seinen Arbeiten gestaltet er Skulpturen, welche im gegenwärtigen Innen- oder Außenraum auf die vorgefundene Situation sehr feinfühlig reagieren.

Ein stark formbildendes Element für seine Plastiken sind die physischen Eigenschaften des Materials: Schwerkraft, Masse, Gewicht und Volumen.

Für den Betrachter ist der Zusammenhang zwischen Material und Form beim Durchschreiten und Umschreiten der Skulpturen immer klar ablesbar.¹⁵

Abb.8. View Point in Dillingen-Saar
2006 von Richard Serra

¹⁵ Andre Carl 1994, Seite 5-7

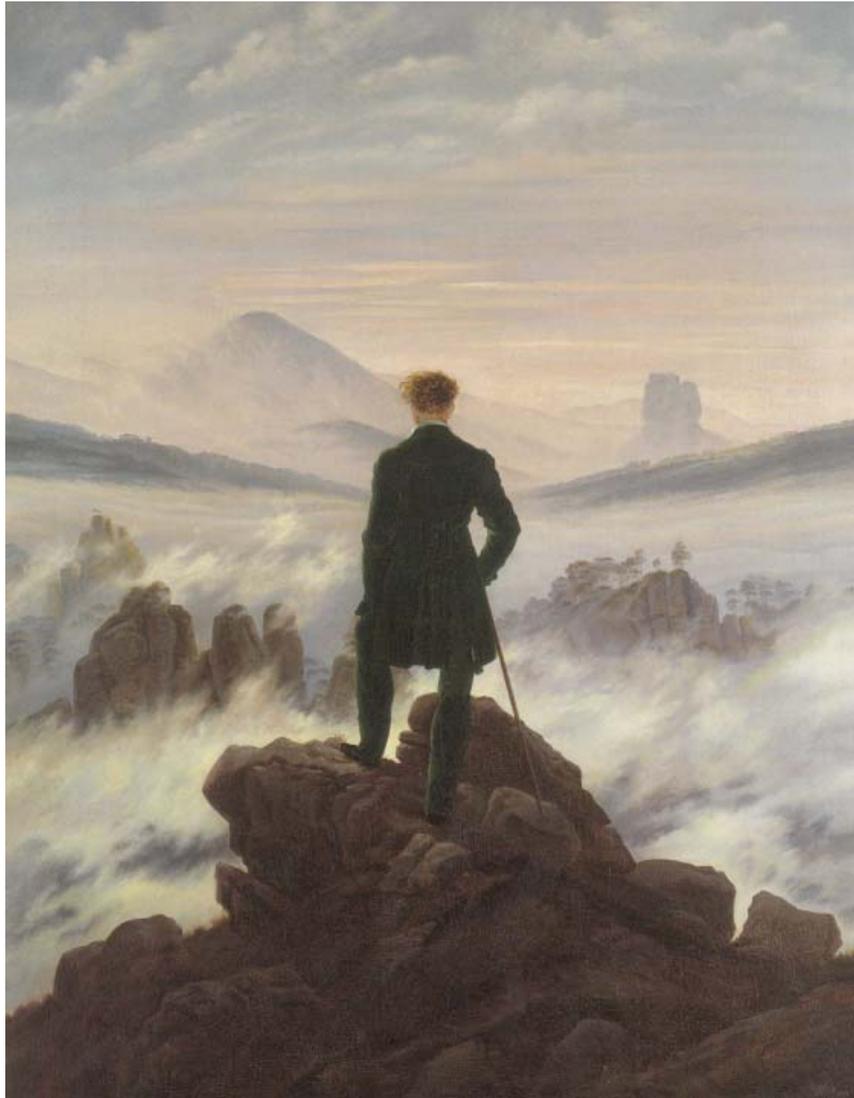


Abb.9. „Wanderer über dem Nebelmeer, C.D.Friedrich

AUSSICHT

Ein Aussichtspunkt ist ein Ort, der durch eine gewisse Gelände- oder Gebäudeform eine gute Aussicht in die umgebende Landschaft bzw. Umgebung ermöglicht. Dies kann einfach ein bestimmter Platz in der Landschaft, ein hohes Gebäude oder eine Aussichtsobjekt sein.

Es gibt zwei Formen von Aussichtspunkten, die einen werden klar als solche ausgewiesen, und andere werden vom Besucher selbst als solche auserkoren. Es gibt nicht nur Aussichtsplätze der Aussicht wegen, sondern auch jene, die anderen Zwecken dienen.

Landschaftsdarstellende Künstler

Caspar David Friedrich

Caspar David Friedrich (geboren 1774 in Greifswald und gestorben 1840 in Dresden) war einer der bedeutendsten Maler der deutschen Früh-Romantik und kaum einer beeinflusste sie so wie er.¹

Bei C.D.Friedrichs Landschaftsbildern schafft der Künstler es den Betrachter sich in die Figur im Bild zu versetzen, und in ihm Gefühle freizusetzen. Die Figur im Bild „Wanderer über dem Nebelmeer“ malte er nach einem Selbstbildnis und zeigt so die menschliche Ausgesetztheit des Menschen in der Natur. Die Aufmerksamkeit des Betrachters wird in den Nahbereich der Bildfigur und gleichzeitig auch in die Ferne gelenkt.²

Friedrich schreibt in den 1830er Jahren:

„Schließe dein leibliches Auge, damit du mit dem geistigen Auge zuerst siehst dein Bild. Dann fördere zutage, was du im Dunkeln gesehen, dass es zurückwirke auf andere von außen nach innen.“³

1 Zitat: <http://de.wikipedia.org/wiki/Caspar_David_Friedrich 11.12.2011

2 Hubertus Gaßler 2006, Seite 229

3 Zitat: Hubertus Gaßler 2006, Seite 229

Margherita Spiluttini

Margherita Spiluttini lebt in Wien, ist seit 1981 Fotografin und mitbegründete die neue Architekturfotographie.

Sie stammt von einer ursprünglich italienischen Ingenieursfamilie ab. Sie ist in Schwarzach (Salzburg) aufgewachsen, und unterzieht in ihren Werken genau diese Gegend ihrer Kindheit neuer Belichtung.⁴

„Die Arbeiten von Margherita Spiluttini stellen grundsätzlich Fragen zu Konstruktion, Repräsentation und Wahrnehmung von Landschaft. Sie beschäftigt sich mit der Transformation, der Aneignung von Natur durch baulich-technische Prozesse und thematisieren zugleich deren fotografische Übersetzung als künstlerische Aneignung eines Autonomieprozesses von Darstellung und Dargestelltem, von Natur und Kultur.“⁵

Sie zeigt in ihren Bildern des Buches „Nach der Natur. Konstruktionen der Landschaft“ das Zusammenspiel zwischen dem Gebauten und der Landschaft, und bei manchen scheint es so zu sein, als würde sich die Natur das Künstliche einverleiben.⁶

⁴ <http://www.spiluttini.com/frame.php>, 28.3.2012

⁵ Margherita Spiluttini 2002, Seite 4

⁶ Margherita Spiluttini 2002, Seite 5



Furkapassstraße, Schweiz, 2001
von / ©Bild: Margherita Spiluttini

Licht und Raum

„Licht und Raum“ spielt beim Entwurf auch eine Rolle, weswegen folgender Künstler einen Einfluss darauf hatte.

Louis Kahn

Gleich wie James Turrell (im Kapitel Architektur und Landschaft) befasste sich auch Louis Kahn mit der Thematik „Licht und Raum“. Die Pictogramme zeigen mit welchen Lichteinfallssituationen er sich zu welcher Zeit befasst hat.

Louis Kahn(1901-1974) ist in Estland geboren und im Alter von fünf Jahren mit seinen Eltern in die USA emigriert. Er war ein Architekt, dessen Raumphilosophie war, dass Licht dem Raum erst Ausdruck verleiht. In seiner Schaffenszeit kommt das Licht immer wieder unterschiedlich zum Einsatz.

*„Es gibt bei Kahn das erhabene Licht, das funktionale Licht, das blendende Licht, das indirekte Licht, das gedämpfte Licht, das kalte Licht – immer wieder anders wird das Licht in seiner Architektur eingesetzt.“*¹⁰

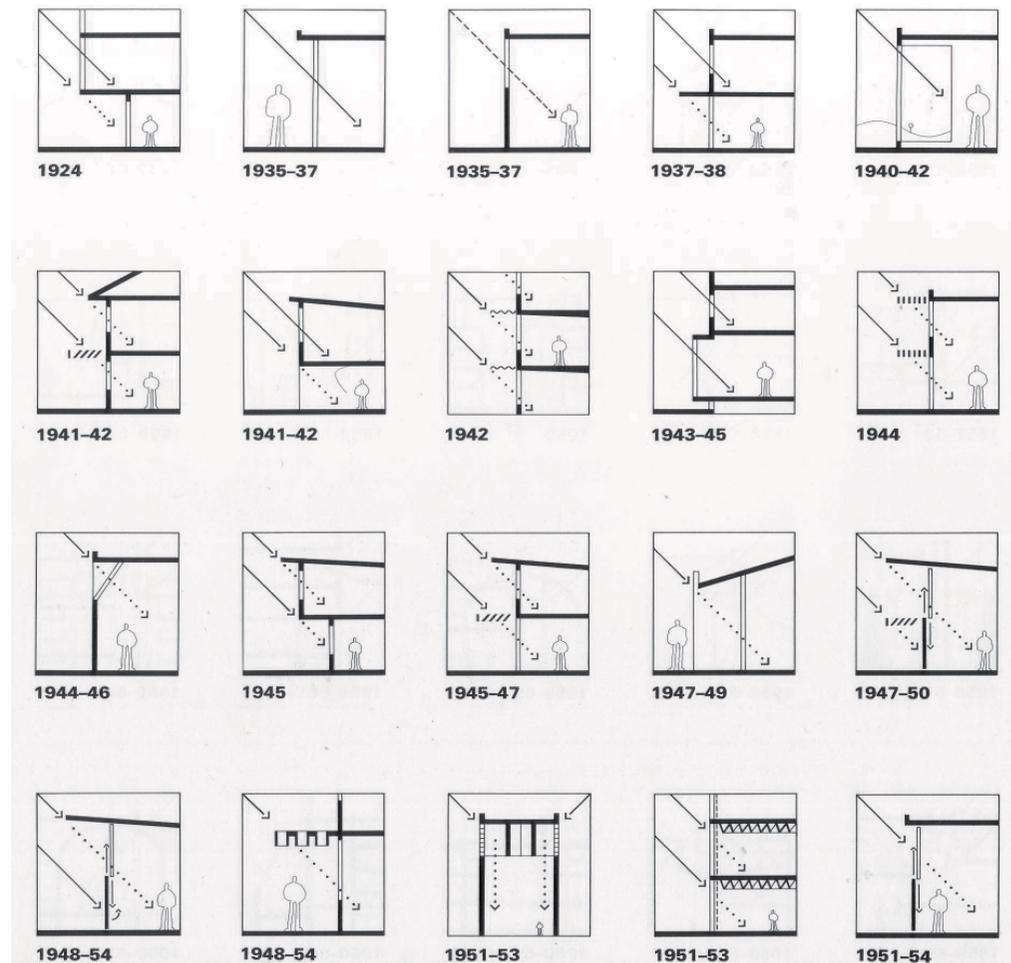
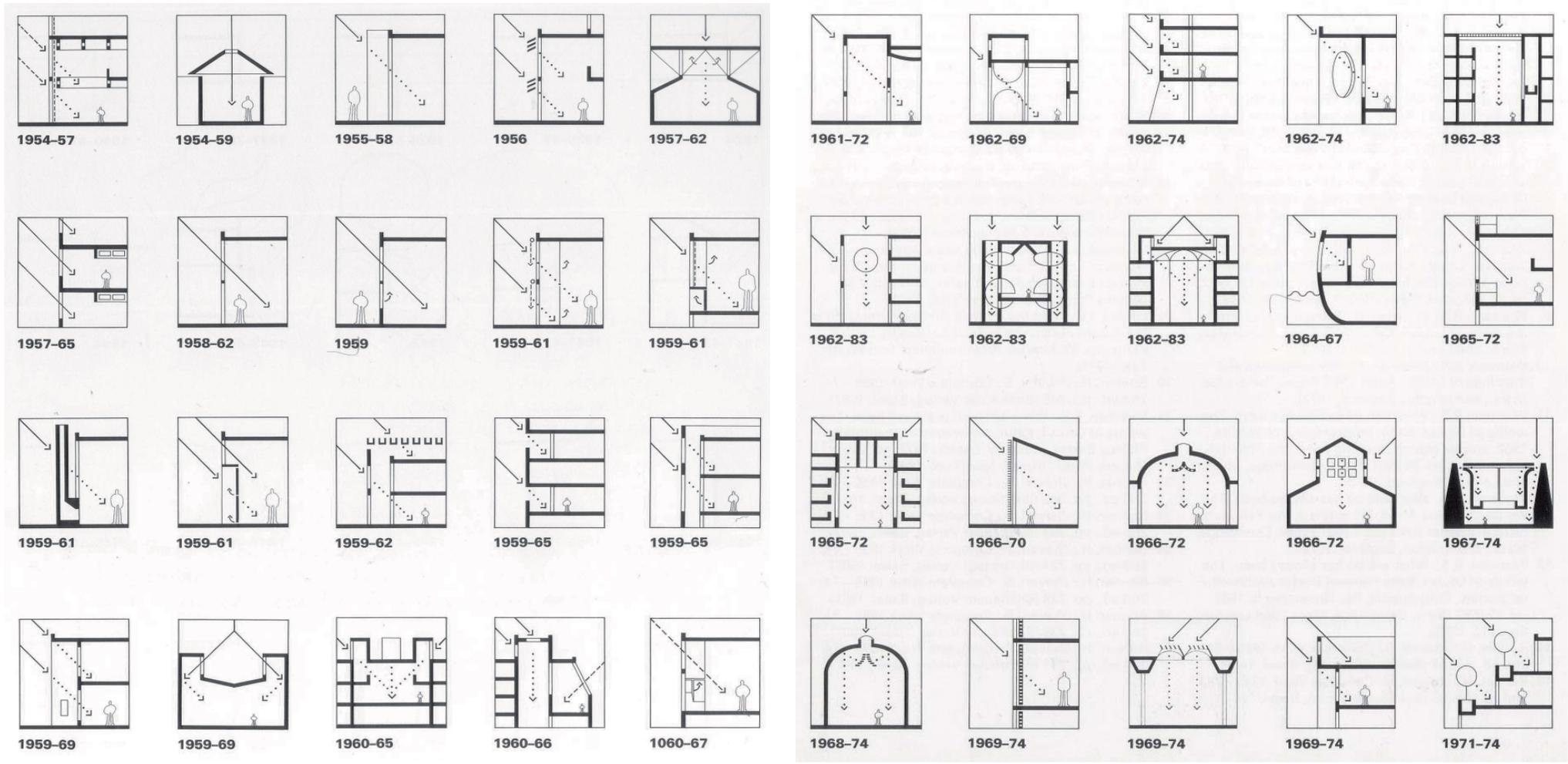


Abb.10. Typologien der Lichtführung von Louis Kahn

9 Büttiker Urs 1993, Klapptext

10 Büttiker Urs 1993, Klapptext





Beispiele Aussichtspunkte

Da ein Teil des Projektes ein Aussichtspunkt ist, möchte ich ein paar Beispiele dafür zeigen.

Eines der bekanntesten für einen Aussichtspunkt in Österreich stellt folgendes Projekt dar:

Der Murturm

Der Murturm befindet sich in der Gemeinde Gosdorf in den steirischen Murauen. Geplant wurde er von den Architekten terrain: loenhard&mayr und fertiggestellt im Jahr 2010. Er erreicht eine Höhe von 30 Meter.

„Nähert man sich dem Einfachen, so entdeckt man mitunter Komplexes. So geschehen bei der Entwicklung des Murturmes der nun mitten in der steirischen Auenlandschaft des „Grünen Bandes Europas“ steht – dem verbindenden Naturreservat, das sich auf dem Terrain des ehemaligen Eisernen Vorhangs vom Eismeer bis ans Schwarze Meer erstreckt. Drehend, schraubend, bewegend, erzeugt die Benutzung in der Weite des Landschaftsraums einen „Innenraum“ besonderer Art: Im Erlebnis der eigenen panoramischen Bewegung auf dem spiralförmigen Weg „verbindet und verschraubt sich der Raum mit Zeit“. Grundlage für dieses räumliche Phänomen ist das Einfache einer Idee: eine lineare Bewegung im Auf und Ab, verbunden und in den Raum gefaltet, zu einem kontinuierlichen Weg. Und es ist Komplexität schließlich, die sich in unserer Vorstellung entfaltet, in der Herausforderung der bloßen Räumlichkeit, mit dem dieser Weg in die Höhe strebt.“

(Klaus K. Loenhard)

7 TU Graz: GAM 2010, Seite 31

Landmarke Lausnitzer Seeland „Rostiger Nagel“

Das Lausnitzer Seeland ist seit 2008 im Besitz eines Aussichtsturmes, der den spannungsvollen Widerspruch zwischen Natur und Industrie widerspiegelt. Geplant wurde dieses Symbol von der Münchner Bürogemeinschaft Stefan Giers. Diese 30 Meter hohe, aus Cortenstahl erbaute Landmark soll an die Bergbaugeräte dieses Industriegebietes erinnern. Ist der Besucher auf der oberen Plattform angekommen blickt er auf drei Seen und erkennt am Horizont die Kraftwerke. ⁸

Abb.12. + 13 „Rostiger Nagel“ im Lausnitzer Seeland 2008 von Stefan Giers



Abb.13.



⁸ <http://www.iba-see2010.de/de/projekte/projekt10.html>, 11.12.2011



Norwegische Landschaftsrouten

Ein herausragendes Beispiel für landesweite touristische Straßenrouten ist Norwegen. Bis 2015 sollen 18 Routen im gesamten Land verwirklicht werden, wobei hierfür über 40 junge, etablierte Planer beauftragt wurden.

Jede der einzelnen Strecken hat ihren eigenen Charakter, denn die Straßen führen durch unterschiedlichste Landschaftstypen mit Bergen, Küstengebieten und Fjorden. Durch architektonische Installationen entlang der Wegstrecken wird die Besonderheit der Landschaft unterstrichen. Es entstanden viele unterschiedliche Projekte, welche den Charakter jeder Route einzigartig machen.

Die Qualität dieser Objekte ist von zwei wichtigen Faktoren abhängig: von seiner Form und von seiner Beziehung zum umgebenden Terrain. Diese Installationen entlang der Touristenrouten sind beispielsweise Aussichtspunkte, Rastplätze, Parkplätze mit Bänken, Ausgangspunkte für landschaftliche Besichtigungstouren, Fährstationen und weiteres. ¹

¹ Topos 57 2006, Seite 45

1 Steilnest Gedenkstein

Die nörd-östlichste Route befindet sich dort, wo Himmel und Meer aufeinandertreffen, auf der Veranger-Halbinsel. Hier steht ein Gedenkstein, der an die 91 Menschen erinnern soll, welche in Finnland aufgrund von Hexerei zum Tode verurteilt wurden.

Das Kunstwerk wurde von Louise Bourgeois (1911-2010) gestaltet, eine der führenden Künstlerinnen der Gegenwart. Die Installation stellt eines ihrer letzten Werke dar. Das Kunstobjekt besteht aus einem Stuhl, aus dessen Sitz Flammen herauslodern, und sieben ovale Spiegeln die kreisförmig um den Stuhl angeordnet sind.

Die gesamte Anlage wurde in Zusammenarbeit der Künstlerin mit dem Architekten Peter Zumthor gestaltet. Sein architektonischer Beitrag besteht aus einem 125 Meter langen Informationsgebäude, und einem weiteren Bau, der das Kunstwerk umschließt. Das Informationsobjekt besteht aus einem Segeltuch, welches auf einem Pfahlfundament ruht, das andere Gebäude ist aus Stahl und Glas gebaut. ²



Abb.15. Denkmal Hexenverbrennung, von Louise Bourgeois und Peter Zumthor, eröffnet Juni 2011

² <http://www.nasjonalturistveger.no/de/varanger/steilneset> , 26.03.2012

AUSSICHT

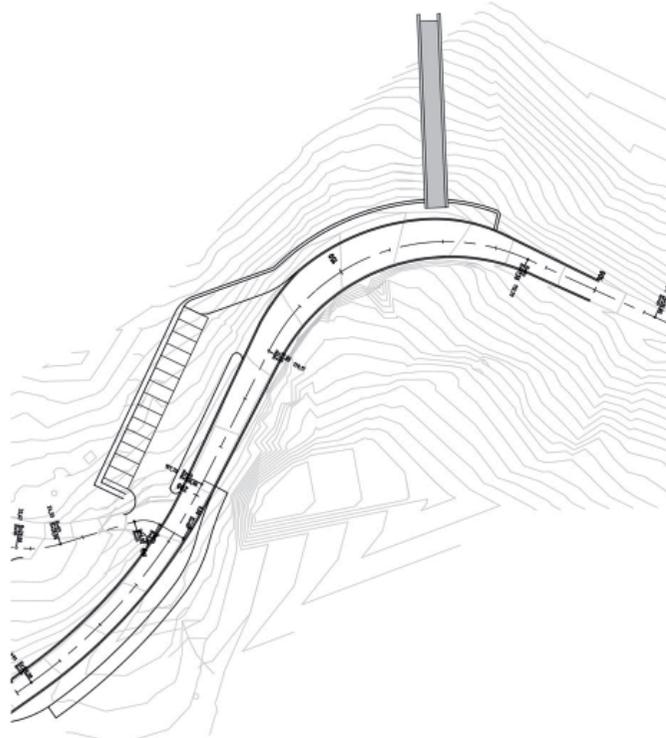


Abb.16. Plan „Stegastein“ von
Todd Saunders und Tommi
Wilhlmsen, eröffnet 2008

2 Stegastein

Aussichtsplattform, Parkplatz und Toilette

Einer der bekanntesten und meist diskutierten Aussichtspunkte ist „Stegastein“ entlang der Aurland Straße.³

Die von Todd Saunders und Tommi Wilhlmsen geplante Aussichtsplattform wurde im Jahr 2008 eröffnet. Dieser Aussichtspunkt ist vier Meter breit, dreißig Meter lang, und man befindet sich ebenso hoch in der Luft. Zusätzlich ist sie über 600 Meter über dem Sognefjord angelegt. Bei der Formgebung für dieses Objekt haben seine Planer vor allem darauf geachtet, dass es so einfach wie möglich der Landschaft begegnet. Diese einfache und ausdrucksstarke Form ragt über die Bäume und Felsen hinweg, und der Besucher bewegt sich beim Begehen des Objektes auf einen scheinbaren Abgrund zu.⁴

Der Kritiker und Autor Janike Kampevold Larsen schreibt, dass Stegastein in zwei Hinsichten funktioniert: Es formt den Blick des Betrachtes zur Landschaft, und es stellt in seiner Form eine Beziehung zu ihr her.⁵

Die Konstruktion besteht aus Stahl und Holz, wobei die Holzelemente aus heimischem Laubholz bestehen.⁶



Abb.17. Foto „Stegastein“



Abb.18. Foto „Stegastein“

³ Topos 57 2006, Seite 45

⁴ <http://www.proholz.at/zuschnitt/25/aussichtspunkt-aurland.htm>, 11.12.2011

⁵ Topos 57 2006, Seite 45

⁶ <http://www.proholz.at/zuschnitt/25/aussichtspunkt-aurland.htm>, 11.12.2011

DIE STRASSE

Die Geschichte der Straße

Erste Wege und Straßen

Der Ursprung der ersten Strassen leitet sich von den Trampelpfaden der Tiere ab, und kann auf ca 10.000 v.Chr. datiert werden. Diese orientierten sich an natürlichen Gegebenheiten wie Flüssen und Pässen. Mit zunehmender Sesshaftigkeit des Menschen weiteten sich diese ersten Wegenetze, aufgrund der Verteidigung und der Entwicklung von Gewerbe und Handel, immer mehr aus. Von alters her bedeuteten Straßen zweierlei: Machtlinien und Lebensadern. Es gibt heute noch erhaltene Straßen aus dem Altertum: aus Assyrien (2400-500 v. Chr.), Babylonien (3000-539 v.Chr.), Persien (700-486 v.Chr.) und dem frühen Griechenland (2000-500 v.Chr.). Die Erfindung der eigentlichen Fernstraßen stammt aus Kleinasien. Damals lies der Perserkönig Darius, im fünften Jahrhundert vor Christus, aus militärischen Gründen Überlandstrecken herstellen. Von dieser „Königsstraße“ aus führten Verbindungsstraßen zu den Metropolen seines Reiches. ¹

Römisches Straßennetz

Zur Zeit des römischen Reiches wurde der Straßenbau perfektioniert und es entstand ausgehend von Rom das erste zusammenhängende Straßennetz in Europa, welches sich teilweise noch mit dem heutigen deckt. Straßen wurden aus militärischen Zwecken erbaut, um möglichst rasch an die Grenzen des römischen Reiches zu gelangen. Beim technischen Aufbau wurden nicht nur Pflastersteine sondern auch der Vorläufer des heutigen Betons (Opus caementitum) verwendet. Die Straßen wurden mit einem Quergefälle für die Entwässerung versehen, wodurch sie wetterunabhängig passierbar waren. ²



Abb.22. Die Persische Königsstraße

¹ Jochem Michaela 2004, Seite 9
² <http://de.wikipedia.org/wiki/Strasse#Geschichte> 11.12.11

Mittelalterliche Wege

Im Mittelalter geriet das Wissen im Straßenbau zunehmend in Vergessenheit und die Wege aus wenig dauerhaften Erdwegen hergestellt. Man benützte zwar noch die alten römischen Straßen, jedoch verfielen sie mit der Zeit immer mehr. Auch die Brücken wurden anstatt aus Stein lieber in Holzbauweise errichtet.³

Industrielle Revolution

Erst in der Zeit der industriellen Revolution stieg der Verkehr mittels Kutschen und Fuhrwerken auf den damaligen Straßen rasant an.

Der britische Ingenieur John Mc Adam entwickelte im Jahr 1815 eine neuartige Straßenbauweise. Diese wies ein über dem umliegenden Terrain erhöhtes Straßenbett auf. Sie bestand aus einem Unterbau aus grobem Schotter und einem Oberbau aus verdichteten kleineren Steinen, welche mit Schlacke verfestigt wurden. Noch heute spricht man bei dem Wort „Makadam“ von dieser Art des Straßenbaues.⁴

Deutscher Straßenbau

Die erste autobahnähnliche Straßenstrecke war die „AVUS“ in Berlin, welche vor allem verkehrstechnischen Übungszwecken diente und 1921 für den Verkehr freigegeben wurde.

Zur Zeit des Nationalsozialismus erbaute man im deutschen Reich das Netz der Reichsautobahn, welche der Kriegsvorbereitung und dem Abbau der bundesweiten Arbeitslosigkeit diente.⁵

³ <http://de.wikipedia.org/wiki/Strasse#Geschichte>, 11.12.11

⁴ <http://de.wikipedia.org/wiki/Strasse#Geschichte>, 11.12.11

⁵ <http://de.wikipedia.org/wiki/Strasse#Geschichte> 11.12.11

Die Straße in der Landschaft

*„Die Straße als räumliches und architektonisches Element in der Landschaft stellt für den entwerfenden Architekten eine vielschichtige Aufgabe dar. Der Bezug zu Topografie generiert, durch den Kontrast der Bedingungen der Straße, wie Längs- und Quergefälle, Kurvenradien und Straßenbreiten, zu den vorgegebenen Situationen des Geländes, räumliche Gestalt des Straßenraumes und die Bezüge zum Landschaftsraum. Das Gelände ist weitgehend formbildend für die Autostraße. Die Wahl der Mittel für die Bewältigung der topografischen Hindernisse, wie ebenerdige Anordnungen, Einschnitte, Brücken, Galerien und Tunnels führen zu verschiedenartigsten Lösungen der Gestaltbildung. Das Zusammenspiel mit den räumlichen Qualitäten der Landschaft lässt beide Elemente, Straße und Landschaft in ihren Ausdrücken beeinflussen. So steigert sich zum Beispiel bei der Anwendung einer Brücke, die räumliche Wirkung eines bestehenden Tales und das Befahren der Brücke wird mit der Präsenz der landschaftlichen Qualität des Talraumes zu einem eindrücklichen Erlebnis.“*⁶

(Marques, Daniele)

⁶ Zitat: Marques Daniele, RASEN-RASTEN, 2002, Seite 9

Raststätten

Geschichte Raststätten

Die heutigen Autobahnraststätten sind eine sehr junge Einrichtung und stammen von den alten Herbergen ab. Die ersten Rasthäuser entstanden entlang der Wege von Pilgern und Kaufleuten. Bereits in der Antike gab es Handelsstraßen, welche auch Unterkünfte erforderten. Entlang der Königsstraße gab es im Abstand von einem Tagesmarsch (alle 20 Kilometer) eine Erfrischungsstation. Der so genannte Einkehr- und Postgasthof, der zusätzlich auch als Umspannstation für die Pferde diente war der direkte Vorläufer der heutigen Autobahnraststätte.

Eine wesentliche Einflussnahme auf die Art und Anordnung der Raststationen hat die Veränderung der Geschwindigkeit in der wir heute reisen. Zu Beginn der Automobilsierung hatten die alten Einkehrgehöfe noch eine Chance auf Renaissance, jedoch wurden sie mit der Zeit von den modernen, direkt an der Straße liegenden Rasthäusern abgelöst.

Zwischen Einkehrgehöf und Autobahnraststätte gibt es jedoch eine kleine Lücke, oder anders gesagt, gab es auch noch einen anderen Vorläufer. Schon immer gab es Rastplätze und auch Tankstellen, die Gelegenheit zum Ausspannen boten, was eher auf die Tradition des Picknicks zurückgeht. Wobei es bis heute noch Menschen gibt, die dieser Tradition treu geblieben sind, und das nicht nur aus Kostengründen. Der Begriff der Raststätte (früher: Raststatt) weist auf einen Ort bzw. eine Stelle hin, und nicht auf ein festes Gebäude.

Beim Bau der ersten Raststätten an der deutschen Reichsautobahn schloss man zu Beginn erstaunlich bruchlos an die Tradition des „neuen Bauens“ an, mit schlichten Betongebäuden und den bei den Nationalsozialisten so verpönten Flachdächern.



Abb.23. Autobahntankstelle an der Ausfahrt Fürstenwalde (1934/1936)

Rastplatz Gaishorn , Corporate Design

„Europas Autobahnen sollen begleitet sein von einer kalkulierten Abfolge von Rastplätzen und Raststätten, die dem Reisenden entspannende Pausen ermöglichen. Vor einigen Jahren wurde auch in Österreich die Initiative ergriffen, die Hygiene- und Sicherheitsstandards der Rastplätze zu heben. Rund hundert der bestehenden zweihundert Rastplätze werden bis 2020 entsprechend einem Corporate Design Manual, bei dessen Erstellung Ernst Giselbrecht als Architekt beteiligt war, erneuert. Die bauliche Infrastruktur ist als einheitlicher Bautypus konzipiert, der einen hohen Wiedererkennungseffekt garantiert und seine regionale Verankerung in der ortsspezifischen Abwandlung einzelner, wiederkehrender Grundelemente findet.“⁸

(Karin Tschavгова), Beitrag von GAT



Abb.24. ASFINAG Raststätte

⁸ <http://www.nextroom.at/building.php?id=33240>, 11.12.11

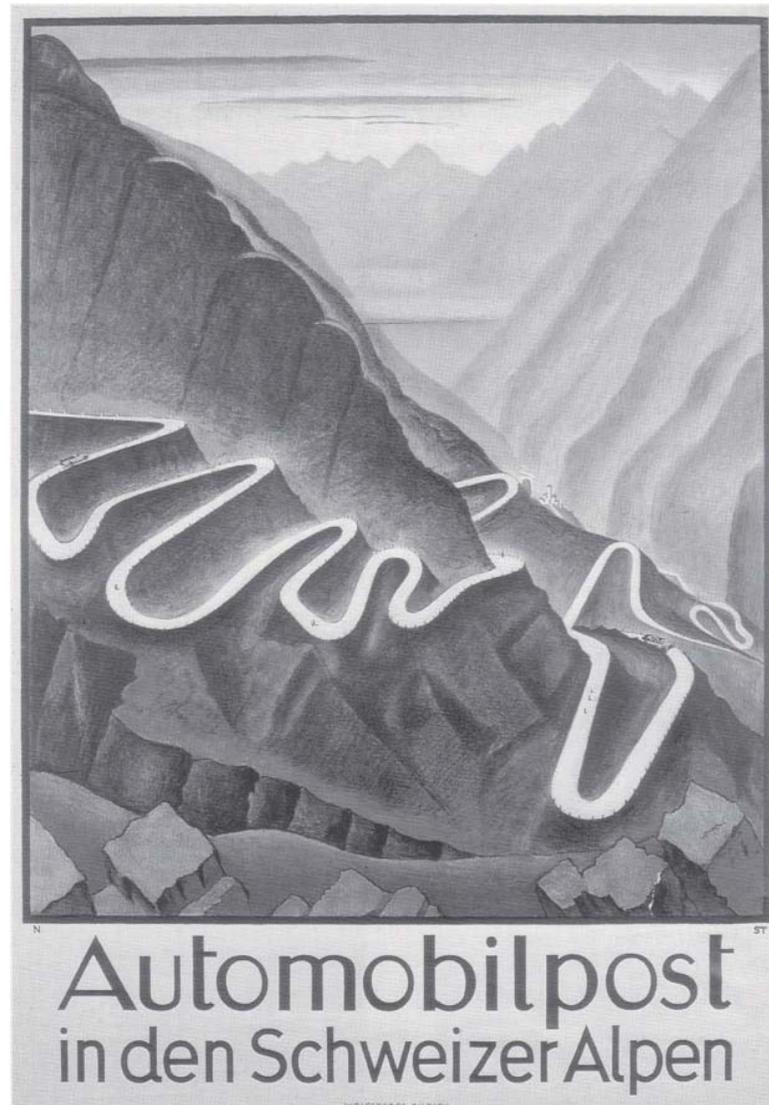


Abb.25. Karte der Automobilpost in den schweizer Alpen

Der Sustenpass

Zur Zeit der Mobilisierung wurde die Landschaft mittels Autos erobert. Zeitgleich wurden mehrere Straßen für den Alpentourismus erbaut. Ein bekanntes Beispiel hierfür ist die Sustenpasstraße.

Geschichte

Der Sustenpass verbindet den Kanton Uri mit dem Kanton Bern. Die Passstraße ist eine der neueren in den Schweizer Alpen. Sie wurde erst zwischen 1938 und 1945 erbaut. Weil sie vor allem dem Schweizer Tourismus dient, ist sie in der Regel nur von Juni bis Oktober offen. ¹

„Im September 1946 ist die Sustenpaßstraße nach achtjähriger Bauzeit offiziell eröffnet worden. Einige Wochen zuvor meldete die Schweizerische Bauzeitung lakonisch: «Die Sustenstraße ist am Montag, 19. August (1994), dem allgemeinen Verkehr freigegeben worden.» Die Formulierungen zu ähnlichen Ereignissen sind sich bis heute beinahe gleichgeblieben, und auch die Diskussionen um den Ausbau der Schweizer Alpenpässe zur Förderung des Binnen-, Transit- und Fremdenverkehrs werden immer noch mit derselben Hartnäckigkeit geführt, und die Argumente der Gegner, die Landschaft nicht noch weiter zu verschandeln und die Umwelt zu schonen, verklingen ebenso wie damals. Die Sustenstraße, die am Eröffnungstag von rund 15 000 Fahrzeugen (etwa 12% der vor fünfzig Jahren in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge) buchstäblich überrollt wurde, galt in einschlägigen Kreisen «als Musterstück schweizerischer Straßenbaukunst».“ ²

Im Zuge der Automobilisierung in Österreich entstand 1935 das Konkurrenzprojekt der Großglocknerstraße und die Schweizer Tourismusindustrie wurde aufgerüttelt. Die Großglockner-Hochalpenstraßen AG plante nicht nur die Straße, sondern auch die Bepflanzung am Straßenrand mit.

¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Sustenpass>, 11.12.11

² Zitat: Zschokke Walter 1997, Klapptext

Die Sustenpaßstraße

Die Sustenstraße ist ein wichtiger Bestandteil der Schweizer Infrastruktur. Deshalb sind entlang dieser Strecke auch wichtige Bestandteile wie Ausstellplätze, Aussichtspunkte, Brunnen, Rast- und Verpflegungseinrichtungen angeordnet worden.

Um den Straßenverlauf möglichst angenehm für den Fahrzeuglenker zu gestalten, besteht dieser aus leicht ansteigenden geraden Straßensegmenten und darauf folgenden Wendeplatten. Eine Wendeplatte ist im funktionalen Sinn keine normale Kurve, sondern eine 180-Grad-Kurve. Sie passt sich nicht den Gegebenheiten vor Ort an, sondern legt sich künstlich in oder über das Gelände.

Die Unterkonstruktion ragt aufgrund des großen Wendekreises oft über den Untergrund hinaus und überzeichnet diese Situation damit deutlich. Da diese Form eine so starke Symbolhaftigkeit beinhaltet, wird genau diese oftmals für die Werbewirksamkeit verwendet.

Zur damaligen Zeit war es sehr wichtig, dass es in regelmäßigen Abständen Ausstellplätze gab. Erstens war es sehr wichtig, dass die Passanten so an vielen Plätzen stehen bleiben konnten um die Natur und Landschaft zu bewundern, und zweitens musste die Autofahrer in regelmäßigen ihr Fahrzeug abstellen, damit es nicht überhitzte.

Besonders interessante Plätze wurden als Aussichtspunkt gestaltet und nicht selten mit Brüstungen versehen, um sich „der kalkulierbaren Lust an der Furcht“ hingeben zu können.³

Es liegen an der Wegstrecke lediglich zwei Aussichtspunkte, die nur zu Fuß erreichbar sind. Es gibt jedoch auch Wendekehren, welche im Auge der Kehre den Parkplatz beherbergen und im Bereich der Kreten einen für Fußgänger geschützten Bereich entstehen lassen.⁴

³ Zschokke Walter 1997 Seite 119

⁴ Zschokke Walter 1997 Seite 120

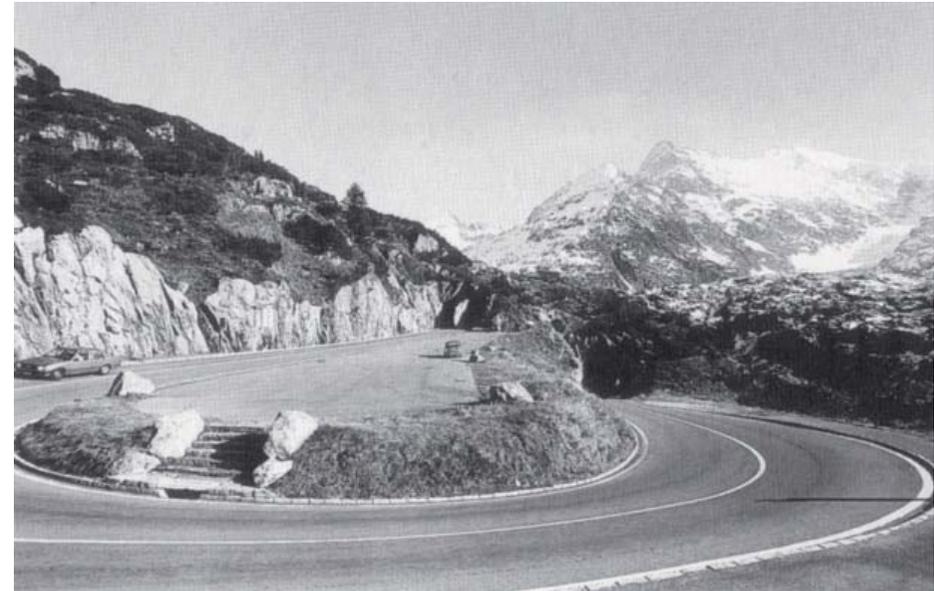


Abb.26. Wendeplatte „Himmelrank“

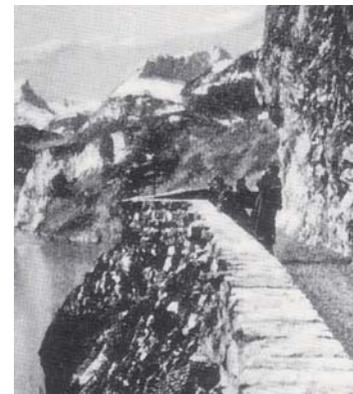


Abb.27. Gehweg zu einem Aussichtspunkt

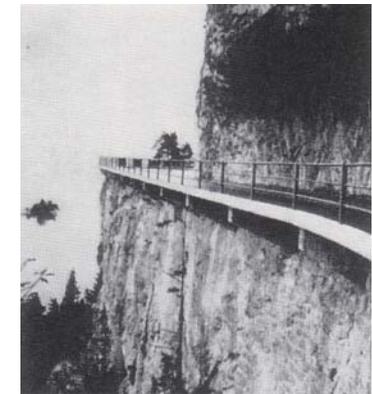


Abb.28. Gehweg zu einem Aussichtspunkt

Die Verkehrslandschaft des inneren Salzkammergutes

Erstes Wegenetz

Als Verkehrsnetz des „weißen Goldes“ bezeichnet man den Fluss „Traun“, auf dem schon seit Urzeiten das hallstätter Salz und auch das dafür notwendige Brennholz befördert wurde. Das Salz wurde bis 1911 mittels so genannter „Salzzillen“ per Wasserweg bis nach Gmunden gebracht. Da sich dieser Weg jedoch nicht in alle weit reichenden Verkehrsnetze einschalten konnte gab es auch schon immer den westlichen Anschluss über den Pass Gschütt und den östlichen Anschluss über den Pötschenpass.¹

Ur- und Römerzeit

Zahlreiche Funde aus der Umgebung in Hallstatt lassen darauf schließen, dass schon in der jüngeren Steinzeit (4000-1800 v.Chr.) und der Bronzezeit (1800-800 v.Chr.) Menschen diese Gebirgsgegend aufgesucht haben. Man begann bereits in der ausgehenden Bronzezeit, vollends aber erst in der Eisenzeit oder Hallstattzeit (800-400 v.Chr.) mit dem ersten Abbau und Handel des Salzes.²

Entdeckung der Landschaft

Das Salzkammergut blieb lange Zeit mehr oder weniger unentdeckt, und wurde auch auf Landkarten nur sehr vereinfacht dargestellt. Erst im 18. Jahrhundert begannen sich an der Alpenwelt interessierte Menschen, dieser Region zuzuwenden. Auch hier waren Geographen, Geologen und Botaniker die ersten Vorboten des heutigen Fremdenverkehrs.³

1 Prinz Anton 1966, Seite 11

2 Prinz Anton 1966, Seite 12

3 Prinz Anton 1966, Seite 24

Als Ende des 18. Jahrhunderts Salz als Kurmittel entdeckt, und im Jahr 1822 eine Kuranstalt in Bad Ischl eröffnet wurde, begann im Salzkammergut der Tourismus. Somit endete der feudalherrschaftliche „Salzstaat“.⁴

Straßen und Verkehr

Die erste Neugestaltung des Straßennetzes nach den Grundzügen der Straßenreformen Karls VI. und Maria Theresias erfuhr das Salzkammergut vom 18. Jahrhundert an. Vorerst wurde nur die Teilstrecke Traunkirchen-Ebensee verwirklicht.

Aufgrund einer viel besseren verkehrstechnischen Anbindung in Form einer Pferdeisenbahn bis Gmunden wurde die Anreise der Urlaubsgäste um einiges erleichtert, und zog bereits im Jahr 1852 170.000 Menschen jährlich ins innere Salzkammergut.

Im Jahr 1839 fuhr zum ersten Mal ein Dampfschiff über den Traunsee nach Ebensee und im Jahr 1861 war auch Hallstatt erstmals per Schiff erreichbar.

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts stand ganz im Zeichen des Eisenbahnbaues. 1875-1878 wurde eine Bahnlinie von Stainach/Irdning über Bad Aussee, Hallstatt, Bad Ischl, Ebensee und Gmunden nach Attnang/Puchheim an der Westbahn errichtet.⁵

4 <http://www.welterbe-aktiv.at/Homepage/welterbe.pdf>, Seite 28, 20.12.2011

5 Prinz Anton 1966, Seite 30

Motorisierung

Schon 1906 verzeichnete die Tagespresse auf der Straße Lambach-Gmunden einen „auffallend starken“ Automobilverkehr, da täglich mindestens zwanzig Fahrzeuge diese Strecke passierten. Nach dem ersten Weltkrieg setzte die stürmische Weiterentwicklung der Motorisierung ein und der damit verbundene Straßenausbau war unaufhaltbar geworden. Es mussten die mittelalterlichen Wegstrecken erneuert werden und auch so mancher Ort umfahren werden. Die nun gebauten Straßen wurden breiter bebaut als vorher und besaßen auch eine Asphaltoberfläche. Man sprach zu dieser Zeit von der Staubfreimachung der Straßen, da vorher vielerorts die Straßen aus Schotter oder im Ortskern höchstens aus einer Pflasterung bestanden.⁶

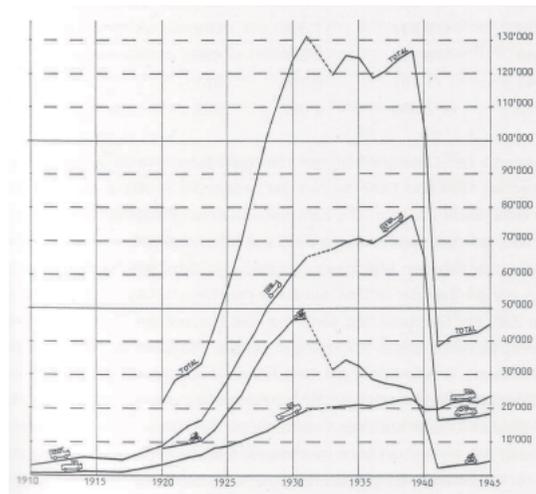


Abb.30. Überblick der Fahrzeugstatistik 1920 -1945

6 Prinz Anton 1966, Seite 32

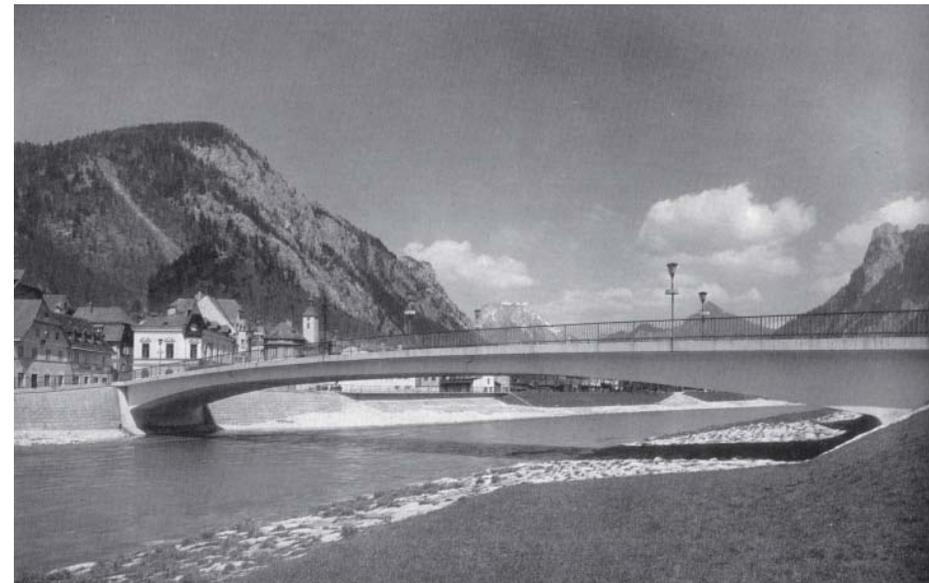


Abb.29. Traunbrücke in Ebensee, errichtet 1953-1955

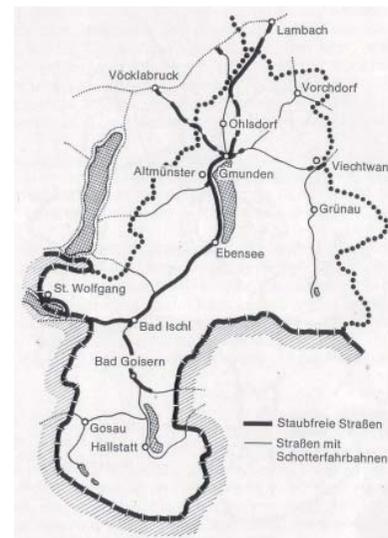


Abb.31. Stand der Staubfreimachung auf Bundes-, Landes- und Bezirksstraßen im Bezirk Gmunden 1945

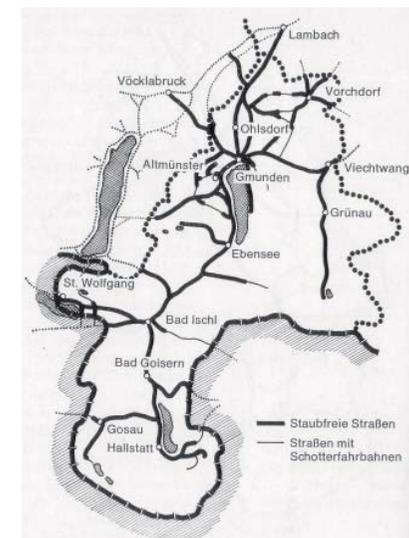


Abb.32. Stand der Staubfreimachung auf Bundes-, Landes- und Bezirksstraßen im Bezirk Gmunden 1.1.1966

Der Semmering

Die Trassenführung der Bahnstrecke auf den Semmering wurde, gleich wie die Passstraße des Diplomprojektes, aus Gründen der „Optischen Wahrnehmung des Passagiers“ erbaut.

Der Bahnbau zu Beginn des 19. Jahrhunderts steigert die Geschwindigkeit der Fortbewegung maßgebend, und auch die Wahrnehmung der Landschaft verändert sich grundlegend.

Eines der ersten Beispiele der „Eroberung der Landschaft“ in Form einer Gebirgsbahn stellt die Mitte des 19. Jahrhunderts erbaute Semmeringbahnstrecke dar. Diese Bahn führt über einen Bergpass zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag und war ursprünglich Teil der vom Kaiser Karl dem VI. erbauten Bahnstrecke von Wien nach Triest.

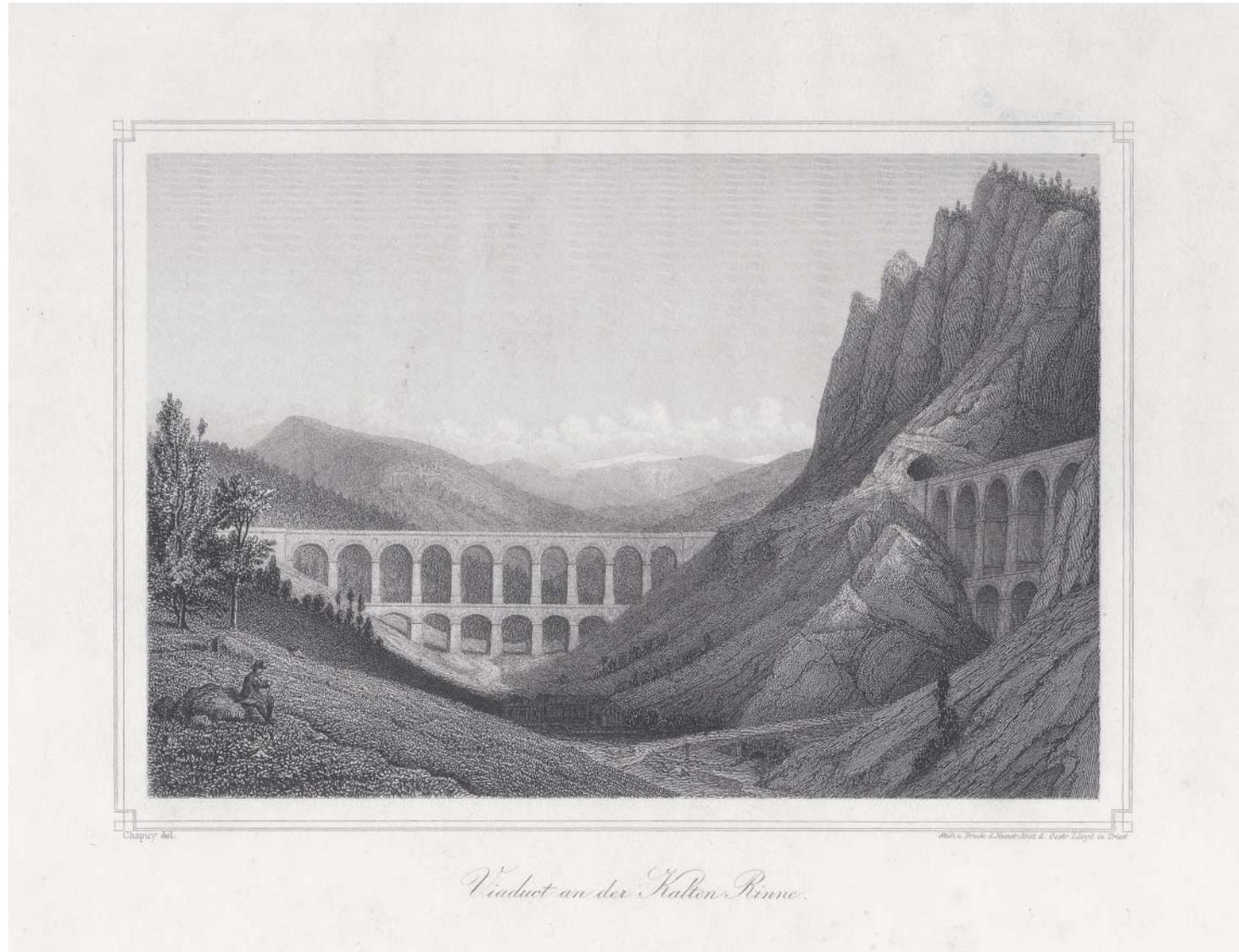
Die Region Semmering ist schon seit langer Zeit bekannt für seinen landschaftlichen Reiz, und den damit verbundenen Ausblicken. Ein bekanntes Beispiel hierfür ist der sogenannte „Zwanzig-Schilling-Blick“.

Die Semmeringbahnstrecke war für die damalige Zeit nicht nur eine Ingenieursmeisterleistung, sie war auch zur sinnlichen Attraktion für ihre Fahrgäste geworden. Die stark geschlängelte Trassenführung ermöglichte unterschiedlichste Ausblicke auf die damalige Dampflokomotive und die abwechslungsreiche Bahnstreckenführung.

Ein Fahrgast aus der damaligen Zeit beschreibt die Bahnfahrt folgendermaßen:

„«An gähnenden Schlünden vorbei, durch ungeheure Tunnels, über hochschwebende Brücken, auf Felsgalerien (...), die Wohnhäuser tief und ferne gleichen Spielzeughäuschen (...), in den Felsenhallen schlägt und dampft die Lokomotive, dass das Herz erbebt (...), wir steigen und steigen, winden uns unterirdisch und krümmen uns auf Felsgipfeln»“¹

¹ Wolfgang Kos 1992, Seite 230



Chapuy del.

Arch. v. Bruckel d. Kaiserl. Acad. d. Wiss. Lit. u. d. Wiss.

Viaduct an der Kalten Rinne.

Abb.33. Viaduct an der Kalten Rinne





Analyse

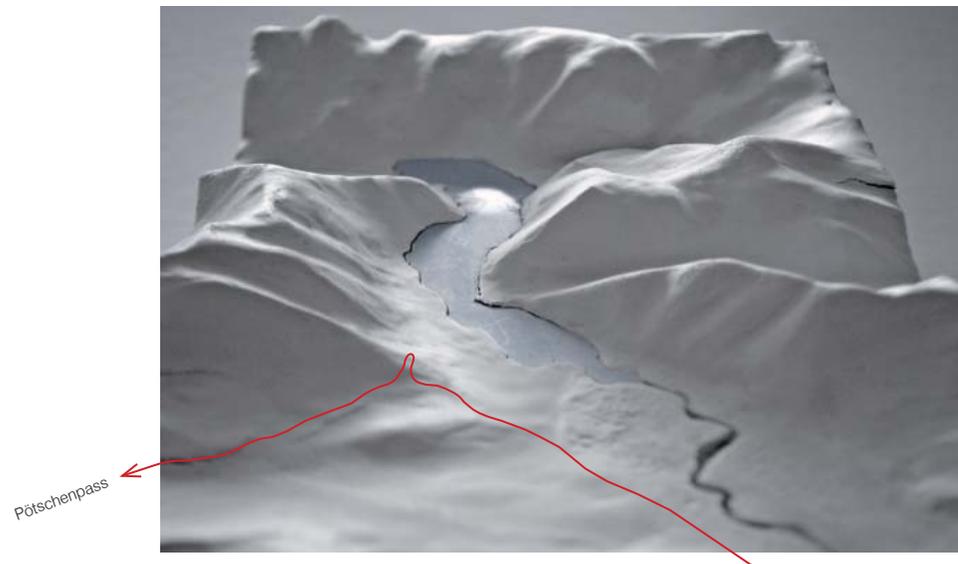


Foto Umgebungsmodell

„DIE PÖTSCHENPASSSTRASSE“

Thema der Diplomarbeit

Das Thema meiner Diplomarbeit ist „Die Pötschenkehre“, welche sich auf der Pötschenpassstraße (Teilabschnitt der B 145) befindet.

Zur Annäherung an dieses Thema habe ich als erstes die Straße betrachtet und im Anschluss die Kehre analysiert.

Lage des Projektgebietes

Diese Passstraße befindet sich im inneren Salzkammergut zwischen den Ortschaften Bad Goisern und Bad Aussee. Den höchsten Punkt dieser Landstraße bildet der Pötschenpass, welcher sich fast auf der Landesgrenze zwischen Oberösterreich und der Steiermark befindet. Die Pötschenkehre „Kehre 1“ befindet sich auf der oberösterreichischen Seite.

Die Lage der Kehre wurde so gewählt, dass dem Autofahrer eine sehr gute Sicht eröffnet wird. Sie befindet sich inmitten eines Waldgebietes und ungefähr 200 Höhenmeter über dem Talboden.

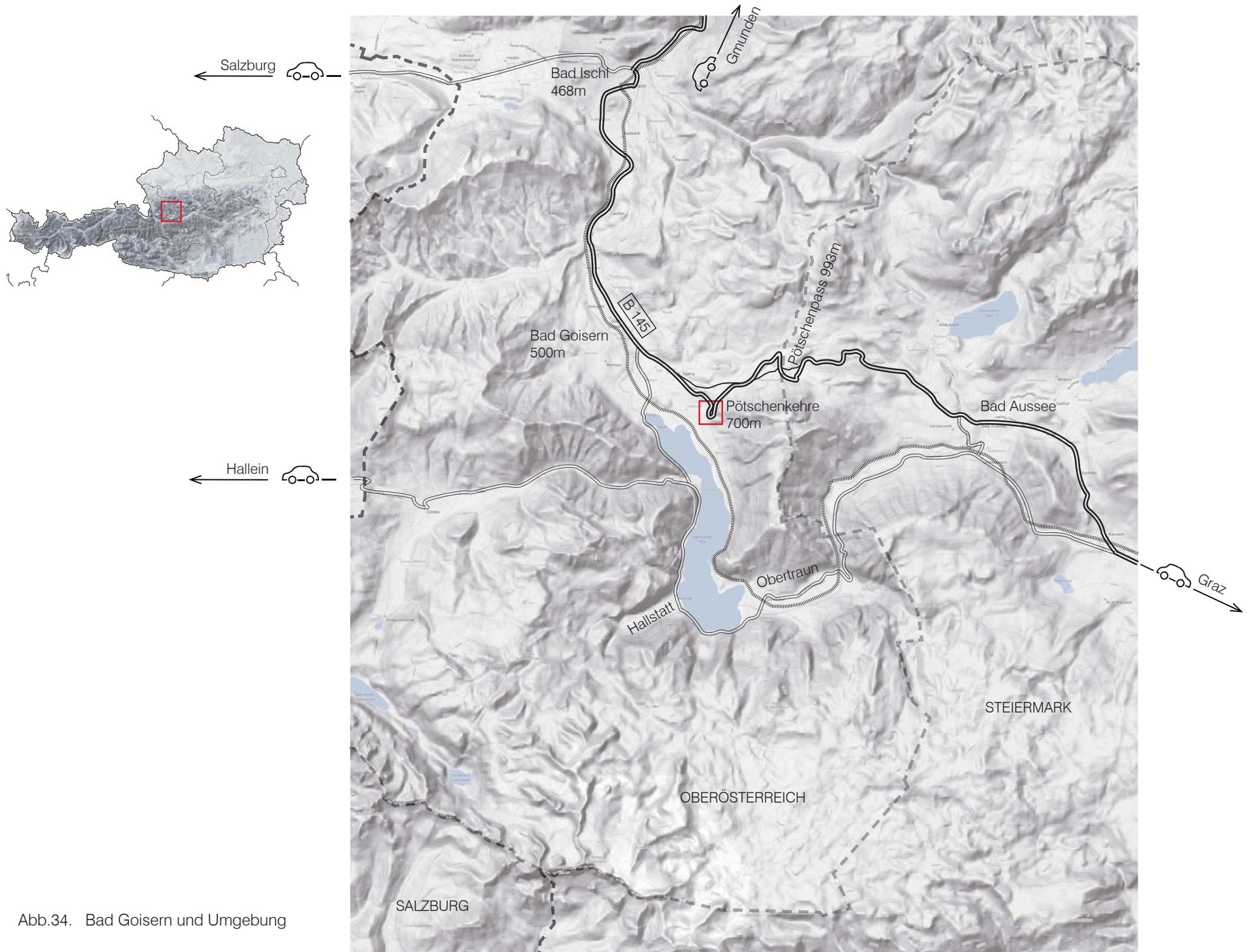


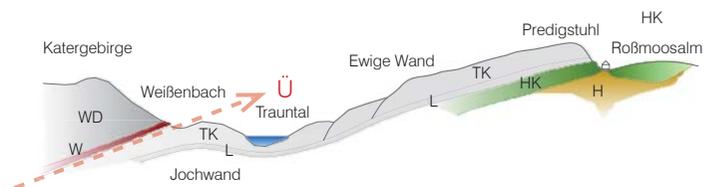
Abb.34. Bad Goisern und Umgebung

Gewässer, Berge und Straße

Die Traun schlängelt sich ausgehend vom Grundlsee, über Obertraun nach Bad Goisern. Das Tal in welchem sich der Hallstättersee befindet wurde ursprünglich vom Gletscher ausgeschliffen, und wirkt in seiner Form wie ein Fjord.

Das Projektgebiet wird von einigen Gipfeln umgeben, wobei nur einer die 2000-Meter-Marke erreicht. Aus geologischer Sicht überschneiden sich hier genau zwei Gesteinsdecken, die „Dachsteindecke“ und die „Hallstätter Zone“.

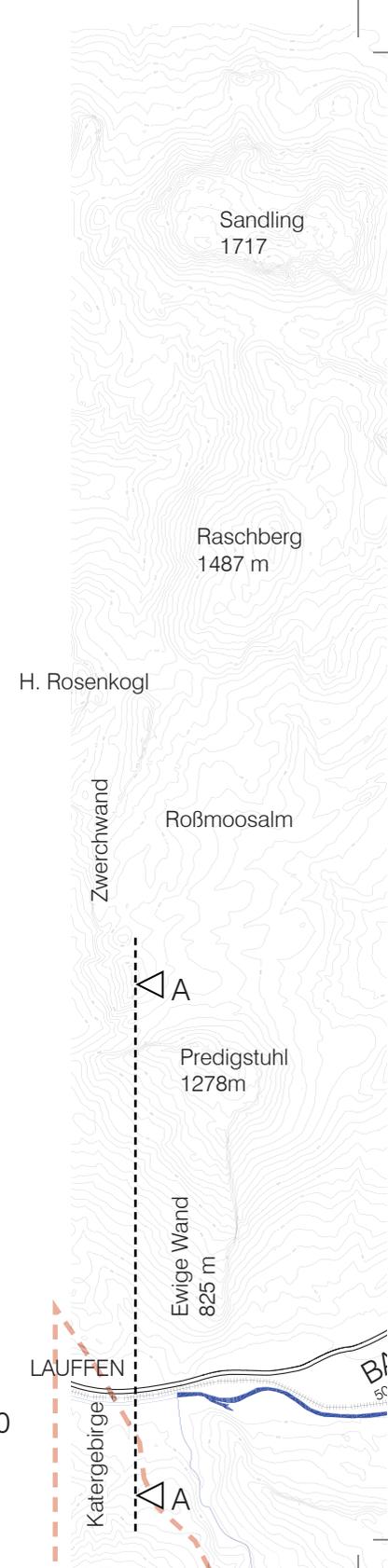
Die Pötschenpassstraße wurde aufgrund der kilometerlang optimalen Steigung, des geologischen Untergrundes und der besonderen Aussicht genau in dieser Form erbaut. Auffallend ist, das insbesondere auf der oberösterreichischen Seite die Strecke zwei extreme Straßenkehren aufweist, und ansonsten nur leichtkurvig bis annähernd gerade verläuft. Diese Extremsituation hat im Laufe der Jahre gerade im Bereich der „Kehre 1“ immer wieder zu Unfällen geführt.

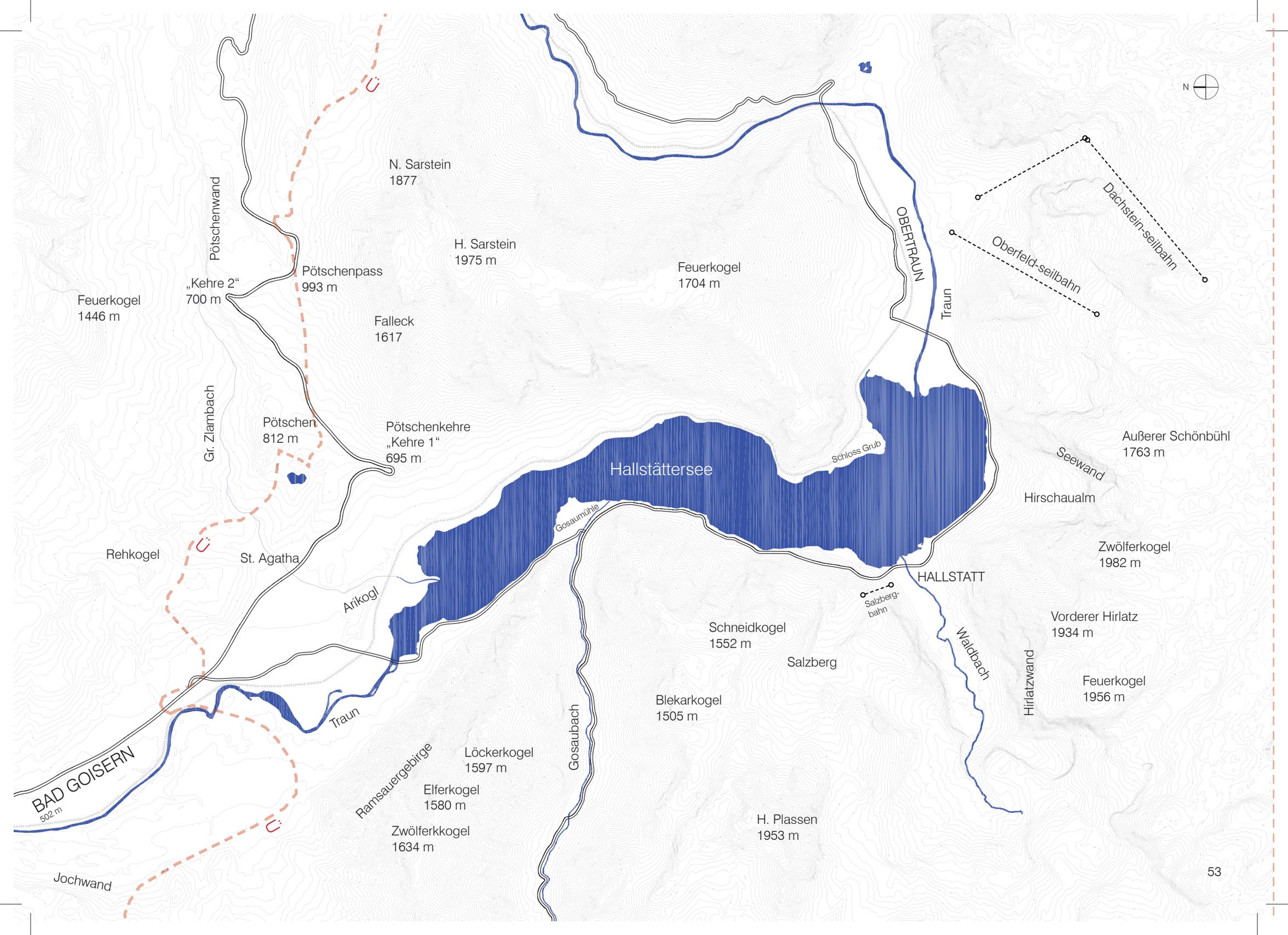


Schnitt A - A

- | | | |
|-------------------|----|----------------------|
| Dachsteindecke: | WD | Wettersteindolomit |
| | W | Werfener Schichten |
| | Ü | Überschneidungslinie |
| Hallstätter Zone: | TK | Tressensteinkalk |
| | L | Unterer Jura |
| | HK | Hallstätter Kalk |
| | H | Haselgebirge |

Hallstätter See und Umgebung M 1:50000





BAD GOISERN
502 m

Jochwand

Feuerkogel
1446 m

Pötschenwand

„Kehre 2“
700 m

Gr. Zlambach

Pötschen
812 m

N. Sarstein
1877

H. Sarstein
1975 m

Feuerkogel
1704 m

Falleck
1617

Pötschenkehrer
„Kehre 1“
695 m

Hallstättersee

Schloss Grub

Dachstein-seilbahn

Oberfeld-seilbahn

Traun

Außerer Schönbühl
1763 m

Seewand

Hirschaualm

Zwölferkogel
1982 m

Rehkogel

St. Agatha

Arikogel

Gosaumühle

Salzberg-
bahn

HALLSTATT

Vorderer Hirlatz
1934 m

Schneidkogel
1552 m

Salzberg

Waldbach

Hirlatzwand

Feuerkogel
1956 m

Ramsauergebirge

Löckerkogel
1597 m

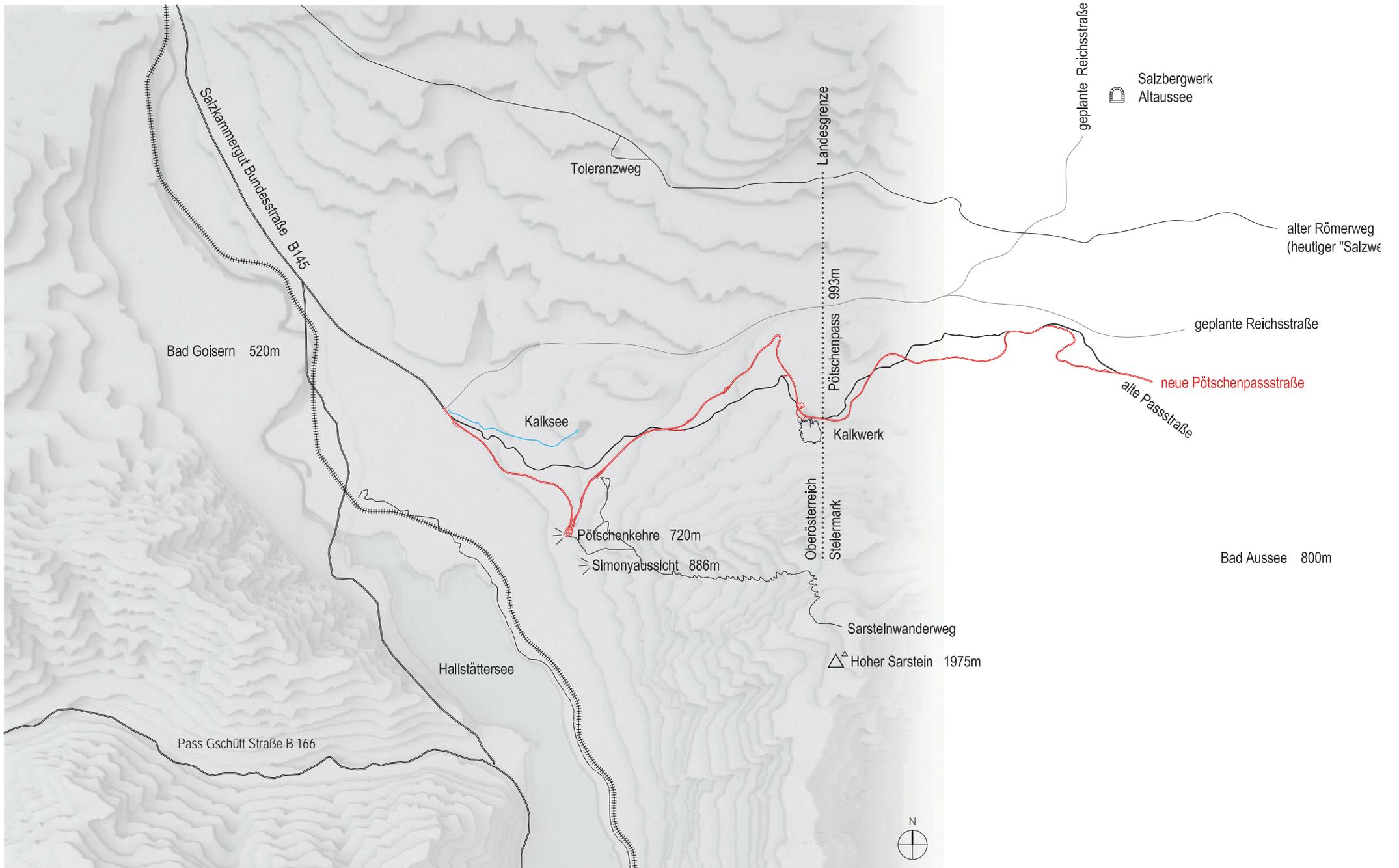
Elferkogel
1580 m

Zwölferkkogel
1634 m

Gosaubach

Blekarkogel
1505 m

H. Plassen
1953 m



Zug, Straßen und Wege M 1:50000

Hallstättersee
Landesstraße L 547

Ostufenerwanderweg
Zugstrecke

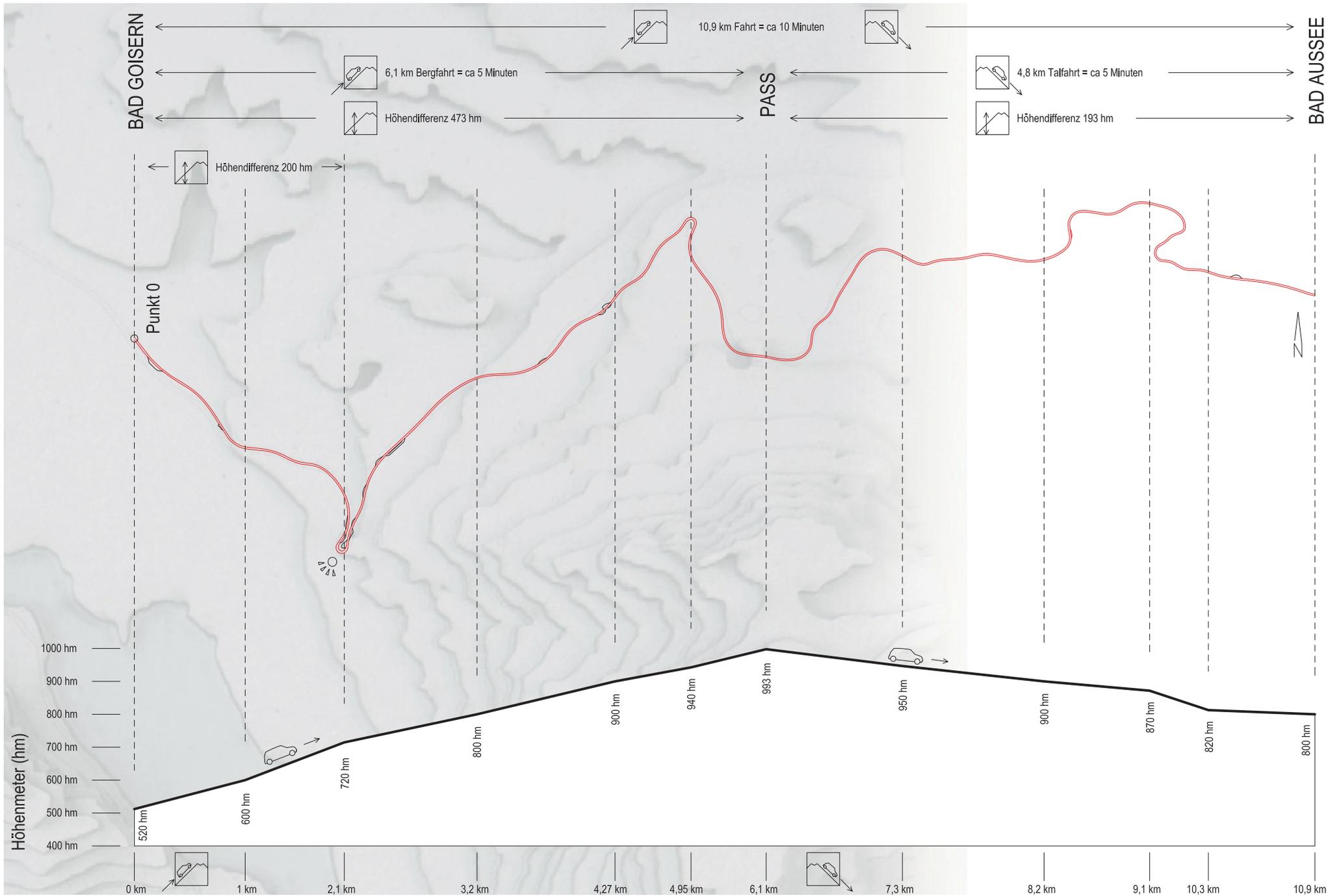
Eine Ortsbesichtigung mit Herrn Leopold Eppinger

Im Zuge meiner Recherche bin ich auf den Förster Leopold Eppinger gestoßen, der mir einige Hintergrundinformationen zur Pötschenpassstraße und der „Pötschenkehre 1“ liefern konnte. Er lud mich freundlicherweise dazu ein, den Ort zu besichtigen und zeigte mir, dass es von Bad Goisern ausgehend auch heute noch drei verschiedene Straßen gibt um auf den Pötschenpass zu gelangen. Die alte Pötschenstraße führt direkt durch das Ortsgebiet „Pötschen“ und ist an ihren steileren Stellen zur besseren Griffbarkeit mit Stöcklpflaster versehen. Da die alten Autos leichter gefährdet waren zu überhitzen, gab es an mehreren Stellen der Straße Ausweichplätze um sie abkühlen zu lassen. Auf halber Höhe gab es sogar eine so genannte Holzfällerhütte, mit einem Brunnen zum rascheren Abkühlen der Autos. Von Bad Goisern bis zum Pass verläuft die alte Straße entlang des kürzesten Weges und kreuzt die neue Straße nur. Bergab in Richtung Bad Aussee verläuft die neue Straße hingegen an vielen Stellen gleich wie die Alte.

Als nächstes befuhren wir die Forststraße aus dem Jahr 1955. Diese verläuft weiter unten im Tal und kreuzt auch die beiden anderen Straßen. Leopold erzählte mir, dass nicht unweit von dieser Schotterstraße die Reichsstraße geplant war (Markierungen auf Bäumen und Steinen weisen darauf hin). Da diese Straße jedoch im tiefer gelegenen moorigen Talboden verlaufen wäre, wurde sie nie realisiert. Wir erreichten nach ein paar Minuten die zweite Kehre, und fuhren anschließend im Wald weiter, wo wir eine beeindruckende „Felsgalerie“ passierten. Er zeigte mir auch den „Michelhallbach“, welcher auf ein altes römisches Salzbergwerk hindeutet und erzählte mir, dass hier ein alter „Römerweg“ verläuft. Dieser Weg orientierte sich aus strategischen Gründen immer an Felskanten entlang. Der Römerweg verlief von hier aus weiter in Richtung Bad Ischl und Salzburg.

Zum Gedenken an diesen historischen Weg wurde der „Salzweg“ angelegt. Der „Toleranzweg“ soll hingegen an die Geschichte der Evangelischen im Salzkammergut erinnern.

Eine Ortsbeschreibung mit Herrn Leopold Eppinger, Bad Goisern am 09.09.2008



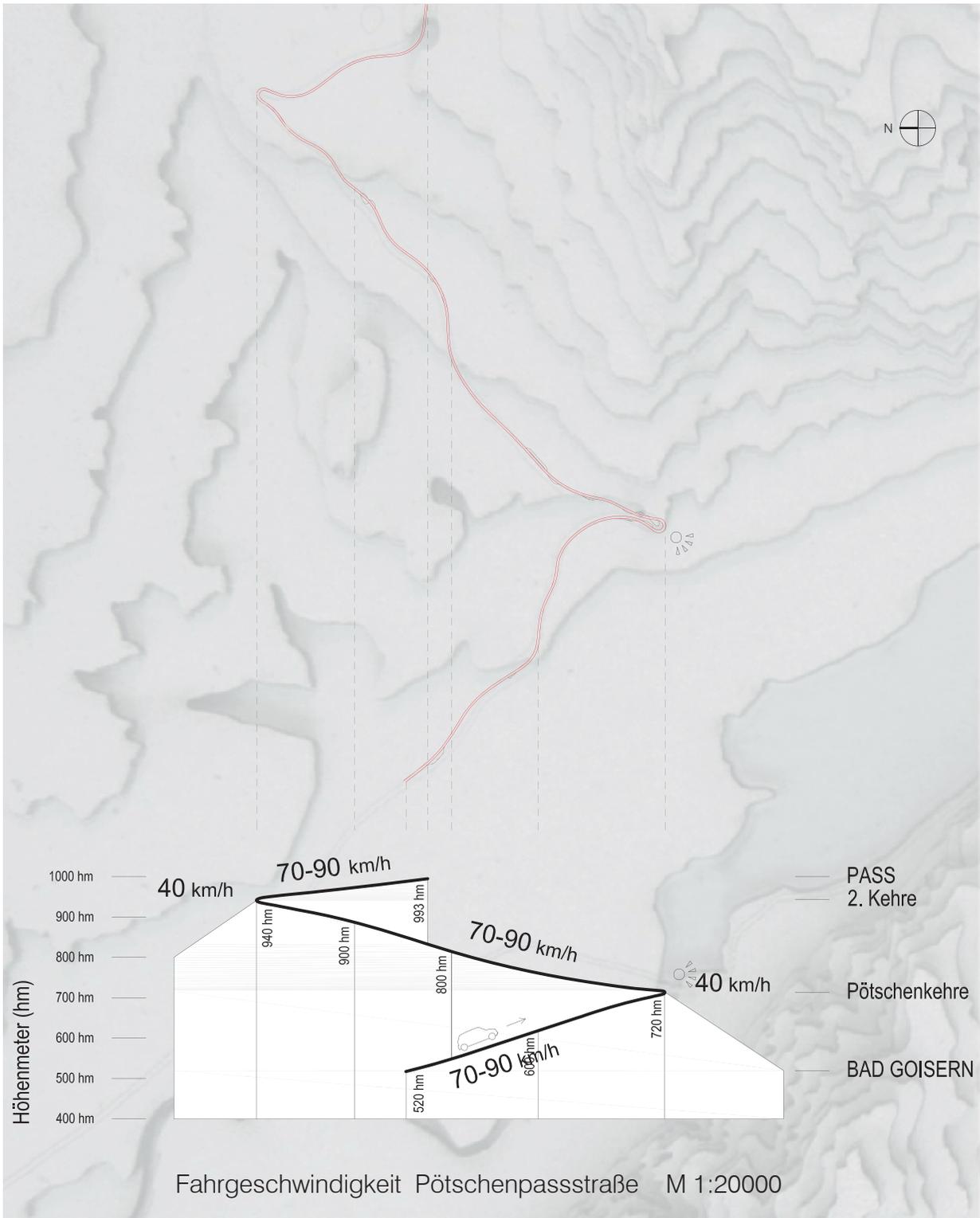
Höhenverlauf und Zeitdistanz der Wegstrecke

Die Pötschenpassstraße wurde laut der Inschrift des Gedenksteines der „Kehre 1“ in den Jahren 1956-1960 erbaut.

Für die Fahrt von Bad Goisern nach Bad Aussee benötigt man bei optimalen Fahrverhältnissen ca. 10 Minuten, wobei sich die Passhöhe ziemlich genau in der Mitte befindet.

Ausgehend von Bad Goisern, welches sich auf einer Seehöhe von ungefähr 520 Meter befindet, werden bis zur Passhöhe nahezu 500 Meter überwunden, wohingegen sich die Differenz auf der steirischen Seite auf nur 200 Meter beläuft.

In der folgenden Analyse wird nach „allgemeinen Richtlinien im Straßenbau“ die Pötschenstraße durchleuchtet.



R	30	50	80	130	200	300	400	500	600	800
km/h	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130



%	12	11	10	9	8	7	6	5	4,5	4
km/h	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130

km/h	60	80	100	120	140
In 10 Sekunden durchfahrene Weglänge in Meter	170	220	280	330	300

Befund der Pötschenpasstrasse

Planung

Im Folgenden werde ich unterschiedliche Aspekte der Straßenplanung bezüglich meines Projektes im Vergleich zeigen. Dabei betrachte ich die gesamte Passstraße und im besonderen den Bereich um die Pötschenkehre.

Bei der Planung einer Straße sollte man mehrere Gesichtspunkte und Einflussfaktoren genauer untersuchen: Topografie und Geometrie der Landschaft, Art der Verkehrsmittel, Dynamik und Optik der Straße, Klima und Bepflanzung, und die Wirkung der Straße auf die Lenker eines Fahrzeuges.¹

Linienführung

Bei der Linienführung ist es besonders wichtig, dass diese „flüssig“ ist und in ihrer Form der Kurven ständige Variationen bietet. Die Übergangsbögen von einer Kurve zur Anderen bzw. von einer Gerade zu einer Kurve sollten immer unterschiedlich sein, damit der Autofahrer sich nicht gelangweilt fühlt.

Die Straße des Projektes besteht im unteren Drittel aus leicht bis stärker geschwungenen Kurven, welche durch so genannte Klothoide ineinander übergehen.

Gefolgt werden diese durch eine stark linksgedrehte „200°-Straßenkehre“, welche in vielerlei Hinsicht einen Extrempunkt darstellt und in ihrer Form schon beinahe einen Kreis bildet. Nach dieser Wendekurve folgen wiederum geschwungene Kurven welche nach einem Drittel in eine rechtsgedrehte „160°-Straßenkehre“ übergehen. Nach dem letzten Drittel leicht geschwungener Kurven folgt der Hochpunkt, der „Pass“ der Straße.

1 Lorenz Hans 1971, Seite 15

Sichtweite, Längsneigung und Erfassungsweiten

Geschwindigkeit und Sichtweite hängen für einen Autofahrer von den Straßengegebenheiten und auch anderen Einflussfaktoren ab. Anhand einiger Richtlinien möchte ich die Situation der Pötschenstraße genauer untersuchen, um mich selbst auf diese Gegebenheit zu sensibilisieren.

Einerseits kann man mit Sicherheit diese Straße im Lageplan betrachten, und stößt auf geometrische Zusammenhänge zwischen der Form der Straße und der Geschwindigkeit.

Im konkreten Fall der B 145 fließen aber auch noch die Steigung des Geländes, die Fahrbahngegebenheit aufgrund der Jahreszeit, die Ablenkung durch die Aussicht und des Bewuchses, aber auch die Abenteuerlust der Fahrzeuginsassen mit ein.

Die Sichtweite für einen Autofahrer ergibt sich aus der Längsneigung und den Radien einer Straße und beeinflusst die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges.

Eine Grundregel besagt, daß man beim Befahren einer Straße innerhalb von 10 Sekunden den gesamten Verkehrsraum überblicken können muß, um Gefährdungen und die Straßensituation richtig einzuschätzen. Aus den unterschiedlichen Geschwindigkeiten, welche von der Straßensituation abhängig sind, ergeben sich auch unterschiedliche Erfassungsweiten.²

2 Lorenz Hans 1971, Seite 107

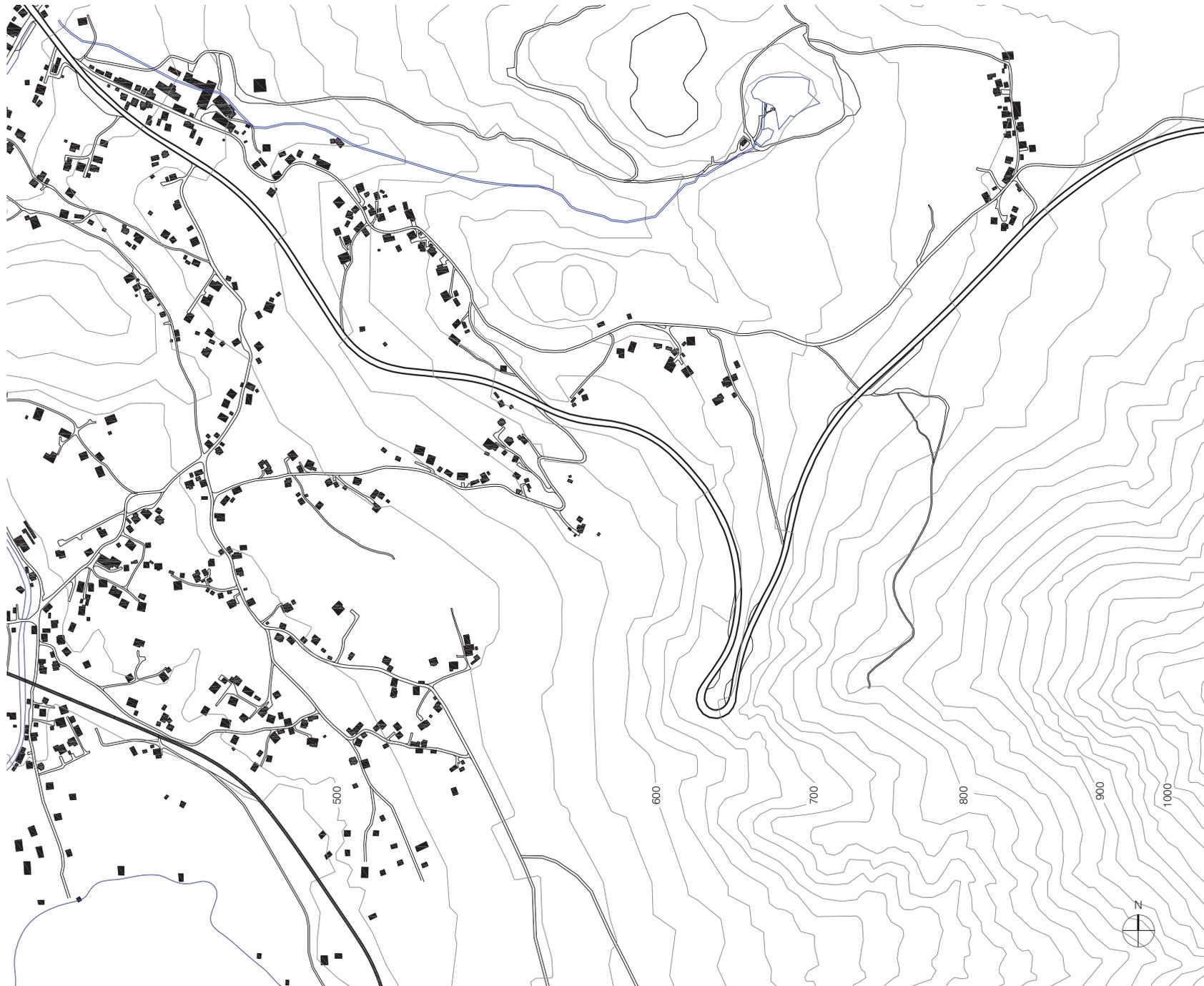
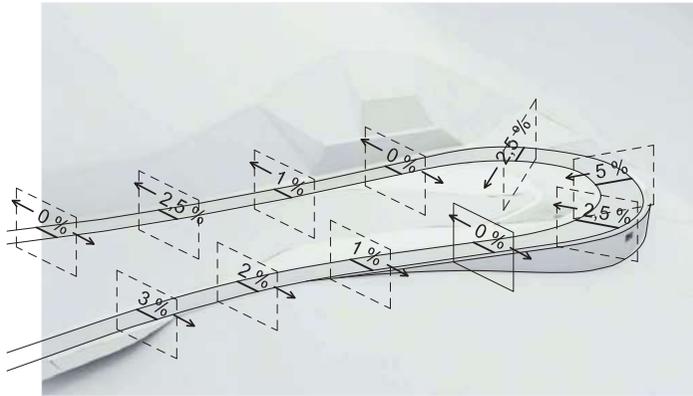




Abb.35. Orthofoto M 1:10000



Systemskizze Querneigung Pötschenkehre

Straßenradius

Für regionale Straßen ergibt sich bei einem Kreisbogenradius von $R=30\text{m}$ eine Längsneigung von $s=12\%$. Je nach Längsneigung einer Straße ergibt sich eine andere Geschwindigkeit. Bei einem Kreisbogen mit einem Radius von 30 Metern beträgt die Geschwindigkeit ca. 40 km/h und bei einem Radius von 40 Metern 50 km/h.

Fahrbahnquerschnitt und Querneigung

Der Fahrbahnquerschnitt wird durch die variierende Querschnittsneigung und Querschnittsbreite gebildet.

Die Querneigung einer Straße dient zur Oberflächenentwässerung, zur optischen Linienführung und nimmt die Fliehkraft des Fahrzeugs auf. Zumeist sind Kehren zur Innenseite hin geneigt und betragen maximal 7%. Fahrbahnteile wie Randstreifen, Abstellstreifen und Parkstreifen dürfen auch in eine andere Seite als die Fahrbahn geneigt sein. Bei einer hohen Querneigung ist zu beachten, dass eine resultierende Querneigung von 12,5% nicht überschritten werden darf.

Der Fahrtrichtungstrennstreifen befindet sich meistens in der Mitte der Straßenachse, außer in der Kehre wird aufgrund des Kraftaufwandes für die Bewältigung der Kurve die Breite der inneren Fahrspur vergrößert.³

.....
3 Lorenz Hans 1971, Seite 70

Kurvendynamik

Bezüglich der Dynamik in einer starken Kurve ist zu erwähnen, dass hier die Massenträgheit eines Körpers zum Einsatz kommt, und dass man viel mehr Kraft für die Kurvenbahn aufbringen muss. Abhilfe wird nur dadurch geschaffen, indem aufgrund der dort geschätzten Geschwindigkeit die Neigung der Straße quer zu Fahrbahnrichtung eingeplant wird. Entsprechend passiert dies auch bei der Pötschenkehre. Bei langsamerer Geschwindigkeit würde sich das Fahrzeug nach Innen bewegen und bei schnellerer Geschwindigkeit nach Außen.⁴

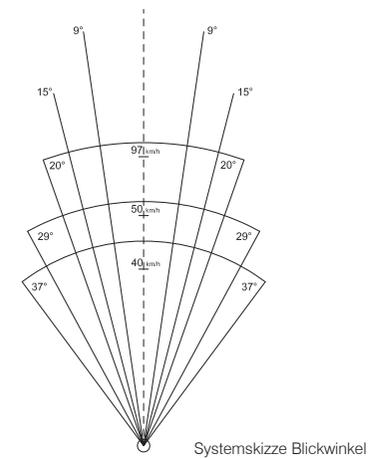
Bepflanzung und Geologische Zone

„Schön und wirkungsvoll ist es, wenn aus Pflanzungen, Einschnittsböschungen, Waldrändern und Öffnungen ein abwechslungsreich gegliederter Fahrraum entsteht, in dem der Fahrer seinen Weg findet, ohne dass es ihm bewusst wird. Wäre nur die Fahrfläche allein vorhanden, sie würde als anstrengender Ersatz für einen Fahrraum empfunden werden.“⁵

Die Straße wird somit durch ästhetisch wirkungsvoll eingesetzte Elemente wie Bäume, welche den Blick der Fahrer lenken optisch aufgewertet. Um optischen Alarm auszulösen, können auch Tafeln angebracht werden, wobei diese nur als Unterstützung in Einsatz kommen sollten.

.....
4 Lorenz Hans 1971, Seite 70

5 Lorenz Hans 1971, Seite 129



Systemskizze Blickwinkel

Eine Markierung der Straßen (z.B. Mittelstreifen) vermittelt eindeutige Zeichen, jedoch sind diese bei regenglatte Straße oder Schneefahrbahn nicht sichtbar. Das Sichtfeld, welches durch die Breite und räumliche Tiefe definiert wird, beeinflusst die Geschwindigkeit und das Fahrverhalten der Fahrzeuglenker.

Bäume und andere Bepflanzung unterstützen die Erkennbarkeit der Linienführung einer Straße. (und erleichtern dadurch das Erkennen von Kuppen und Richtungsänderungen). Außerdem wirken sie Geräuschkämpfend, und dienen als Wind- und Blendschutz.

Typische Bäume in diesem Gebiet sind Fichte, Rotbuche, Tanne und Zirbe. Die Art des Bewuchses ist vom geologischen Untergrund abhängig. Der Baumabstand von der Straße sollte mindestens 4,5 Meter betragen. Das Gras vorort wird als „Soaha“ bezeichnet und ist besonders trocken und widerstandsfähig.

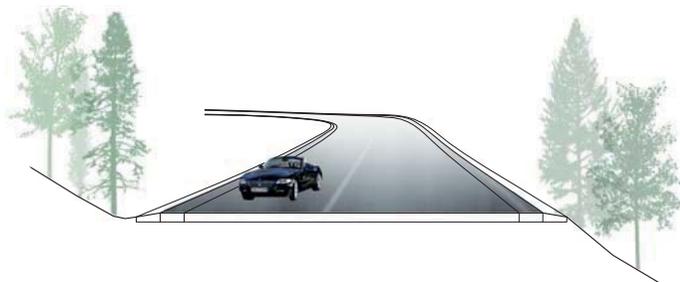
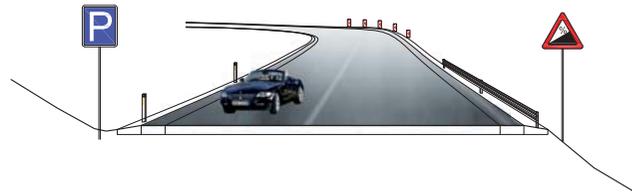
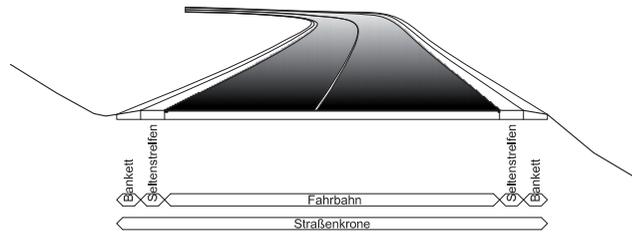
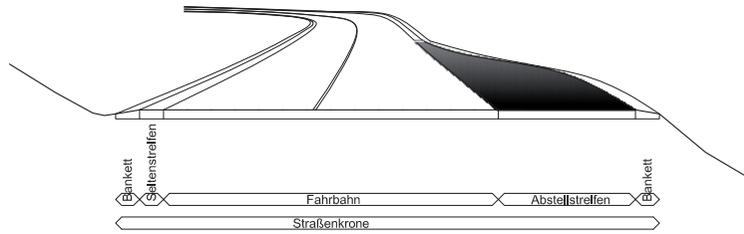
Bad Goisern befindet sich in der geologischen Zone des Dachsteinkalkes, worauf die Kalkgrube am Pötschenpass und auch eine weitere Abbaustelle hinweisen (Kalksee).

Blickwinkel

Der Blickwinkel des Fahrers verändert sich mit der Fahrgeschwindigkeit. Bei einer Nachtfahrt benötigt der Fahrer immer greifbare Elemente, welche er mit dem Scheinwerfer anstrahlen kann um sich gut orientieren zu können.

Straßenbegleitende Elemente

Aus der Straßenführung über einen Bergrücken ergeben sich aus der Steilheit des Geländes Einschnitte und Brücken (bzw. Aufschüttungen). Felsböschungen können steiler geböschet werden als Weichboden und sind somit theoretisch optimal für den sparsamen Straßenbau. Jedoch gilt der Kalkstein als mittelhart bis hart und wird somit auch rascher verwittern. So ist es in manchen Fällen auch notwendig eine Felswand noch zusätzlich zu schützen bzw. zu sichern. Die Felswand an der „Kehre 1“ der Pötschenstraße wurde aus jenem Grund freigelegt, um die Straße selbst nicht allzu weit über den bestehenden Gelände Verlauf auskragen lassen zu müssen. Eine steile Felswand erregt im Betrachter immer ein Gefühl der Beklemmung und gebietet einen gewissen Respektabstand. Rechts neben der Felswand befindet sich eine Betonmauer, welche den dahinter liegenden Hang schützt, und darüber eine Wasserquelle beherbergt. Die Straße selbst wird im vorderen Teil mittels einer betonierten Stützmauer gehalten.



Straßenquerschnitt

Die Pötschenpassstrasse lässt sich in ihrem Querschnitt in mehrere Elemente unterteilen. Ihre Straßenkrone besteht aus der Fahrbahn, den Banketten und dem Mittelstreifen. Einen Teil der Fahrbahn stellen auch die befestigten Seitenstreifen dar (Randstreifen, Halbebuchten und Parkstreifen). Das Bankett besteht aus dem äußeren unbefestigten Seitenstreifen und dem Außenstreifen. Die Breite der Abstellstreifen beträgt in der Regel zwischen 2 und 2,50 Meter.

Rastplätze

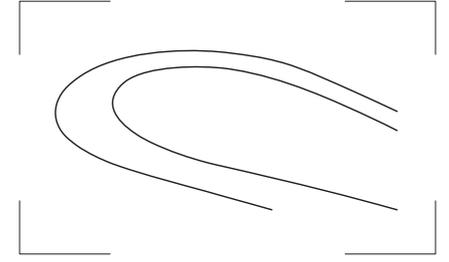
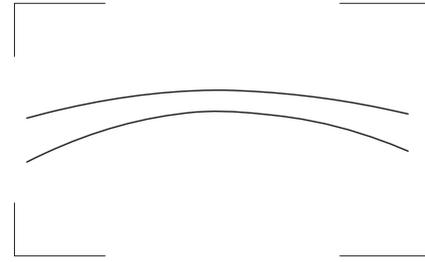
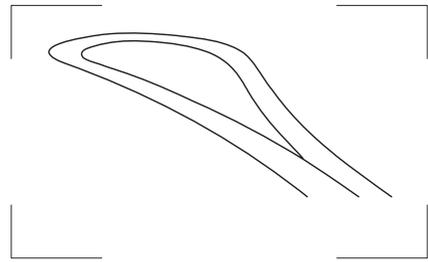
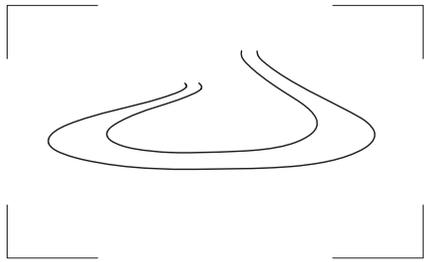
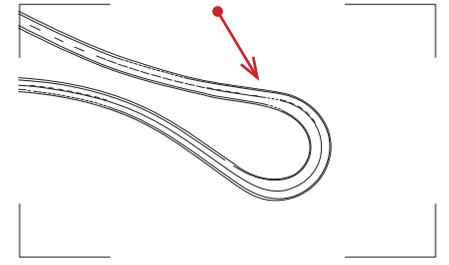
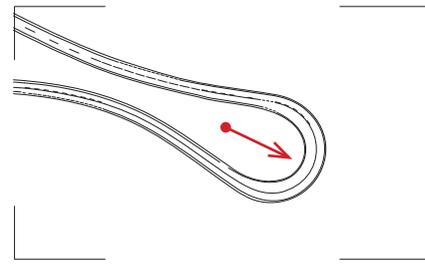
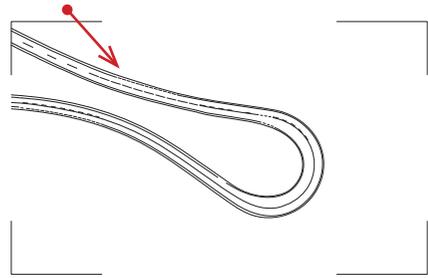
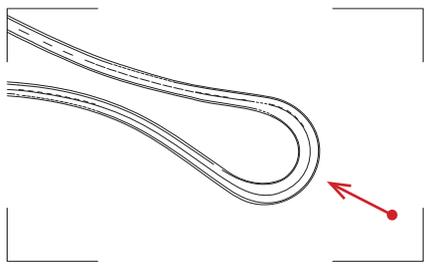
Rastplätze entlang der Fahrstrecke ermöglichen dem Autofahrer, einen kurzen Halt einzulegen und einen ungestörten Aufenthalt zu genießen. Ihre Anzahl nimmt je nach Verkehr zu oder ab. Die Anordnung solcher Flächen entlang der Straße macht die Gegend selbst interessanter und regt den Vorbeifahrenden an, sie an einem späteren Zeitpunkt wiederholt zu besuchen. Rastplätze verhelfen auch dazu, frische Luft zu schnappen, den Körper zu bewegen, und die Nerven von so mancher anstrengenden Fahrt zu entspannen. Man kann dort auch einfach nur im Auto warten, die Landschaft genießen, Geborgenheit abseits vom laufenden Verkehr empfinden, und in Ruhe entspannen. Ein häufiger Grund aus dem ein solcher Ort aufgesucht wird, ist der Besuch einer Toilettenanlage.

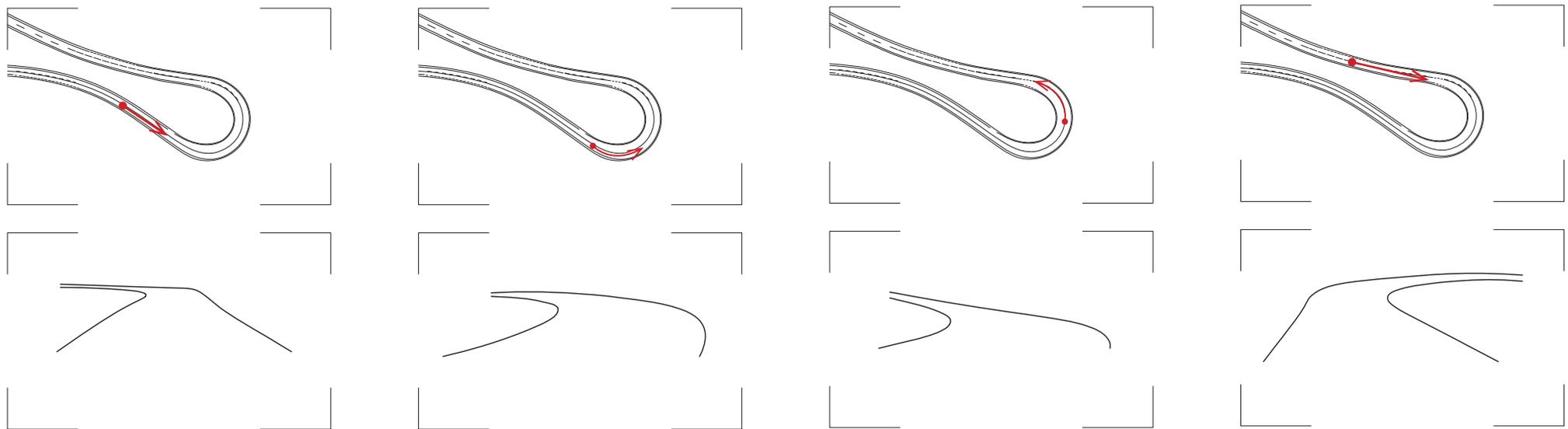
Wichtige Elemente eines Rastplatzes: Beschilderung, Aus- und Einfahrtsspur, Durchfahrtsspur, Parkspur und Parkplatz, Fahrzeugfreie Fläche, Sitzelemente und Tische und wenn möglich Quelle oder Brunnen.

Abstellspuren dienen im Vergleich nur dazu, dass defekte oder überhitzte Fahrzeuge beim aufwärts- oder abwärts fahren stehen bleiben können.

Absenkung von Verkehrslärm: leisere Motoren der Fahrzeuge, Ableitung durch Reflexion, Schallmilderung durch räumlichen Abstand, Schalldämmung und Schallschluckung durch Widerstände (Bewuchs oder rauer Boden).⁶

⁶ Lorenz Hans 1971, Seite 351





Optische Wirkung der Straße

Die optische Wirkung einer Kurve ist von jeder Seite gesehen ein Andere. Je nach dem, von welcher Seite und Höhe man diese dem Betrachter vor Augen führt, kann sie ganz unterschiedlich auf ihn wirken. Erst durch das Andeuten von begleitenden Objekten einer Straße kann man sich vorstellen, in welcher Höhe man sich befindet. Die Skizzen sollen zeigen, dass eine Straße bzw. Kurve aus so manchem Blickwinkel auch sehr interessant wirken kann.



Video: Winterfahrt_Pötschenstrasße_goisern.avi

VIDEO PÖTSCHENPASSSTRASSE

„Eine Fahrt auf der Pötschenpassstraße“

Dieses Video stellt einen bedeutenden Teil meiner Arbeit dar, da auch der Autofahrer ein Betrachter ist.

Die parallele Sichtweise des fahrenden Autos im Grundriss und der bewegten Bildperspektive des Autolenkers lassen den Betrachter die Straßensituation gut erahnen.

Mittels des Aufteilens des Videos in einzelne Bildsegmente ergibt sich eine detaillierte Betrachtung der einzelnen Raumsituationen, und lässt sich Bild für Bild beschreiben.

Die Straßenstrecke lässt sich mit dieser Methode gut erfassen, und in der Skala der „vorhandenen persönlichen Spannung“ beurteilen.

Die Spannungskurve der persönlichen Empfindung hatte einen starken Einfluss auf meinen Entwurf. Denn ich stellte fest, dass im Bereich der Kehre eine freie Sicht in Richtung Tal wichtig ist, weswegen das Gebäude und einige Bäume weichen mussten.

Bild 1:

Straße: gerader Straßenverlauf; Verzögerungsstreifen auf Gegensepur; Mittellinie strichliert
Links: Lärmschutzwand für Anwohner; Straßenbeleuchtung
Rechts: Straßenbeleuchtung; Parkplatz mit Lkw; Gelände leicht ansteigend; Berge sind gut sichtbar



Bild 2:

Straße: Straßenverlauf in S-Form und leicht ansteigend
Links: Lärmschutzwand sehr dominant
Rechts: Stromleitung quer über die Straße



Bild 3:

Straße: Straße wird steiler; Form von Links- Rechtswechsel
Links: hinter Lärmschutzwand breite Obstbäume
Rechts: Blick wird enger; Schild Richtung Liezen (Bad Aussee); 2-geschossiges gelbes Haus



Bild 4:

Links: Nadel- und Laubbäume einander ab
Rechts: Steigung wird durch Schild angekündigt; großes Haus hinter dem Schild



Bild 5:

Straße: fast gerade Form; w rechts Abzweigung nach Untersee und Obersee
Links: Bushaltestelle; Ende der Lärmschutzwand
Rechts: Schild „Achtung Wild“ für die nächsten 6km; großer dichter Nadelbaum



Bild 6:

Straße: Abzweigung nach rechts
Links: Wegweiser; leicht ansteigender Hügel; verstreute Bäume; oben am Hügel Häuser
Rechts: Wegweiser; Hang ansteigend; hohe schmale gereihete Bäume



1

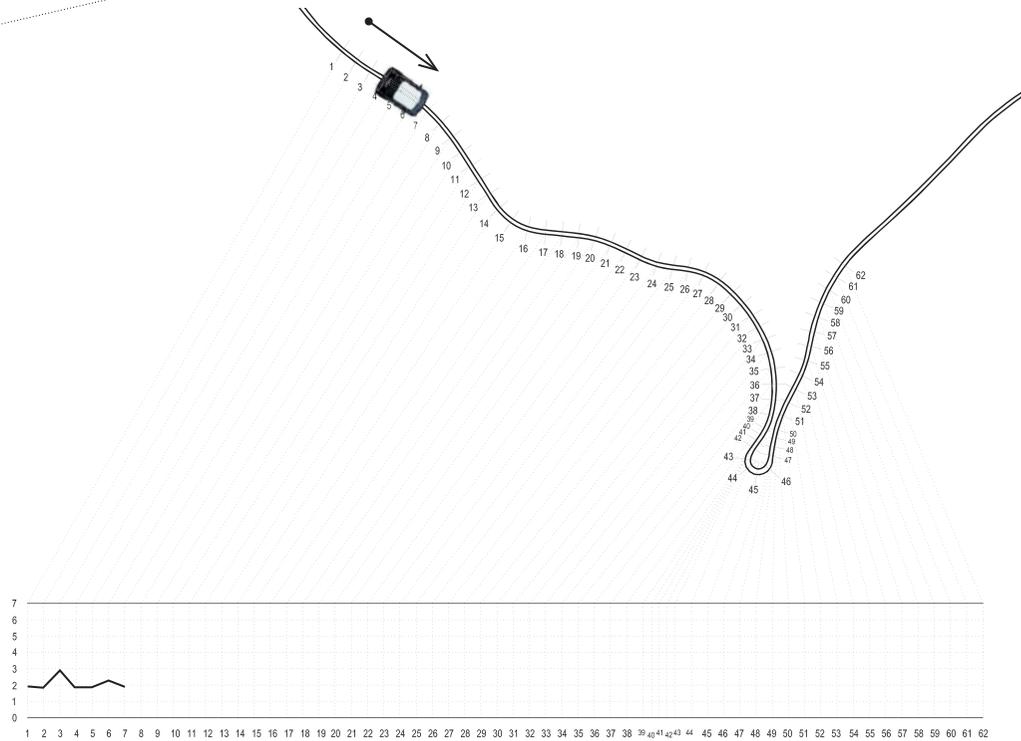
2

3

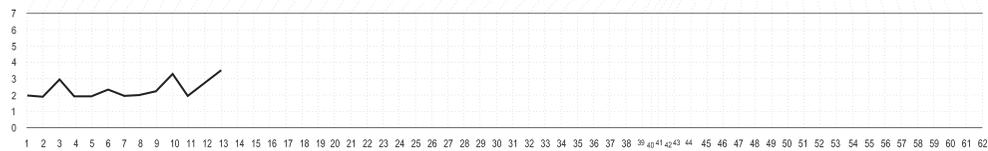
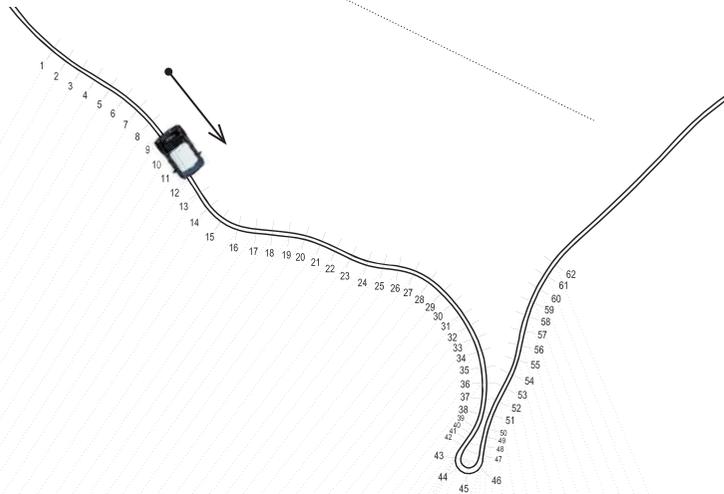
4

5

6



— vorhandene persönliche Spannung



— vorhandene persönliche Spannung

7



Bild 7:
 Straße: Rechtskurve wird enger; links und rechts der Straße Begrenzungsstempel mit Katzenaugen und Schneestangen (im Winter)
 Rechts: Hinweisschild auf B 145

8



Bild 8:
 Straße: leichte Rechtskurve
 Links: Wiese; vereinzelter breiter hoher Baum
 Rechts: hohe, schmale Bäume bilden Wand; keine Straßenbeleuchtung mehr ersichtlich

9



Bild 9:
 Straße: Rechtskurve
 Links: am Hang 2-geschossiges Wohnhaus

10



Bild 10:
 Straße: leichte Rechtskurve
 Links: dichte hohe Baumgruppe nahe an der Straße bildet Wand
 Rechts: Wiese und nach 20m abfallender Hang, Aussicht auf Wohnsiedlung und See; weiter vorne niedrige Bäume

11



Bild 11:
 Straße: leicht gebogen
 Links: dichter hoher Wald Bäume weiter vorne aber schon niedriger und lockerer
 Rechts: niedrige, kleinere Baumgruppen mit 4m Abstand, immer wieder Ausblick auf den See

12



Bild 12:
 Straße: fast gerade
 Links: Hang und Bäume im Abstand von 4m von der Straße; Bäume niedriger und schlank im Sommer dichter
 Rechts: Wald mit unterschiedlichen Bäumen; Abstand von 5m zur Straße
 Situation wirkt weiter





Bild 13:

Straße: fast gerade; rechts Parkplatz sichtbar; Schild P
 Links: unterschiedliche Bäume
 Rechts: Ende der Leitblenden; freier Blick auf abfallenden Hang; Parkplatz wirkt offen und verleitet



13



14

Bild 14:

Rechts: Ausfahrt auf Parkplatz; tolle Aussicht auf den Kalmberg und Hallstättersee; Schild weist auf ein WC in 1,5 km Entfernung hin; erste indirekte Ankündigung der Kehre



15

Bild 15:

Straße: geht in Linkskurve über
 Links: Bäume werden dichter und rücken näher an die Straße; beengende Wirkung
 Rechts: Ausfahrt aus Parkplatz; noch kurzes Blickfenster; Bäume nähern sich; Wald wird dichter



16

Bild 16:

Straße: stärkere Linkskurve; Mittelstreifen und durchgezogener Streifen auf unserer Fahrspur
 Links: steilerer Hang und Wiese; Bäume lockern sich auf
 Rechts: Leitblende und gemischter Wald; enge Situation



17

Bild 17:

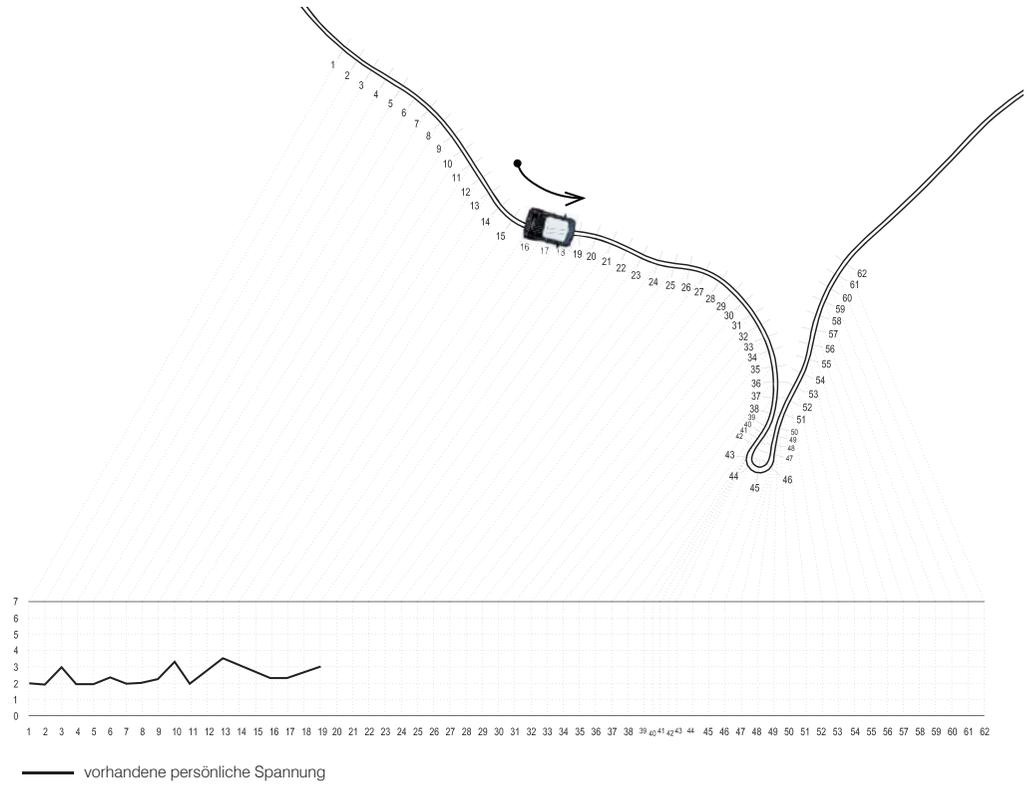
Straße: Linkskurve; Markierung: durchgezogener Linie; Ende der Leitblende
 Links: Hang wird felsiger; kleinere Bäume
 Rechts: Schild: „Auf Wiedersehen Bad Goisern“, auch rechts ein kleinerer länglicher Hügel (ca. 2m hoch); höherer dichter Wald; vorne Berge sichtbar



18

Bild 18:

Straße: Schwenk von Links- auf Rechtskurve; Markierung für entgegen kommende Fahrzeuge durchgezogen; Straße in S-Form
 Links: Hang mit Wiese und kleinen Bäumen; dahinter Wald ersichtlich
 Rechts: Hangrücken läuft aus





19

Bild 19:
 Straße: annähernd gerader Straßenverlauf; Markierung geht in strichlierte Linie über
 Links: Bäume dicht an der Straße
 Rechts: Wiese abfallend; Obstbäume vor den Häusern



20

Bild 20:
 Straße: geht in leichte Rechtskurve über; steigt etwas steiler an
 Links: Hang und Wiese; Bäume gleichmäßigen Abstand
 Rechts: Wiese abfallend; Obstbäume vor den Häusern



21

Bild 21:
 Straße: fast gerade; weiter vorne Linkskurve; Straßenmarkierung durchgezogen
 Links: Wald 4m Abstand zur Straße und sehr dicht gewachsen; Schild; Ausweiche für Bushaltestelle
 Rechts: Leitblanken; steiler Abhang; Wald hoch und dicht; enge Situation; Haltestreifen



22

Bild 22:
 Straße: Linkskurve mit Sperrlinie für eine Seite; S-Form des Straßenverlaufes
 Links: Stützmauer; hohe Bäume hinter der Mauer
 Rechts: Bäume; vereinzelt Ausblicke ins Tal



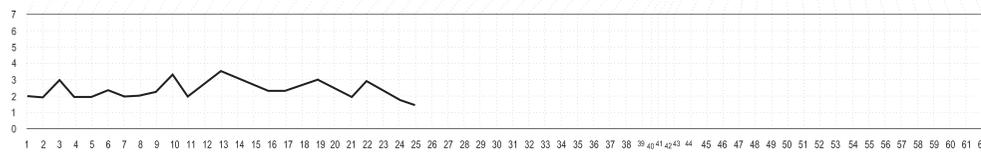
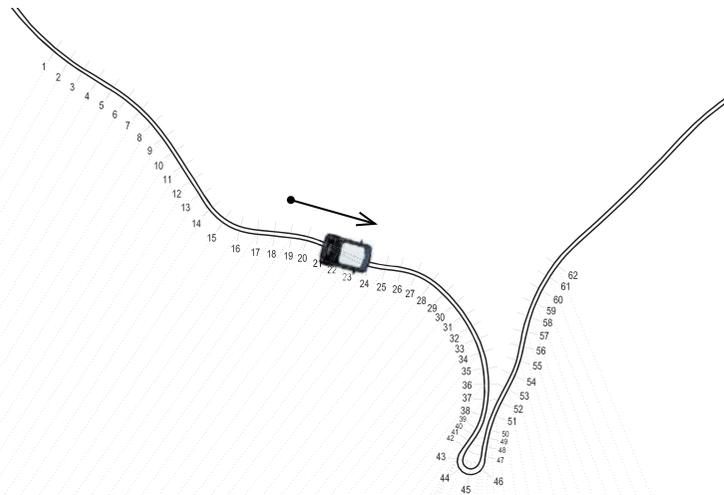
23

Bild 23:
 Straße: S-Verlauf; Sperrlinie für Gegenverkehr
 Links: Ende der Stützmauer; vereinzelt Bäume
 Rechts: Leitblanke; Bäume bunt gemischt



24

Bild 24:
 Straße: fast gerade; weiter vorne Rechtskurve
 Links: Wiese nach oben ansteigend; Weitblick
 Rechts: durchmischter Wald



— vorhandene persönliche Spannung



Bild 25:

Straße: leichte Rechtskurve; strichlierte Mittellinie
Links: Bäume gehen in niedrigen Bewuchs über
Rechts: neue Leitblanke; dichter Wald



25



Bild 26:

Straße: Rechtskurve
Links: 30m steiler Wiesenhang; hoher und niedriger Bewuchs durchmischt; dahinter hohe Bäume
Rechts: niedrige Bäume mit 5m Abstand; weiter vorne hohe Bäume nahe der Straße; ortsübliches Trafohaus; Stromleitungen quer über die Straße

26



Bild 27:

Straße: leichte Rechtskurve; Brücke über den Bach
Links: steiler Hang; Bäume 4m Abstand zur Straße
Rechts: Schild „Achtung Steinschlag 4km“; hoher dichter Wald im Abstand von 4m zur Straße

27



Bild 28:

Straße: stark begrenzt durch Geländer; Steigung wird dadurch spürbar
Links + Rechts: dichter Wald

28



Bild 29:

Straße: leichte Rechtskurve
Links: Hang mit teilweise Felsen; wurde herausgesprengt; Bäume in unterschiedlichen Abständen zur Straße
Rechts: Leitblanke; Bäume 4m Abstand zur Straße

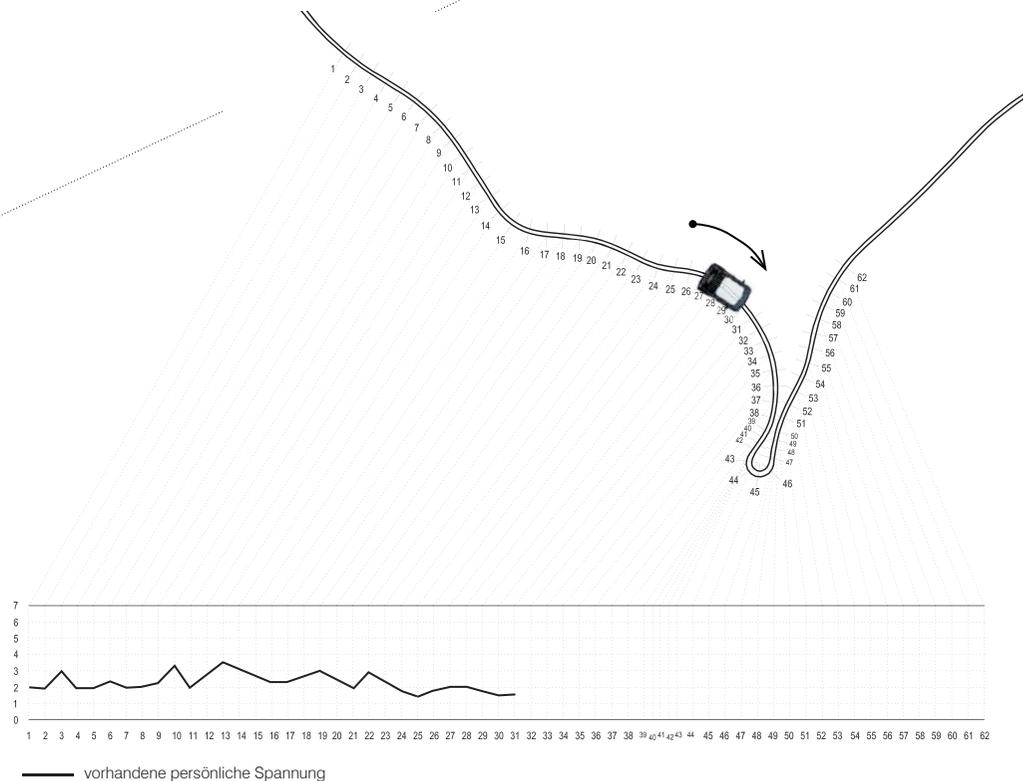
29



Bild 30:

Straße: Rechtskurve
Links: Leitblanke; deuten auf kleinen Bach hin
Rechts: Leitblanke; „P“- Schild in Aussicht

30





31



Bild 31:
 Straße: Sperrlinie für unsere Seite
 Links: steiler gesprengter Hang; Bäume im Abstand von 5-10m
 Rechts: Parkplatzschild; Bäume dicht an der Straße

32



Bild 32:
 Straße: Ausweiche für Lkw rechts
 Links: beengende bröckelnd wirkende Felswand; weniger Bäume
 Rechts: Ende der Leitblanke; Schild „Kehre“, Ausweiche; Wald dicht und nahe

33



Bild 33:
 Straße: Ausweiche und Rechtskurve
 Links: Felswand
 Rechts: durch Ausweiche Wald 5m Abstand

34



Bild 34:
 Straße: Ende der Ausweiche
 Links: Felswand geht in Betonwand über; dahinter Bäume
 Rechts: Anfang von Leitblanke; höhere Bäume; enge Situation

35

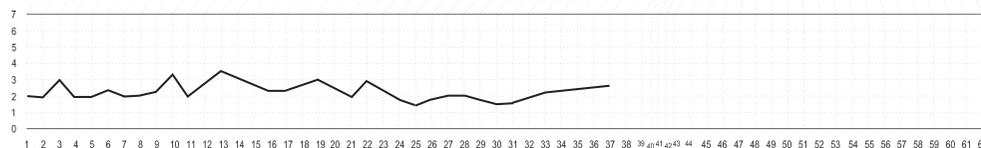
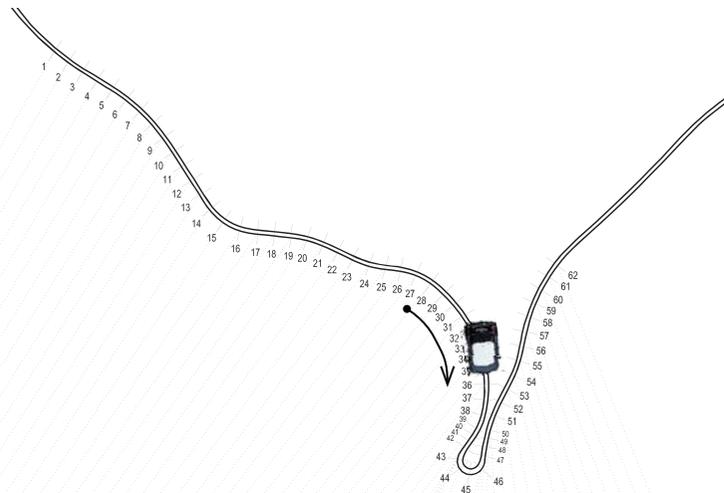


Bild 35:
 Straße: Kehre in Sichtweite; durchgezogene Sperrlinie für beide Seiten; flachere Straße
 Links: Bäume niedriger; Abstand 2-4m zur Straße; Einbahnschild;
 Rechts: steiler Abhang; Bäume niedriger; Abstand 2-4m

36



Bild 36:
 Straße: Kehre in Sicht
 Links: steiler aber nicht hoher Hang; Leitblanke der hinaufführenden Straße sichtbar
 Rechts: Leitblanke; dichter hoher Wald



— vorhandene persönliche Spannung

Bild 37:

Straße: links Parkfläche
Links: andere Straße sichtbar
Rechts: sehr hohe Bäume



37



Bild 38:

Links: weiteres Einbahnschild
Rechts: Gebäude



38



Bild 39:

Straße: starke Kurve und leichte Neigung
Links: hohe Bäume dicht an der Straße; Leitblanke über der Unterführung
Rechts: Ende der Leitblanke; Anfang Mauer; Bäume weiter entfernt



39

Bild 40:

Straße: sehr starke Kurve; starke Neigung
Links: Bäume sehr nahe an der Straße
Rechts: Mauer und Richtungspfeile; Gebäude; von den Bäumen nur mehr Spitzen sichtbar



40

Bild 41:

Straße: Mitte der Kehre
Links: breitere Straße



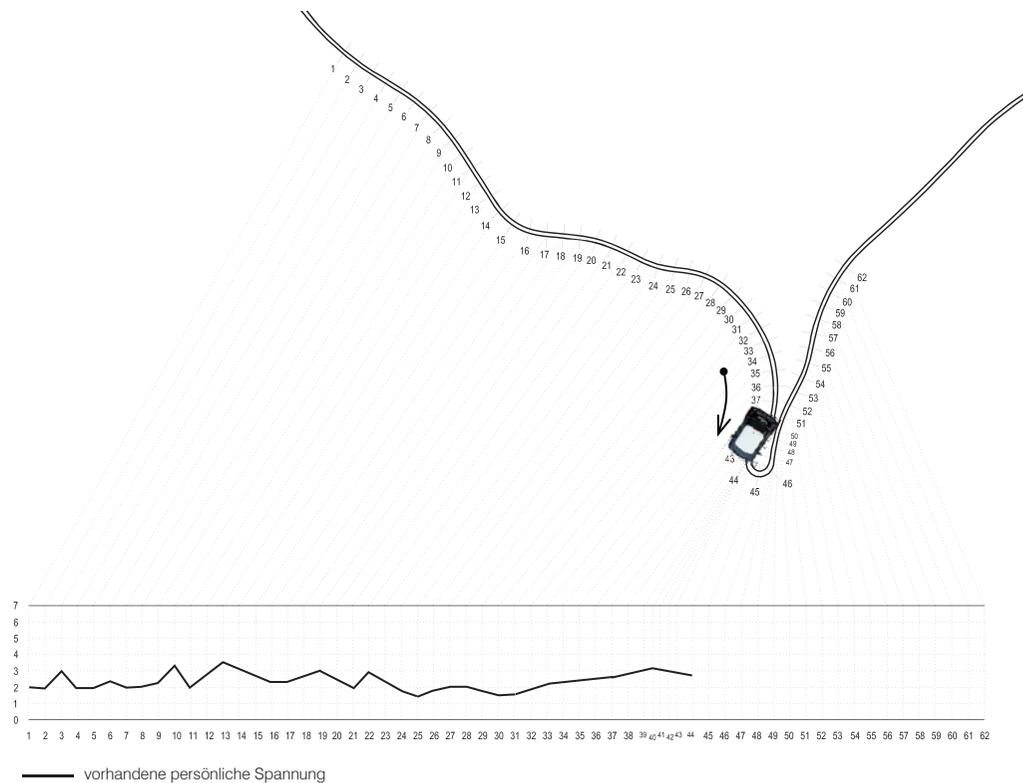
41

Bild 42:

Straße: Kehre stark geneigt
Links: Blick auf Straße
Rechts: Ende der Mauer; dichter Wald



42





43



Bild 43:
Straße: Ende der Kehre
Links: teilweise Wiese sichtbar

44



Bild 44:
Straße: Mittellinie rechte Fahrspur unterbrochen
Links: Parkplatz
Rechts: Stützmauer

45



Bild 45:
Straße: Parkplatz links; strichlierte Mittellinie; S-Form der Straße; weite Sicht
Links: Bäume weiter weg
Rechts: Stützmauer geht in hohe behauene Felswand über

46



Bild 46:
Straße: strichlierte Linie auf rechter Fahrspur
Links: Baumwuchs lockerer; freier Blick nach Bad Goisern
Rechts: hohe Felswand

47

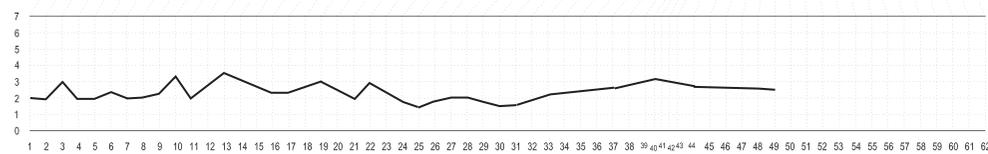
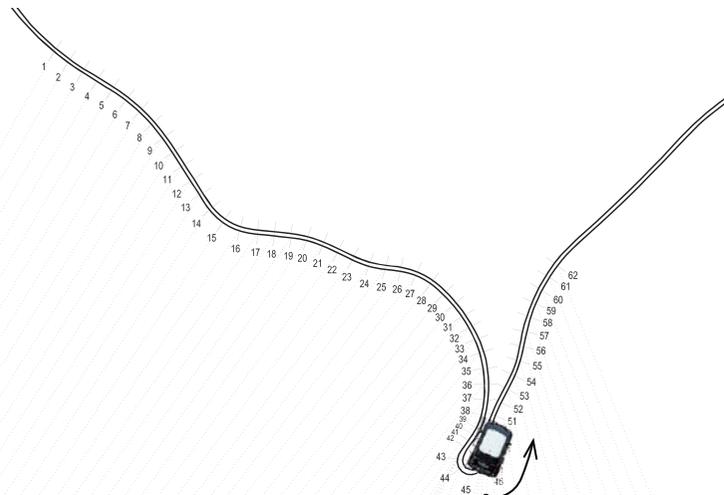


Bild 47:
Straße: leichte Rechtskurve; strichlierte Mittellinie
Links: hohe Bäume; Beginn der Leitblanke
Rechts: Parkplatzschild; dichter Wald und Hang; Ende Felswand

48



Bild 48:
Straße: weiter Blick nach vorne
Links: Durchblicke
Rechts: Ende des Parkplatzes; Wald dicht und nahe an der Straße



— vorhandene persönliche Spannung

Bild 49:

Straße: S-Form
Links: kleine Ausweiche; lockerer Baumwuchs
Rechts: steile Felswand; oben Wald



49



Bild 50:

Straße: fast gerader Verlauf
Links: Ende des Parkplatzes; Wald wird dichter
Rechts: Felswand



50



Bild 51:

Straße: beginnende Linkskurve
Links: Geländer für Brücke; Wald wird luftiger
Rechts: Ende der Felswand



51

Bild 52:

Straße: S-förmige Straße
Links: Brückengeländer; zum Teil höhere Bäume
Rechts: Brückengeländer; Wald 7m Abstand



52

Bild 53:

Straße: Straße fast gerade
Links: hoher dichter Wald
Rechts: auslaufende Felswand; Wald weiter oben



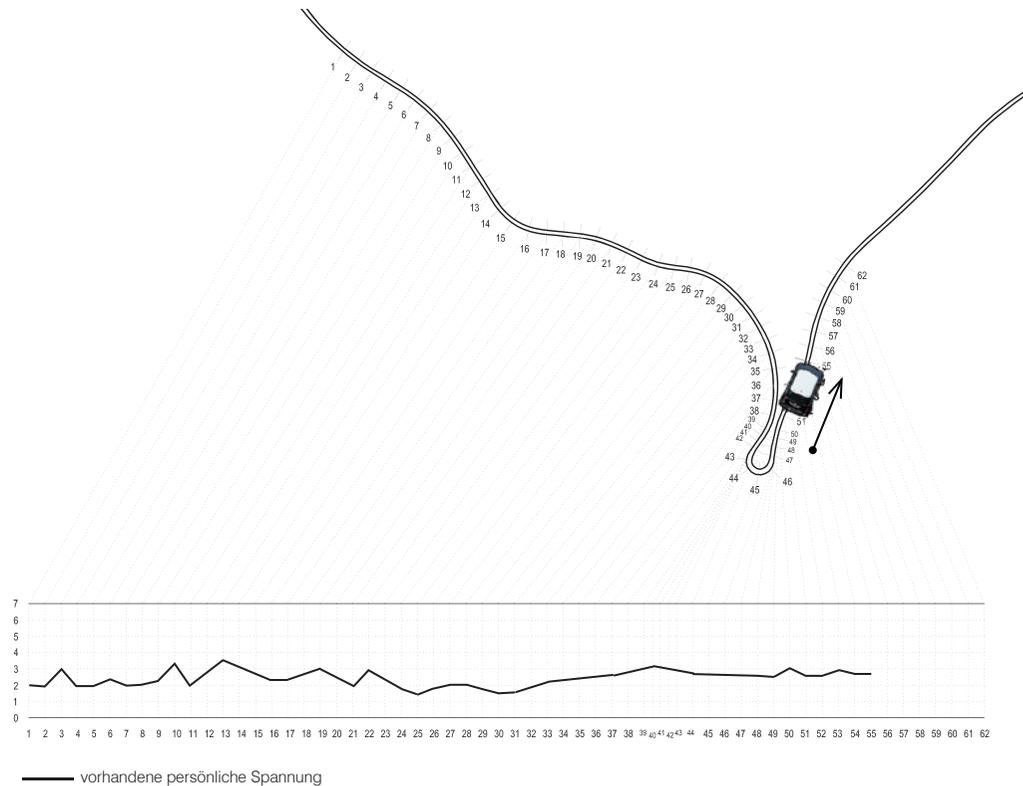
53

Bild 54:

Straße: gerader Straßenverlauf
Links: Bäume 4m Abstand von der Straße
Rechts: Felswand und Bewuchs; niedrige Bäume



54





55



Bild 55:
 Straße: leichte Rechtskurve
 Links: niedriger Wald
 Rechts: auslaufende Felswand

56

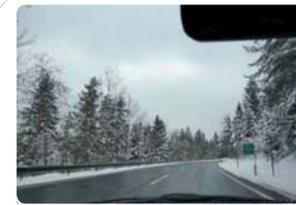


Bild 56:
 Rechts: Schild „Kettenanlegeplatz“ (im Winter);
 Wald etwas höher

57



Bild 57:
 Rechts: flacher Hang, Wald

58



Bild 58:
 Rechts: Wald 7m Abstand

59

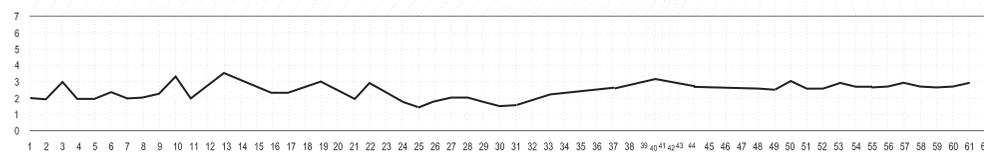
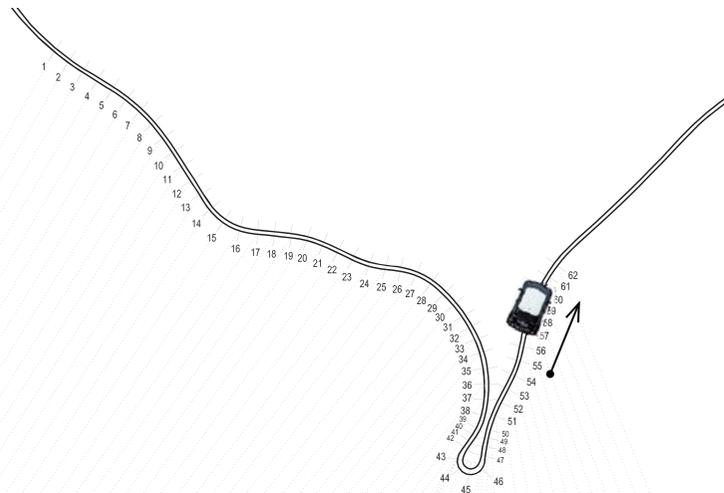


Bild 59:
 Links: Wald
 Rechts: Wald

60

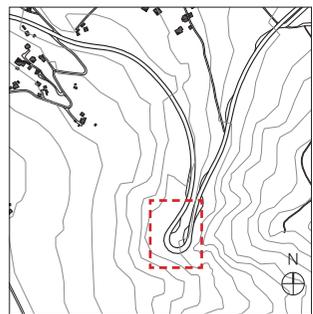
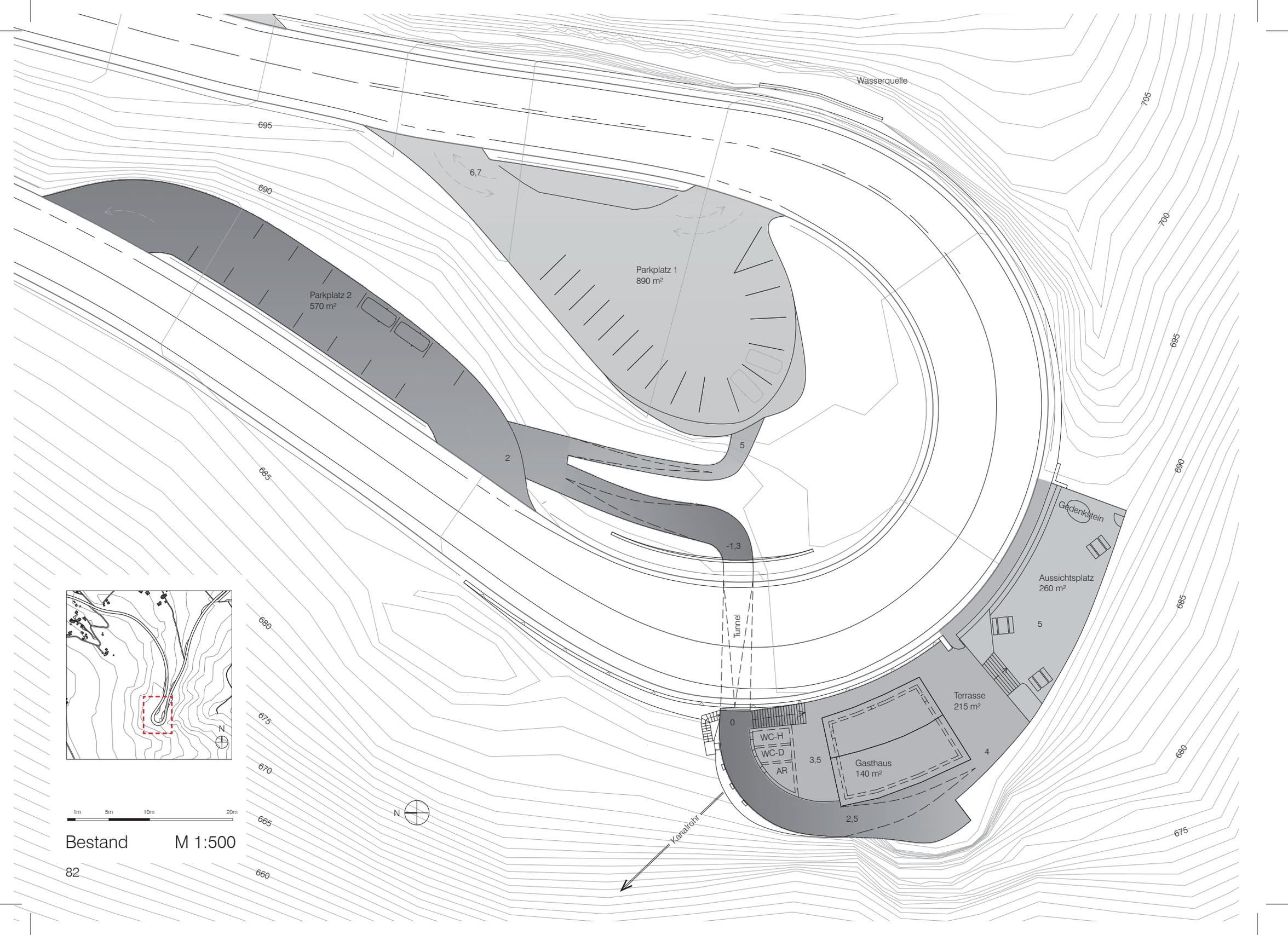


Bild 60:
 Rechts: Parkplatzschild; Schilder mit Hinweis auf
 Wanderwege



— vorhandene persönliche Spannung

Analyse Pötschenkehre



1m 5m 10m 20m

Bestand M 1:500

PÖTSCHENKEHRE BESTAND

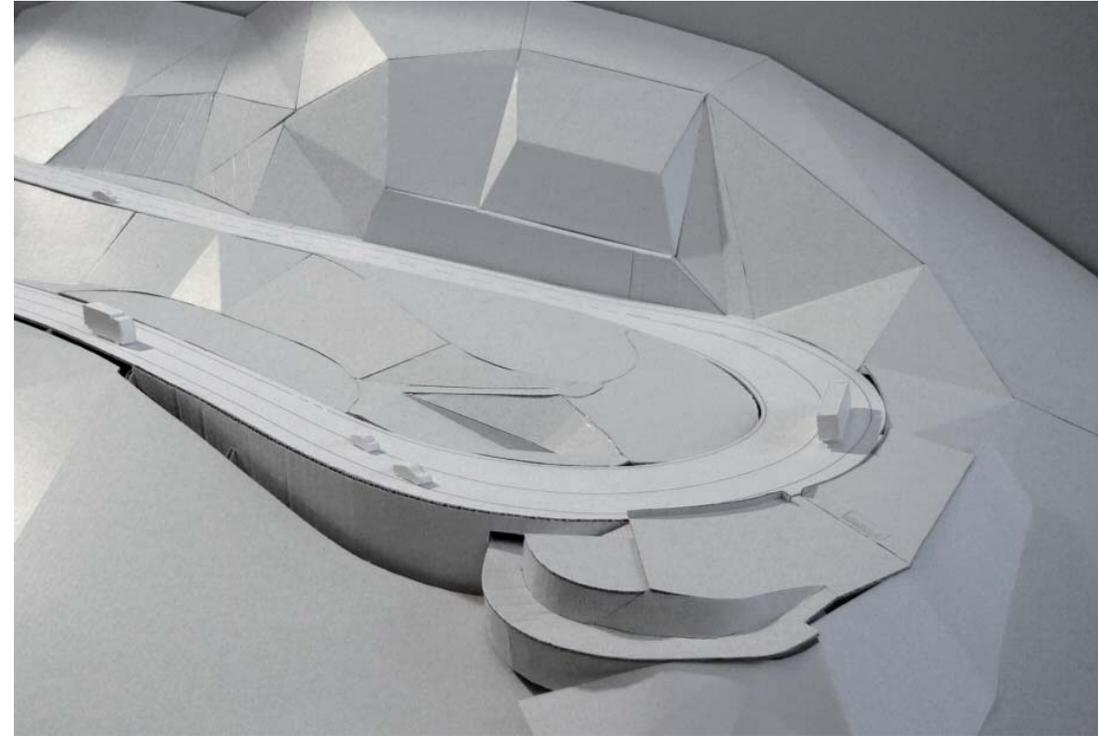
Der „Bestand“ des Rastplatzes „Die Pötschenkehre“

Die Pötschenkehre liegt auf 700 Meter Seehöhe und 200 Meter über dem Ortsgebiet von Bad Goisern.

Die Planung des Rastplatzes an der „Kehre 1“ beinhaltet innerhalb der Straßenkehre Parkflächen, unterhalb der Straße eine Unterführung, und außerhalb der Kehre eine WC-Anlage, ein Gasthaus mit Gastgarten und einen großen Aussichtsplatz.

Der Parkplatz ist in eine obere, große Parkfläche und eine untere kleinere Parkfläche unterteilt.

Diese sind mittels einer Rampe verbunden. Vom unteren Parkplatz ausgehend wird man über eine weitere Rampe zur Fußgänger-Unterführung gelenkt, wobei diese für den Besucher nicht so einfach zu finden ist.

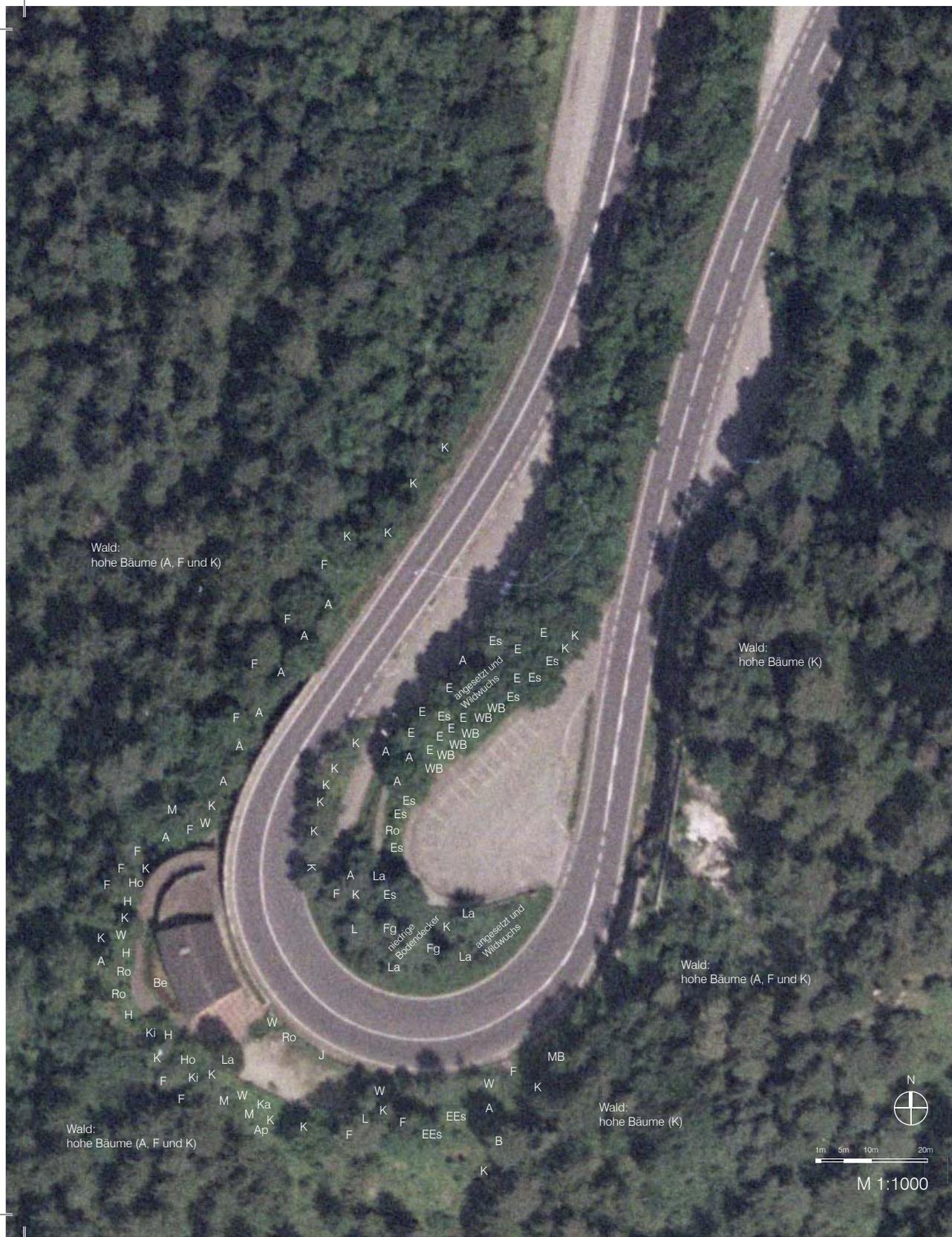


Modellfoto Bestand

Nach dem Durchqueren des Tunnels gelangt man zur öffentlichen WC-Anlage, von wo man entweder über eine Treppe oder mittels einer Rampe zum Aussichtsplatz gelangt. Intuitiv benützen die meisten Besucher beim Hinaufgehen die Rampe, welche sich an einem Aussichtspodest oberhalb einer 20 Meter hohen Felsnase vorbeiführt.

Auf der Aussichtsterrasse eröffnet sich dem Besucher sowohl der Blick in die Landschaft, als auch zur Straße.

Das Gasthaus ist seit einigen Jahren nicht mehr bewirtschaftet und zum Verkauf ausgeschrieben.



Baumbestand

Laubbäume

Abkürzung Bezeichnung Höhe

Ap	Apfel	bis 8 m
A	Ahorn	20 - 30 m
B	Buche	25 - 30 m
Esch	Esche	bis 30 m
E	Erle	bis 25 m
EES	Eberesche	bis 30 m
WB	Weißbuche	Hecke geschnitten
W	Weide	bis 25 m
Kl	Kirschbaum	bis 25 m
H	Haselnuß	Strauch
B	Berberitze	Strauch
J	Juniperus	Strauch
La	Latsche	Strauch
Ka	Kastanie	Strauch
Ro	Rose	Strauch
Ho	Hollunder	Strauch

Nadelbäume

Abkürzung Bezeichnung Höhe

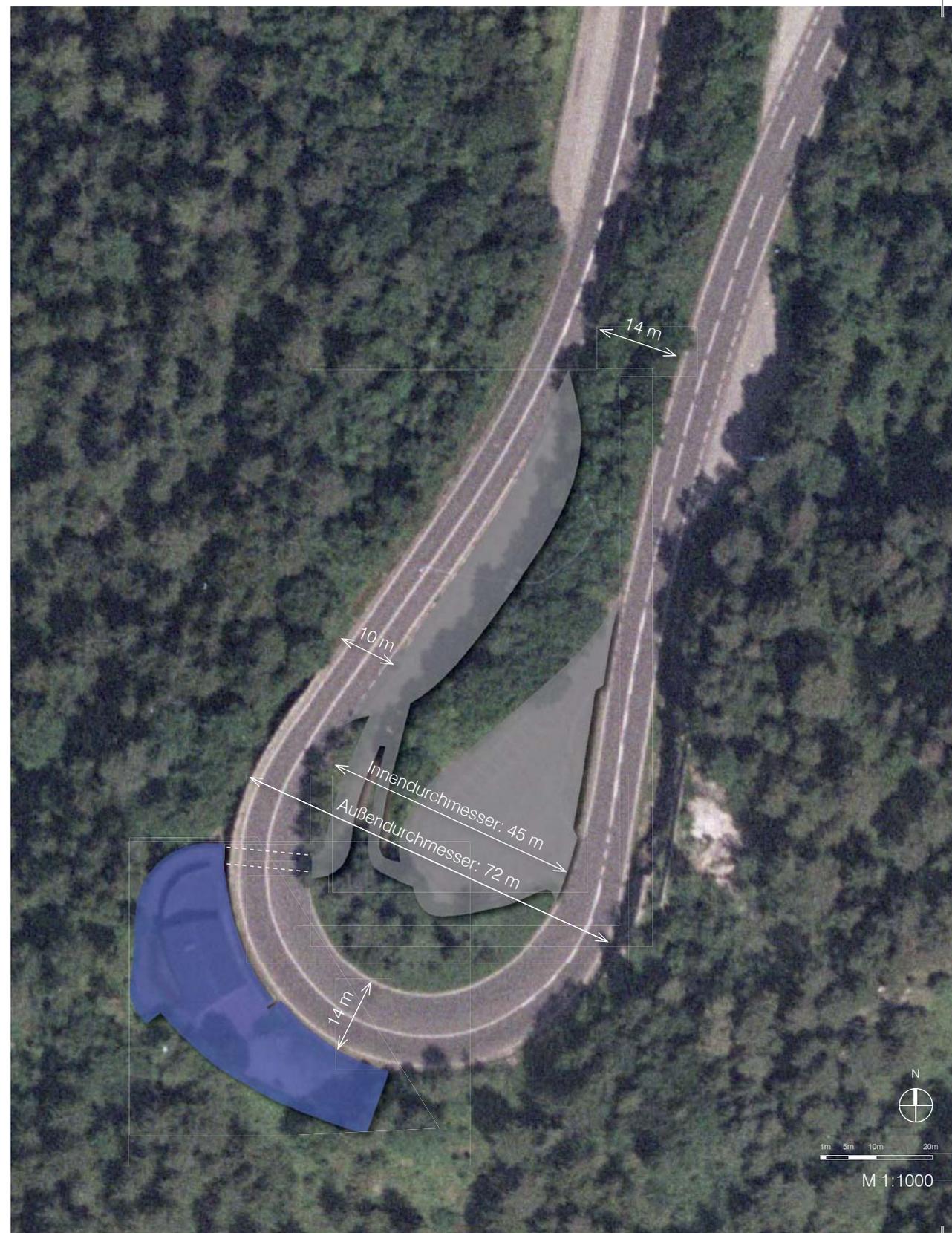
K	Kiefer	25 - 35 m
L	Lärche	bis 40 m
F	Fichte	bis 40 m

Grundstückszugehörigkeit

	Republik Österreich (Österreichische Bundesforste)
	ASFINAG - Raststationen und Liegenschaften
	Gemeinde Bad Goisern
	Land Oberösterreich

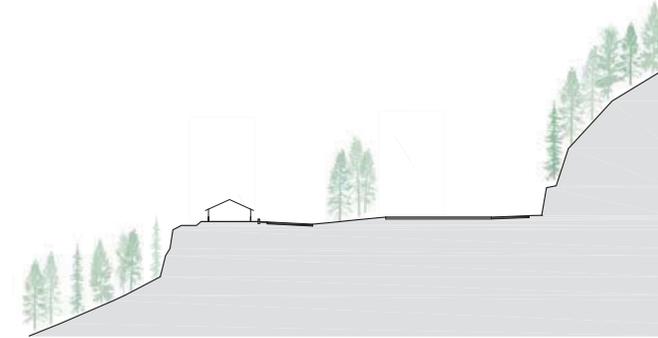
Die Besitzflächen der Pötschenkehre sind in vier Teilbereiche unterteilt:

Der Wald wird von den österreichischen Bundesforsten bewirtschaftet, die Straße obliegt der Republik Österreich, der Parkplatz der Gemeinde Bad Goisern, und das Gasthaus mit WC-Anlage der ASFINAG.

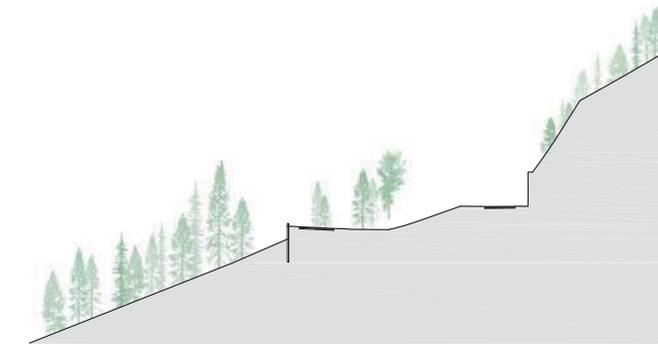




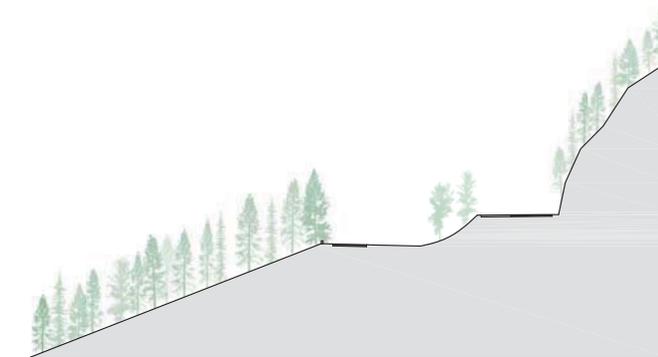
11
10
9
8
7
5



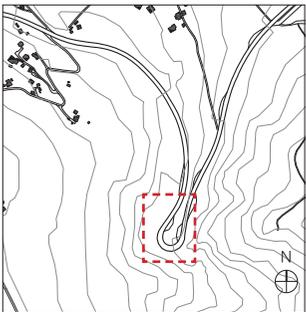
Schnitt 5



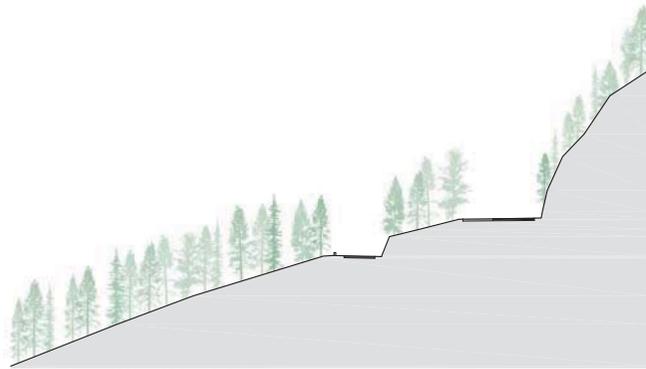
Schnitt 7



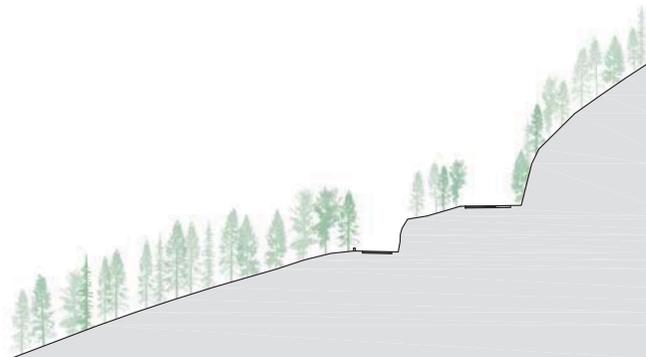
Schnitt 8



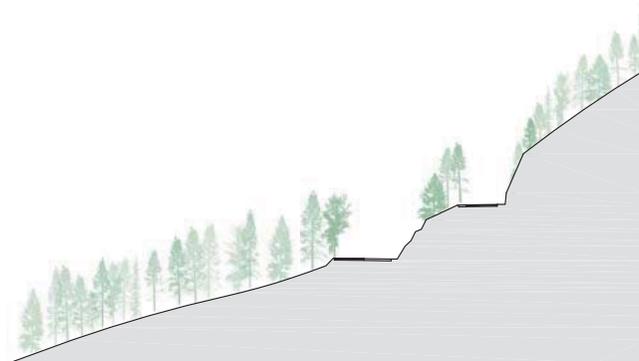
Geländeschnitte M 1:2000



Schnitt 9



Schnitt 10



Schnitt 11

Der Bewuchs

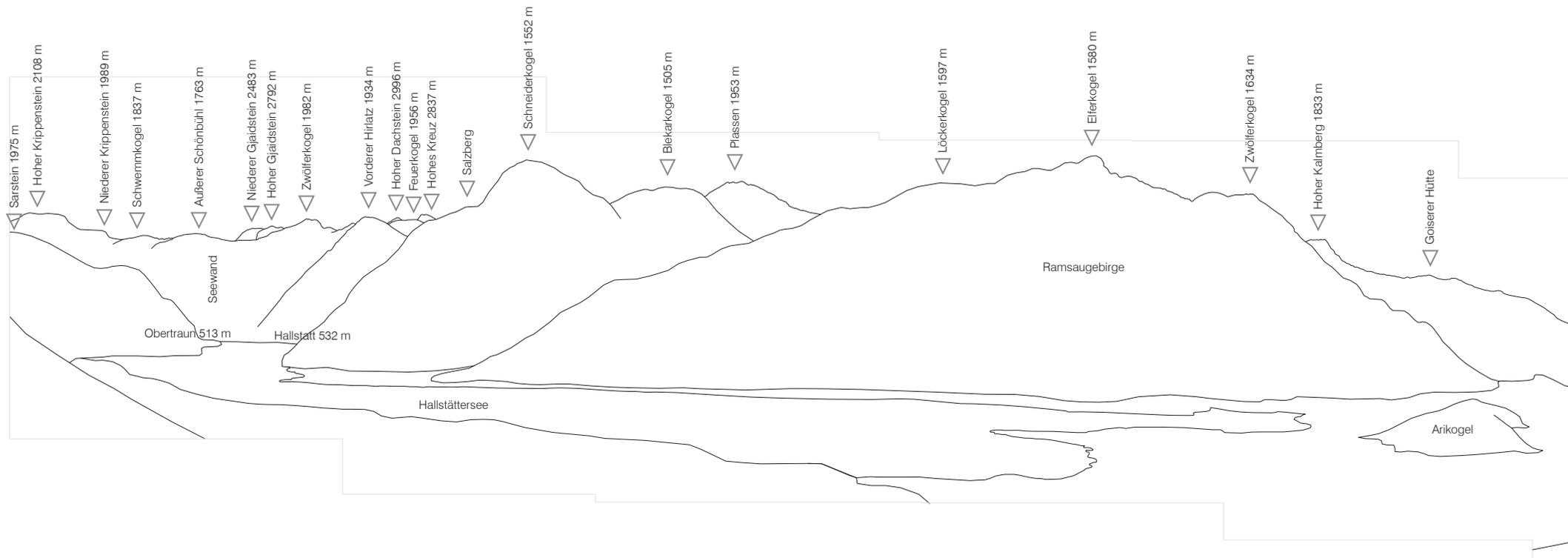
Zur Zeit des Baues dieses Rastplatzes wurde auch die Bepflanzung mit geplant, wobei sich nun speziell innerhalb der Kehre angesetzte Pflanzen und Wildwuchs durchmischen.

Für den Entwurf der Arbeit ist die Analyse des Baumbestandes wichtig, da sie Aufschluss darüber gibt, welche Bäume wo sinnvoll angeordnet wurden.

Interessant ist auch, dass aufgrund weggeworfener Obstkernen neue Bäume, wie beispielsweise ein Kirschbaum, entstanden sind.

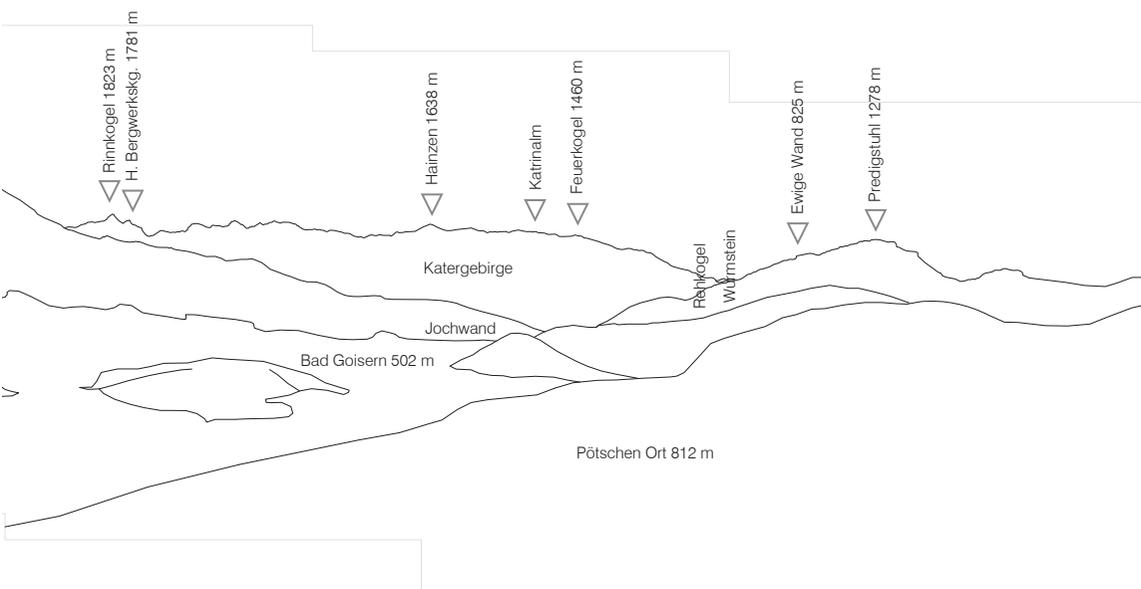
Im Schnittprofil der Straße ist zu erkennen in welchem Verhältnis die Bäume zur Straße stehen.

PANORAMABILDER

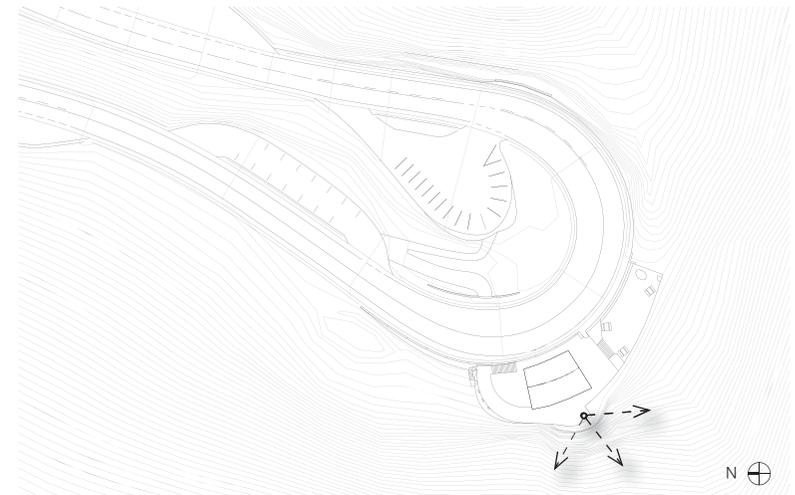




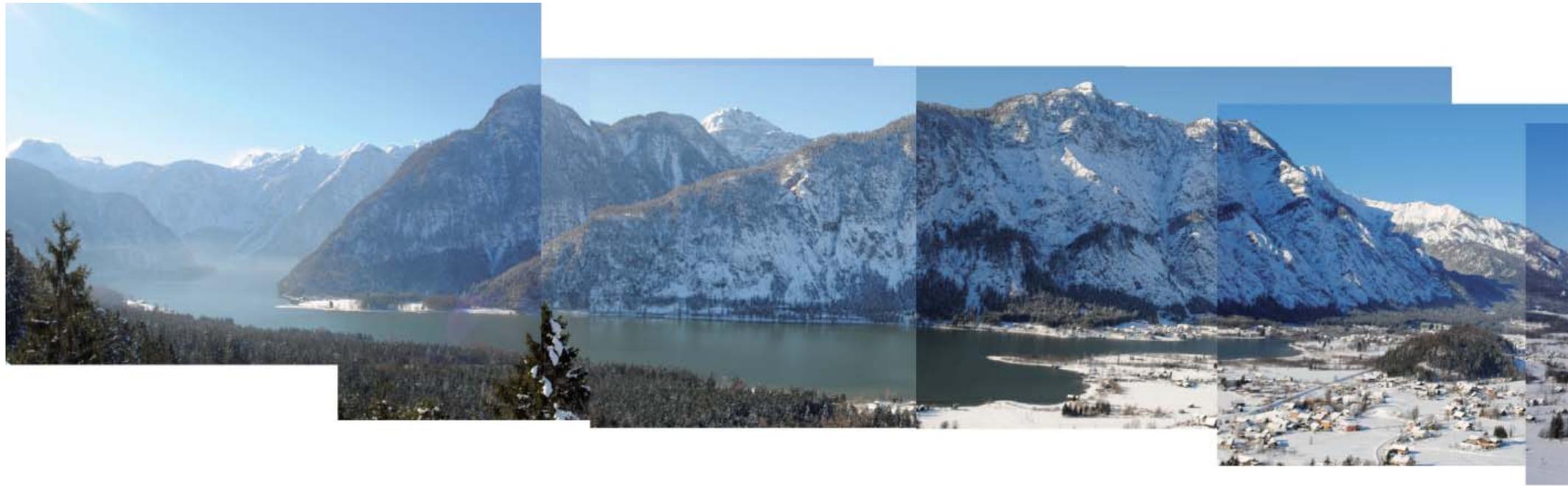
Aussichtspunkt Bestand

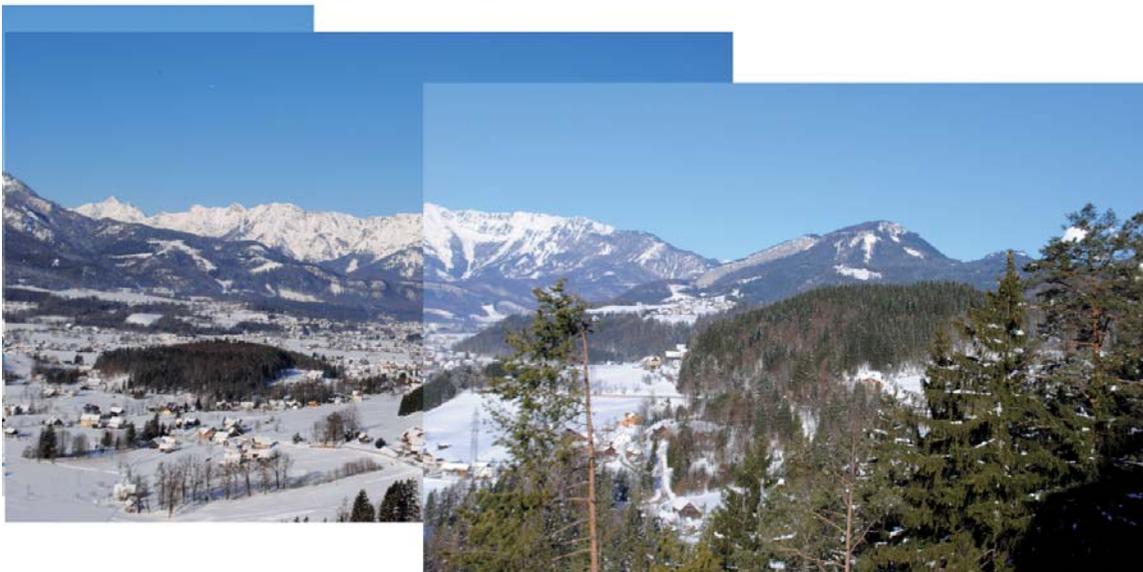


Bergpanorama

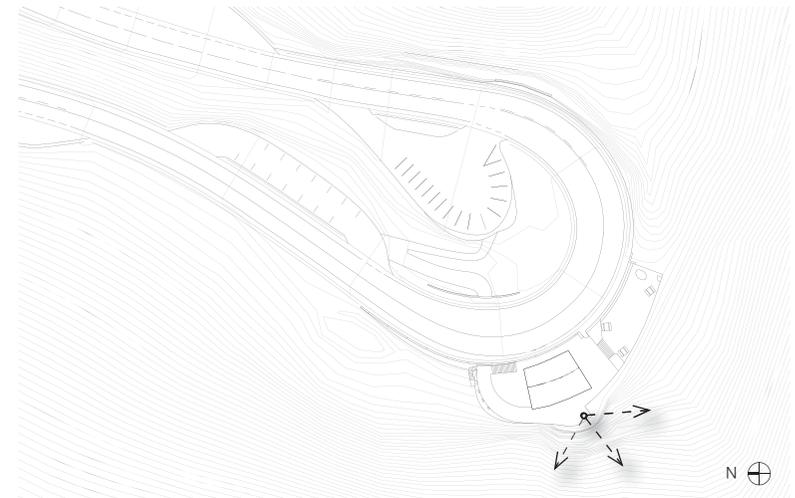


Lage des Aussichtspunktes





Bergpanorama im Winter

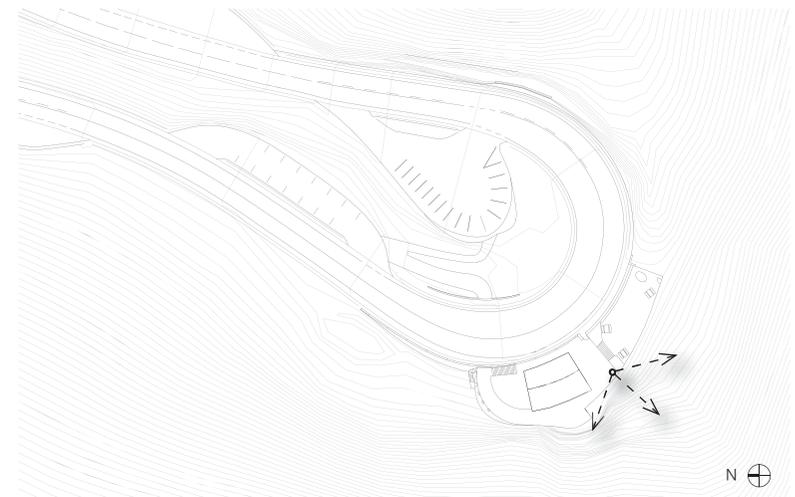


Lage des Aussichtspunktes





Bergpanorama im Herbst



Lage des Aussichtspunktes



Blick in die Kehre im Sommer



Blick in die Kehre im Winter

Panorama Kehre

BILDER DER PÖTSCHENKEHRE

Aussichtsbeobachter: Michael Goldgruber

„Das Naheverhältnis Michael Goldgrubers zum Alpinismus und sein künstlerisches Interesse dafür liegen unter anderem gewiss in seiner Biografie begründet: Aufgewachsen in der Nähe des Hochschwabs, einem weit reichenden Gebirgsmassiv in der Steiermark, erwanderte und erkletterte er bereits als Jugendlicher die Höhen der heimatlichen Umgebung.

Die Faszination an der – vor allem alpinen – Natur hat der ausgebildete Fotograf bis heute nicht verloren, seine Reisen führen ihn in die Gebirgsregionen Italiens, Österreichs, der Schweiz, Nordspaniens, Asiens, Nord- und Südamerikas, hier findet er Anregungen und Motive für seine künstlerische Arbeit (Fotografie, Malerei, Video und -installation). Es geht ihm allerdings weniger um das Einfangen unberührter Natur, den Blick hinab von einem Gipfel, das Festhalten des Gefühls der ‚Erhabenheit‘ (ein Begriff, der sich in diesem Zusammenhang unweigerlich aufdrängt). Sein Fokus richtet sich auf zwei Objekte: den Menschen und seine architektonischen, repräsentativen Eingriffe in die Landschaft – moderne Aussichtsarchitektur wie Plateaus, Terrassen, Türme, wuchtige Betonblöcke mit Gitterabsperrungen, Erläuterungstafeln und Fernrohre.

Es ist ein soziokulturelles Phänomen, das uns mit dem verklärten Wunsch, über der alltäglichen Welt stehen und auf sie – am besten ganz allein – hinabblicken zu wollen, hinauftreibt in die Berge, um uns, oben angekommen, erst recht einer Verhaltens- und Wahrnehmungsregie zu unterwerfen: Nochmals steigen wir höher, auf einen

künstlich errichteten Gipfel, und nehmen erst von dort die von der Architektur inszenierte Natur unter uns ein. Dieses „Ausschauhalten“ geschieht zumeist nicht mit Ehrfurcht und Kontemplation, sondern mit einem, durch TV-Konsum geschulten Rundumblickes im Gedränge der nachfolgenden „GipfelstürmerInnen“, die ebenfalls genau das sehen wollen und auch werden, was wir soeben erblicken. Das noch schnell geschossene Foto, von dem wir meinen, es sei aufgrund der Ausgefallenheit seines Aufnahmeortes einzigartig, ist schon längst in unzähligen Fotoalben eingeklebt.

Michael Goldgruber konzentriert sich nun also auf jene Plätze, von denen üblicherweise fotografiert wird, die sonst nicht im Bild präsent sind, und hält die Menschen in ihren Betrachtungen fest. Die klare Nüchternheit seiner distanziert wirkenden Fotografien entspricht dem hintergründigen Zweck der Aussichtsarchitekturen: Ihren Erbauern geht es um Festlegung und Inszenierung von Macht, die Erhöhung über die Natur, ihre Einnahme und optisch weithin sichtbare Besetzung in Form imposanter Architektur.

Zugleich werden deren BenutzerInnen „dirigiert“, schreiben diese Aussichtswarten doch immer eine Blickregie vor, der man sich zu unterwerfen hat. Es ist diese mehr oder weniger unbewusst erfolgende Regulierung des individuellen Blickes, die uns im Glauben lässt, die vor uns ausgebreitete Natur „direkt“, „unmittelbar“, „authentisch“ zu sehen, während unsere Wahrnehmung längst in eine vorgegebene Richtung reguliert und domestiziert wurde.

Die Bilder, die wir präsentiert bekommen, sind uns schon vertraut, wurden sie doch bereits hundertfach in bunten Reiseführern, Katalogen und im Fernsehen aufbereitet. Vielmehr prüfen wir, ob sie nun auch in natura unseren medial geprägten Vorstellungen standhalten.

Ein wichtiger Untersuchungsansatz, vermutlich auch gerade in Bezug auf seine eigene Biografie, stellt für Michael Goldgruber der Vergleich zwischen der architektonischen Besitznahme von Landschaft zum Zweck des visuellen Konsums und der Besetzung mittels sportlicher Ereignisse dar. Gerade der moderne Alpensport stellt eine Extremform territorialer Vereinnahmung dar, der mit dem in den Medien verwendeten Vokabular wie „den Berg bezwingen“, „den Gipfel stürmen“ sowie der medialen Inszenierung und Vermarktung entsprochen wird. Beide sind letztendlich Mitteln zum Zweck der territorialen Eroberung.

In seinen aktuellen Arbeiten dokumentiert Michael Goldgruber den Menschen auf der Suche nach dem direkten, „erhabenen“ Naturerlebnis im Sinne der Romantiker, das sich in der heutigen Erlebnisgesellschaft mit ihrer permanenten Medialisierung nur mehr schwer erfahren lässt. Ausgebrochen aus der Masse, hinausgeflüchtet in die Natur, angekommen am Ziel, Kopf und Blick frei - spätestens mit dem Besteigen der ersten Stufe der Aussichtsplattform muss diese Suche als gescheitert betrachtet werden.“¹

¹ Interview mit Goldgruber Michael, geführt von Achleitner Gunda, Wien 23.8.08

Video „Die Pötschenkehr“

Im Sommer 2009 unternahm ich mit dem Fotografen Michael Goldgruber eine Besichtigung des Rast- und Aussichtsplatzes der „Pötschenkehr“.

Michael Goldgruber beobachtet verschiedenste Aussichtsplätze und zeigt diese in Form von Videosequenzen. Da es mir leider nicht möglich ist, das Video der „Kehre 1“ in Ton und bewegtem Bild einzubringen, möchte ich die wichtigsten Bildausschnitte auf Fotos präsentieren.

Der Fotograf zeigt unterschiedliche Blickpunkte abseits des üblichen Bildfokus und arbeitet hier in Form mehrerer Standbildaufnahmen.

Was sich bei seinen Aufnahmen verändert sind lediglich die sich bewegenden Elemente (Fahrzeuge, Personen, Wind,...) und die unterschiedlichen Geräuschkulissen (bremsende und quietschende Fahrzeuge, sprechende Personen, raschelnde Blätter,...).

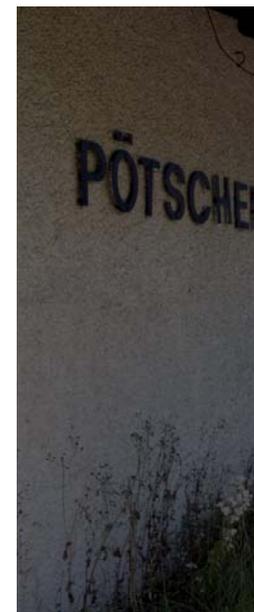




(A) Abb.37. Blick in die Unterführung



(B) Abb.38. links: Toiletten





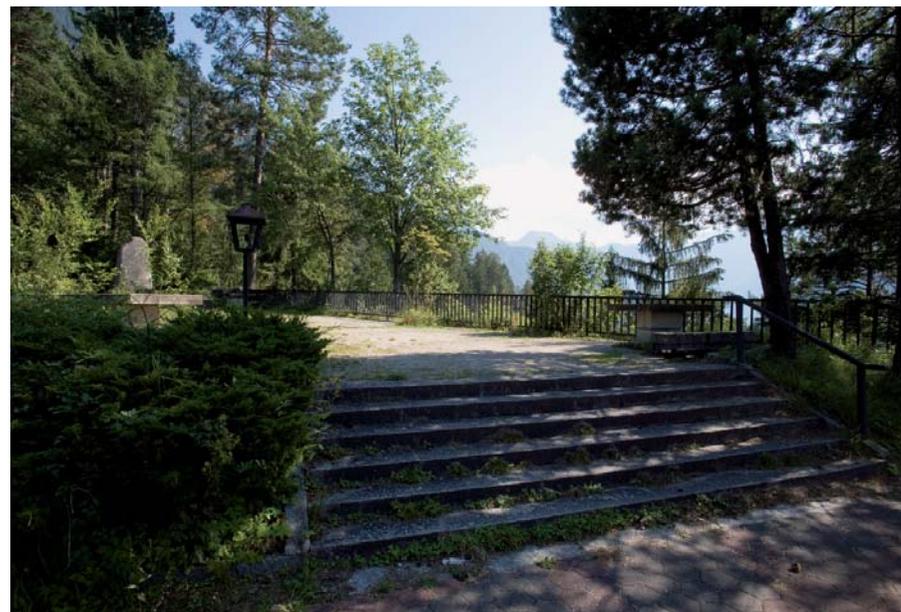
© Abb.39. links: Gebäude; rechts: Straßenkehre



© Abb.40. Aussichtsplatz



(E) Abb.41. Gedenkstein



(F) Abb.42. Aussichtsplatz





© Abb.43. Blick vom Aussichtspatz



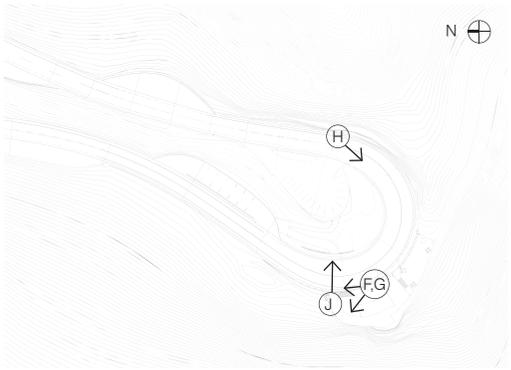
Ⓜ Abb.44. Gasthaus



F Abb.45. Rückseite Gasthaus



G Abb.46. Treppe und Stützmauer der Straße





Ⓜ Abb.48. Kehre und Parkplatz



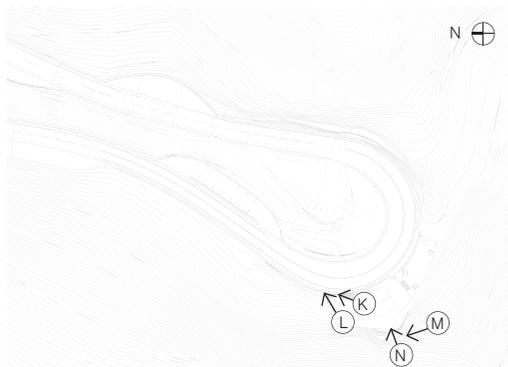
Ⓜ Abb.47. Blick in den Tunnel



Ⓚ Stützmauer der Straße



Ⓛ Stützmauer der Straße





(M) Felswand



(N) Felswand: Blick von Unten



Foto: meine Großeltern und mein Onkel, Sommer 1970



Foto: Thomas und Samuel, Sommer 2010

Alte Ansichtskarten und Fotos von der „Kehre 1“

Ansichtskarten dokumentieren schon seit Mitte des 19. Jahrhunderts die Geschichte von Orten und Menschen.

Ich bin bei der geschichtlichen Aufarbeitung der „Pötschenkehre“ auf wenige Originalfotos, jedoch auf mehrere Ansichtskarten gestoßen.

Da Bilder und Karten einen guten Eindruck darüber vermitteln, wie sich der Ort im Laufe der Jahre verändert hat, möchte ich diese auf den folgenden Seiten zeigen.

Das Bildmotiv der Straße war gerade zu jener Zeit sehr wichtig, da damals viel Energie in die Straßenverbesserung gesteckt wurde, und die Menschen sie auch besichtigten.



Abb.49. Foto, Straße fertiggestellt, Baustelle
Tunnel und Parkplatz

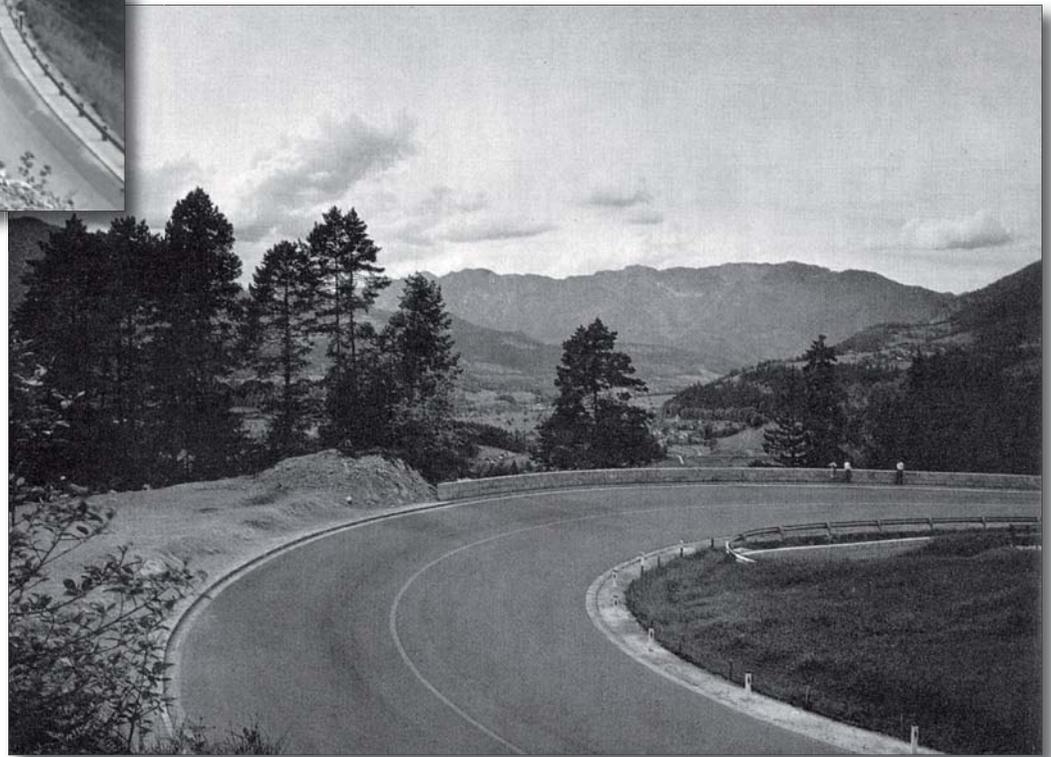


Abb.50. Foto, Baustelle Aussichtsplatz, ca. 1966

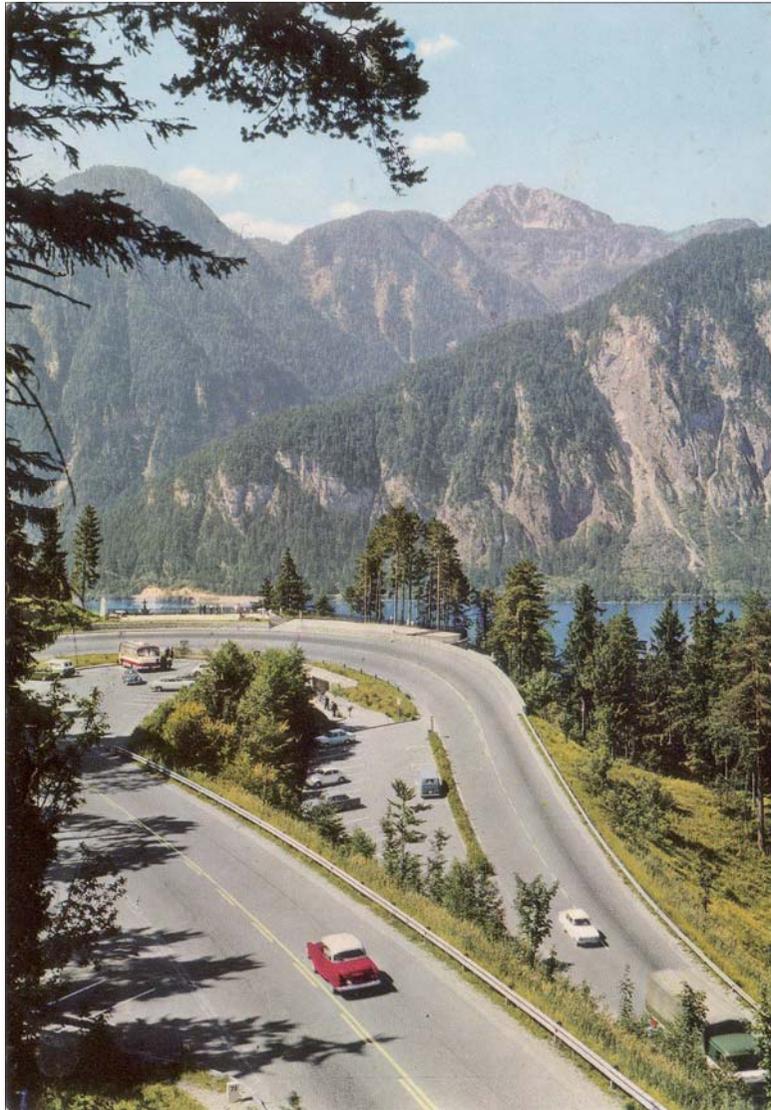


Abb.51. Ansichtskarte, ohne Gebäude, Karte 1977 gelaufen

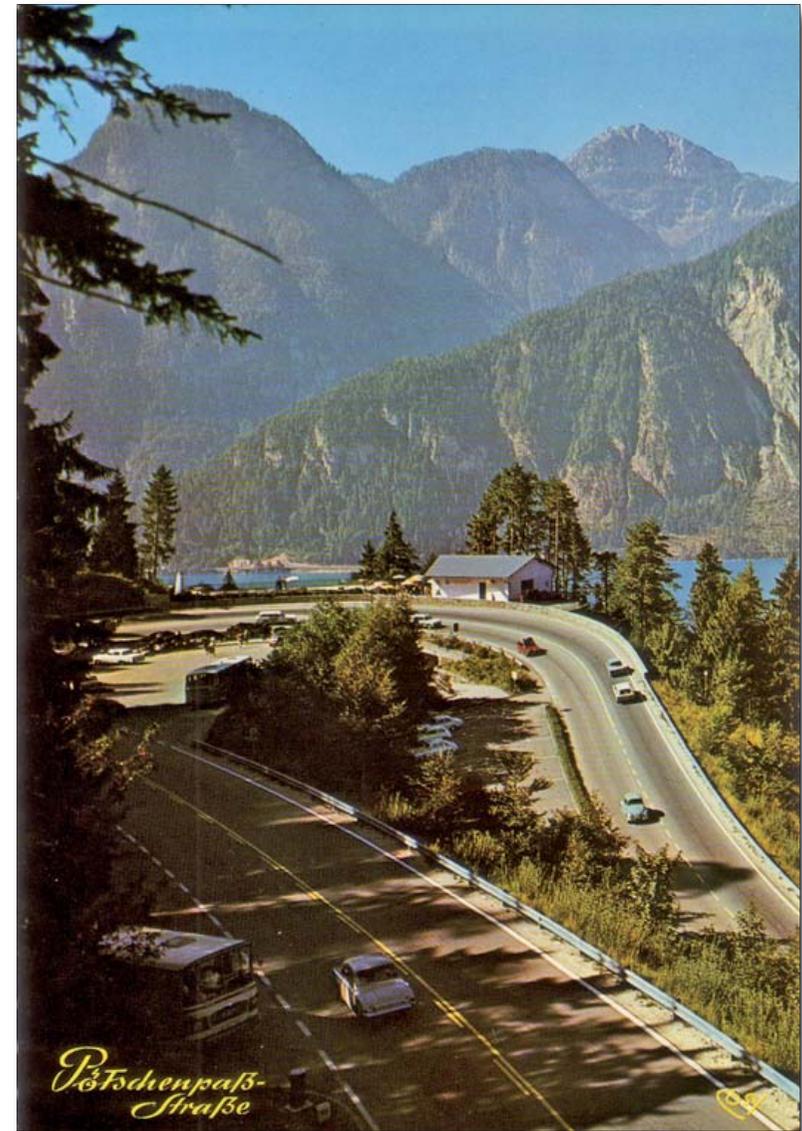


Abb.52. Ansichtskarte, mit Gebäude

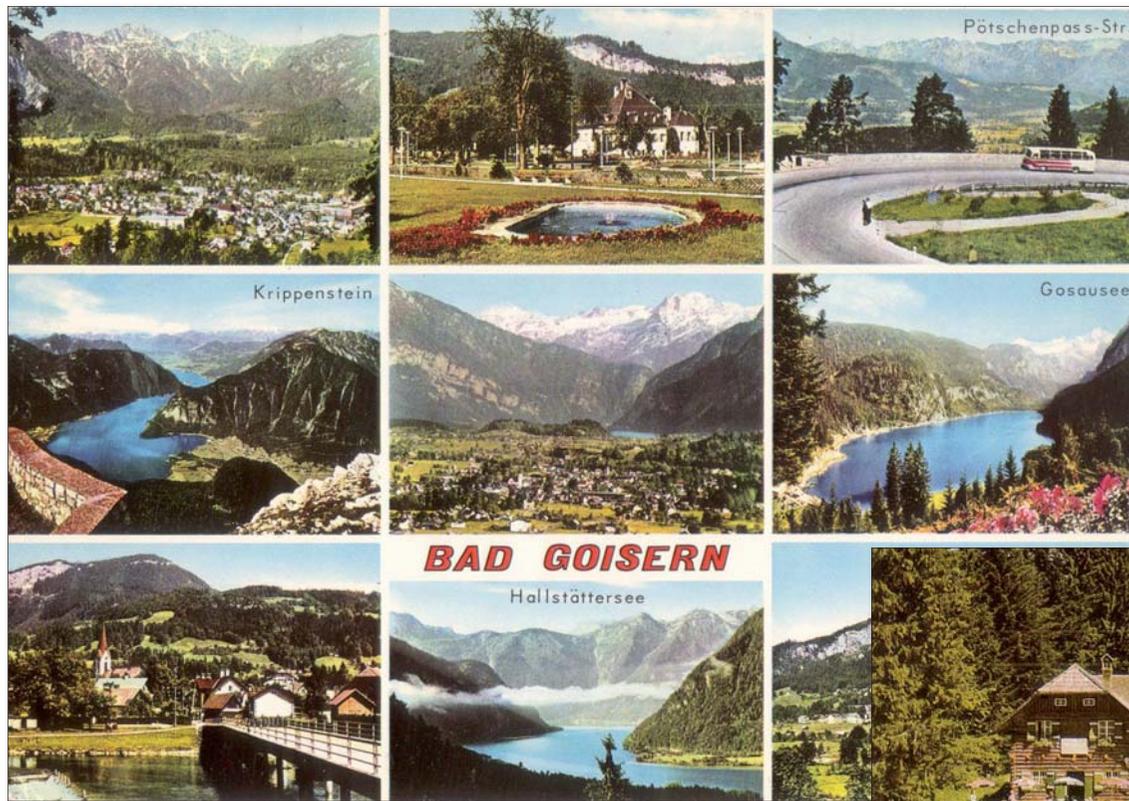


Abb.54. Ansichtskarte, „BAD GOISERN“, Karte 1975

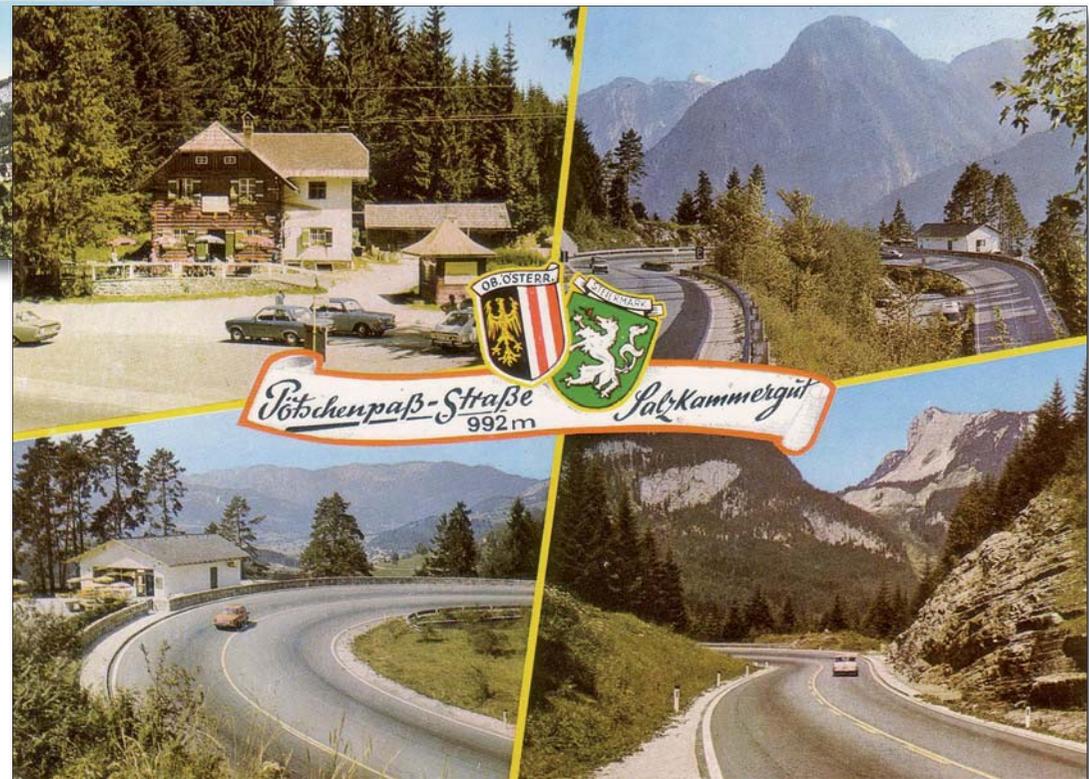


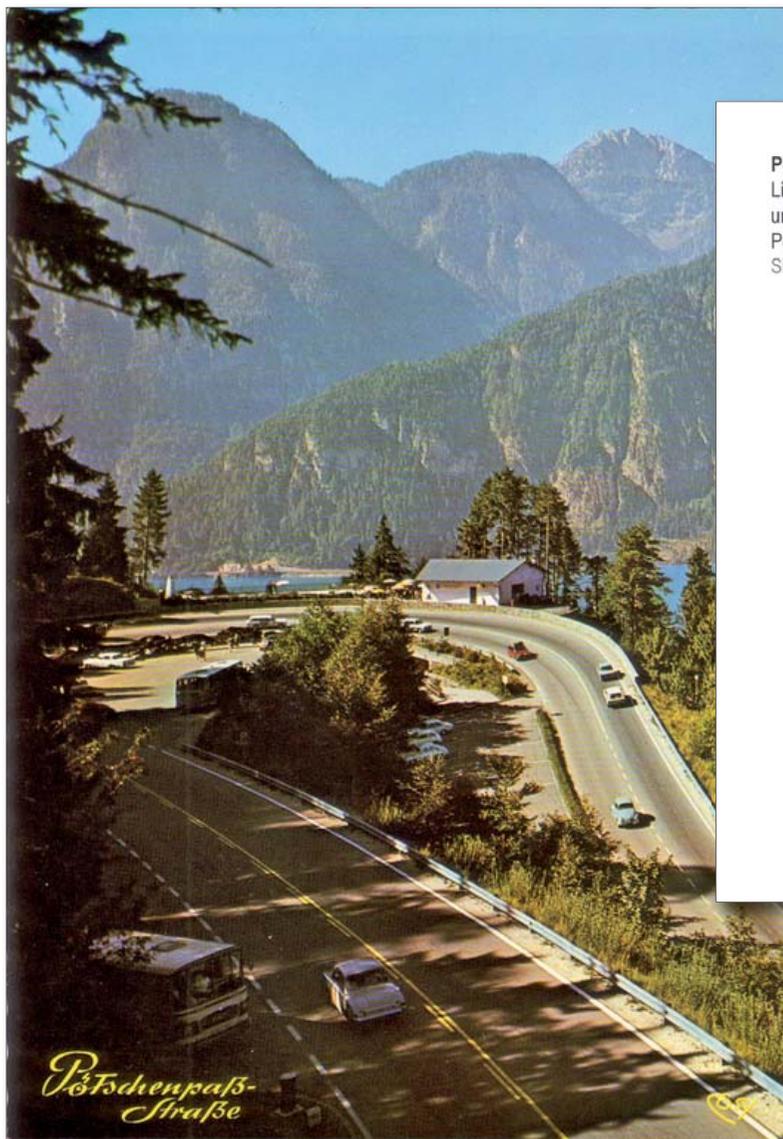
Abb.53. Ansichtskarte, „Pötschenpaß-Straße, 992m“



Abb.55. Foto, vor der „Kehre 2“, mit Blick auf den



Abb.56. Foto, „Dachsteinrundfahrt“ auf der alten Pötschenstraße



Pötschenkehre - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehre@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE



Au

Seethaler Ines

Grillpanzerstraße 33/10

8010 Graz

PÖTSCHENKEHRE POSTKARTEN

Gesendete Postkarten

Bei meiner Recherche über die „Pötschenkehre“ kann ich hauptsächlich auf Ansichtskarten und Erzählungen zurückgreifen.

Deswegen habe ich eine eigene Ansichtskarte entwickelt, welche mir Besucher dieses Ortes beantwortet haben.

Ich denke, dass die Rückmeldungen gedanklich einen Eindruck der Erinnerung an die letzten Jahre, des Ist-Zustandes und der möglichen Veränderung vermittelt.

Für mich selbst ist die Pötschenkehre ein Ort, den ich sehr unterschiedlich wahrnehme.

Wenn ich die Kehre nur mit dem Auto passiere bin ich einerseits mit der extremen Kurve befasst, und erwarte andererseits einen kurzen Blick der Landschaft.

Bleibe ich hingegen auf dem Parkplatz stehen, ist es möglich, dass ich nur kurz verweile, um die Toilette zu besuchen oder mich auszurasen.

A | S | G | 80

Pötschenkehrer - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehrer@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Nehre zur schönen Aussicht!
Als Einkehr von einem schönen
Ausflug in die Steiermark, bietet
sich die Jausenstation mit dem
herrlichen Blick auf den Hallstätter-
see als gemütlichen Ausklang an.
Danke.

Pötschenkehrer - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: ines@sbox.tugraz.at
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

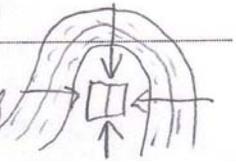
insideword: TROCK & TRANSITIV
wegen dem Regen, keine Sonne
+ Veranschaulichung der Natur
von unten nach oben:
die Landschaft steigen, bis zum
Klotzpunkt
von oben nach unten:
EYECATCHER sofort sichtbar
Besucher müssen empfinden! werden!
=> Spielkennzeichnung: sehr um Neuenhaus

=> doibloss / K
=> alle PACK-STRASSE

=> PANORAMA => "GRAFITIER"



An
Seethaler Ines
Grillparzerstraße 33/10
8010 Graz



WON: Neuenhaus

Pötschenkehrer - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehrer@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Dosewitra Seebrun, lust um gebeten
diese Karte zu senden.

Herrlichen Ausblick übers
weitergebet. Besonders bei
eindruckend der ffordortige
Hallstättersee. Oberhalb der
Raststätte befindet ein horizont
Aolen Steig Richtung Süden zu
weiteren schönen Plätzen.

mit freundlichen Grüßen
- von. Dankend



An
Seethaler Ines
Grillparzerstraße
8010 Graz

Pötschenkehrer - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehrer@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Bad Ischl, am 15.04.2012

Hallo Ines,

ich habe auf der Pötschenkehrer eine Rast
eingelegt und genieße die hinter der Bergkette
untergehende Sonne. Der Dachsteingletscher
ist in sanft rötliches Licht getaucht und hebt
sich eindrucksvoll vom schon im Schatten lie-
genden Hallstättersee ab. Ein Naturschauspiel,
das von diesem Aussichtspunkt zu jeder Ta-
ges- und Jahreszeit neue faszinierende Vari-
anten anbietet.

Liebe Grüße

Alfred



Ines
Grillparzerstraße 33
8010 Graz

Pötschenkehrer - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehrer@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

An
Seethaler
Grillparzer
8010 Gra

liebe Ines!
Zur Pötschenkehrer fällt
mir ein, dass es ein
schöner Platz ist. Doch
das Gebäude gefällt
mir gar nicht. Eine
schöne Terrasse wäre
sehr gemütlich, den der
Blick ist traumhaft.
Bis bald
Maria

An
Seethaler Ines

Pötschenkehrer - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehrer@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Dieses Bild erinnert mich
sofort an die guten-alten
"Hallstatt-Zeiten".
Das weckt positive Gefühle.
Ich bin zwar nur 1x auf
dieser Straße gefahren, doch
an diese scharfe Kurve kann
ich mich noch gut erinnern.
Es ist schön wieder an
diese Zeiten zu denken.

Pötschenkehrer - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehrer@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Hallo Ines,
Die Pötschenkehrer ist
für mich ein Ort d. Kraft
& Ausblick beflügelt
Gedanken u. die Seele!
Ein Ort zum Verweilen,
um die Schönheit d.
Natur zu inhalieren!
Idealen Ort für einen
gastroномischen
Event inkl. Ausichts-
terrasse.
Herzliche Grüße u. alles Gute
für Deine Diplomarbeit!!
HORST

Postkarte oder email: ines@sbk.tugraz.at
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

... Schlingen - Spirale -
Strudel - Licht - Sehne
etwas das sich hinauf-
schraubt ...
Rührt sich heimlich an,
ist aber das erste was
mir eingefallen ist!

Lg. Ines



An
Seethaler Ines
Grillparzerstraße 33/10
8010 Graz

An
Seethaler
Grillparzer
8010

Postkarte oder email: poetschenke@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

LEICHT, HELL DUNKEL,
LANGE FREIHEIT,
EINSAMKEIT, SOZIAL,
EINFÜHLEN MIT DER
NATUR GEMEINSCHAFT
ERLEBEN LÄRM, STILLE,
WASSER, STEIN, HOCH,
WEG INS NICHTS, ZULEGEN.
ÜBERBRÜCKUNG, ERLEBEN
FRIEDEN

L.G. AUS GRAZ

HERVOR

An

Seethaler Ines

Grillparzerstraße 33/10

8010 Graz

Pötschenkehrer - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenke@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Liebe Ines,

hier meine Eindrücke zur Wiedererstandenen
Pötschenkehrer:

Mit weit vorgelagerten Ankündigungen wird man zum Verweilen am
neuen Ort des Ausblickes bei der alten Pötschenkehrer angehalten!
Die zu Tal Fahrenden zum Atem Holen nach der geschafften Pass-
überquerung und die zu Berg Fahrenden zum Kraft Tanken für die
Bewältigung des Reisehindernisses. Als Lohn für das Anhalten, wer hält
heutzutage schon gerne an, winkt der einzigartige Ausblick über den
weltbekannten Hallstättersee zum Dachsteinmassiv!
Der Lohn ist für alle gleich hoch, ob mit Bus, Auto, Motorrad, Fahrrad
oder gar auf Schusters Rappen man dort Halt macht!
So ist dieses, für viele unter Wehmut in Vergessenheit geratene Goiserer
Kleinod, wieder für Jung und Alt zu einem beliebten Ausflugsziel
geworden.
Ein Kraftplatz für Leib und Seele in der Weltebene Bad Goisern am
Hallstättersee!

Bad Goisern, am Faschingsmontag 23. Februar 2012
Helmut Uttenthaler

An

Seethaler Ines

Grillparzerstraße

8010 Graz

Pötschenkehrer - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenke@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

2 Jahreszeiten mit viel Urlaubsvorteil
Sommer ↔ Winter

Lange Reisezeit → ein Ort für eine
Verschnaufpause. (Rastplatz)

Das Bergpanorama integrieren.

Ein Augenblick, eine Sekunde weitet sich
der Blick.

Die Spiegelung der Berge im Wasser....

Frisches, kaltes, klares Wasser.

Den Ausblick integrieren... hervorheben, unterstreichen...

Lucia ☺

An

Seethaler Ines

Grillparzerstraße 33/10

8010 Graz

Viel Glück
Graz

"Reithwald" = Trinkwassergewinnung, Untersee

Pötschenkehr - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:

Postkarte oder email: poetschenkehr@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

An
Seethaler
Grillparzer
8010 Graz

Hallstatt, am 10.3.09

Liebe Ines,
sehr viele Erinnerungen habe
ich nicht mehr. Vielleicht folgende
Gedanken:

- 1) Großbaustelle mit viel Hand-
arbeit in den Fünfziger Jahren
 - 2) Schwere Unfälle durch zu schnelles
Abwärtsfahren (auch LKW)
 - 3) Chaotische Verkehrsverhältnisse
in Sechziger- u. Siebziger Jahren am
Winter (Gastarbeiterroute)
 - 4) Trinkwasser verschmutzung durch
das Lokal WG-Reithwald
- Herzliche Grüße & Winobal

des Ausblickes
ken, Erinnerungen

Postkarte oder email: poetschenkehr@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

LIEBE INES!

DIE PÖTSCHENKEHRE ERINNERT
MICH AN 2 SACHEN:

- 1) ALS KIND WOLTE ICH IMMER
DIE AUSSICHT SEHEN, ABER
MEINE ELTERN BLIEBEN
NIE STEHEN. ICH KENNE
DIE KEHRE ALSO NUR
VON VORBEIFAHREN.
- 2) AN EINEN SCHWEREN
VERKEHRСУNFALL

LIEBE GRÜßE Anna

An

Seethaler Ines

Grillparzerstraße 33/10

8010 Graz

Pötschenkehr - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehr@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Mein lieber Schatz,

mit dem Ort verbinde
ich Begriffe wie:

Bewegung, Einsamkeit,
Lärm, Ruhe, Geschwindigkeit,
Nostalgie ?!

Bunni Tilm

An

Seethaler

Grillparzer

8010 Graz

Hallo Ines!

Ich weiss gar nicht mehr, wann ich da zum letzten Mal gefahren bin, auf jeden Fall ist es mindestens zehn Jahre her. Aber beim Anblick des Fotos kommt mir vor, das wäre erst gestern gewesen. Es gibt immer wieder Orte, die sind ganz besonders. Sei es durch Ihre Exponiertheit, durch besonders interessante Blickverhältnisse und Aussicht auf beeindruckende Landschaften oder alles zusammen. An die architektonischen Verhältnisse kann ich mich nicht mehr erinnern, da sollte man was tun, es gibt wenige Stellen, die so geeignet sind, ein Blick-Dispositiv zu bilden, das könnte man durch eine bestimmte Architektur unterstreichen...

Gute Arbeit und liebe Grüße, Michi
Michael Goldgruber

An

Seethaler Ines

Grillparzer

8010 Graz

Pötschenkehre - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes

Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:

Postkarte oder email: poetschenkehre@gmail.com

Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

email

09. 03. 09

Hallo Ines!

die pötschenkehre habe ich übrigens vor einigen wochen wieder erfolgreich passiert (war aber fast kein schnee, insoferne auch ein leichtes spiel), meine eltern aber hatten vor ca. 2 wochen ziemliche probleme dort wegen hängengebliebenen holländern. und anscheinend ist das auch ein nicht erklärbares phänomen, dass autos immer in kurven oder an schlecht überholbaren stellen hängenbleiben.

Gunda

An

Seethaler Ines

Grillparzerstraße 33/10

8010 Graz

Pötschenkehre - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes

Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:

Postkarte oder email: poetschenkehre@gmail.com

Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Hi Ines!

Erst mal ein gutes neues Jahr!!! Ich bin gerade über deine Ansichtskarte der Pötschenpaßstraße gestolpert und dachte mir ich schicke dir noch den Link der Kehre beim Achensee in Tirol von der ich dir vor Weihnachten erzählt habe. Vielleicht bringts dir ja was: <http://www.kanzelkehre.at/>

Liebe Grüße.
Susi

email



An

Seethaler Ines

Grillparzerstraße 33/10

8010 Graz

Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Liebe Ines!

Die Jausenstation „Pötschenkehre“ wurde von Wilhelm Kirchschrager erbaut, dafür wurde ihm seitens der Bundesstraßenverwaltung für 25 Jahre das Benützungsrecht erteilt. Während er in den 70iger Jahren die „Pötschenkehre“ bewirtschaftete, half meine Mutter sowohl in der Küche als auch im Service aus. Ganz besonders stolz war ich, wenn ich bei meiner Mutter mithelfen durfte.

Diese Jausenstation hatte damals einen sehr guten Ruf sowie einen enorm hohen Bekanntheitsgrad.

Auch mich faszinierte schon als kleines Mädchen die unbeschreiblich schöne Aussicht auf Goisern und den Hallstättersee.

Heute ist es für alle Ausflügler und Reisende, die an der „Pötschenkehre“ vorbeikommen, aufgrund des tristen Zustandes gar nicht mehr vorstellbar, welche Rastmöglichkeit mit einem derart imposanten Aussichtspunkt ihnen dieses Fleckchen im Inneren Salzkammergut bieten könnte.

Durch Deine Diplomarbeit gibt es nun jedoch wieder einen Hoffnungsschimmer für eine Revitalisierung dieser „Pötschenkehre“.

Liebe Grüße aus Bad Goisern/Obertraun
Ingrid WENKO

An

Seethaler Ines

Grillparzerstraße

8010 Graz



Pötschenkehre - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehre@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Graz
18.04.09

Als wir, Bettina & Michael,
noch im Toten Gebirge
Höhlentouren waren, war
die Pötschenkehre der letzte
Ausstieg vor unserem Urlaub.
Als wir dann in der
Höhlentour aktiv werden
liessen, hat sie links
liegen...
Gruss Michael + Bettina

An
Seethaler
Grillparzer
80

Pötschenkehre - Pötschenpaßstraße 922 m - Ort des Ausblickes
Lieber Besucher, ich möchte Sie bitten, mir Ihre Gedanken, Erinnerungen
und Anregungen zu diesem Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email: poetschenkehre@gmail.com
Sie unterstützen mich durch Ihre Nachricht bei meiner Diplomarbeit DANKE

Liebe Ines!



Aus eigener Erfahrung weiß ich nun noch sehr
vage, dass wir bei einem Ausflug mit meinem
Eltern mal in der Pötschenkehre "angehalten" sind.
Neben der Pötschenkehre erst durch Deine Arbeit auch
für mich wieder neu ent-
deckt zu sein. Herkommen ist.
Der Blick Richtung Hallstätter
ist wirklich großartig. Ich
habe mal heute (unser ehemaliges Abenteuer)
die sind in der großen Welt herumgereist %

An
Seethaler Ines
Grillparzerstraße 33/10
8010 Graz

Pötschenkehre
Lieber Besucher,
ich möchte Sie bitten,
mir Ihre Gedanken,
Erinnerungen und
Anregungen zu diesem
Ort zukommen zu lassen:
Postkarte oder email:
poetschenkehre@gmail.com
Sie unterstützen mich durch
Ihre Nachricht bei meiner
Diplomarbeit DANKE

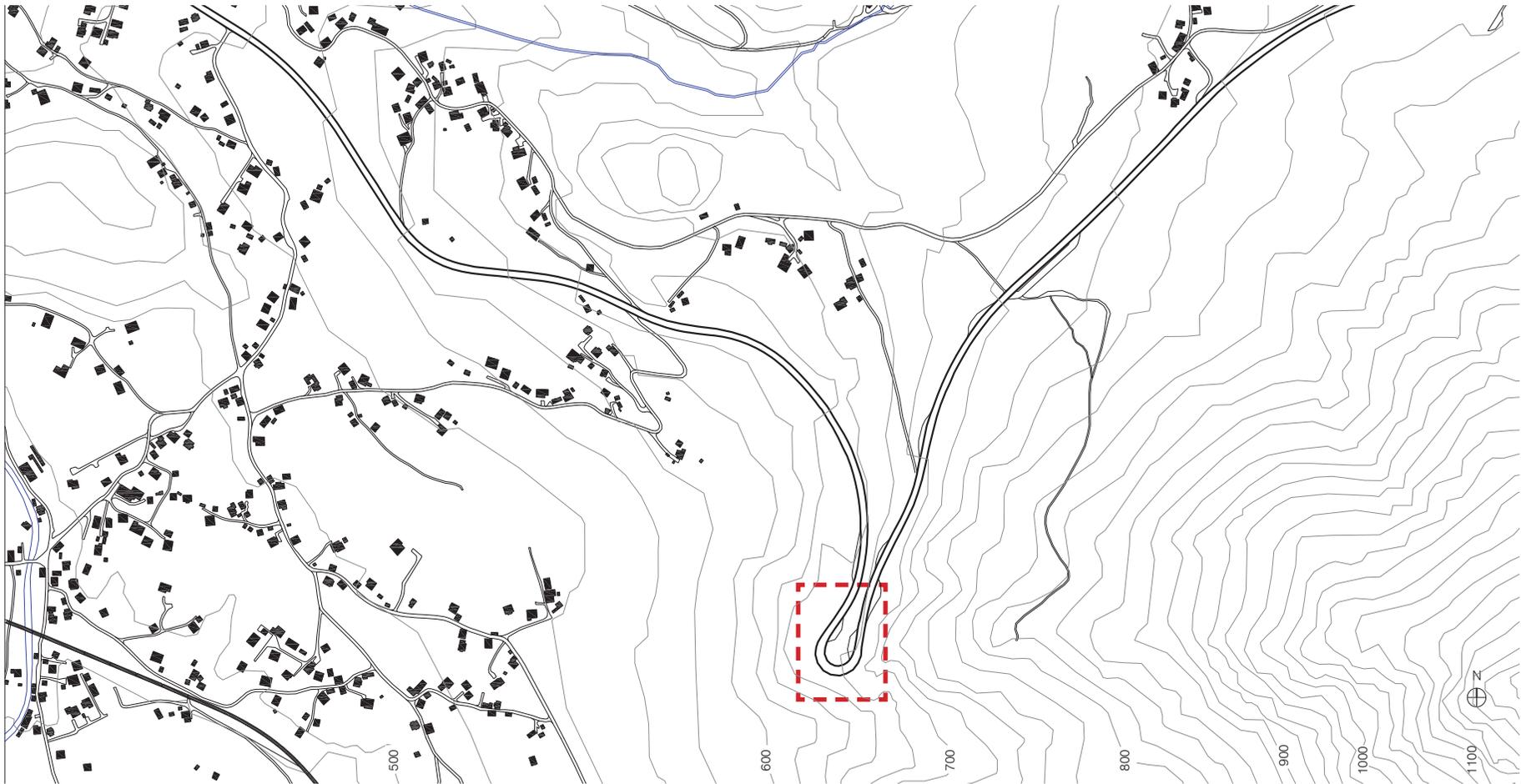
% von Weltweit - ganz Europa, Asien bis in
die Südpole - sind als in die Pötschenkehre ge-
fahren sind und Richtung Hallstätter
haben, da haben sie gewusst, dass sie sich hier
niederlassen - was sie dann
nicht gemacht haben. Dieser
Anschluss war es dieser
Platz wirklich wertvoll sein
Dankeschön
in der Welt, Alles Gute für Ihre Projekte, Ines

An
Seethaler Ines
Grillparzerstraße 33/10
8010 Graz

Ines
Grillparzerstraße 33/10

Entwurf „Die Pötschenkehrer“

Der Bestand des Rast- und Aussichtspunktes
„die Pötschenkehrer“ wird im folgenden Entwurf
umgestaltet.



Lageplan Pötschenkehrer M 1:10000

„Die Pötschenkehre“

GRUNDGEDANKEN

Der Grundgedanke der Arbeit war, das Thema des Bestandes dieses Ortes „Rast- und Aussichtsplatz“ beizubehalten, jedoch die Anordnung und den Inhalt der Funktionen neu zu definieren.

Für den Entwurf ist es mir wichtig, die Themen „Rastplatz“ und „Aussichtsplatz“ miteinander zu vereinen. Bedeutsam hierfür war auch, eine logische Form und Anordnung der Entwurfselemente zu gestalten, die sich wie selbstverständlich in den zu gestaltenden Raum einfügen sollten.

Der Weg zum Aussichtsplatz soll so gestaltet sein, dass sich immer wieder neue Ausblicke und Blickbeziehungen ergeben.

Ein wichtiger Aspekt des Entwurfes ist auch das Spiel mit den unterschiedlichen Lichteffekten.

Durch gezielte Lichtöffnungen und konstruktive Elemente wird der Blick des Besuchers beeinflusst.

Lage

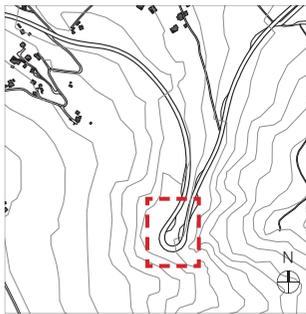
Das Projektgebiet befindet sich an der Pötschenpassstraße im Bereich der „Pötschenkehre“, auf einer Seehöhe von 700m.

Diese Straße verbindet die beiden Ortschaften Bad Gaißern (OÖ) und Bad Aussee (Stmk) und erreicht an seiner höchsten Stelle eine Seehöhe von 993 m.

Funktionsskizze

Diese Funktionsskizze zeigt: erste grundsätzliche Überlegungen der Anordnung der Funktionen und Gestaltungselemente, Fragestellungen, Empfindungen und Verhalten der Besucher, Blick- und Wegebeziehungen, weiterführende Wege, die Fahrtrichtung und den Abbiegevorgang der Fahrzeuge.

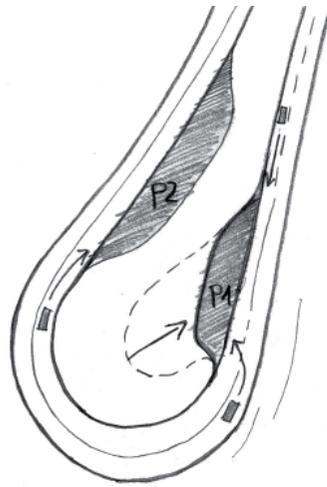
Funktionsbereiche:
1: Service und Verweilbereich
2: Verbindungselement
3: Aussichtsplatz



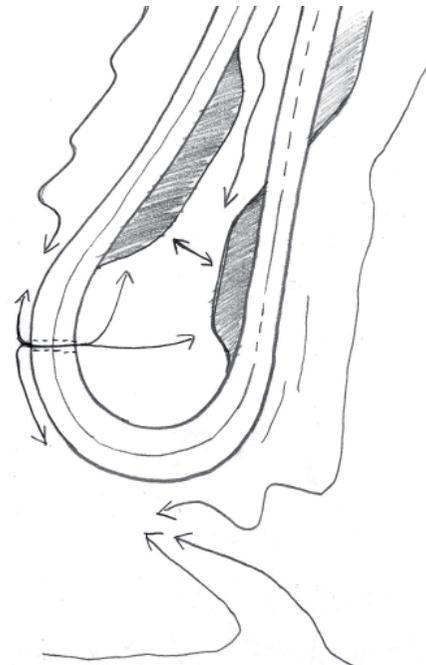
1m 5m 10m 20m

Funktionsbereiche Entwurf M 1:500

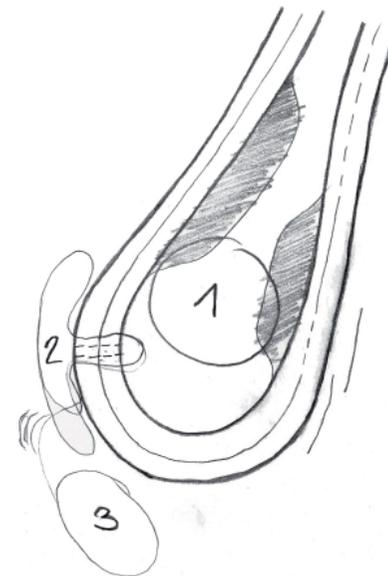




Verkleinerung der Parkfläche



Definition der Wegebeziehungen



Positionierung der Funktionsbereiche

Funktions- und Wegebeziehungen

Parkfläche

Im Entwurf bleibt die Lage der Einfahrt auf die Parkflächen gleich. Da im inneren Bereich der Kehre weniger asphaltierte Fläche und mehr Bewegungsraum für Besucher entstehen soll, wird der obere Parkplatz (P1) verkleinert.

Wegebeziehungen

Eine logische Wegebeziehung lässt den Besucher einen Ort intuitiv erkunden. Die Parkplätze sollen miteinander verbunden sein, und man soll von beiden ausgehend zum Aussichtspunkt gelenkt werden.

Auch großräumige Wegebeziehungen sollen an das Wegesystem dieses Ortes anknüpfen.

Funktionsbereiche

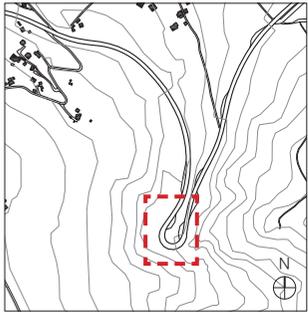
Für den Entwurf gibt es drei Funktionen, welche an diesem Ort stattfinden:

- 1: Service und Verweilbereich
- 2: Verbindungselement der Wege
- 3: Aussichtspunkt und Erholungsbereich in der Landschaft

Aus der Überlagerung dieser drei Grundbereiche mit den Wegebeziehungen ergibt sich für den Entwurf eine ungefähre Positionierung dieser Bereiche.

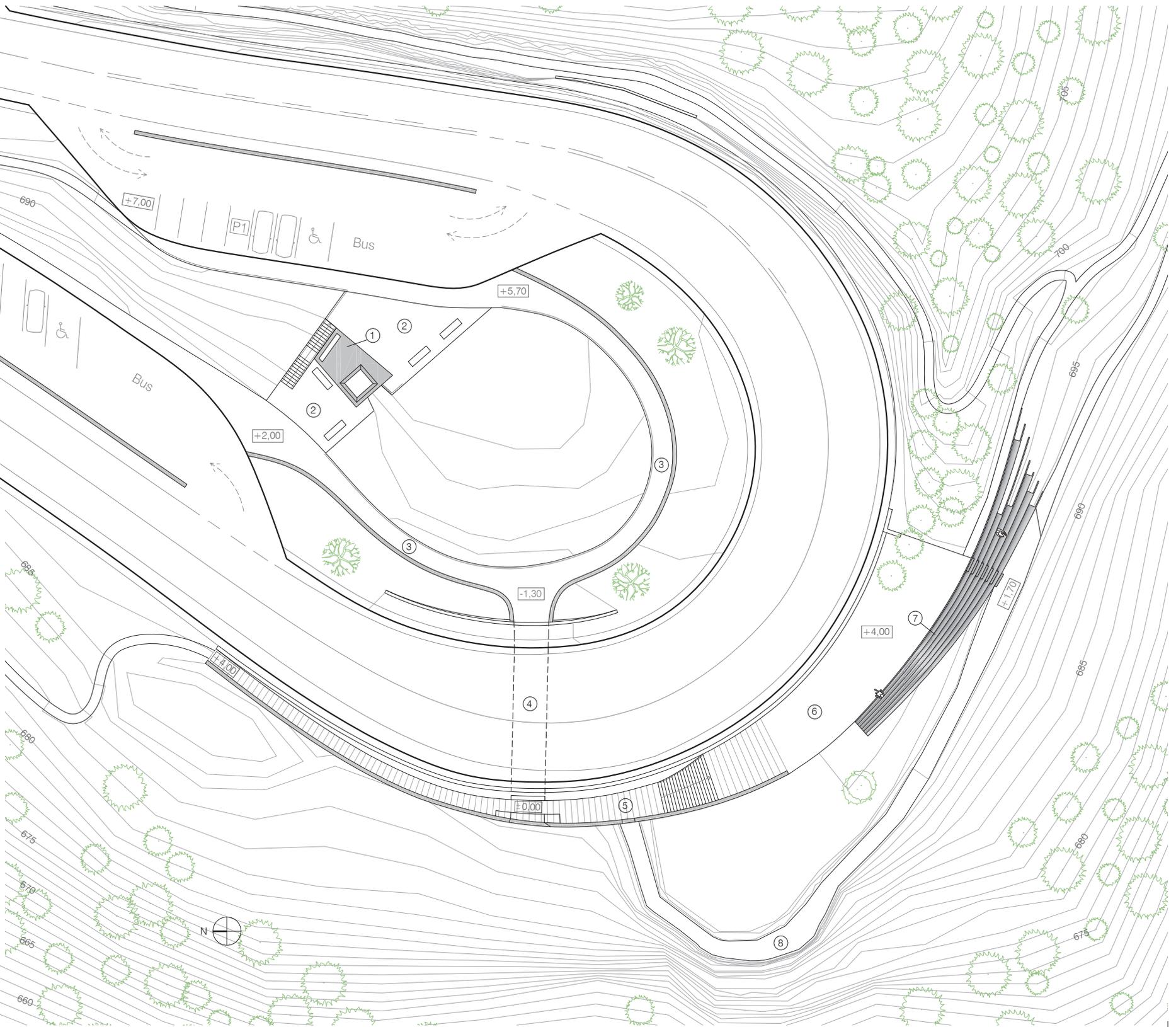
Auf den folgenden Seiten werden diese Entwurfsbereiche genauer beschrieben.

- ① Funktionsgebäude
- ② Vorbereich Gebäude
- ③ Gehrampe
- ④ Unterführung
- ⑤ Wandschale
- ⑥ Aussichtplatz
- ⑦ Sitzstufen
- ⑧ Felsweg
- Laubbaum
- Nadelbaum



1m 5m 10m 20m

Entwurf M 1:500



Entwurf „Die Pötschenkehre“

Parkplatz

Der Parkplatz besteht aus zwei annähernd gleich großen Parkflächen. Der Unterschied der beiden Parkierungsflächen ist jener, dass der obere Parkplatz (P1) von beiden Fahrspuren der Straße befahrbar ist, und der untere hingegen nur von der Fahrspur talabwärts. Beide Parkplätze beinhalten jeweils einen Bus-, einen Behinderten- und sechs PKW-Parkplätze.

Sie sind entweder mittels einer Treppe, oder einer barrierefreien Rampe miteinander verbunden.

„Funktionsgebäude“

Zwischen den Parkplätzen befindet sich ein zweigeschossiges Gebäude, welches die Funktionen der Toiletten im unteren Geschoss, und einen Warteraum mit Getränke- und Essensautomat im oberen Geschoss aufnimmt.

Auf beiden Seiten dieses Gebäudes ist auf zwei unterschiedlichen Niveaus jeweils ein Vorplatz mit Sitzbänken angeordnet.

Gehrampe und Unterführung

Um zum Aussichtspunkt außerhalb der Straßenkehre zu gelangen führen von den zwei Parkplätzen ausgehend Rampen nach unten zu einer Fußgängerunterführung.

Bei der Unterquerung der Straße bewegt man sich auf eine Lichtöffnung in einer vorgesetzten Wandschale zu, welche eine Teilaussicht in die Landschaft freigibt.

„Wegeführende Wandschale“

Auf den Tunnel folgt ein Wegebeziehungen aufnehmendes Element, in Form einer vor die Stützmauer gesetzten Wandschale mit integriertem Gehsteg.

Da sich dieses Element in Richtung Süd-Osten in seiner Form öffnet, wird man automatisch über eine Treppe auf das Niveau des alten Aussichtsplatzes gelenkt.



Modellfoto gesamte Kehre

„Sitzstufen in der Landschaft“

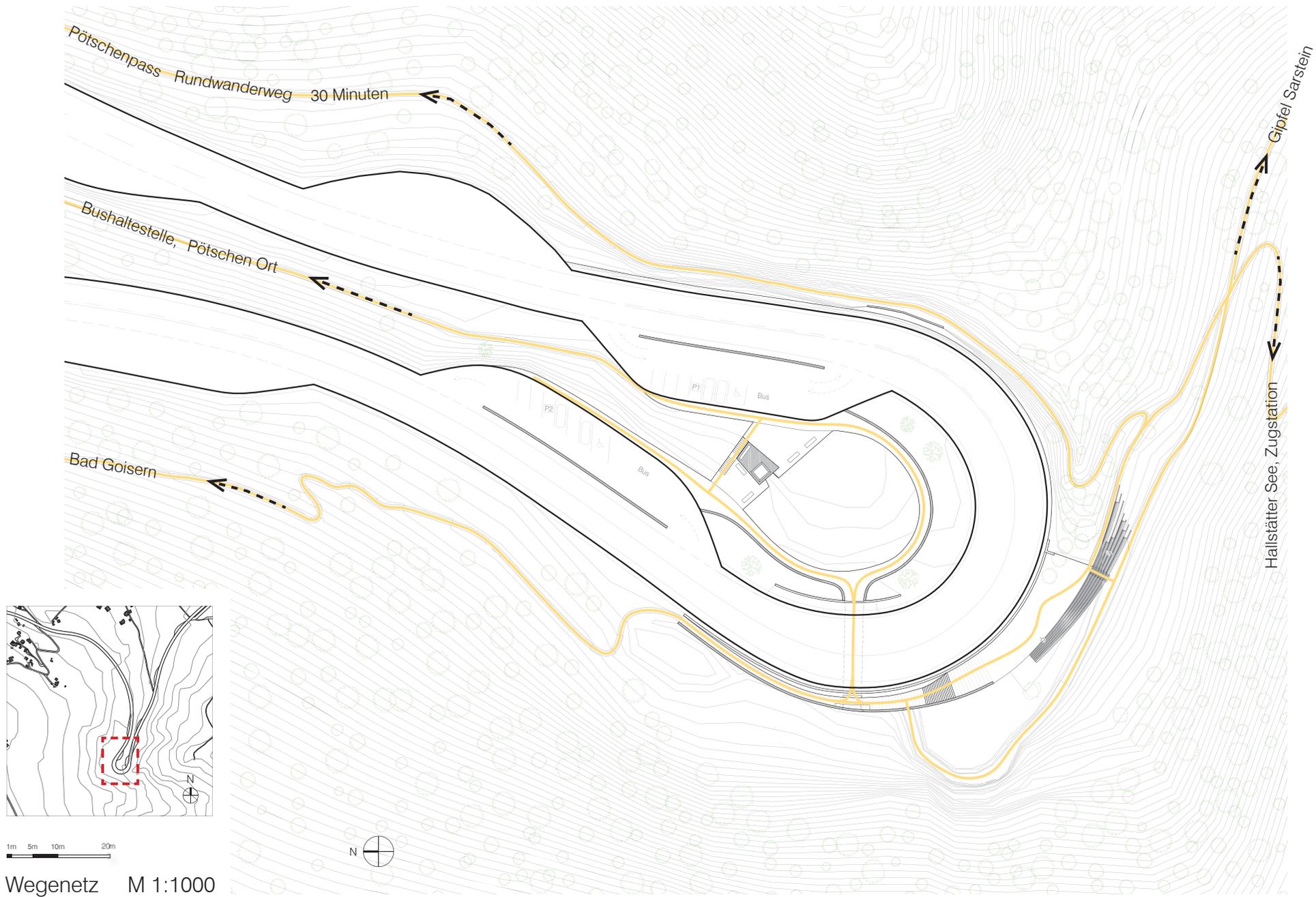
In einer verlängerten Linie an die Wandschale, und im Anschluss an den Aussichtsplatz folgen „Sitzstufen in der Landschaft“.

Diese sind in ihrer Form so konzipiert, dass sie im vorderen, schmaleren Bereich ihre Stufen in Richtung Straße nach oben erheben, und erst im hinteren, breiteren, sich dem Gelände folgend nach unten falten.

Somit erlauben diese sowohl den Blick in die Kehre, als auch in die Landschaft.

Gehweg im Felsen und Aussichtsplatz

Ein barrierefreier Weg führt über einen Seitenausgang in der Wandschale, entlang eines aus dem Felsen gearbeiteten Weges, vorbeiführend an einer Aussichtsebene über der 20 Meter hohen Felswand, zum unteren Ende der Sitzstufen.



Wegenetz

Passieren der Pötschenkehre

Jene Fahrzeuglenker, die an diesem Ort nicht stehen bleiben, sondern die Kehre nur passieren, sollen beim Befahren der Straße einen interessanten Ausblick erhaschen, aber auch einen kleinen Einblick ins Geschehen des Rast- und Aussichtsplatzes erlangen.

Parkplatzeinfahrt

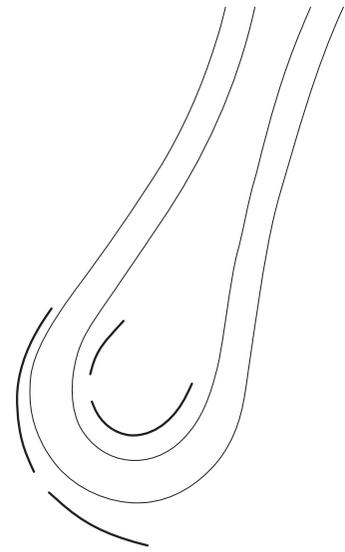
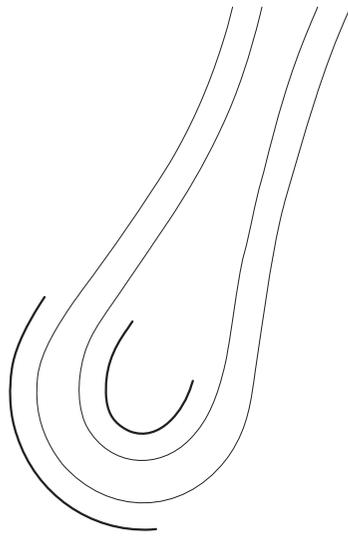
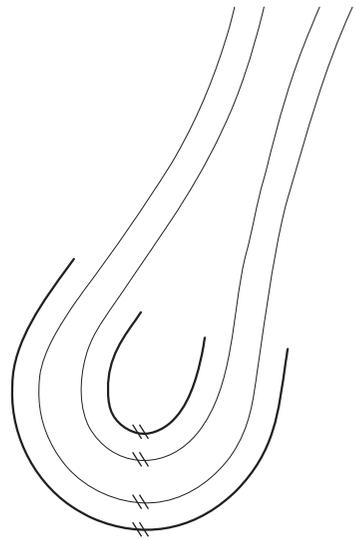
Das Gebäude im Inneren der Straßenkehre dient durch seine Form als Blickfang, und macht Fahrzeuglenker darauf aufmerksam, dass sich hier die Einfahrt zu einem Rasplatz befindet.

Wegenetz des Rast- und Aussichtspunktes

Durch eine einfache Wegeföhrung und logische Anordnung der Funktionen lässt den Besucher diesen Ort intuitiv erkunden.

Weitläufiges Wegenetz

Das Wegenetz der Pötschenkehre schließt auch an das großräumige Wegenetz der Umgebung an. Es gibt Gehwege zu den Ortschaften Bad Goisern, Pötschen Ort und zum Hallstätter See. Weiters bietet sich ein halbstündiger Rundwanderweg an, von dem sich auch mehrere Berggipfel erklimmen lassen.



DIE „WANDSCHALE“

Die Transformation der Kehre

Die architektonischen Elemente, welche sich nahe der Straße befinden sollen sich an der Form der Kehre orientieren.

Ausgehend von parallelen Kurven zur Straßenaußenseite ergibt sich nach dem Verdrehen dieser Linien eine harmonische Form.

An diesen Kurven orientieren sich die Stützmauern innerhalb der Kehre, die vorgesetzte Wandschale außerhalb der Kehre und die Sitzstufen.

Die Straßenkehre stellt zwar einerseits eine optische Trennung zwischen dem Rastplatz und dem Aussichtspunkt dar, jedoch wird sie in Form der Fußgängerunterführung und der zur Straße parallelen Wegeführung zum verbindenden Element.



Bestandsobjekt



Bestandsobjekt ohne Gebäude



Straßenkehre ohne Bestandsobjekt

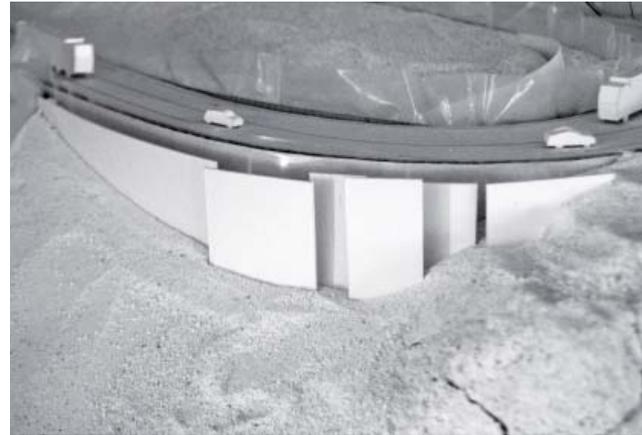
Die Reduktion des Bestandes

Im Bestand befindet sich außerhalb der Kehre ein dreigeschossiges Gebäude. Durch die Analyse hat es sich ergeben, dass dieses Gasthaus mit WC-Anlage weichen muß.

Da dieses Gebäude auch die Verbindung des Tunnelausganges zur Landschaft hergestellt hat, ergibt sich vorerst ein Loch in der Stützmauer der Straßenkehre.

Um diesen Ausgang mit der umgebenden Topografie zu verbinden wird vor diese Mauer eine weitere Schale gestellt, welche einerseits die Form der Stützmauer nachahmt, und andererseits einen Gehsteg beinhaltet.

Die anschließenden Modellversuche zeigen den Prozess der Formfindung und untermauern die Einfachheit der finalen Schale.



Variante 1: Wandschale in sechs Teilen, in der Tiefe versetzt zueinander angeordnet; viele vertikale Schlitze und Blickbezüge; abwechslungsreicher Innenraum; Schale löst sich auf



Variante 2: Wandschale in drei Teilen, in der Tiefe versetzt zueinander angeordnet; zwei unterschiedliche Blickbezüge nach Ausßen durch vertikale Schlitze



Variante 3: Wandschale in drei Teilen, in der Länge versetzt angeordnet; optisch in der Länge zerteilt; eindeutige Gehrichtung im Innenraum durch Öffnung des Innenraumes



Variante 4: Wandschale in drei Teilen, wobei zwei davon nach Außen kippen; keilförmige Öffnungen zum Aussenraum; Lenkung des Besuchers in Richtung breiter werdenden Innenraum



Variante 5: Wandschale in drei Teilen, und Auswölbung; zwei schlitzartige Öffnungen mit unterschiedlicher Wertigkeit; Zonierung vor der Auswölbung; keine klare Gehrung im Innenraum

Modellstudie der Wandschale

Jede dieser Wandschalen erzeugt eine andere Erlebbarkeit des Wandzwischenraumes und Wahrnehmung des Ausblickes in die Landschaft.

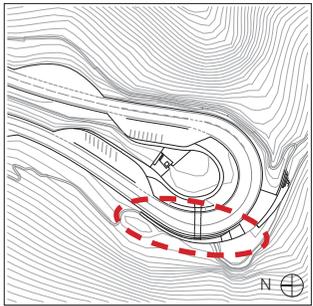
Diese Modellstudien zeigen die unterschiedlichen Varianten zur Ausformulierung der Wandschale, welche die finale Form beeinflusst haben.

Folgende Ansätze der Modellstudien konnte ich in meinen Entwurf aufnehmen:

Der Besucher soll durch eine Verbreiterung des Innenraumes der Wandschale in Richtung Süd-Osten zu den Sitzstufen gelenkt werden. Es soll nur eine Öffnung für den „Ausblick in die Landschaft“ geben, welcher schon von

der Unterführung aus erlebbar sein soll. Der Zwischenraum zwischen der bestehenden Stützmauer und der neuen Raumschale soll den Luftraum wahrnehmbar machen, und es soll ein langsames „Auftauchen“ in die Landschaft geschehen.

Auf folgenden Seiten wird der Entwurf dieser Wandschale gezeigt.



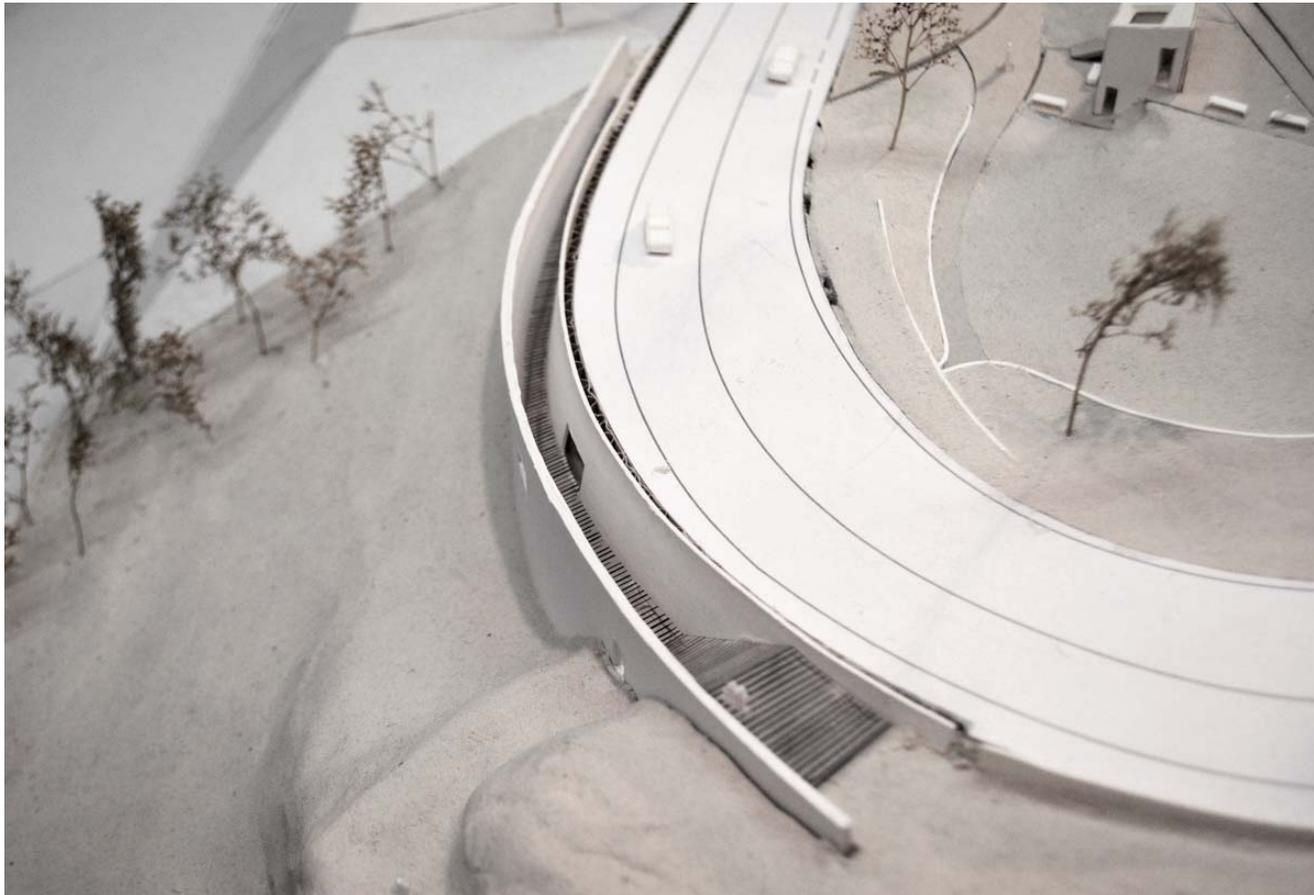
1m 5m 10m 20m

Wandschale M 1:500

140

Modellfoto Entwurf





Modellfotos Entwurf Wandschale

Entwurf Wandschale

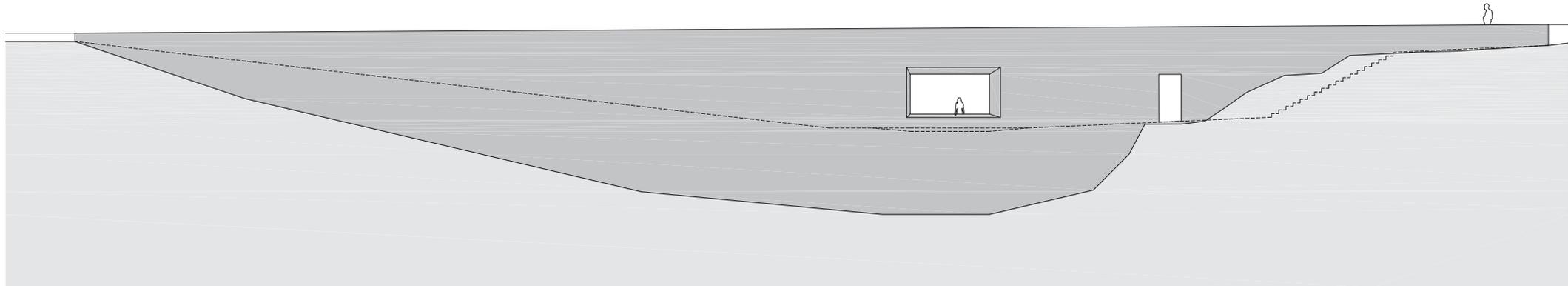
Der Entwurf der Wandschale ahmt die homogene Form der dahinteliegenden Stützmauer der Straßenkehre nach, und nimmt die Funktion der Wegeverbindung auf.

Weiters arbeitet dieses Entwurfselement mit den Themen „Licht“ und „Aussicht“

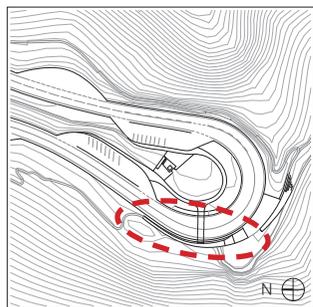
In Querrichtung mündet die Unterführung in die Wandschale, und in Längsrichtung nimmt sie zwei unterschiedliche Wegenetze auf.

Die Schale öffnet sich bewusst zum Aussichtsplatz, um den Besucher in diese Richtung zu lenken.

Die Wandschale des Verbindungsweges beinhaltet zwei Öffnungen: die des Aussichtsfensters, und jene des seitlichen Ausganges für Barrierefreiheit.



Ansicht A1 vorgesetzte Wandschale



Wandschale M 1:250



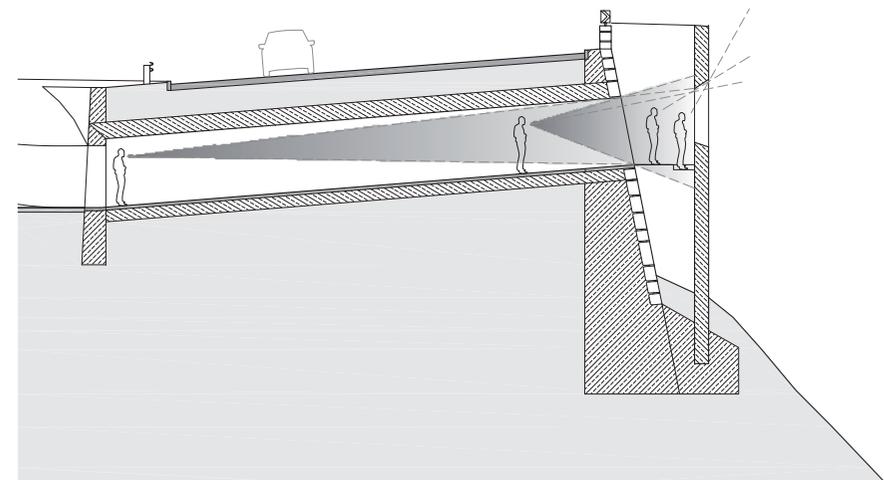
Lichtöffnung und Lichtführung

Die Lichtöffnung in der vorgesetzten Wandschale ist genau in der Verlängerung der Unterführung, in Richtung Westen, positioniert. Somit ergibt sich schon im Tunnel einer Blickbeziehung zur Aussichtsöffnung.

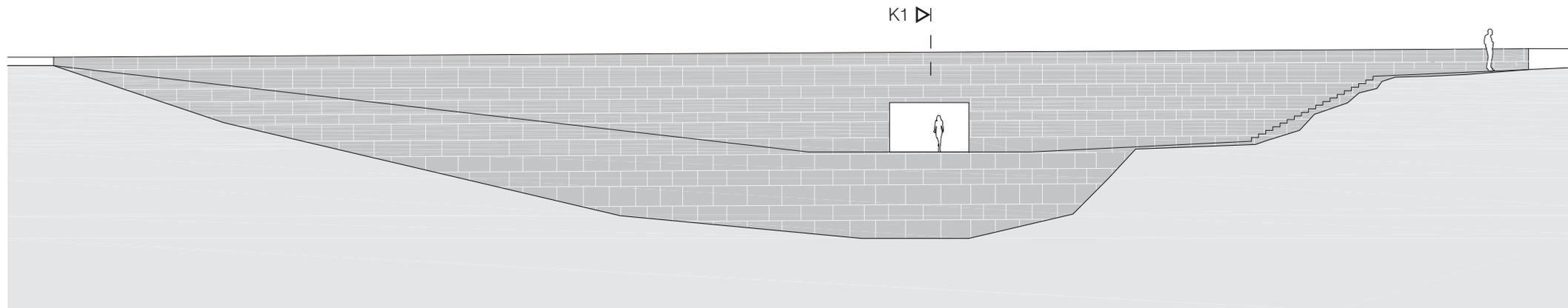
Da die Wandschale nach oben hin offen ist, ergeben sich je nach Tages- und Jahreszeit unterschiedliche Lichtsituationen.

Vor der Lichtöffnung befindet sich ein vertiefter, um eine Stufe nach unten versetzter Bereich. In Längsrichtung läuft er auf zwei Rampen aus, und in Querrichtung ergibt sich eine Stufe.

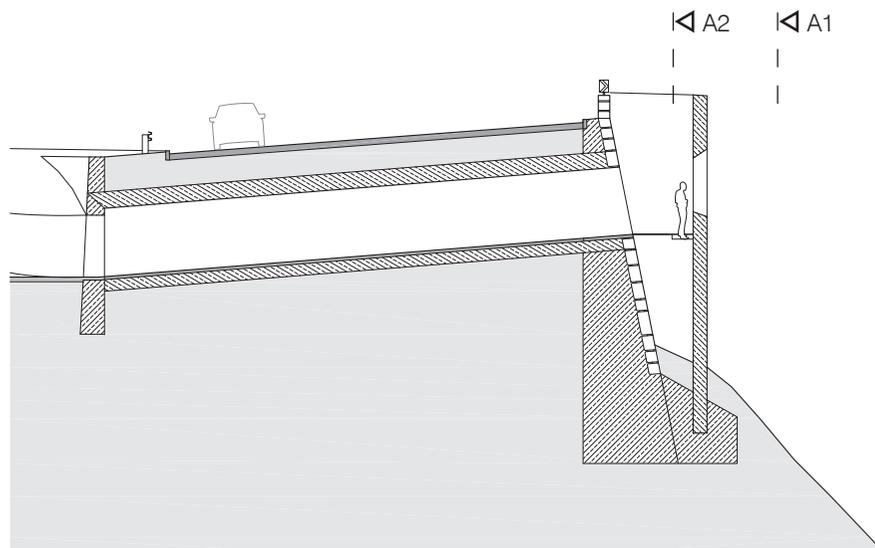
Das Aussichts Fenster ist gleich breit wie die Unterführung, jedoch liegt die untere Kante weiter oben und bildet eine Brüstung für den Besucher. Das Format der Öffnung ergibt ein liegendes Rechteck. Die Schräge der Öffnungslaibung optimiert den Ausblick.



Schnitt K1 Blickwinkel auf Wandöffnung



Ansicht A2 Bestandwand und Schnitt des Gehsteges



Schnitt K1 Unterführung und Gehsteg

Gehsteg

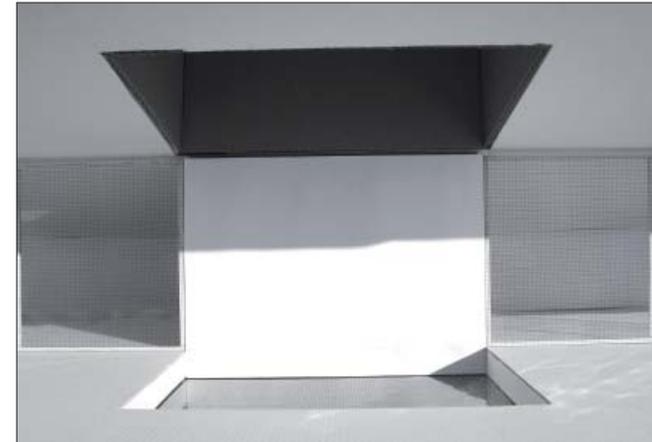
Zwischen der Stützmauer der Straße und der vorgesetzten Wandschale wurde ein Gehsteg angeordnet.

Bewegt man sich ausgehend vom Tunnel zwischen diesen beiden Scheiben, so öffnet sich die Wandscheibe in Richtung Treppe kontinuierlich, und somit verbreitert sich der Gehsteg.

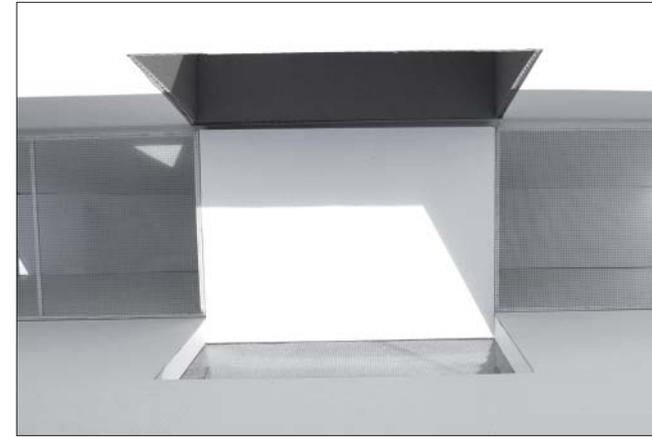
Zu Beginn sieht man nur den Himmel und Baumspitzen, jedoch erweitert sich beim Begehen der Treppe immer mehr der Blick.

Betritt man die Wandschale vom Gehweg aus Richtung Bad Goisern, hat sie zu Beginn nur eine Höhe von 50cm, jedoch wird diese von Schritt zu Schritt höher, da sich der Gehsteg kontinuierlich absenkt. Man taucht langsam zwischen den beiden Schalen ein.

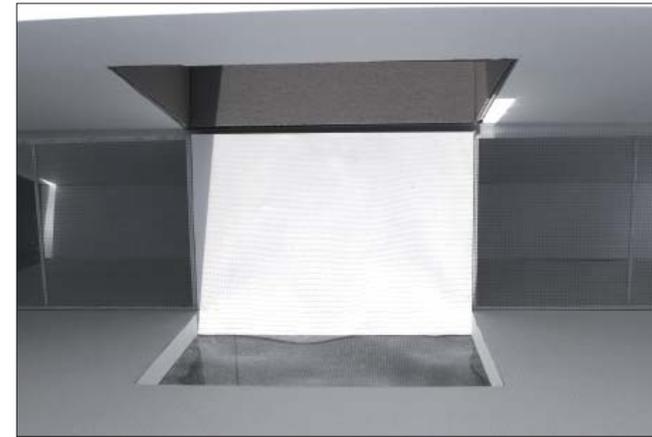
Sonnenstand 11 Uhr



Sonnenstand 14 Uhr



Sonnenstand 17 Uhr

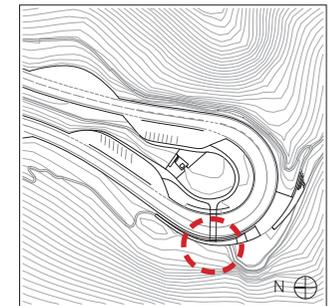




Sonnenstände in der Wandschale

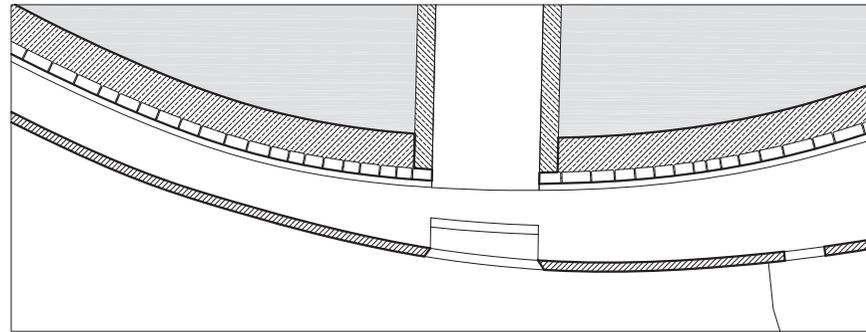
In einer Modellstudie werden die Sonnenstände in der Wandschale zu unterschiedlichen Tageszeiten gezeigt. Es ergibt sich je nach Belichtung ein unterschiedlicher Licht-Schatten-Effekt.

Der Ausgang der Straßenunterführung orientiert sich genau in Richtung Westen, wodurch im Frühsommer und Herbst die Sonne am Abend sehr tief in den Tunnel scheint.

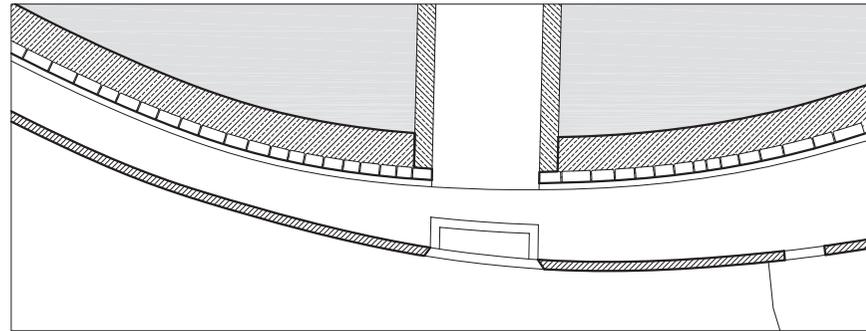
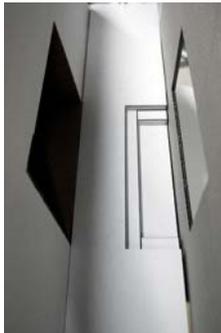


Wandschale

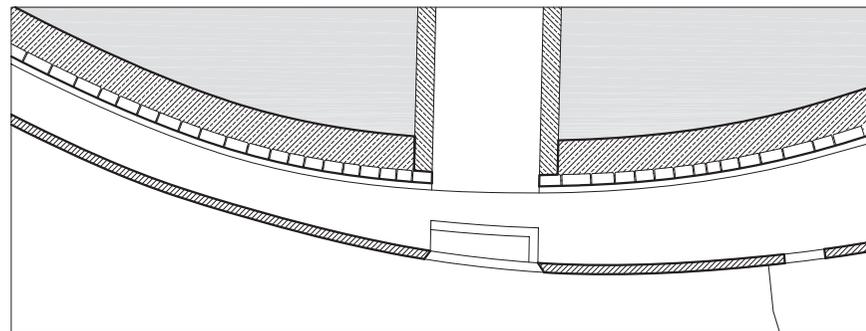
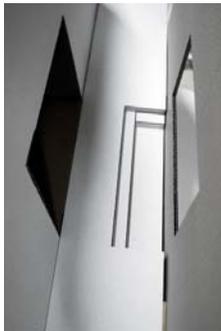
Variante 1: zwei Stufen in Querrichtung



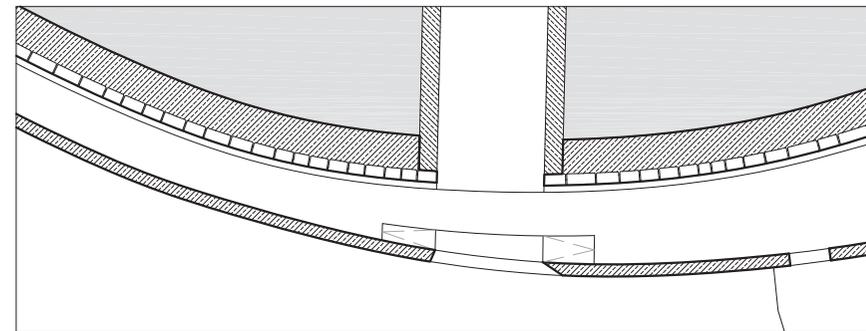
Variante 2: zwei Stufen in Querrichtung und zwei auf beiden Seiten in Längsrichtung



Variante 3: zwei Stufen in Querrichtung und zwei auf einer Seite in Längsrichtung



Entwurf: eine Stufe in Querrichtung und zwei Rampen in Längsrichtung





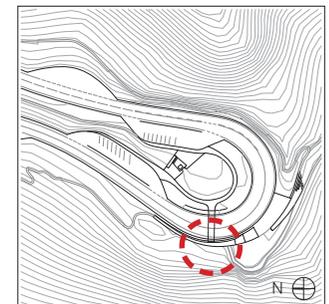
Modellfoto Entwurf Aussichtsfenster

Modellstudie Bodenbereich vor der Wandöffnung

Diese Bilder zeigen eine Vorstudie zum definierten Bodenbereich vor der Aussichtsöffnung.

Je nach dem, wie dieser Bereich gestaltet ist, hat er eine optische Auswirkung auf das Aussichtsfenster.

Für den Entwurf (siehe Bild oben) wurde jene Variante gewählt, bei welcher von der Unterführung aus nur eine horizontale Kante sichtbar ist. Somit ergibt sich ein harmonisches Bild und der Blick des Betrachters wird auf die Aussichtsöffnung gelenkt.





Wandschale M 1:250

Draufsicht Straße und Wandschale

Bereich vorm Aussichtsfenster

Im Entwurf ist der Bereich vor dem Aussichtsfenster um eine Stufe abgesenkt, und in Längsrichtung geht dieser in Form von zwei Rampen in den Gehsteg über. Es entsteht eine „Mulde“ im Steg.

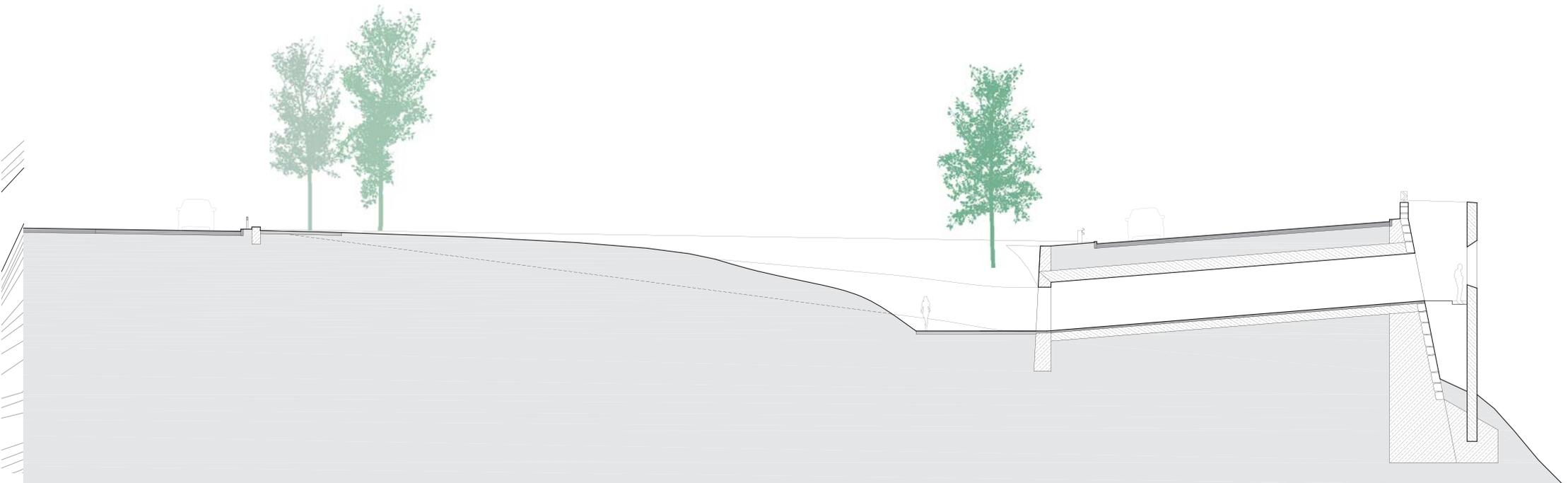
Betrachtet man das Aussichtsfenster von der Unterführung aus, so fügt sich auch diese „Mulde“ harmonisch ins Gesamtbild ein.



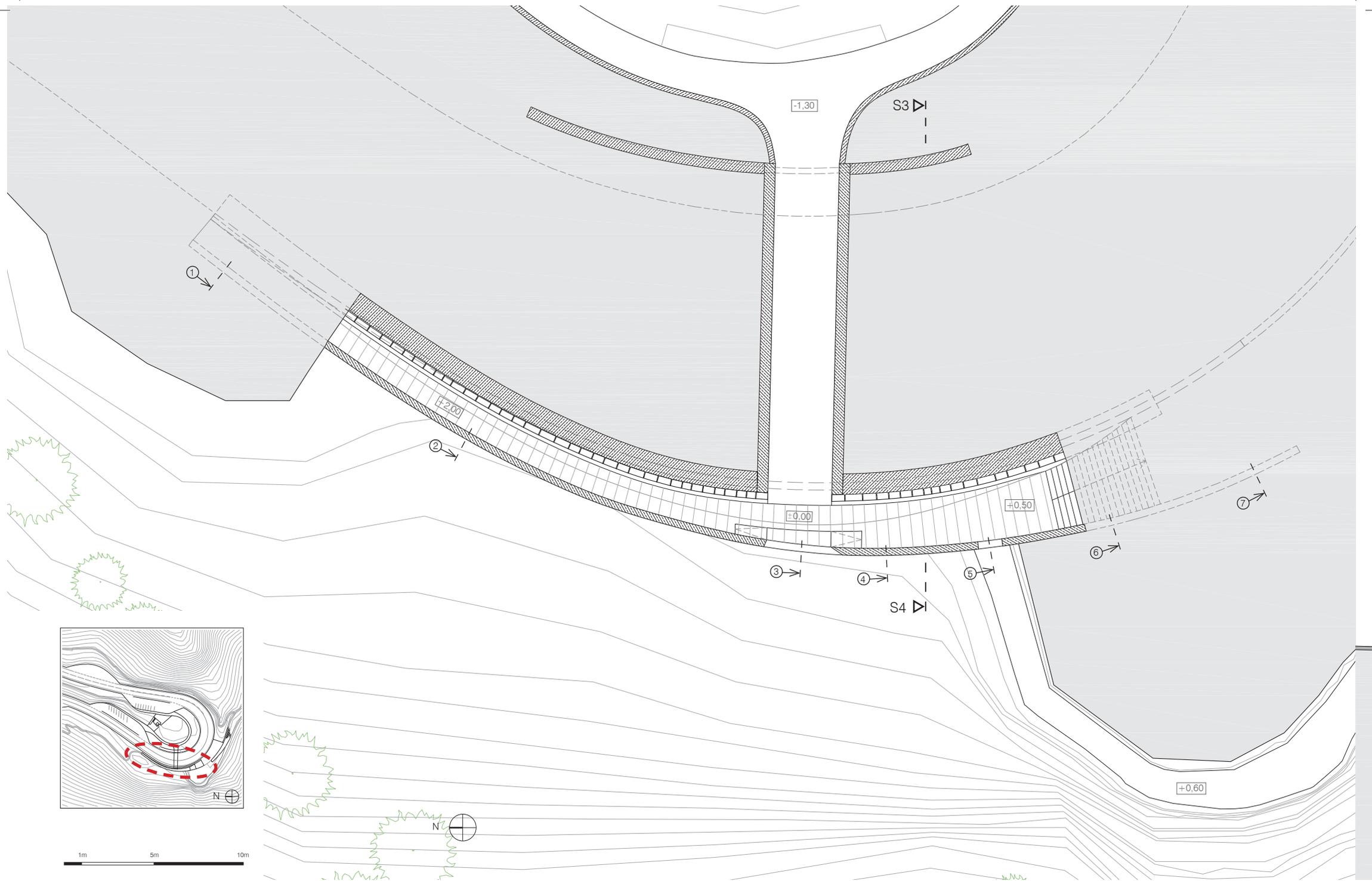
Aussichtsfenster Wandschale



Gehsteg

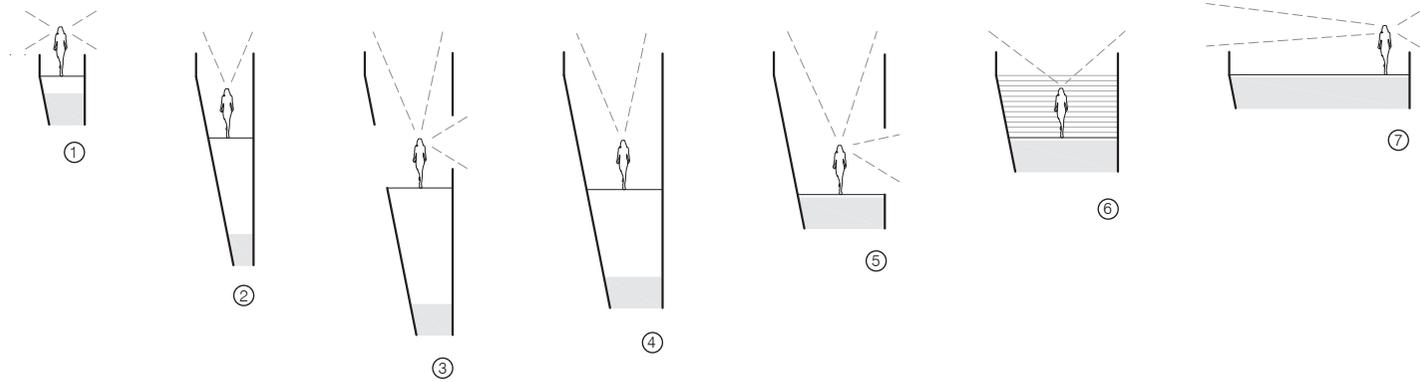


Schnitt S1-S2 Unterführung und Aussichtsfenster



Wandschale M 1:250

Schnitt G1 Unterführung und Wandschale

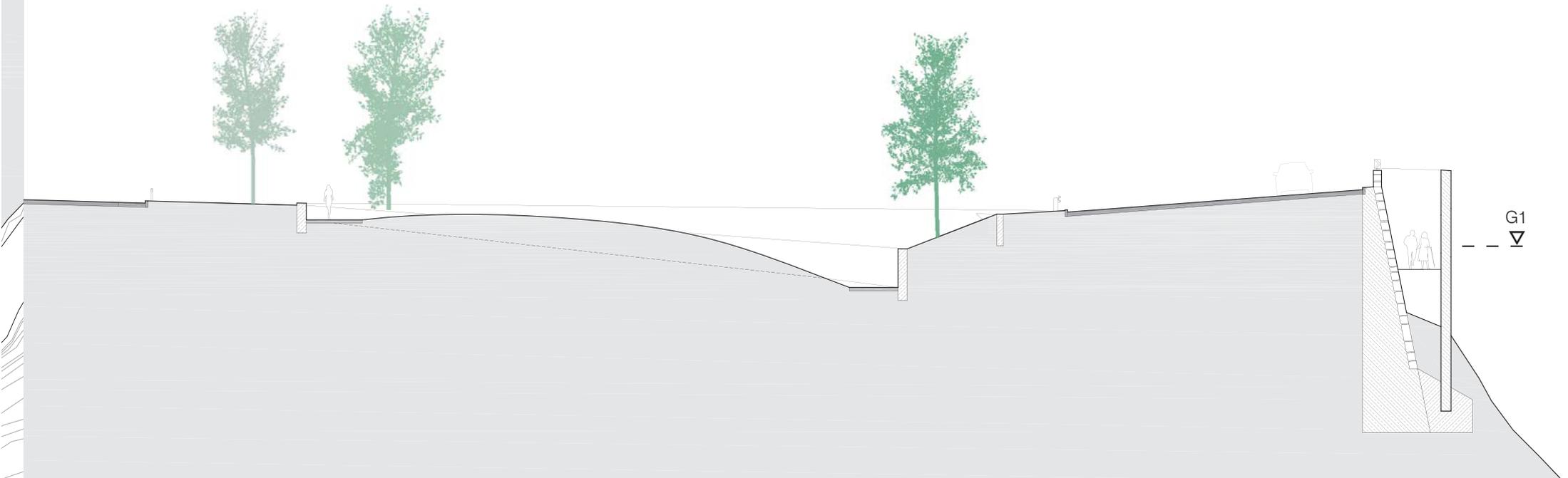


Raumskizzen Wandschale

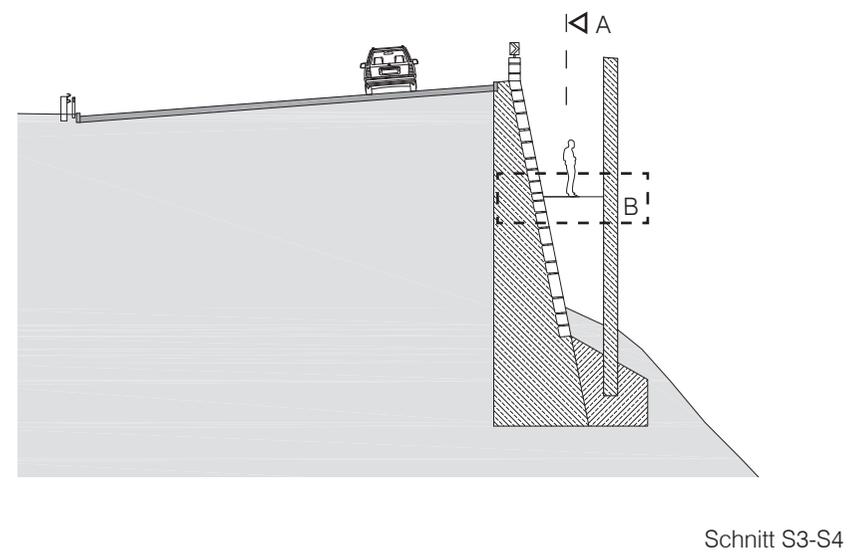
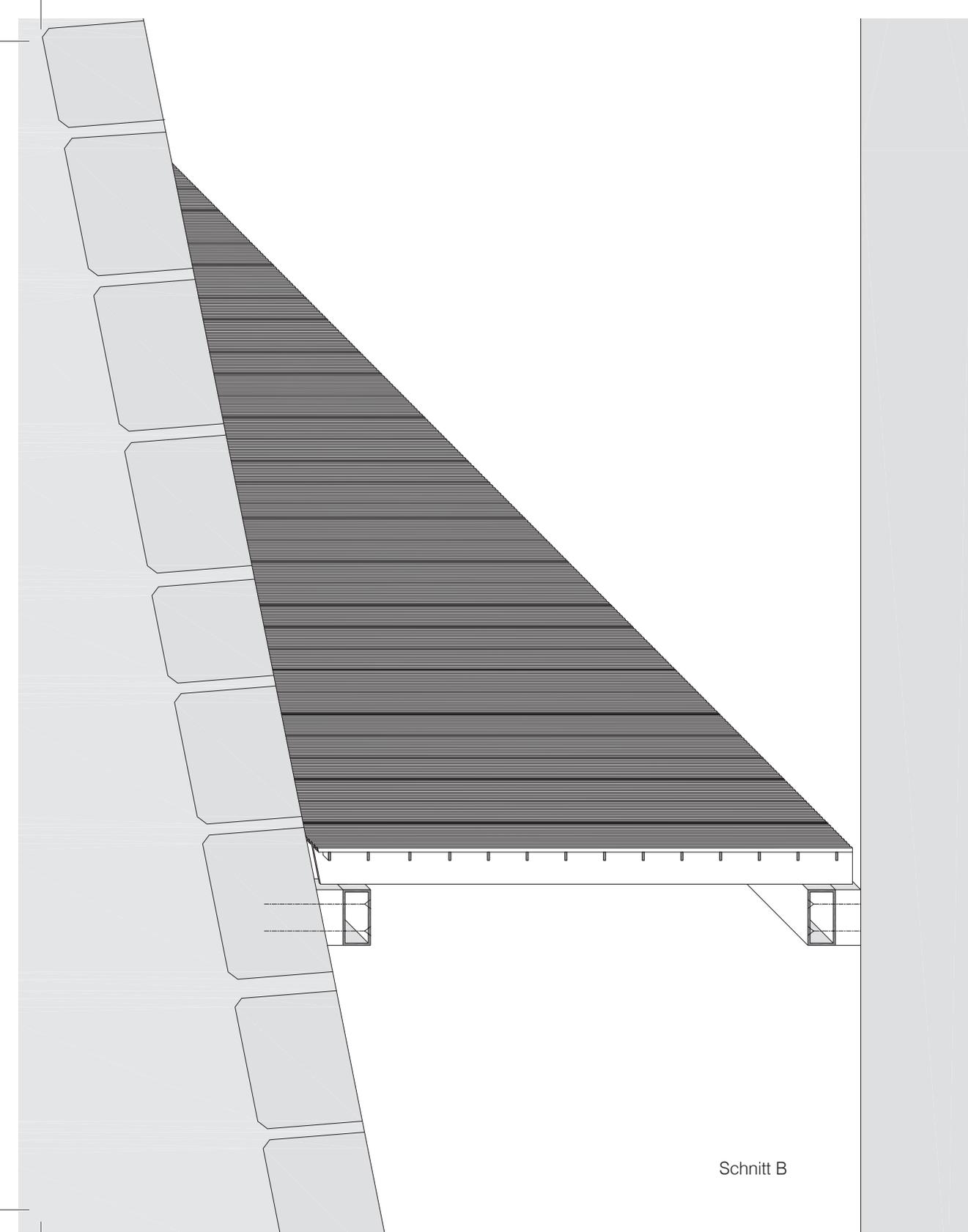
Luftraum zwischen den Wänden

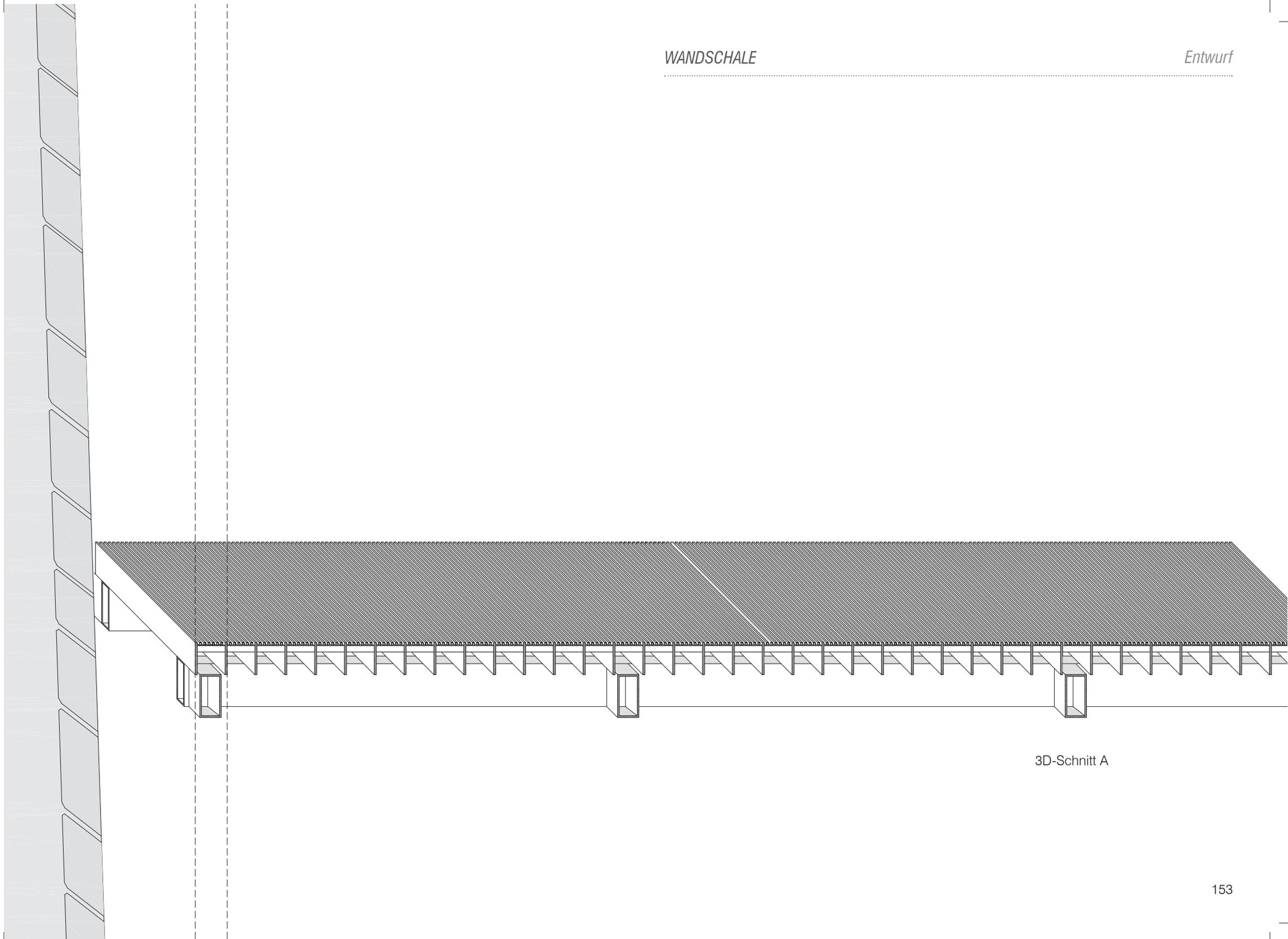
Die Stützmauer ist in vertikaler Richtung leicht geneigt, die vorgesetzte Wandschale steht hingegen vertikal, wodurch sich der Luftraum nach Oben leicht öffnet.

Je nach Position in den Wandschalen sind diese für den Betrachter höher oder niedriger, breiter oder schmaler.

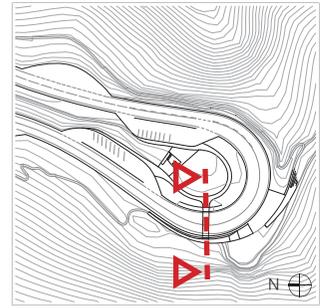
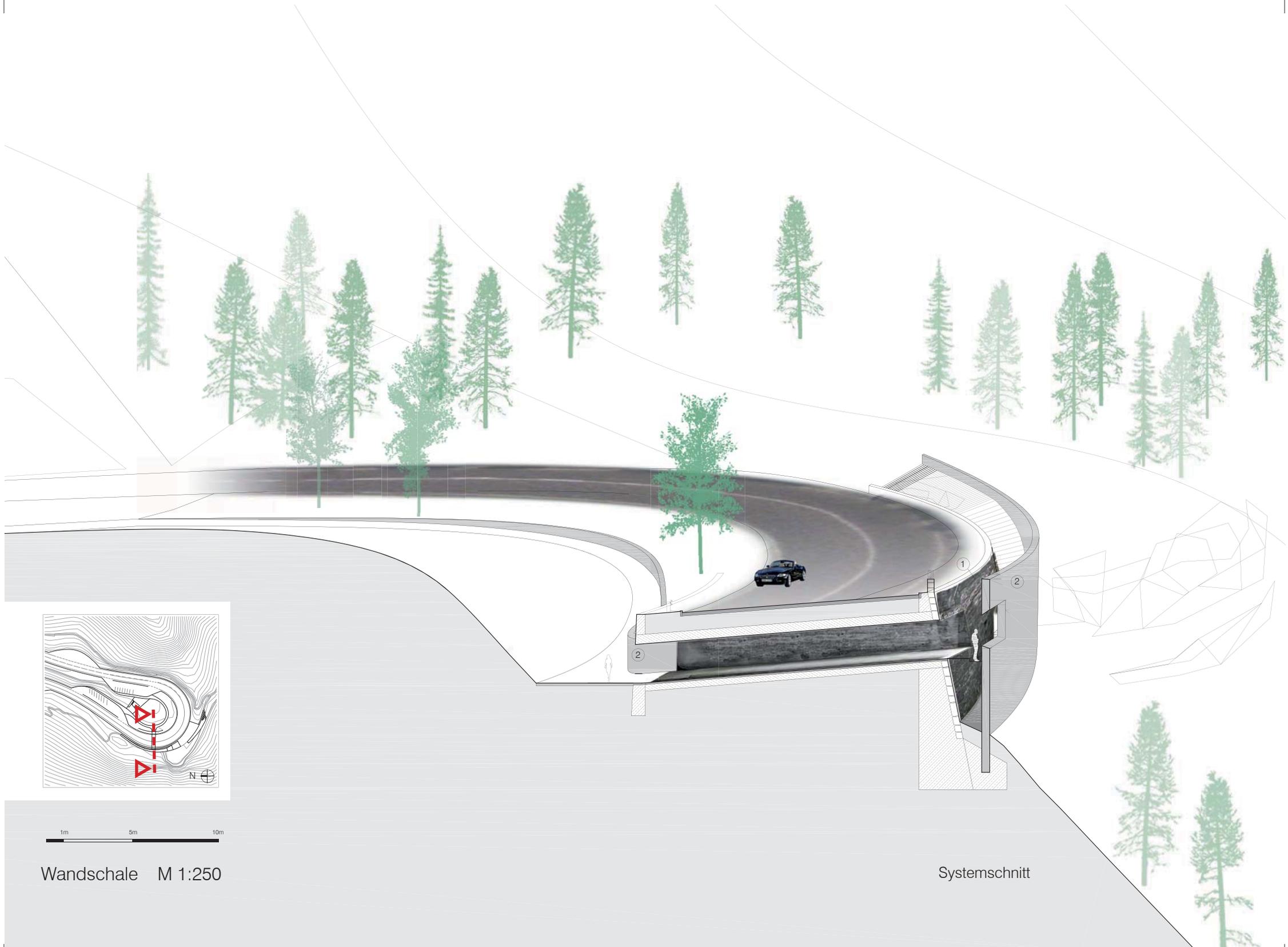


Schnitt S3-S4 Gehrampe, Straße und Gehsteg





3D-Schnitt A



1m 5m 10m

Wandschale M 1:250

Systemschnitt



① Stützmauer Bestand: Betonmauer mit vorgeblendeten Steinen

Materialität Wandschale

Die Stützmauer der Straße besteht aus einer Betonmauer mit vorgesetzter Steinschichtung. Die vorgesetzte Wandschale besteht aus Ortbeton, wobei dieser in eine Schalung aus rauen Holzbrettern eingegossen wird.

Hierdurch wird ein Bezug zu den Bäumen des umgebenden Waldes hergestellt, um die vertikale Richtung zu unterstreichen.

Der Gehsteg besteht aus einer Stahlkonstruktion in Form eines Gitterrostes. Die Gitterstäbe selbst haben ein sehr breites Profil und der Abstand ist sehr eng. Es lässt sich zwar erahnen, dass sich unterhalb ein Luftraum befindet, direkt hinunterblicken kann man jedoch nicht.

② Abb.57. Wandschale: Ortbeton mit Schalung aus Holzbret-





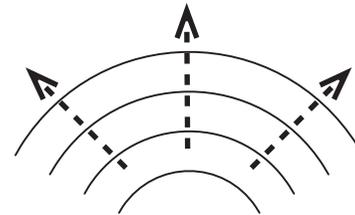
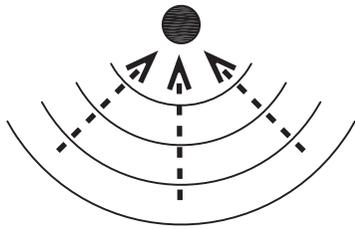
Ansicht vom Tal Bestand

Die Ansicht der Pötschenkehre vom Tal zeigt im Bestandsfoto das Gebäude, welches oberhalb der über 20 Meter hohen Felsmauer steht.



Ansicht vom Tal Entwurf

Beim Entwurf zeichnet die neue Wandschale die Form der Stützmauer nach. Vom Tal aus sieht man diese Wandschale, die Felswand, und weiter rechts einen Teil der Sitzstufen.



„SITZSTUFEN IN DER LANDSCHAFT“

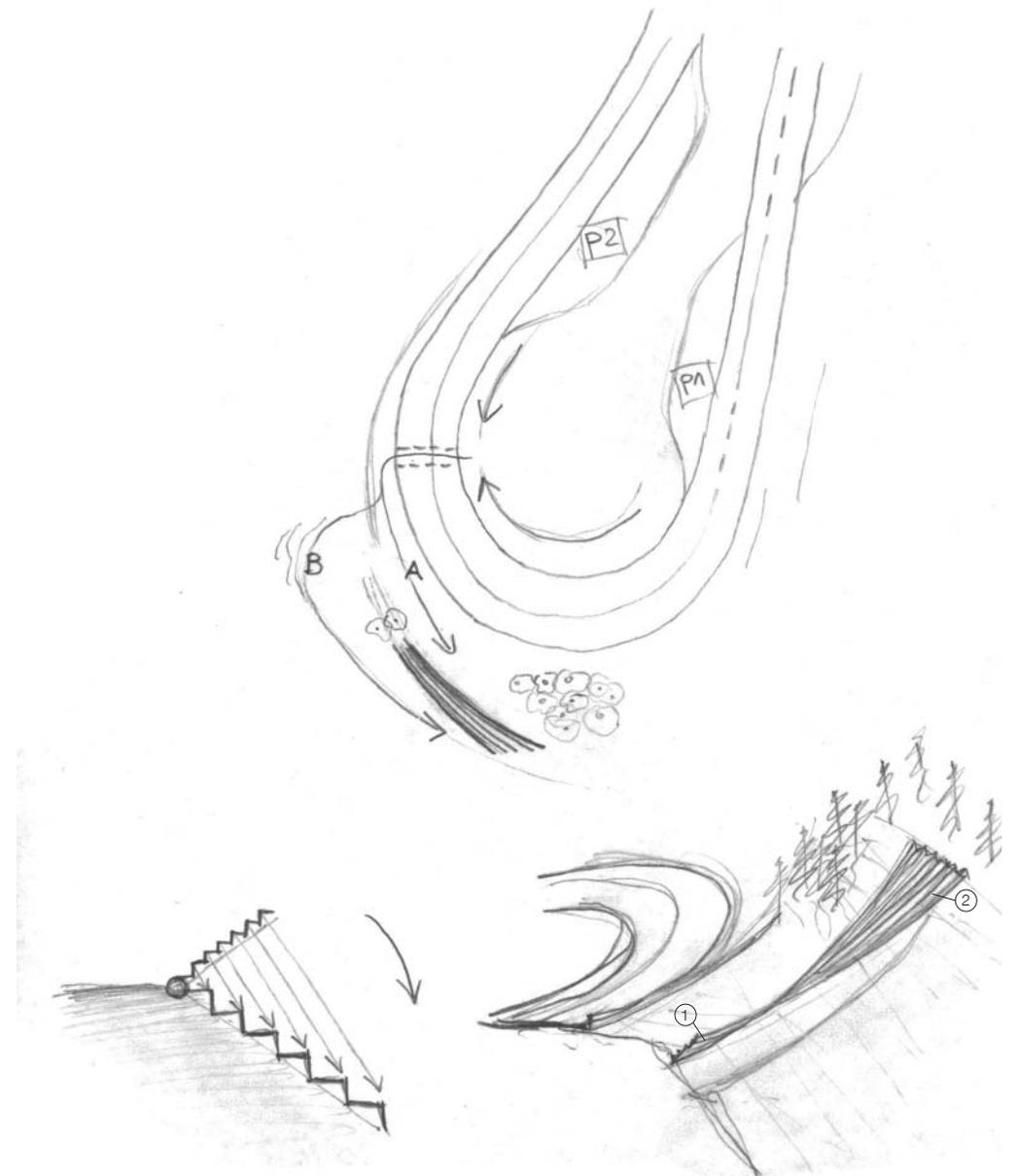
Entwurf Sitzstufen

Das Thema des Aussichtspunktes sind „Sitzstufen in der Landschaft“.

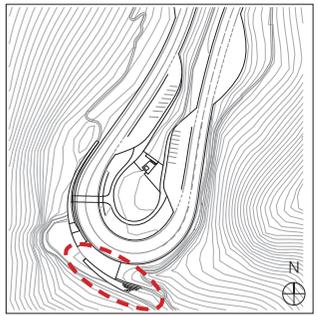
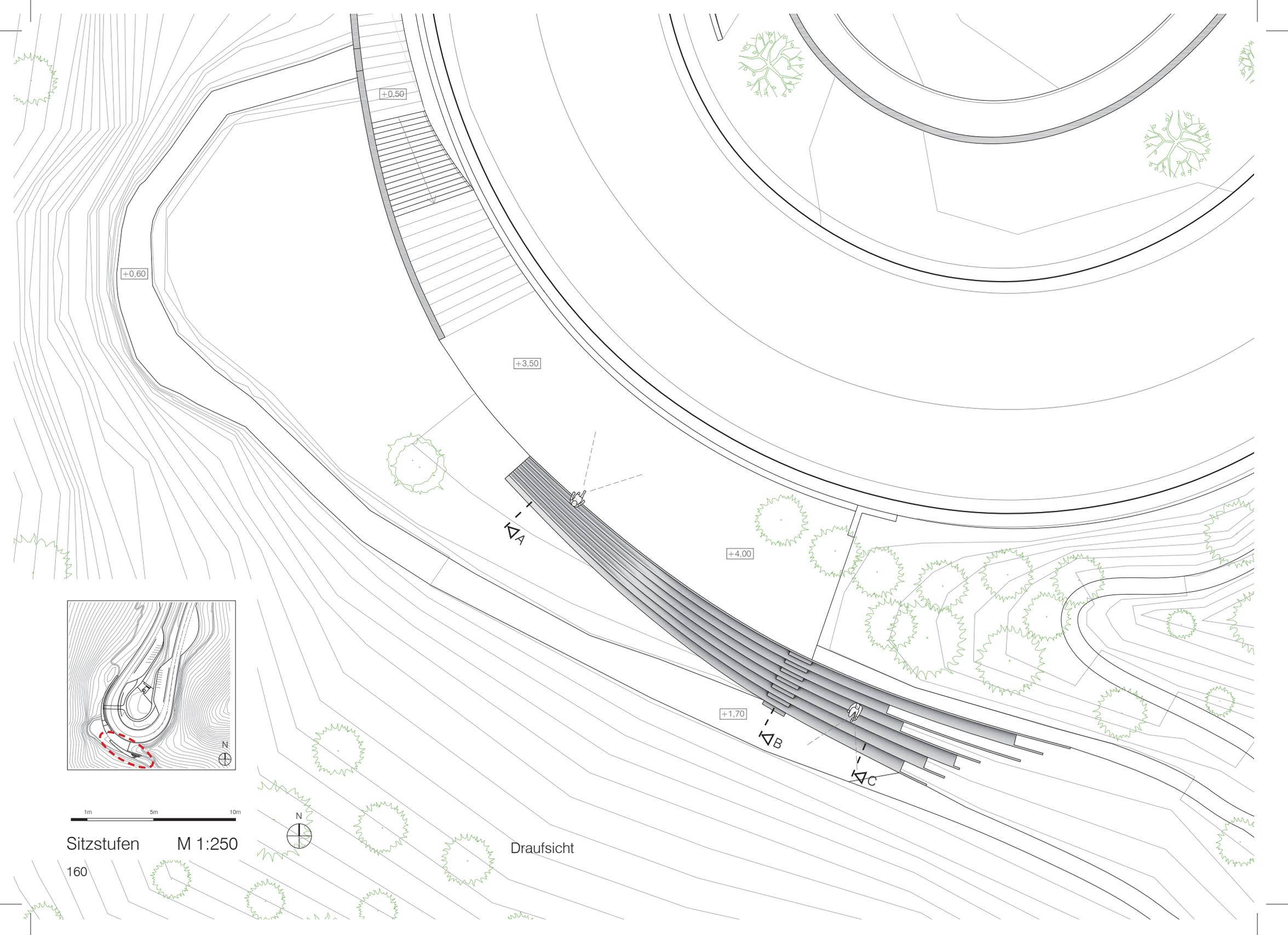
Die Form der Sitzstufen basiert einerseits auf dem Prinzip des Amphitheaters, und andererseits auf dessen umgekehrten Prinzip (siehe Skizze links).

Es konzentriert sich in vorderen Bereich (①) der Blick in Richtung Straße, was dem Prinzip des Amphitheaters entspricht.

In hinteren Bereich hingegen orientiert sich der Blick der Besucher zur Landschaft (②) und nicht auf einen zentralen Punkt, wodurch die Landschaft zu Bühne wird.



Skizze Sitzstufen



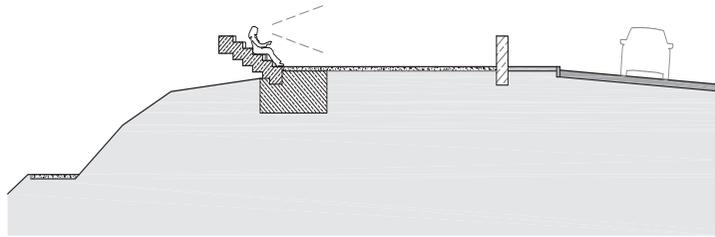
1m 5m 10m

Sitzstufen M 1:250

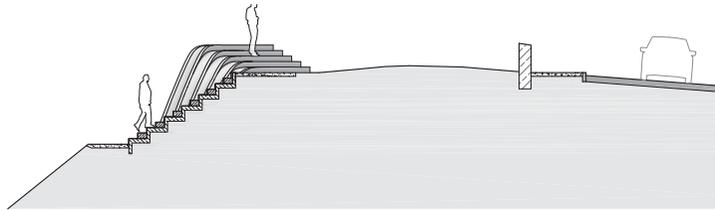
160



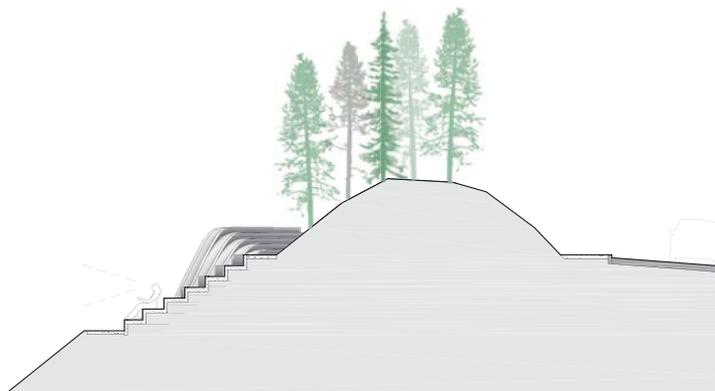
Draufsicht



Schnitt A



Schnitt B



Schnitt C



Foto Sitzstufen

Positionierung der Sitzstufen

Im vorderen, schmalen Bereich der Sitzstufen orientieren sich diese in Richtung Straße, wodurch auch der Blick in diese Richtung gelenkt wird.

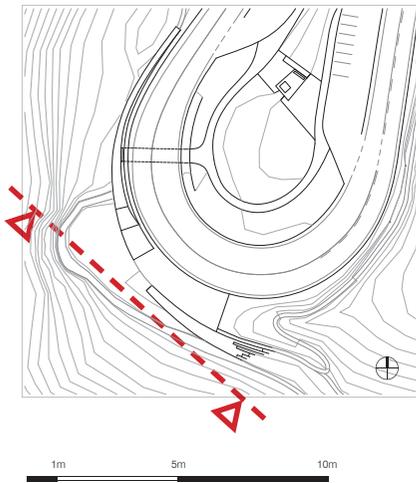
Ab dem ersten Viertel der Länge der Sitzstufen beginnt sich das gesamte Objekt der Topografie des Hanges anzupassen. Somit entsteht ein fließender Übergang in die Landschaft.

Im letzten Drittel der Länge des Gesamtobjektes befinden sich im Rücken der sitzenden Personen Bäume, wodurch sie sich hier in der Natur entspannen können.

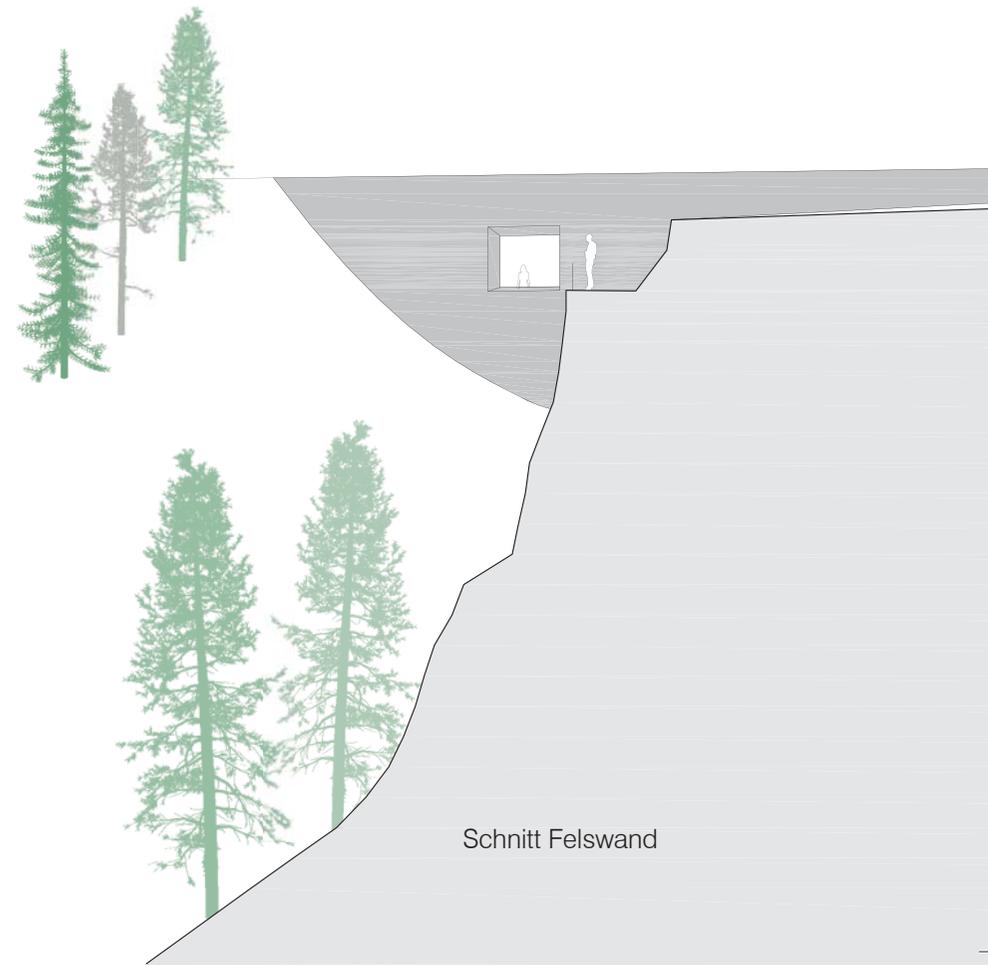
Der Blick in die Landschaft richtet sich in Richtung Süd-Westen und auf den Hallstätter-See mit den umgebenden Bergen.

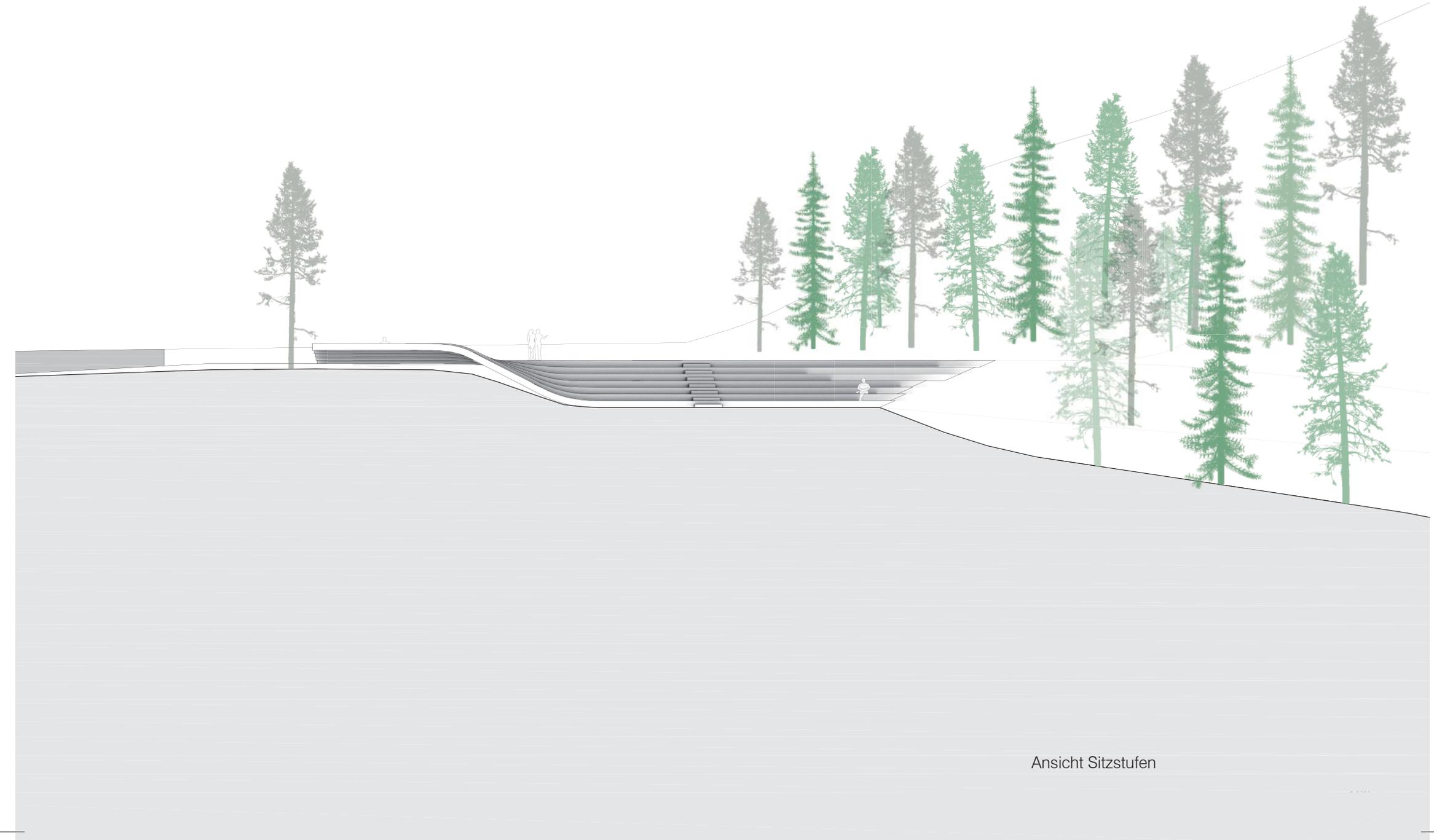


Modellfoto Sitzstufen

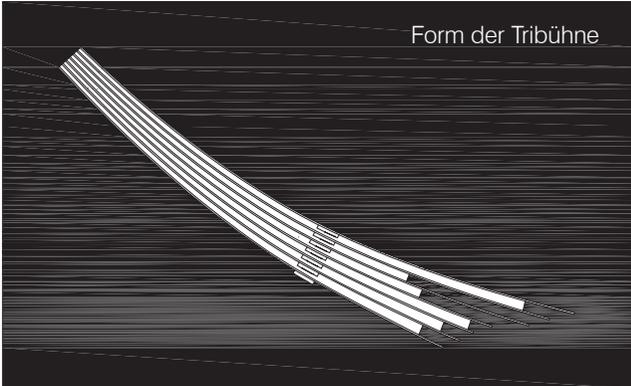
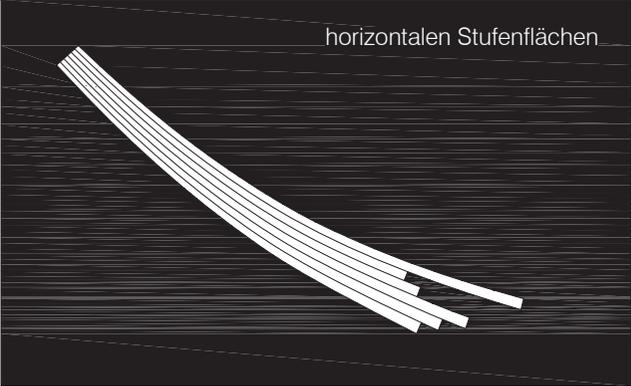


Sitzstufen M 1:250





Ansicht Sitzstufen



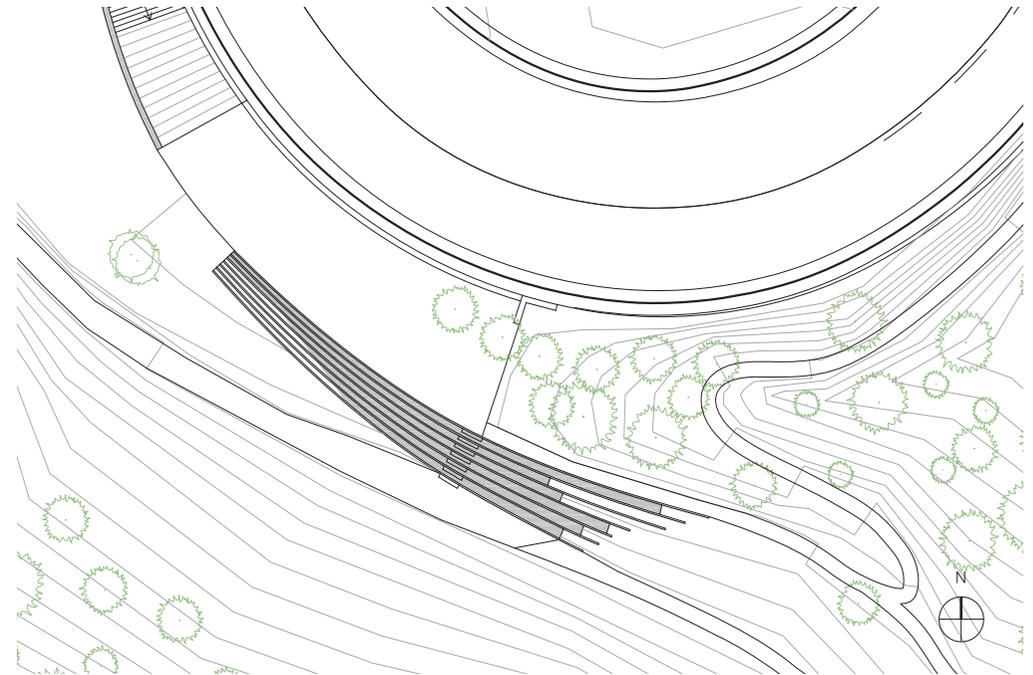
Übergang in die Landschaft

Die Kombination aus horizontalen Stufenflächen und vertikalen Begrenzungen ergeben die entgültige Form der Tribühne.

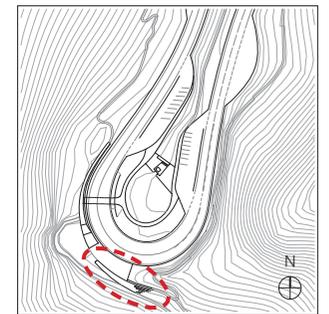
Um einen fließenden Übergang in die Landschaft zu erzielen betten sich diese einerseits im östlichen Bereich in das bestehende Gelände ein, und andererseits sind die Enden der Stufenelemente in diesem Bereich unterschiedlich lang.

Statisches Prinzip

Die Sitzstufen liegen großteils auf dem Gelände auf (im Plan grau hinterlegt), nur im vorderen, schmalen Bereich hebt sich die Betonskulptur ab.

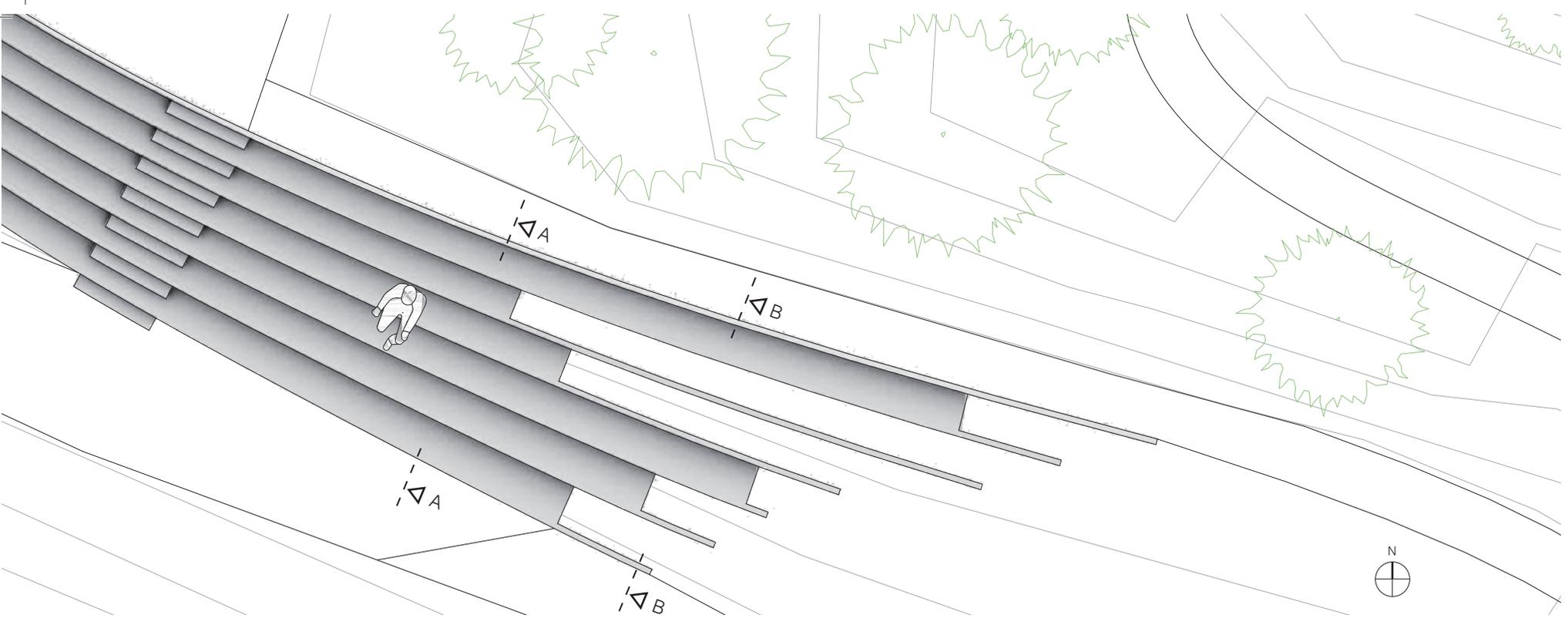


Statische Auflagerfläche

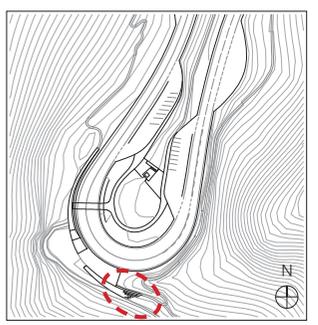


1m 5m 10m 20m

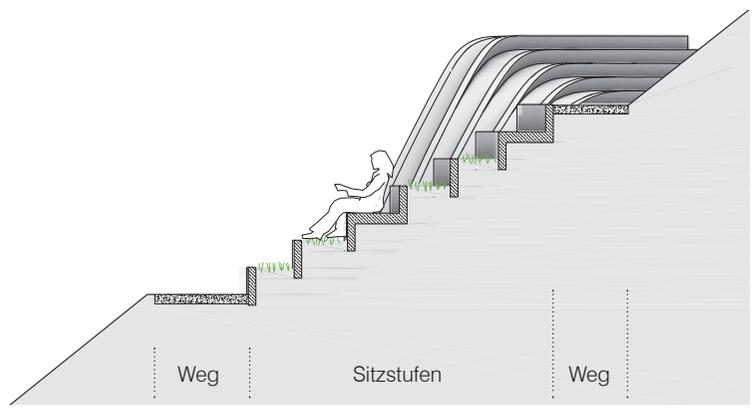
Sitzstufen M 1:500



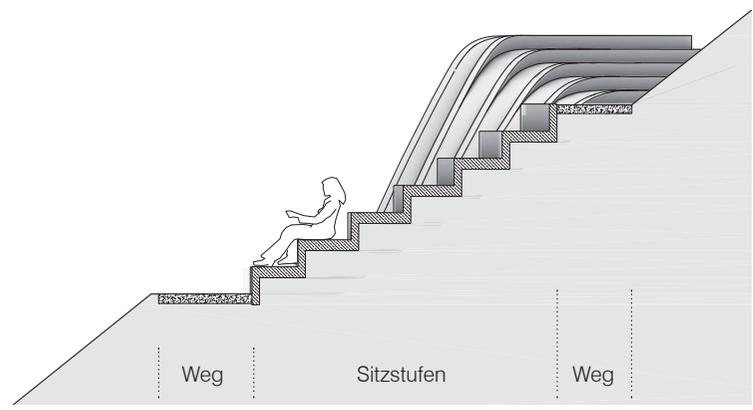
Draufsicht Sitzstufen



Sitzstufen M 1:10



Systemschnitt A-A



Systemschnitt B-B

Material der Sitzstufen

Das Sitzobjekt wird in Ortbetonbauweise hergestellt, und soll eine glatte Oberfläche bilden. Diese Oberfläche ist zum Sitzen angenehmer und hebt sich klar von der Umgebung ab.

Die vertikalen Begrenzungen (Stufenwangen) sollen sich von den horizontalen Sitzflächen deutlich abheben, was durch eine einen Zentimeter breite Fuge erzielt wird.



Abb.58. Sitzstufen aus Ortbeton

Modellfotos Sitzstufen



Sitzstufen von vorne



Sitzstufen vom Wanderweg



Sitzstufen vom Felsweg



Sitzstufen von der Straße

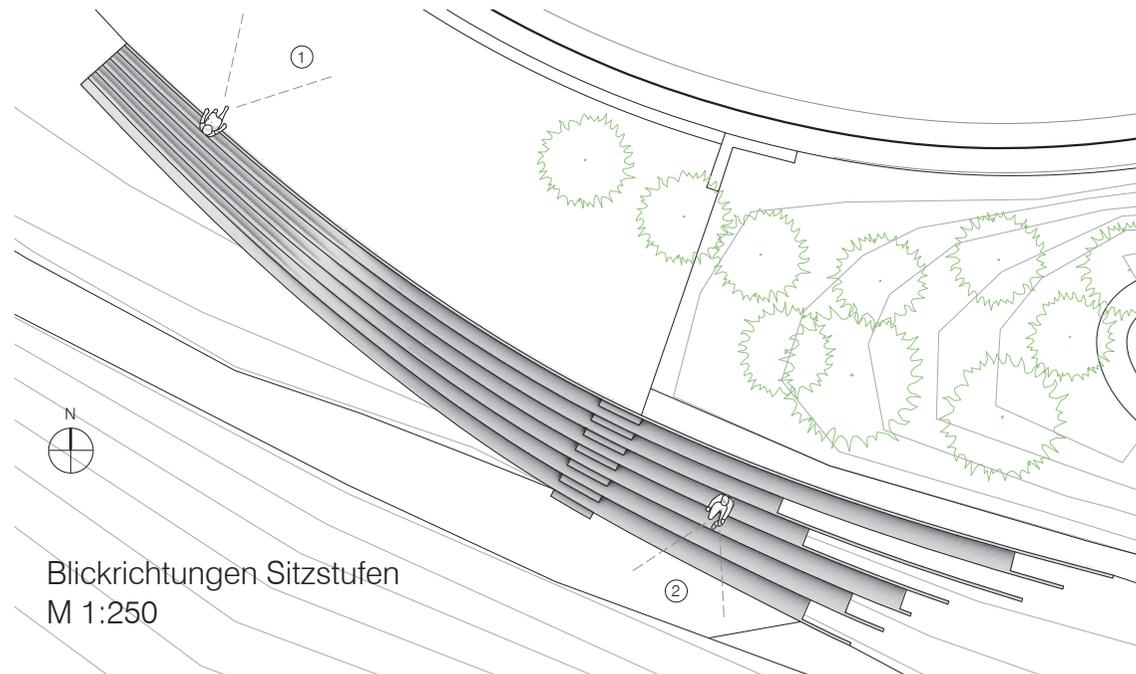


Sitzstufen

Fotos Blickrichtungen Sitzstufen



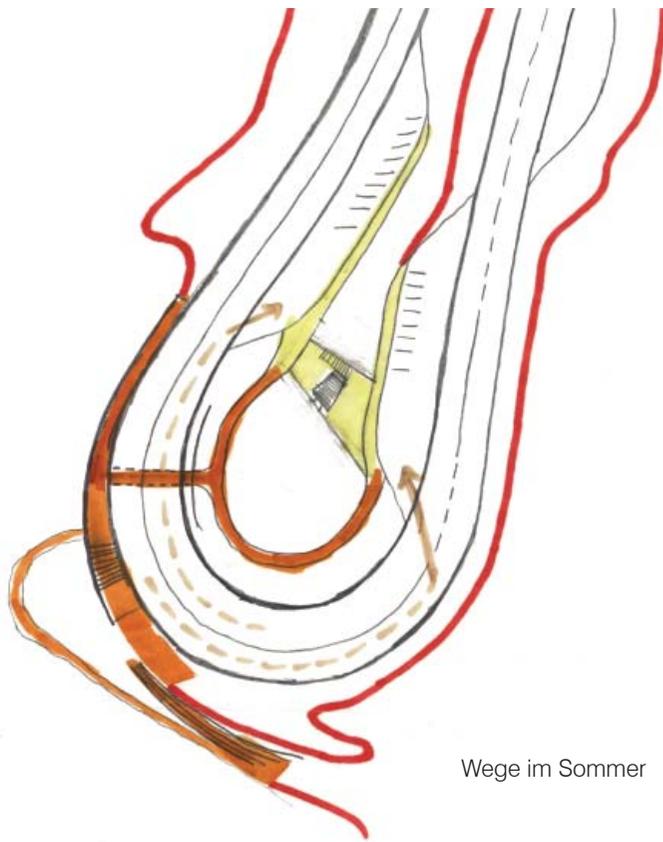
Blick Richtung Straßenkehre ①



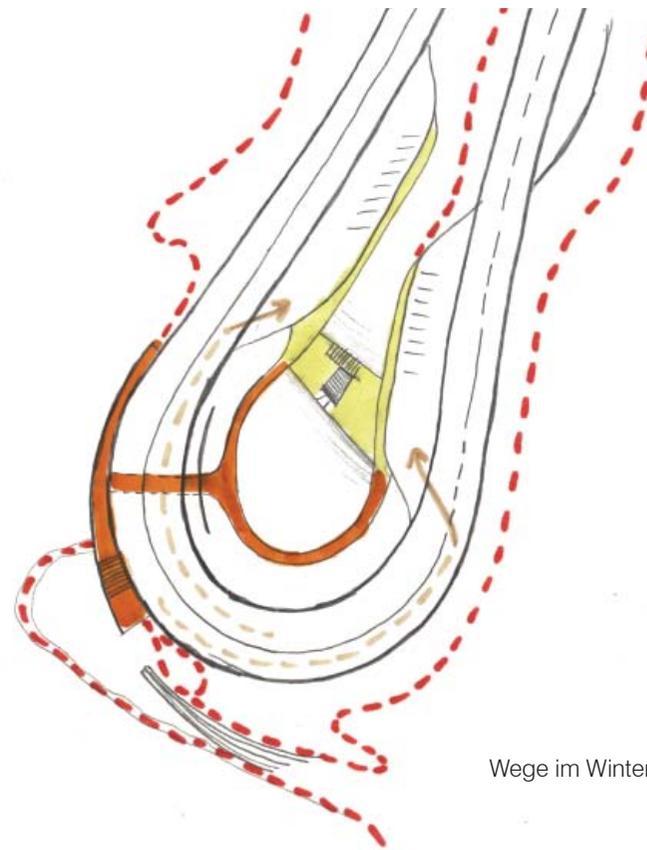
Blickrichtungen Sitzstufen
M 1:250



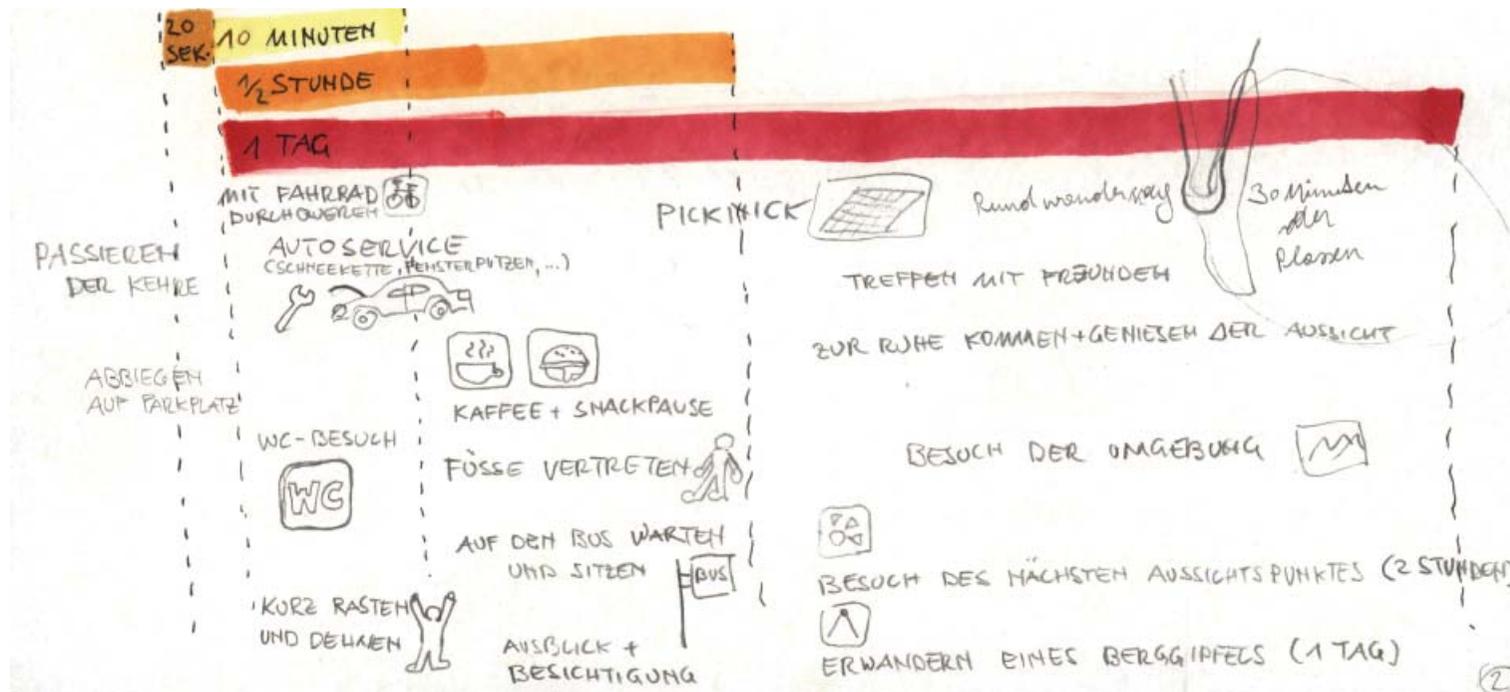
Blick Richtung Landschaft ©



Wege im Sommer



Wege im Winter



„GEBÄUDE“

Zeit – Weg – Diagramm

Um festzustellen, an welchem Platz an der Kehre ein Gebäude am besten anzuordnen ist, wurde ein Weg-Zeit-Diagramm erstellt.

Die Analyse der Tätigkeiten zu unterschiedlichen Zeitspannen sowie der räumlichen Überlagerung hat ergeben, dass ein Gebäude am besten zwischen den Parkflächen funktioniert.

Weg in 20 Sekunden:

- Durchfahren der Kehre

Wege in 10 Minuten:

- Trinken und Essen (Snackautomat)
- WC zwischen den Parkplätzen
- Sitzelemente im Inneren der Kehre
- Ausblick auf die Straße und die Landschaft
- Barrierefreie Verbindung der Parkflächen und Erreichbarkeit des Aussichtsplatzes
- Regenunterstand und Wartemöglichkeit
- Beschattete und unbeschattete Bereiche
- Parkplatz an der Straße orientiert
- Bushaltestelle von zwei Seiten befahrbar
- Möglichst rasche und logische Erreichbarkeit der Unterführung

Wege in einer halben Stunde:

- Tunnel hell und freundlich
- Begehbare Wandschale als Verbindungselement in die Landschaft
- Wandschale führt auch auf das Straßenniveau und bindet an den Wanderweg talwärts an
- Sitzelemente in der Landschaft (lauter und ruhiger Bereich)

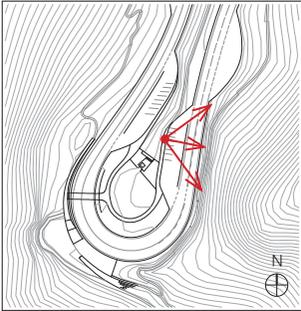
Wege in einem Tag:

- Entfernte Ziele werden über Wanderwege erreicht
- Im Winter waagen sich Sportler ins Gelände
- Auch Mountainbike-Radfahrer passieren die Kehre





Abb.59. Felswand an der Pötschenkehr



Entwurf Gebäude



kein Baukörper



Variante 1: hoher Baukörper, im Mittelpunkt der Kehre



Variante 2: niedriger, länglicher Baukörper



Variante 3: zwei niedrige Baukörper neben den Parkflächen



Variante 4: niedriger, länglicher Baukörper vorm Tunnelleingang

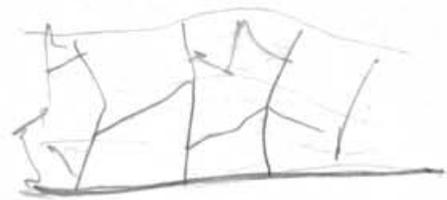


Variante 5: Baukörper zwischen den Parkflächen

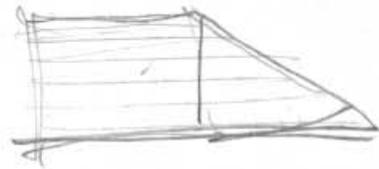
Modellstudie: Lage des Gebäudes

Diese Modellstudie zeigt die unterschiedlichen Möglichkeiten der Anordnung des Gebäudes.

Für den Entwurf ist die Variante 5 am besten geeignet, da sich diese Anordnung sich am besten der Straßenform anpasst, sich aber trotzdem vom Gelände abhebt.



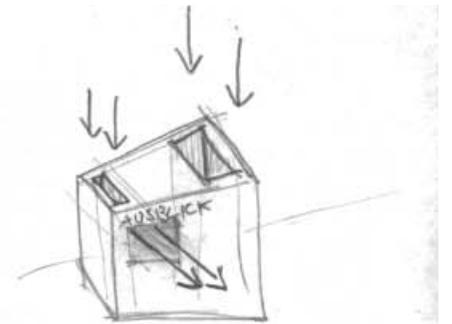
FELSWAND



STÜTZMAUER



MONOLITHISCHER BAUKÖRPER

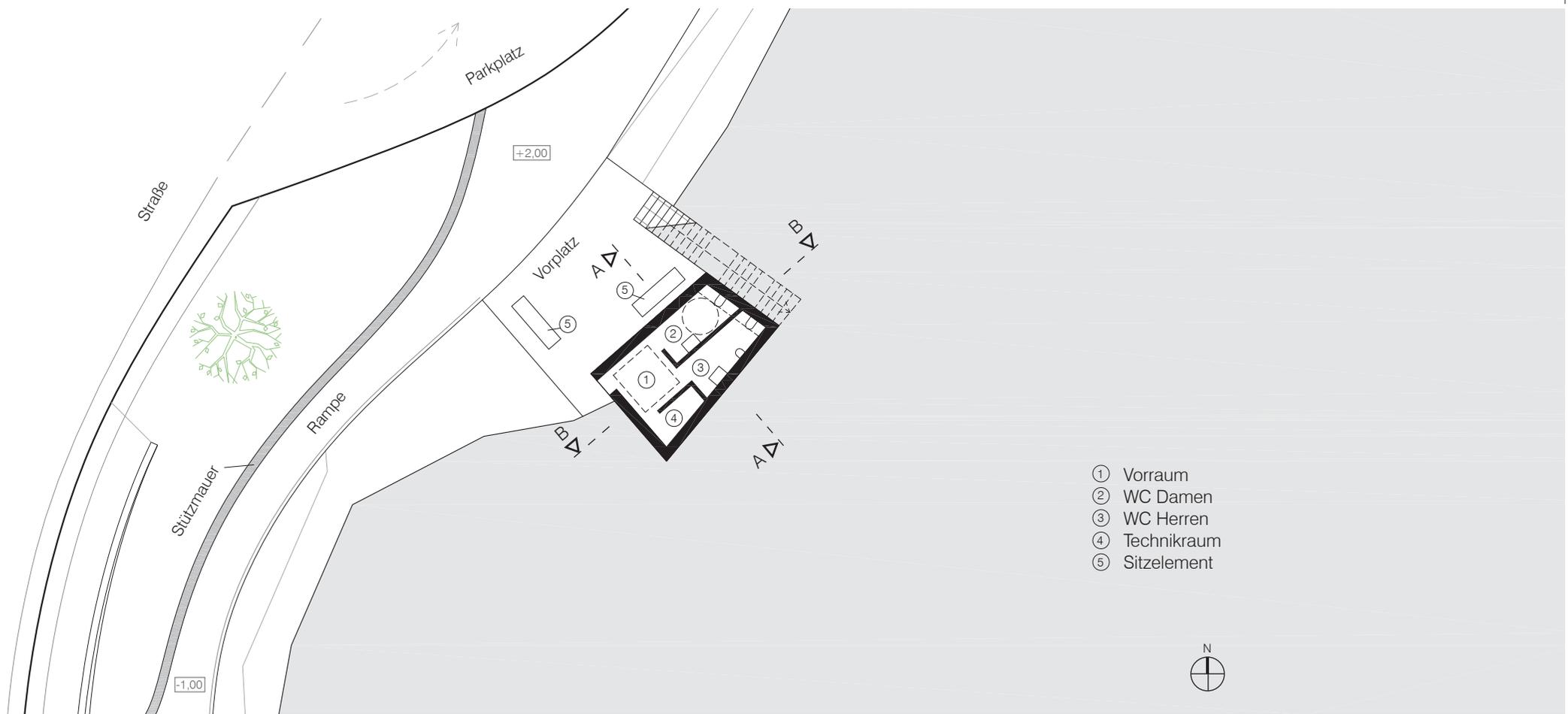


DURCHLÖCHERUNG
DES BAUKÖRPERS

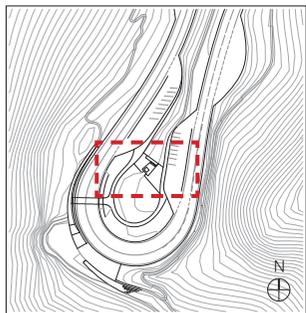
Entwurf Gebäude

Das Gebäude orientiert sich in seiner Erscheinung an der Abwandlung einer Felswand in eine Stützmauer.

Es ergibt sich ein monolithischer Baukörper, welcher mittels gezielter Öffnungen durchdrungen wird, um somit bewußte Ausblicke in die Landschaft und Lichtführung für den Innenraum zu ermöglichen.

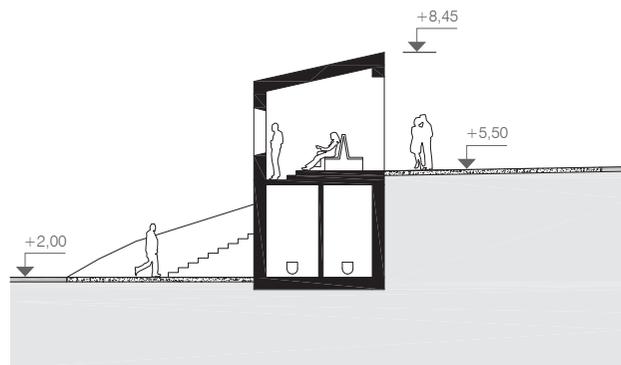


Grundriss Untergeschoss

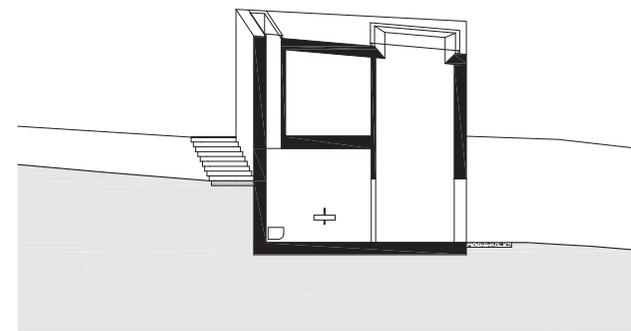


1m 5m 10m

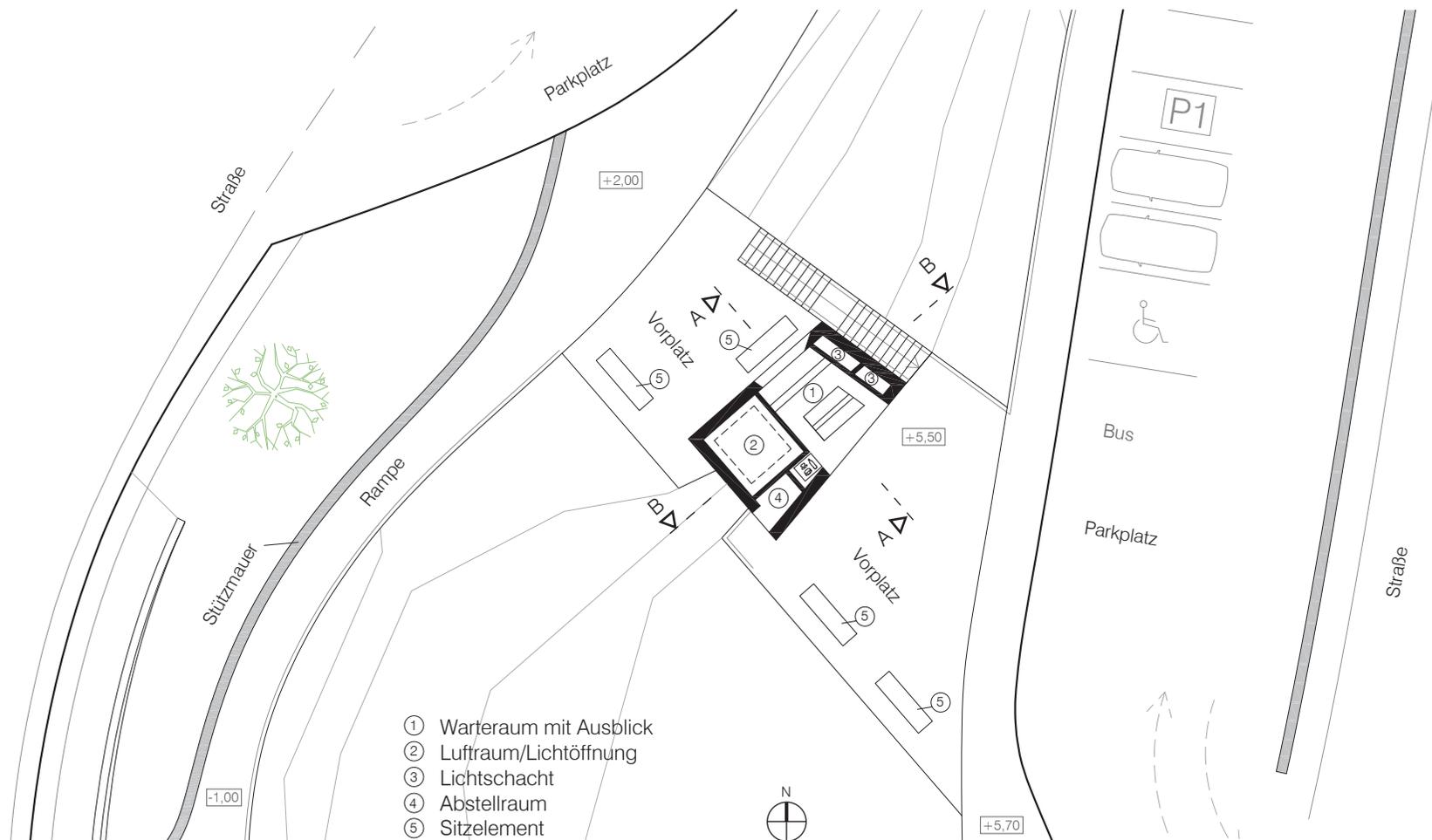
Gebäude M 1:250



Schnitt A-A



Schnitt B-B



Grundriss Obergeschoss

Innenraum - Lichtraum

Der Warteraum im Obergeschoss beinhaltet in Richtung Nord-Westen des Raumes eine große Öffnung, durch welche der Blick in Richtung Goisern ermöglicht wird.

Die Sitzbank im Rauminneren orientiert sich einerseits in Richtung des Aussichtsfensters, auf der anderen Seite in Richtung Straße und Felswand.

Durch die räumliche Abtreppung ist die Blickhöhe für den Sitzenden optimal; für jene, die vor der Öffnung stehen ist die Brüstungshöhe trotzdem ausreichend hoch.

Dieses Aussichtsfenster gibt einen Blick in Richtung Bad Goisern frei, und auch aus Sicht des Autofahrers wird es als Solches wahrgenommen.

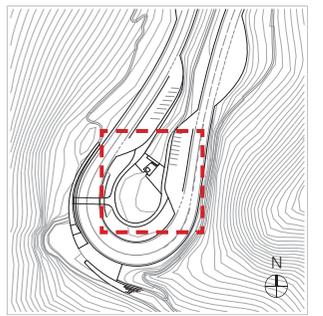
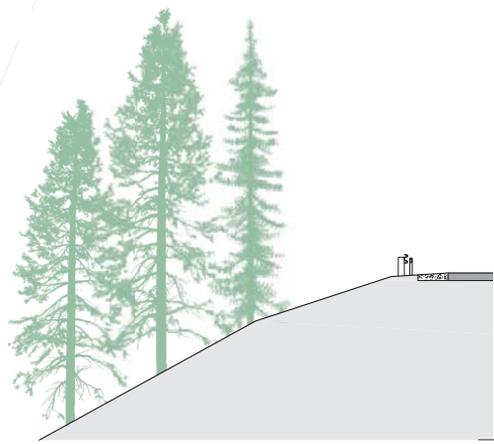
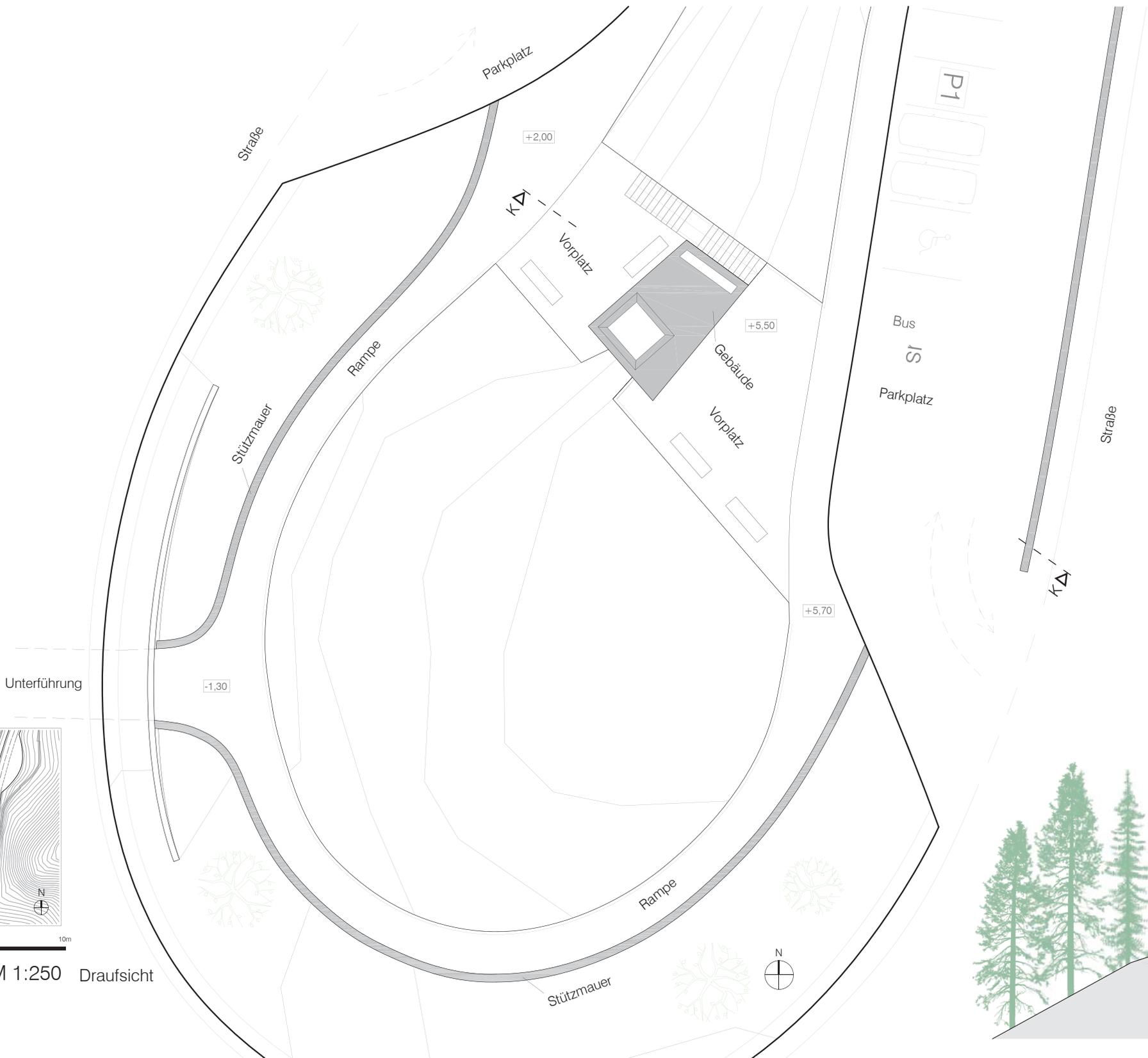
Am süd-östlichen Eck des Raumes wird ein Speise- und Getränkeautomat angeordnet.

Im Untergeschoss auf Höhe des „Parkplatz 2“ befindet sich die WC-Anlage mit einem Vorraum.

Die Toiletten werden an ihrer Rückseite über einen Lichtschlitz natürlich belichtet, und auch der Vorraum spielt mit dem Thema „Belichtung von Oben“. Dieser Raum ist zwei Geschosse hoch und an der Decke befindet sich eine quadratische Öffnung, welche scheinbar keine Wandstärke hat. Diese lässt den Besucher den Blick zum Himmel richten.

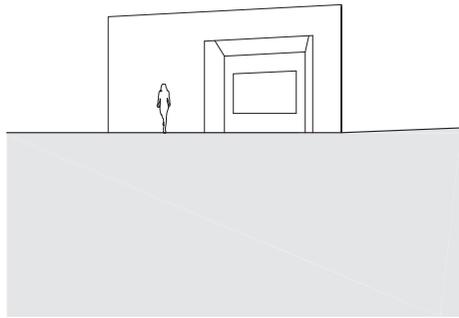
Im Untergeschoss ist noch ein Abstellraum und im Obergeschoss ein kleiner Technikraum angelegt.

Auf den Vorplätzen befinden sich mehrere Sitzbänke zum Verweilen.

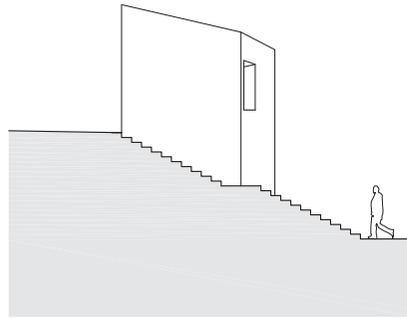


1m 5m 10m

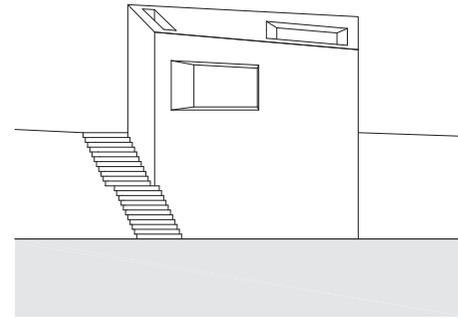
Gebäude M 1:250 Draufsicht
182



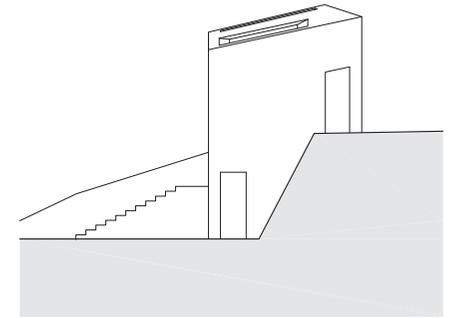
Ansicht Süd-Ost



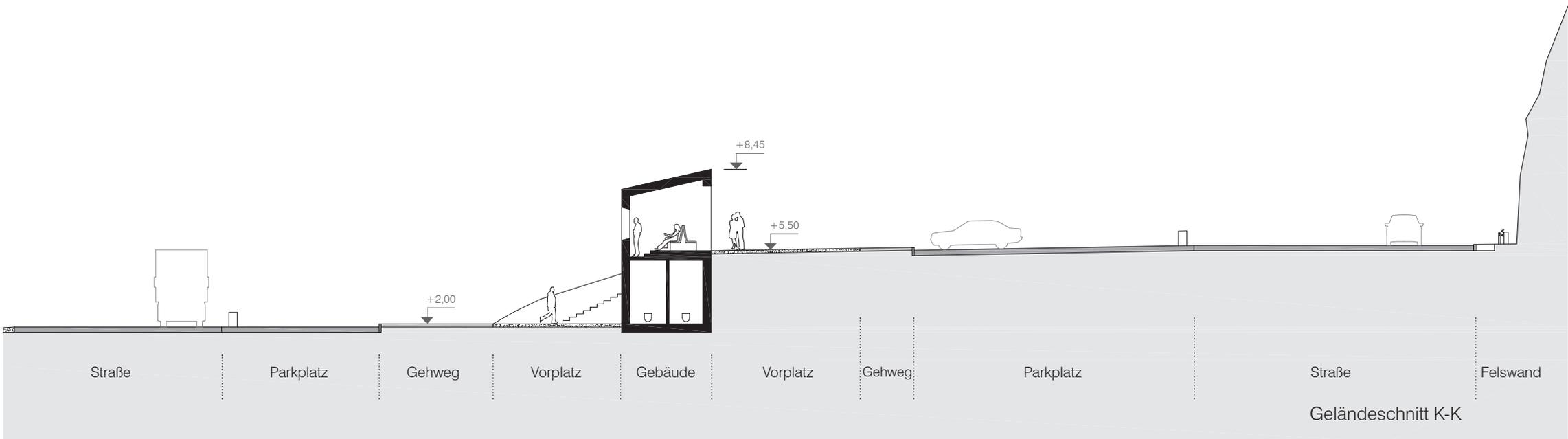
Ansicht Nord-Ost

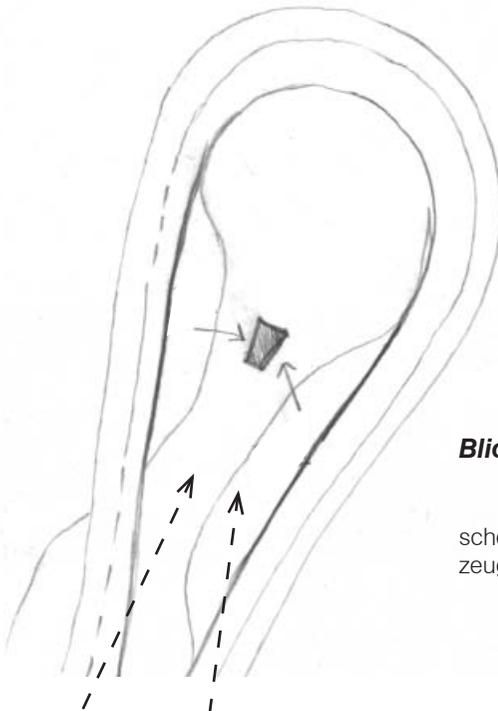


Ansicht Nord-West



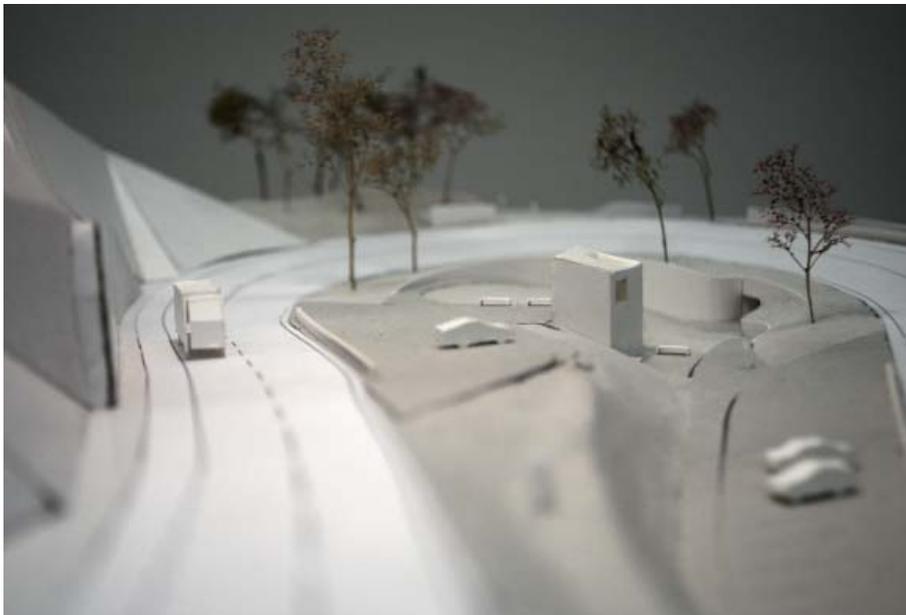
Ansicht Süd-West





Blickbezug für Fahrzeuglenker

Da sich dieser Baukörper durch seine monolithische Erscheinung von der Umgebung abhebt, dient er für den Fahrzeuglenker auch als „Blickfang“.



Blick auf das Gebäude von Unten



Blick auf das Gebäude von Oben



Material Gebäude

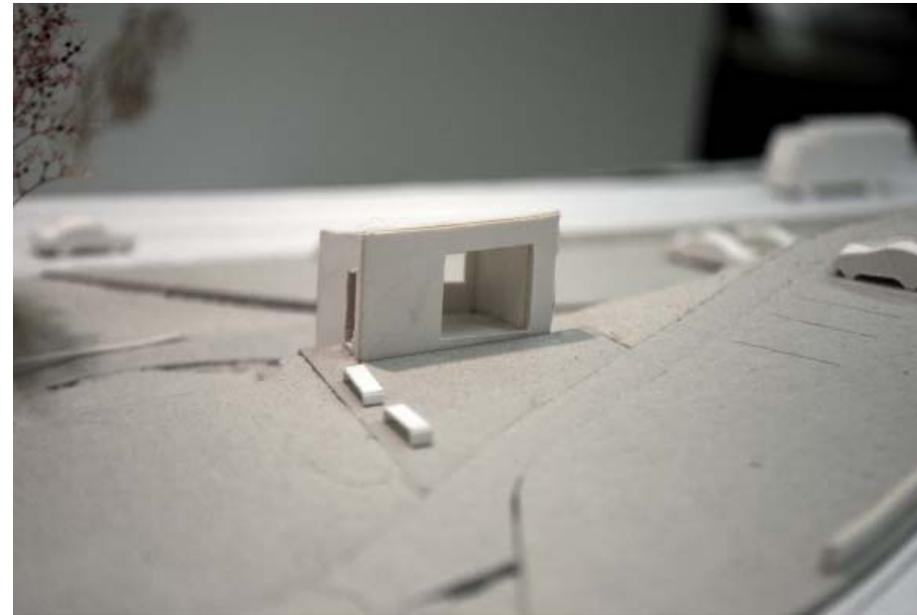
Um den monolythischen Eindruck des Gebäudes zu untermauern besteht das Gebäude aus Stampfbeton.

Abb.60. Stampfbeton

Modellfotos Gebäude



Blick In die Kehre, das Gebäude und Parkflächen



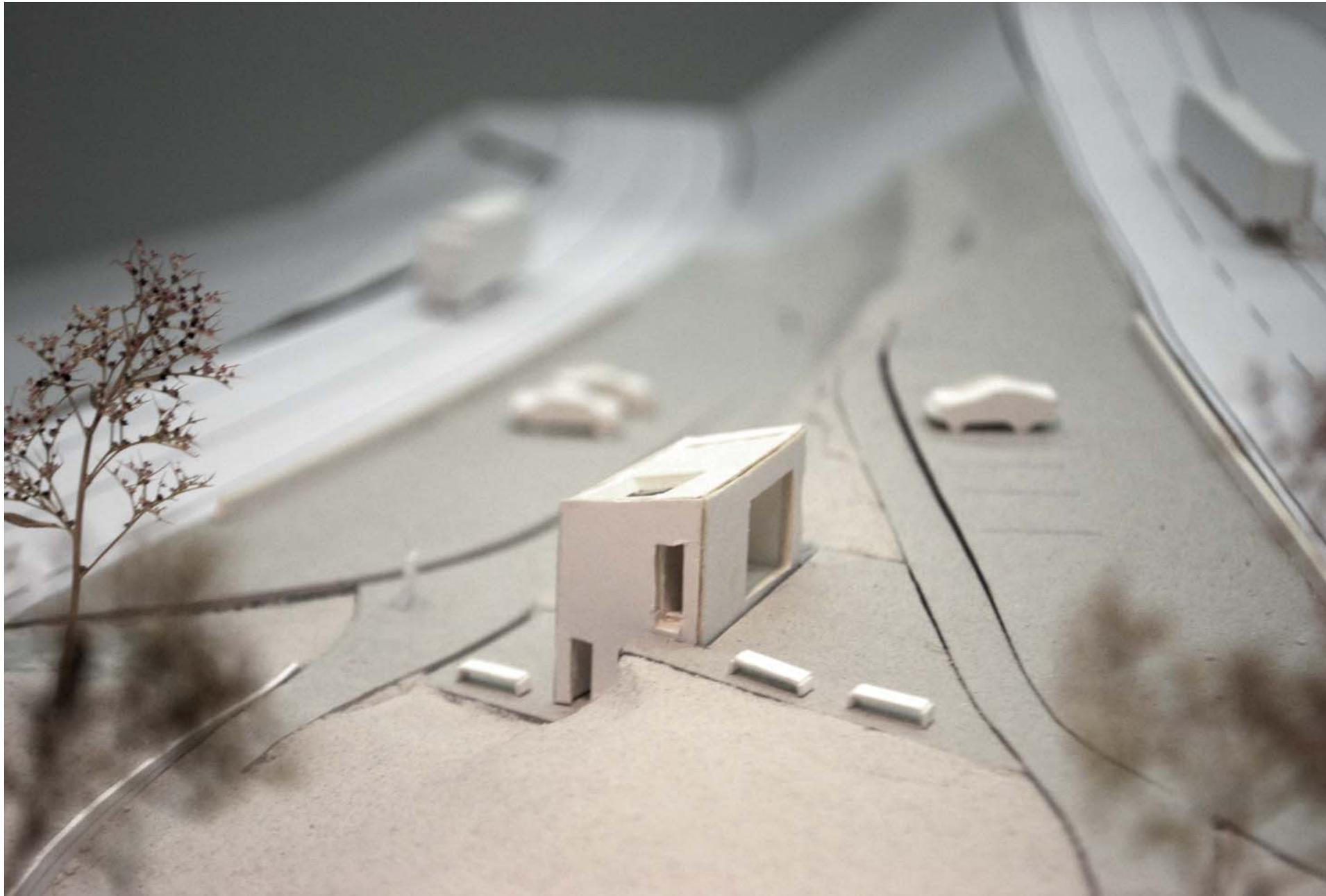
Blick auf den Warteraum im Obergeschoss



Blick auf das Aussichtsfenster



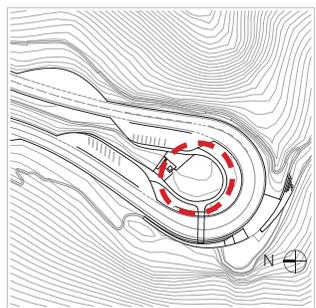
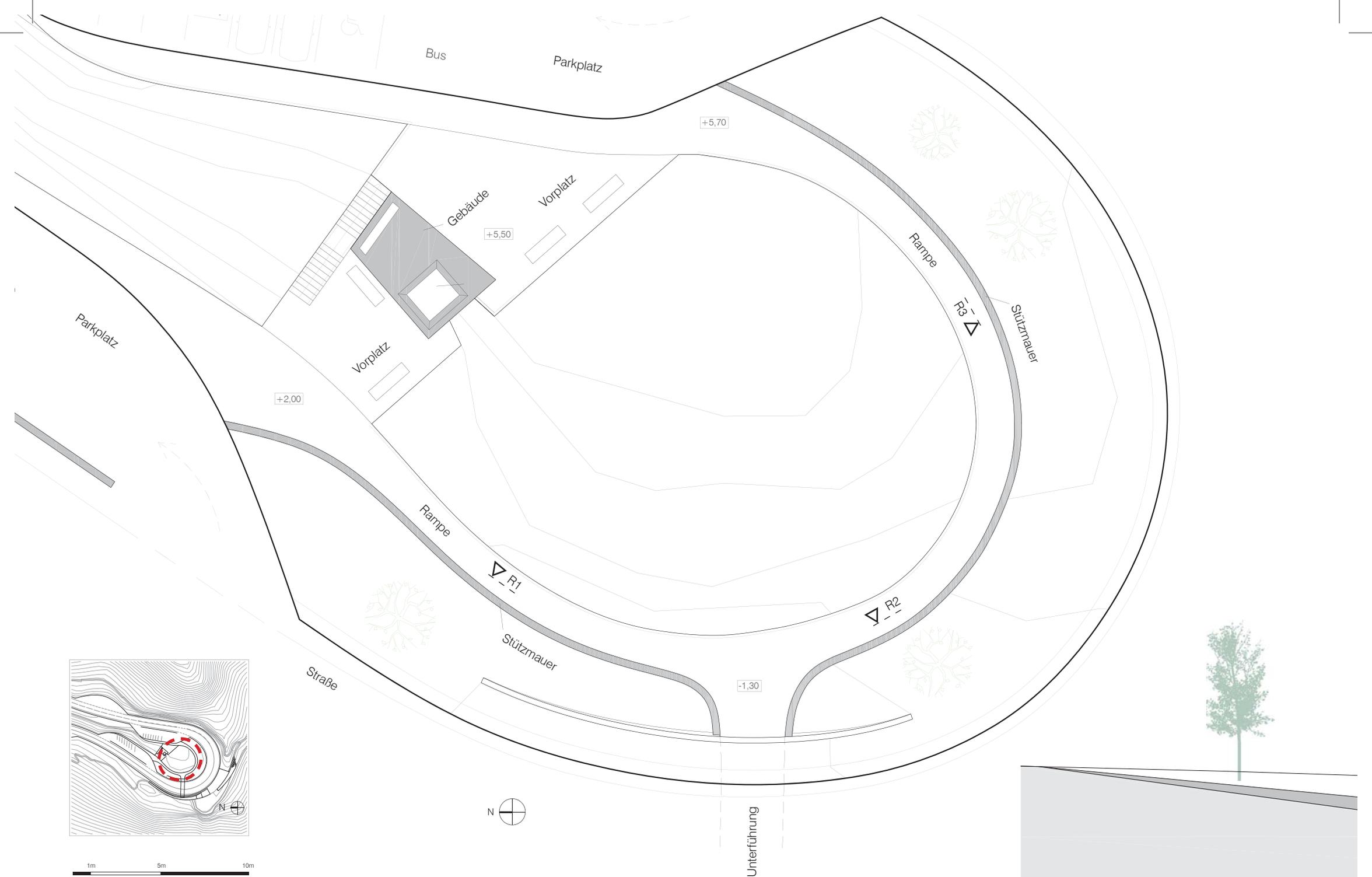
Blick auf den Eingang zu den Toiletten



Blick auf das Gebäude, die Straße und die Parkplätze



Modellfoto Aussichts Fenster im Gebäude, Blick nach Bad Goisern

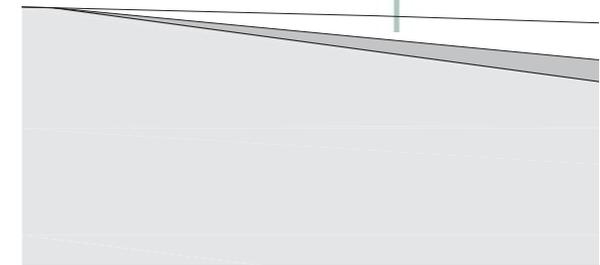


Rampe und Stützmauer

M 1:250



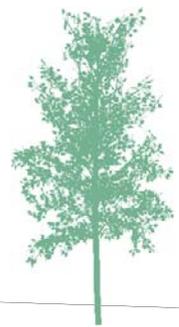
Grundriss



„RAMPE UND WANDSCHALE“

Entwurf

Von beiden Parkplätzen ausgehend wird man über zwei Stützmauern zur Unterführung gelenkt. Die Mauern beginnen am oberen Ende jeweils in Bodenebene, und werden immer höher, je weiter man sich nach unten bewegt.



Schnitt Rampe und Ansicht Stützmauer

Schnitt Rampe R1-R2 M 1:250



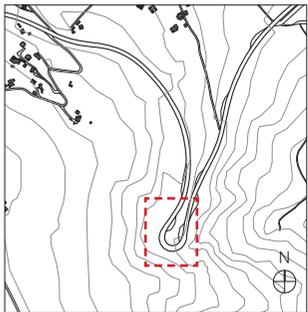
Material Wandschale

Die Materialität der Stützmauer besteht, gleich wie die Schale außerhalb der Kehre, aus Ortbeton, der mittels einer Bretterschalung gegossen wird.



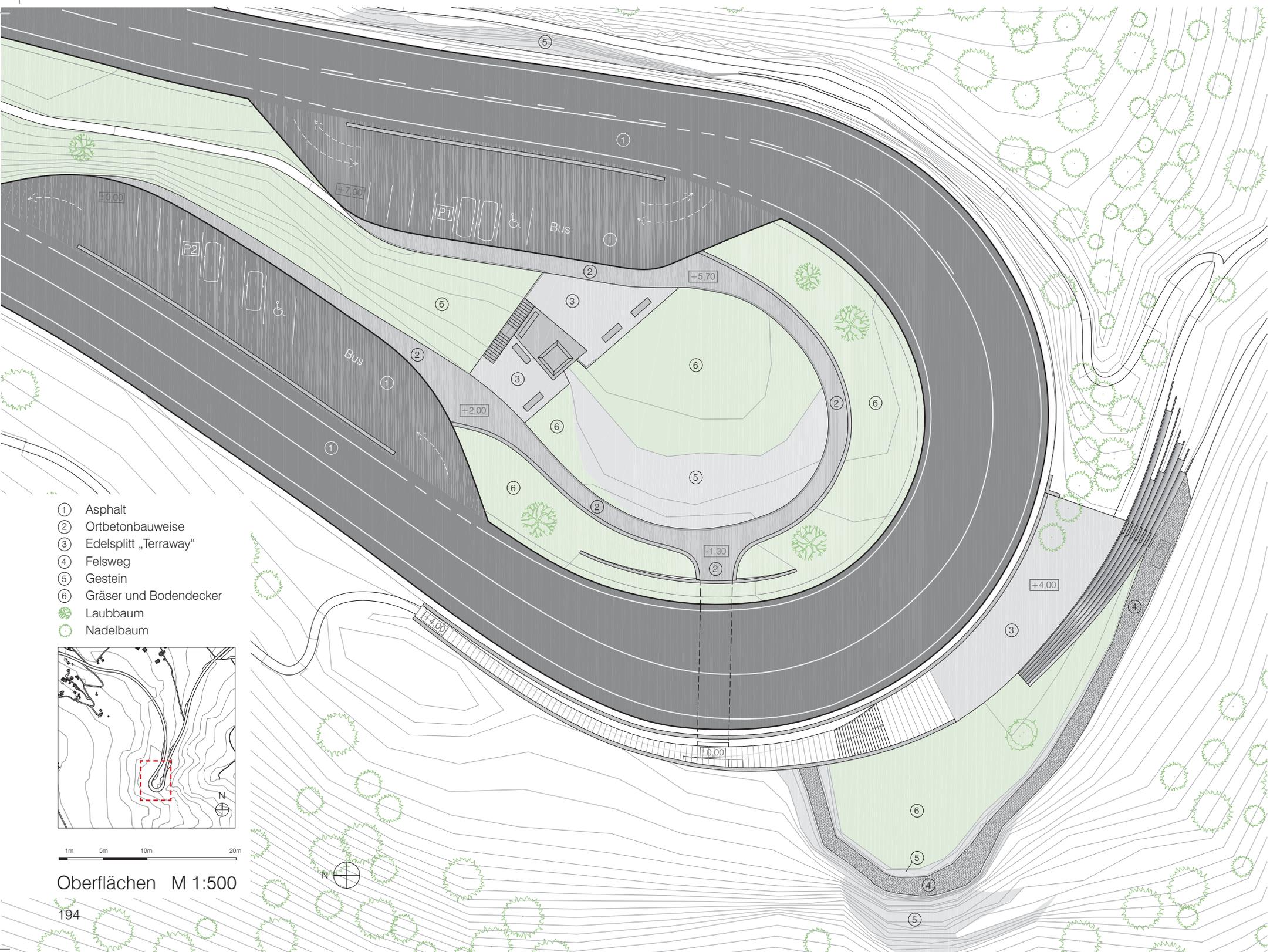
Modellfoto Eingang in die Unterführung

- ① Asphalt
- ② Ortbetonbauweise
- ③ Edelsplitt „Terraway“
- ④ Felsweg
- ⑤ Gestein
- ⑥ Gräser und Bodendecker
- 🌳 Laubbaum
- 🌲 Nadelbaum



1m 5m 10m 20m

Oberflächen M 1:500





① Abb.64. Asphalt



② Abb.63. Ortbetonbauweise mit Bürstenstrichen

③ Edelsplittbauweise „Terraway“



⑥ Halbhohe Gras und Boden-decker



MATERIALITÄT DER BÖDEN

Die Materialien die für das Projekt gewählt wurden, entsprechen den jeweiligen Funktionen.

Der Asphaltbelag der Straße ist auch bei den beiden Parkplätzen vorhanden, da diese eine Verbindung zueinander herstellen sollen (Bild ①).

Der Gehwege, Rampen und der Belag in der Unterführung werden in Ortbetonbauweise mit Bürstenstrichen hergestellt (Bild ②), somit wird ein Bezug zu den ebenfalls aus Ortbeton bestehenden Wandscheiben hergestellt.

Um Plätze zum Verweilen in ihrer Ausdrucksweise zu differenzieren, werden diese mittels der Edelsplittbauweise „Terraway“ hergestellt (Bild ③). Dieser Belag besteht aus Splittsteinen mit einem Durchmesser von ca. acht Millimeter, welche miteinander verklebt werden. Dieser Belag ist wasserdurchlässig, und kann deshalb auch auf ebenen Flächen gut eingesetzt werden.

Der „Felsweg“ zwischen dem seitlichen Ausgang der Wandschale und den Sitzstufen wird in traditioneller Bauweise hergestellt (Bild ④). Die Seitenwände bestehen aus bearbeiteten Fels, und der Boden wird nur bei Unebenheiten mit wassergebundenem Schotter ausgeglichen.

Jene Bereiche, wo aufgrund der Erneuerungen im Entwurf der Fels bearbeitet wurde, werden mit diesem Stein belassen (Bild ⑤).

Die Zonen zwischen den Wegen, Entwurfs-elementen und Bäumen werden großteils mit halbhochem Gras und Boden-deckern bewachsen (Bild ⑥).

⑤ Abb.61. Foto Felswand

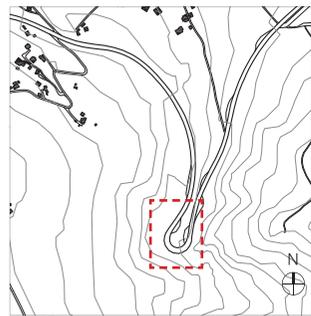


④ Abb.62. Foto Felsweg





- ① Gebäude Innenlicht
- ② LED-Straßenleuchte
- ③ Bodenfluter
- ④ beleuchtete Betonbank



1m 5m 10m 20m

Beleuchtung M 1:500

BELEUCHTUNGSKONZEPT

Die Beleuchtung des Planungsgebietes orientiert sich an der jeweiligen Funktion.

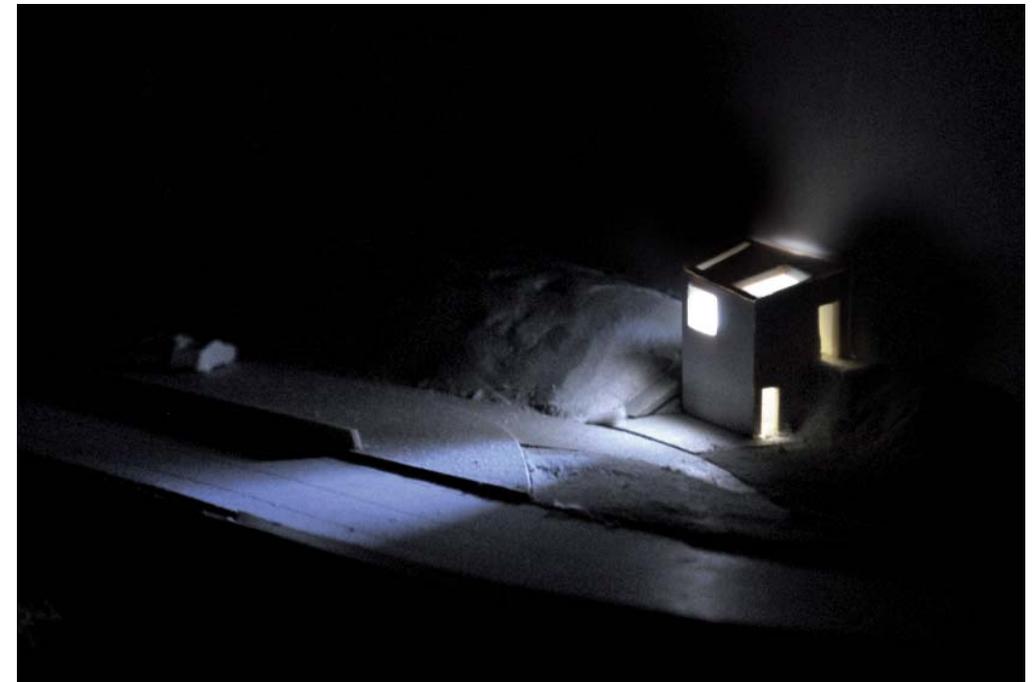
Das Gebäude soll von Innen heraus leuchten, wodurch die Öffnungen des monolithischen Baukörpers unterstrichen werden soll (Bild ①).

Der Parkplatz wird mit der LED-Straßenleuchte „Millennio“ beleuchtet (Bild ②). Diese zeichnet sich durch folgendes Faktoren aus: ergonomisch, ressourcensparend und ökologisch. Ihre Lichtfarbe ist weiß-warm und ihre Formensprache sehr schlicht. In einer vertikalen Nut in ihrer Laternenstange ist es auch möglich eventuelle Zusatzfunktionen wie beispielsweise einen Mülleimer oder ein Hinweisschild zu montieren.

Der Bodenfluter „Panos Q“ wird auf einer Höhe von 40 cm in die Wand eingebaut und strahlt nach Unten (Bild ③). Dieses Licht begleitet den Besucher vom Parkplatz bis zum Ausblicksplatz.

Die „Sitzstufen in der Landschaft“ werden bewusst nicht beleuchtet, da hier das Naturerlebnis im Vordergrund steht.

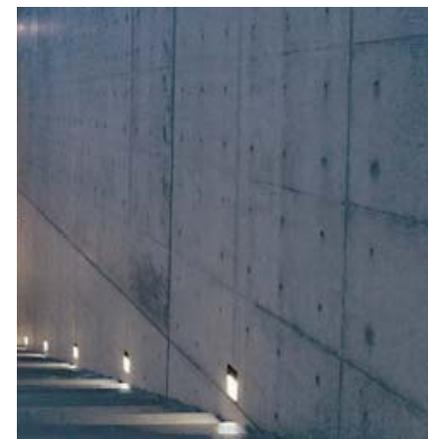
Die Sitzbänke aus Beton auf den Vorplätzen werden mittels einer Beleuchtung an deren Unterseite hervorgehoben (Bild ④).



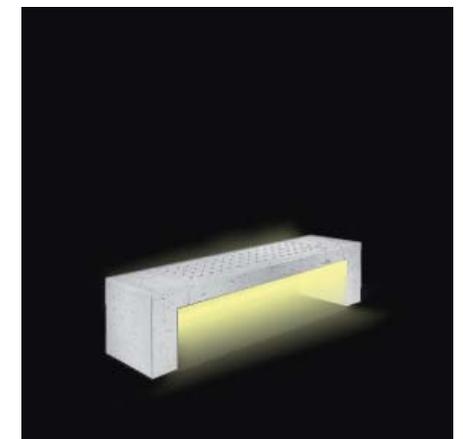
① Modellfoto des Gebäudes bei Nacht



② Abb.66. LED-Straßenleuchte „Millennio“



③ Abb.65. Bodenfluter „Panos Q“ von Zumtobel



④ Abb.67. beleuchtete Betonbank

Danksagung an:

Samuel und Thomas

Prof. Hans Kupelwieser

Dr. DI Roland Tusch

meiner Familie und meinen Freunden

Abbildungsverzeichnis

Abb.1. Karte von Österreich mit der Kennzeichnung des Salzkammergutes, http://maps.google.at/ ; „Österreich,“	10
Abb.2. Übersichtskarte des Salzkammergutes mit den unterschiedlichen Grenzlinien, Welterbe, http://www.welterbe-aktiv.at/Homepage/welterbe.pdf , Seite 21, 20.12.2011: in, http://www.welterbe-aktiv.at	11
Abb.3. Die Entstehung der Alpen, http://palkan.de/alpen2.htm , 13.05.2009	13
Abb.4. Bootswerft Frauscher in Gmunden Lepschi, Christa: Sommerfrische, Beispiele neuer Architektur im Salzkammergut, Salzburg 2008 , Buchband	14
Abb.5. „Spiral Jetty“ von Robert Smithson Lailach Michael: LandArt, Köln 2007, Seite 89	27
Abb.6. Ausstellung „the other horizon“ im MAK/Wien 1999 von James Turrell Turrell James u.a. (Hg.): the other horizon, James Turrell. Wien-Ostfildern-Ruit 1999 S 20	28
Abb.7. „Roden Crater“ USA 1974 von James Turrell Turrell James u.a. (Hg.): the other horizon, James Turrell. Wien-Ostfildern-Ruit 1999 S 50	28
Abb.8. View Point in Dillingen-Saar 2006 von Richard Serra, contemporary-art-blog, Richard Serra - view-point, < http://contemporary-art-blog.tumblr.com/post/3837894686 > (28.3.2012).; in: < http://contemporary-art-blog.tumblr.com >, 28.3.2012	29
Abb.9. „Wanderer über dem Nebelmeer, C.D.Friedrich, Hubertus Gaßer, Caspar David Friedrich – Die Erfindung der Romantik, München 2006, Seite 266	30
Abb.10. Typologien der Lichtführung von Louis Kahn Büttiker Urs: Louis I. Kahn, Licht und Raum. Berlin 1993, Seite 187, 188, 189	32
Abb.11. „Murturm“ von terrain: loenhart&mayr , TU Graz: GAM – Grazer Architektur Magazin. Nonstandard Structures, 06 Wien 2010, Seite 30	34
Abb.12. + 13 „Rostiger Nagel“ im Lausnitzer Seenland 2008 von Stefan Giers, Iba-see (1.12.2011):Landmarke Lausnitzer Seenland, < http://www.iba-see2010.de/de/projekte/projekt10.html >, in: < http://www.iba-see2010.de >, 11.12.2011	35
Abb.13. + Abb.14:	35
Abb.14. Karte von Norwegen, mit den 18 Straßenrouten (rote Punkte), Plan der Straßenroue nachgezeichnet: Baunetz: Baunetzwoche 75, < http://media.baunetz.de/dl/151845/baunetzwoche_75_2008.pdf >, in: < http://media.baunetz.de >, 26.03.2012	36
Abb.15. Denkmal Hexenverbrennung, von Louise Bourgeois und Peter Zumthor, eröffnet Juni 2011 Dailyicon: Steilneset, < http://www.dailyicon.net/2012/01/steilneset-memorial-by-peter-zumthor-louise-bourgeois/ >, in: < http://www.dailyicon.net >, 26.03.2012	36
Abb.16. Plan „Stegastein“ von Todd Saunders und Tommi Wihlmsen, eröffnet 2008 ,Archdaily: Stegastein, < http://www.archdaily.com/7816/aurland-look-out-saunders-arkitektur-wihlmsen-arkitektur/ >, in: < http://www.archdaily.com >, 26.03.2012	37
Abb.17. Foto „Stegastein“ ,Archdaily: Stegastein, < http://www.archdaily.com/7816/aurland-look-out-saunders-arkitektur-wihlmsen-arkitektur/ >, in: < http://www.archdaily.com >, 26.03.2012	37
Abb.18. Foto „Stegastein“ von Todd Saunders und Tommi Wihlmsen, eröffnet 2008 ,Archdaily: Stegastein, < http://www.archdaily.com/7816/aurland-look-out-saunders-arkitektur-wihlmsen-arkitektur/ >, in: < http://www.archdaily.com >, 26.03.2012	37
Abb.22. Die Persische Königsstraße, Wikipedia: Persische Königsstraße, < http://de.wikipedia.org/wiki/Persische_K%C3%B6nigsstra%C3%9Fe >, in: < http://de.wikipedia.org >, 26.03.2012	38
Abb.23. Autobahntankstelle an der Ausfahrt Fürstenwalde (1934/1936), Die Persische Königsstraße, Baunetz: Autobahntankstelle an der Ausfahrt Fürstenwalde, < http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen_Autobahntankstelle_in_Brandenburg_gerettet_21656.html >, in: < http://www.baunetz.de >, 26.03.2012	40
Abb.24. ASFINAG Raststätte , Paul Ott, http://www.architectureexposed.com/project/455/asfinag-rastplatze-rp-leobersdorf-triestingtal-a2	41
Abb.25. Karte der Automobilpost in den schweizer Alpen ,Zschokke Walter: Die Straße in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997, Seite 100	42
Abb.26. Wendeplatte „Himmelrank“ ,Zschokke Walter: Die Straße in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997, Seite 82	43
Abb.27. Gehweg zu einem Aussichtsplatz ,Zschokke Walter: Die Straße in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997, Seite 54	43
Abb.28. Gehweg zu einem Aussichtsplatz ,Zschokke Walter: Die Straße in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997, Seite 54	43
Abb.30. Überblick der Fahrzeugstatistik 1920 -1945 Zschokke Walter: Die Straße in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997 Seite 31	45
Abb.29. Traunbrücke in Ebensee, errichtet 1953-1955, Prinz, Anton: Straßentunnel Hallstatt, Linz 1966, S 118	45
Abb.31. Stand der Staubfreimachung auf Bundes-, Landes- und Bezirksstraßen im Bezirk Gmunden 1945 Prinz, Anton: Straßentunnel Hallstatt, Linz 1966, Seite 81	45
Abb.32. Stand der Staubfreimachung auf Bundes-, Landes- und Bezirksstraßen im Bezirk Gmunden 1.1.1966 Prinz, Anton: Straßentunnel Hallstatt, Linz 1966, Seite 82	45
Abb.33. Viaduct an der Kalten Rinne, Stahlstich n. Chapuy aus Mandl / Seidl „Die Staatsbahn von Wien bis Triest“ Triest Oesterr. Lloyd 1856	47
Abb.34. Bad Goisern und Umgebung http://maps.google.de/ , März 2009	51

Abb.35. Orthofoto M 1:10000, Amt der OÖ Landesregierung: Digitale Orthofotos (www.doris.eu), Linz, 18. August 2008	61
Abb.36. Blick auf den großen Parkplatz, copyright Michael Goldgruber, August 2009	98
Abb.37. Blick in die Unterführung, copyright Michael Goldgruber, August 2009	100
Abb.38. links: Toiletten, copyright Michael Goldgruber, August 2009	100
Abb.39. links: Gebäude; rechts: Straßenkehre, copyright Michael Goldgruber, August 2009	101
Abb.40. Aussichtsplatz, copyright Michael Goldgruber, August 2009	101
Abb.41. Gedenkstein, copyright Michael Goldgruber, August 2009	102
Abb.42. Aussichtsplatz, copyright Michael Goldgruber, August 2009	102
Abb.43. Blick vom Aussichtsplatz, copyright Michael Goldgruber, August 2009	103
Abb.44. Gasthaus, copyright Michael Goldgruber, August 2009	103
Abb.45. Rückseite Gasthaus, copyright Michael Goldgruber, August 2009	104
Abb.46. Treppe und Stützmauer der Straße, copyright Michael Goldgruber, August 2009	104
Abb.48. Kehre und Parkplatz, copyright Michael Goldgruber, August 2009	105
Abb.47. Blick in den Tunnel, copyright Michael Goldgruber, August 2009	105
Abb.49. Foto, Straße fertiggestellt, Baustelle Tunnel und Parkplatz	110
Abb.50. Foto, Baustelle Aussichtsplatz, ca. 1966	110
Abb.51. Ansichtskarte, ohne Gebäude, Karte 1977 gelaufen	111
Abb.52. Ansichtskarte, mit Gebäude	111
Abb.54. Ansichtskarte, „BAD GOISERN“, Karte 1975 gelaufen	112
Abb.53. Ansichtskarte, „Pötschenpaß-Straße, 992m“	112
Abb.55. Foto, vor der „Kehre 2“, mit Blick auf den Sandling,	113
Abb.56. Foto, „Dachsteinrundfahrt“ auf der alten Pötschenstraße	113
Abb.57. Wandschale: Ortbeton mit Schalung aus Holzbrettern Vidal_4.jpg: http://www.tu-cottbus.de/wolkenkuckucksheim/inhalt/de/heft/ausgaben/109/Vidal/Vidal_4.jpg In: Brandenburgische Universität Cottbus	155
Abb.58. Sitzstufen aus Ortbeton gartenschau-rechberghausen-02-beton-trittstufen-von-buerkle.jpg, http://www.pictokon.net/bilder/08-bilder/gartenschau-rechberghausen-02-beton-trittstufen-von-buerkle.html , In: Gartenschau Rechberghausen	167
Abb.59. Felswand an der Pötschenkehre Aufnahme: Michael Goldgruber, August 2009	175
Abb.60. Stampfbeton : Lazzarini-Girardin-08.jpg, http://www.architonic.com/aisht/wohnberbauung-giardin-miarta-kurt-lazzarini-architekten/5100734 , in: Architonic	185
Abb.64. Asphalt, Asphalt Parking Lot_full.jpeg, http://www.merchantcircle.com/business/Damons.Asphalt.Maintenance.Leslie.MI.1.517-589-9640	195
Abb.63. Ortbetonbauweise mit Bürstenstrichen, 5645262139_30c8f9db48_b.jpg, http://www.flickr.com/photos/tiraum/5645262139/sizes//in/photostream/ , In: flickr, von: Itraum	195
Abb.61. Foto Felswand, copyright von Uttenthaler Helmut	195
Abb.62. Foto Felsweg, copyright von Uttenthaler Helmut	195
Abb.66. LED-Straßenleuchte „Millennio“, http://www.baukontaktplus.de/pages/d/eintraege/presse/kategorie/innen/firma/191/artikel/66/sortierung/plz.html?PHPSESSID=c3bcfa09ef38809bd53538f9fad8e54925.1	197
.2012	197
Abb.65. Bodenfluter „Panos Q“ von Zumtobel ; http://www.zumtobel.com/com-de/produkte/panos.html	197
Abb.67. beleuchtete Betonbank, Traditionelle Aussenbank aus Beton für öffentliche Plätze, http://www.archiexpo.de/prod/lab23/traditionelle-aussenbanke-aus-beton-fur-offentliche-platze-56224-481438.html	197

Literaturverzeichnis

- Welterbe, <http://www.welterbe-aktiv.at/Homepage/welterbe.pdf>, Seite 21, 20.12.2011: in, <http://www.welterbe-aktiv.at>,
Wikipedia, (o.J.): Salzkammergut, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Salzkammergut>>, in: <<http://de.wikipedia.org>>, 15.10.08
Sokoloff Stephen :GOLDENE Wege – Kultur- und Naturschätze im Inneren und Steirischen Salzkammergut, Neumarkt 2008
Text auf einer Wegtafel des Toleranzweges in Bad Goisern
Kreitz, Michael: KOMPASS Dachstein Ausseerland- Bad Goisern- Hallstatt , Rum 2008
Wikipedia, (o. J.): Hallstattzeit, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Hallstattzeit>>, in: <<http://de.wikipedia.org>>, 15.10.08
Wikipedia, (1.10.11): Bad Goisern, <http://de.wikipedia.org/wiki/Bad_Goisern>, in: <<http://de.wikipedia.org>>, 10.12.2011
Lepschi, Christa: Sommerfrische, Beispiele neuer Architektur im Salzkammergut, Salzburg 2008 , Seite 4
Achleitner Friedrich, Region, ein Konstrukt? Regionalismus, eine Pleite? Basel 1997
Landschaft Entwerfen, Zur Theorie aktueller Landschaftsarchitektur, Martin Prominski, Dietrich Reimer Verlag, Bonn 2004
Wandern: <http://www.mosetal.kilu.de/Wandern.htm>, 29.10.08
Brönnle Stefan: Landschaften der Seele. München 1994
Lailach Michael: LandArt. Köln 2007
Turrell James u.a. (Hg.): the other horizon, James Turrell. Wien-Ostfildern-Ruit 1999
Wikipedia, Richard Serra, <http://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Serra> (17.10.2011);, in: <<http://de.wikipedia.org>>, 16.12.2011
Andre Carl, Brancusi Constantin: Richard Serra, Props. Düsseldorf 1994
Wikipedia, (6.12.11): Caspar David Friedrich, <http://de.wikipedia.org/wiki/Caspar_David_Friedrich>, in: <<http://de.wikipedia.org>>, 11.12.2011
Hubertus Gaßer, Caspar David Friedrich – Die Erfindung der Romantik, München 2006
Margherita Spiluttini architekturfotografie, (28.3.2012): Margherita Spiluttini, <<http://www.spiluttini.com/frame.php>>, in: <<http://www.spiluttini.com>>, 28.3.2012
Margherita Spiluttini: Nach der Natur. Konstruktionen der Landschaft, Wien 2002
Büttiker Urs: Louis I. Kahn, Licht und Raum. Berlin 1993
TU Graz: GAM – Grazer Architektur Magazin. Nonstandard Structures, 06 Wien 2010, Seite ???
Iba-see (1.12.2011):Landmarke Lausnitzer Seenland, <<http://www.iba-see2010.de/de/projekte/projekt10.html>>, in: <<http://www.iba-see2010.de>>, 11.12.2011
Topos 57, Architecture and Landscape, München 2006
Nasjonale turistveger: Steilneset, < <http://www.nasjonale turistveger.no/de/varanger/steilneset> <>, in: < <http://www.nasjonale turistveger.no> >, 26.03.2012
Proholz,(„o.J.“): Vertigo oder 640m über Aurland, <<http://www.proholz.at/zuschnitt/25/aussichtspunkt-aurland.htm><>, in: <<http://www.proholz.at>>, 11.12.2011
Jocham, Michaela: Ras(t)en, Autobahnrastanlage an der A143, Diplomarbeit, Graz 2004
Wikipedia, (9.11.11): Straße, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Straße#Geschichte>>, in: <<http://de.wikipedia.org>>, 11.12.11
Marques, Daniele, RASEN-RASTEN. Entwurf einer Rastanlage an der Autoschnellstraße von Linz nach Budejovice im Rahmen der Lehrveranstaltung Ländliches Siedlungswesen; Entwerfen1; Entwerfen 2; Entwerfen 3; im WS 2001/2002 und SS 2002. Graz: Inst. Für Regionales Bauwesen, 2002
Nextroom, (15.09.11): Rastplatz Gaishorn, <<http://www.nextroom.at/building.php?id=33240>>, in: <<http://www.nextroom.at>>, 11.12.11
Wikipedia, (16.10.11): Sustenpass, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Sustenpass>>, in: <<http://de.wikipedia.org>> 11.12.11
Zschokke Walter: Die Straße in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997
Prinz, Anton: Straßentunnel Hallstatt, Linz 1966
Welterbe, <http://www.welterbe-aktiv.at/Homepage/welterbe.pdf>, Seite 28, 20.12.2011: in, <http://www.welterbe-aktiv.at>,
Wolfgang Kos (Hg.): Die Eroberung der Landschaft, Semmering- Rax- Schneeberg, Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung. Schloß Gloggnitz 1992, Wien 1992
Lorenz, Hans: Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen, Wiesbaden-Berlin 1971
Interview mit Goldgruber Michael, geführt von Achleitner Gunda, Wien 23.8.08

