

**Zeitschrift:** Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen  
**Band:** 51 (2012)  
**Heft:** 3: Privatgärten = Jardins privés

**Wettbewerbe:** Wettbewerb : 50 Jahre anthos! = Concours : anthos a 50 ans!

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.05.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Verkehrsinfrastrukturen in der Landschaftsarchitektur

## Die Grenze als Ort, eine Brücke als Gelenk



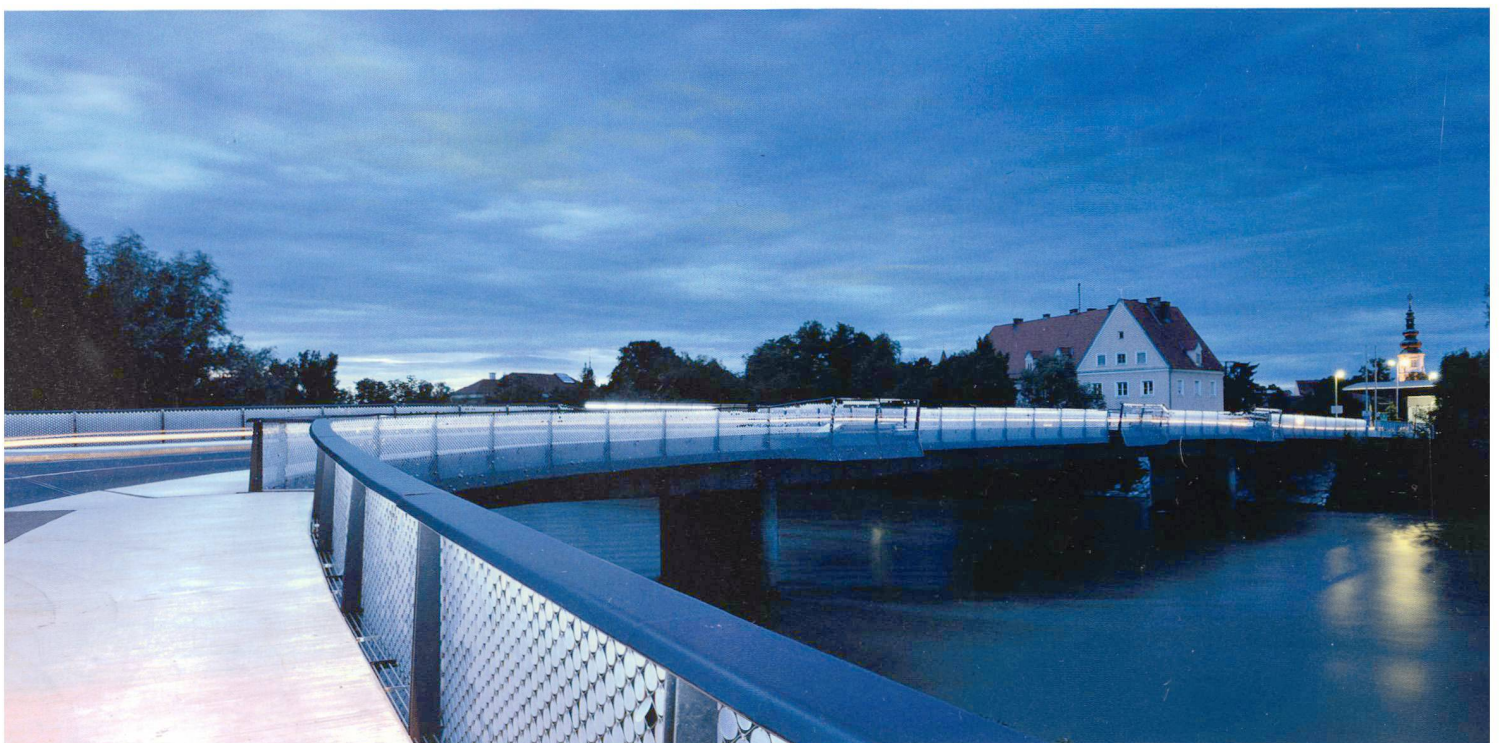
**Brücken in der Landschaftsarchitektur** . Brückengestaltung ist historisch gesehen eine selbstverständliche Aufgabe der Landschaftsarchitektur. Brücken sind nicht allein ein infrastrukturelles, sondern vor allem auch landschaftliches Element. Sie prägen die Wahrnehmung von natur-, stadträumlichen und politischen Grenzen. Zwischen Gornja Radgona und Bad Radkersburg wird die Brücke als öffentlicher Stadtlandschaftsraum und verbindendes Wahrnehmungsobjekt über dem Grenzfluss interpretiert.

**Brücken im Grenzraum** . Brücken prägen die europäische Landschaft und sind zum Sinnbild des vereinten Europas geworden. Im Grenzraum zwischen dem ehemaligen europäischen Westen und Osten gab es in Blütezeiten zahlreiche verbindende Brückenbauwerke, die durch Kriege, Grenzziehungen und ökonomische Flauten dezimiert wurden. So hat auch der südsteirische Grenzfluss Mur, der als natürliche Barriere Österreich von Slowenien trennt, seit dem Wegfall des Eisernen Vorhangs schon mehrere Brückeninstandsetzungen erhalten. Die Murbücke in Bad Radkersburg verband bis zum Ersten Weltkrieg den befestigten Altstadtgrundriss auf österreichischer Seite und das dazugehörige Schloss im heutigen Slowenien zu einer zusammenhängenden Stadtlandschaft. Die erste Betonbrücke zwischen den beiden Ortsteilen rissen 1945 deutsche Soldaten auf ihrem Rückzug nieder. Auf ein Provisorium folgte 1969 eine zweite Betonbrücke, die als vorgespanntes Tragwerk entworfen wurde und in den späten 1960er-Jahren als Novum galt.

**Brückengestaltung** . Ausgangspunkt für das aktuelle Projekt war ein bilateraler Gestaltungswettbewerb, der 2008 nach dem Wegfall der Schengengrenze zwischen Österreich und Slowenien von den Nachbargemeinden Bad Radkersburg (A) und Gornja Radgona (SI) in der

steirisch-slowenischen Grenzregion ausgeschrieben wurde. Ziel war die Wiederausführung der ehemals zusammengehörigen Stadtteile auf der gestalterisch-räumlichen Ebene. Aus der städtebaulichen Aufgabenstellung ging das Konzept der Arbeitsgemeinschaft (mit michellerundschalk als Sieger hervor). In einem ersten Schritt für die Umsetzung des Gesamtkonzeptes wurde die Neugestaltung der ehemaligen Grenzbrücke im Zuge der anstehenden Generalsanierung beauftragt. Die erste Bauphase wurde im Frühjahr 2010 fertig gestellt. Aktuell folgt mit der Anbindung der Brücke an den Stadtkern von Bad Radkersburg der zweite Bauabschnitt (Fertigstellung August 2012).

Idee ist es, die Brücke nicht als reines Infrastrukturobjekt zu interpretieren, sondern über ihre auszubauende Funktion als städtebauliches Gelenk hinaus zu einem eigenständigen Ort im Sinne eines beispielbaren öffentlichen Raumes über dem Fluss zu entwickeln. Das Gestaltungskonzept lässt das Bauwerk weit in beide Ortsterne greifen, bildet spezifische Stadteingänge aus und lässt durch eine optimierte Wegeführung die Brücke zum Bindeglied mit den touristisch frequentierten Murofern werden. Das Brückenbauwerk selbst weitet sich an mehreren Stellen zu Verweilplätzen auf.





Entsprechend der Exponiertheit des Ortes zwischen Bewegungsströmen von Strasse und Fluss wird das Brückengeländer zum bestimmenden Element. Nur über die elementare Tragstruktur mit dem Bauwerk verbunden, hebt sich die filigrane Geländerfüllung in Form eines Edelstahlseilnetzes ganz von der Brücke ab und legt sich wie ein neues Kleid über das Ingenieurbauwerk. Die in das Netz eingearbeiteten Rondellen aus transparent schimmerndem Material bewegen sich je nach Windstärke, zeichnen changierende Schattenwürfe auf die helle Betonoberfläche und sorgen für ganz unmittelbare akustische Brückenerfahrungen. Lichtreflexionen auf den Rondellen lassen je nach Sonneneinstrahlungswinkel das Bild der ehemaligen Grenzbrücke in der Aussensicht ein Stück weit ungreifbar werden. Und so wandelt die Brücke entsprechend ihrer Exponiertheit permanent die Erscheinungsform.

In Nacht- und Abendstunden spannt sich ein horizontaler Lichtbogen über den Fluss. Im breiten Holm integrierte LED-Schienen gewährleisten die Ausleuchtung des öffentlichen Raumes und überwinden die Ästhetik der vormaligen Grenzbeleuchtung.

**Brücke als Initiative** . Bereits mit der Realisierung des ersten Bauabschnitts kam es zu neuen Sichtweisen auf die und innerhalb der Nachbargemeinden: Zu Mittag kommen Sonnenhungrige beider Seiten auf das ehemalige Infrastrukturbauwerk. Neue Wegebeziehungen eröffnen im Zuge des zweiten Bauabschnitts autofreie Begegnungen und erstmals seit 50 Jahren beiderseitige

Kontaktzonen zum Fluss. Die Brücke verankert sich zunehmend als eigenständiger Ort und dient als Veranstaltungsraum transnationaler Treffen zu gemeinsamen Feierlichkeiten. Die Fortschreibung der transnationalen öffentlichen Räume wird bis 2013 in weiteren EU-geförderten Bauabschnitten Uferpromenaden mit Abgängen zur Mur sowie den weiteren Rückbau der Grenz- und Sicherungsanlagen mit sich bringen. Städtebauliche Ergänzungen im Bereich der Stadteingänge als einander zugewandte und grenzüberschreitend abgestimmte Gestaltungsmaßnahmen fördern das Zusammenwachsen der beiden Städte. So können die historisch zusammengehörigen Stadtteile als Teil einer Kulturregion des vereinten Europas mit einem hohen Mass an Identität unterstützt und die Lebensqualitäten im urbanen Alltag des Miteinanders gestärkt werden.

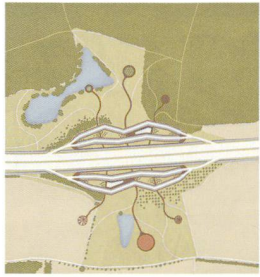
#### Projekt Daten

Planungspartner: bauchplan ).( landschaftsarchitektur und urbanismus, münchen/wien  
 michellerundtschalk landschaftsarchitektur und urbanismus, münchen  
 Auftraggeber: Stadtgemeinde Bad Radkersburg und Gemeinde Gornja Radgona  
 Bauherrnvertretung: Dr. F. Brandner, Stadtgemeinde Bad Radkersburg  
 Brückensanierung und Statik: Wörle Sparowitz Ingenieure  
 Planungszeitraum: Juli 2008 bis Mai 2009  
 Umsetzung: 1. Bauabschnitt: Juli 2009 bis März 2010, 2. Bauabschnitt: Februar bis August 2012

Autoren: bauchplan ).( münchen, wien . landschaftsarchitektur und urbanismus  
 Projektleitung: Tina Roj  
 Bilder: © bauchplan ).(, Brane Bozic (S. 58)

# Verkehrsinfrastrukturen in der Landschaftsarchitektur

## Break – Zwei Wege, ein Ziel!



Übersichtsplan

Autobahnrastanlagen sind besondere Orte mit speziellen Nutzern, speziellen Anforderungen und das alles in einer speziellen Umgebung. Dabei gehen sie jedoch meist nicht über das Bild eines typisierten Parkplatzes mit Toilettenhaus und Bänken hinaus. Der Rastplatz als Ort der Rekreation kann hier seiner eigentlichen Funktion schon längst nicht mehr gerecht werden. Die Diplomarbeit «Break – Zwei Wege, ein Ziel!» versucht beispielhaft eine Alternative zu den vorrangig verkehrstechnischen und umgebungsunabhängig gestalteten Raststätten aufzuzeigen.

Eine solche Rastanlage findet sich zum Beispiel an der A4 bei Weimar. Sie ist als Anlage des Typ III der Richtlinie für Rastanlagen gebaut und entspricht genau den vorgegebenen Musterplänen. Bei Planung und Bau wurde der Umgebung keinerlei Beachtung geschenkt. Vielmehr ist die umgebende Landschaft durch Sträucherpflanzungen verdeckt worden, so dass der Nutzer keinerlei räumlichen Bezug herstellen kann. Die typisierte Rastanlage als eine unter vielen stiftet keinerlei Identität und gibt darüber hinaus sozialen Beziehungen kaum Raum. Sie ist als typisches Beispiel für einen Nicht-Ort anzusehen.

Bei der Analyse des Themas Rast kristallisierten sich zwei verschiedene Hauptarten des Pause-Machens und des Erholens heraus. Zum einen die «introvertierte Pause», welche der Ruhe und Kontemplation gewidmet ist. Und zum anderen die «extrovertierte Pause», welche ähnlich dem Paukenschlageffekt einen Ausbruch aus der Monotonie der Autobahnfahrt ermöglichen soll.

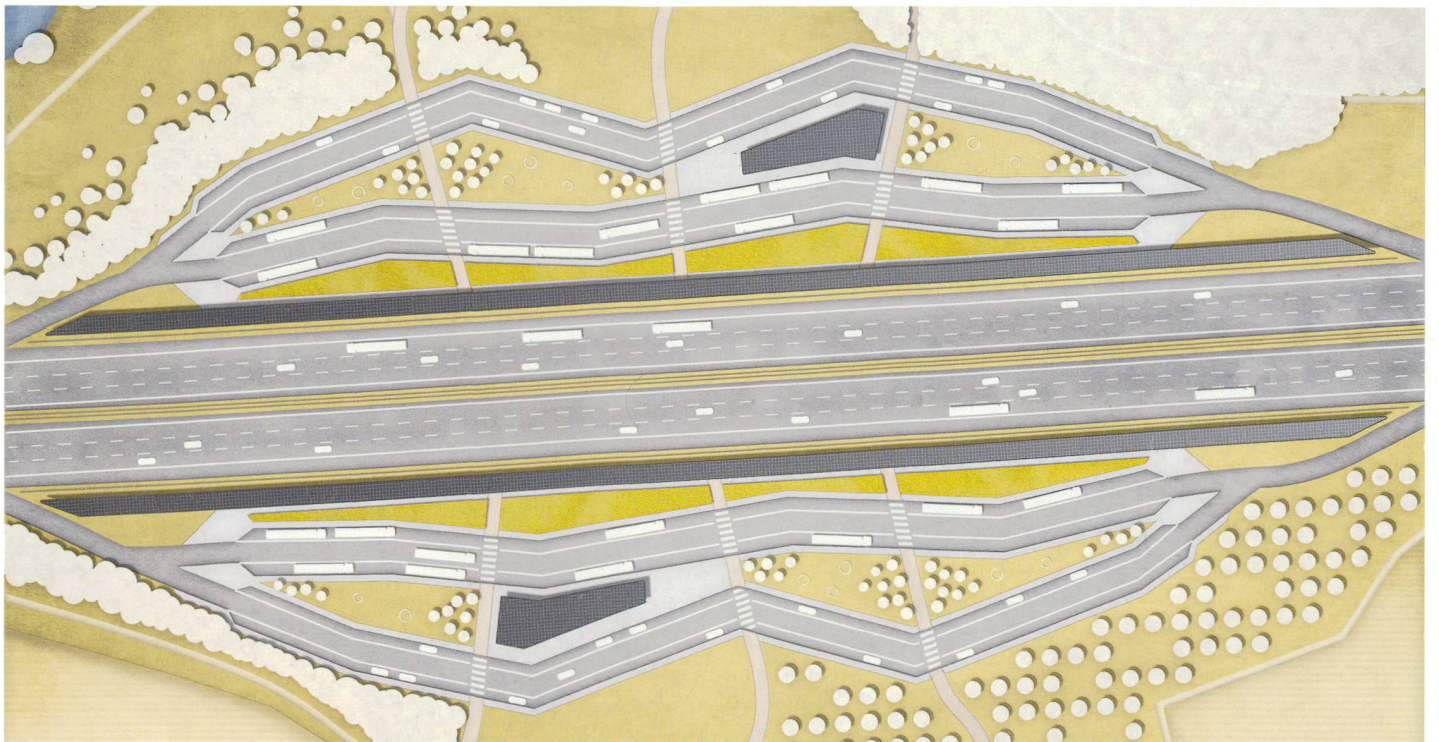
Daraus hat sich das Konzept abgeleitet, welches versucht, diese Dualität herauszuarbeiten. Dabei werden sich die zwangsläufig vorhandenen beiden Seiten eines Rastplatzes, links und rechts der Autobahn, zu Nutzen gemacht.

Die «introvertierte Pause» findet auf der nördliche Seite ihren Platz. Durch den vorhandenen See und den umgebenden Waldrand entsteht ein Rückzugsort zur Erholung und zum Kraft tanken. Der ruhige Charakter wird zusätzlich durch verschiedene Angebote, wie zum Beispiel einen Urlaubsbüchertausch, einen Angelverleih und eine Museumsausstellung unterstützt.

Für die «extrovertierte Pause» bietet sich die südliche Seite mit ihrer weiten Aussicht in die umgebende Landschaft an. Verschiedene Angebote zur Aktivität sollen diesen Charakter noch bestärken. Dazu zählen unter anderem eine Freifläche für sportliche Aktivitäten, eine alkoholfreie Bar und ein Fahrradverleih.



Stress / Müdigkeit Erholung





Intro



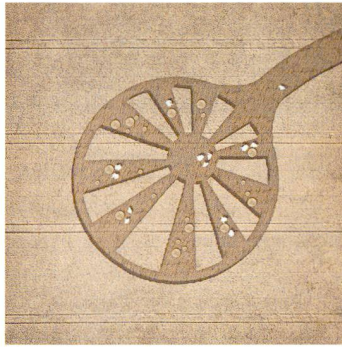
Extro



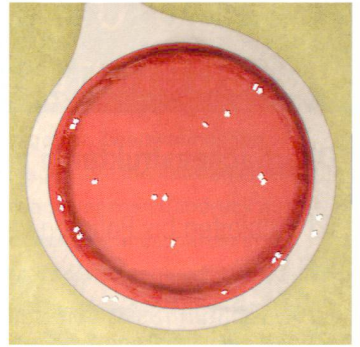
Sonnendeck



Waldbühne



Kornkammer



Sportschau



Perspektive Sonnendeck



Perspektive Kornkammer

Die formale Ähnlichkeit der beiden geplanten Raststättenseiten trägt dazu bei, die Unterschiedlichkeit der sie umgebenden Landschaft noch deutlicher herauszuarbeiten: auf der einen Seite der naturnahe Rückzugsort, gerahmt vom dichtem Waldrand, und auf der anderen Seite die exponiert liegende Kulturlandschaft des Thüringer Beckens. So gesehen ist nicht der Rastplatz selbst der Star, sondern Mittel zum Zweck der Wahrnehmung der Umgebung und ihrer Wirkung auf die Erholung der Autofahrer.

Die Erholung soll hierbei so früh wie möglich einsetzen. Mithilfe des gestalterischen «Breaks» wird versucht, schon im Auto, beim Befahren des Rastplatzes, den bisher gewohnten und monotonen Ablauf der geradlinigen Autobahn zu unterbrechen. Der eigentliche Rastplatz dient hauptsächlich zum Abstellen der Kfz und wird von Achsen überlagert, welche die vorhandene Infrastruktur mit der umgebenden Natur und den Erholungsorten verbinden. Diese kreisförmigen «Inseln» erfüllen verschiedene Funktionen. Dabei sollen sie auch die unterschiedlichen Atmosphären der umgebenden Landschaft vermitteln und die jeweiligen Eigenheiten der verschiedenen Seiten unterstreichen. Durch das Verlassen des

Autos und das Entfernen davon, hin zum Rast- und Ruheplatz, soll eine Art mentale Befreiung vom Pkw mit den an ihm haftenden Gefühlen von Stress und Müdigkeit einsetzen. Die nonlineare Abwicklung und die Auflösung in zwei einzelne Fahrgassen führen zu einer gewissen Leichtigkeit. Dadurch verliert der Rastplatz seine übliche Massivität und fügt sich besser in die Umgebung ein. So entstehen unterschiedliche Blickrichtungen und eine grössere Kontaktfläche zur Natur.

#### Felix Schiefelbein

Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektur

f\_schiefelbein@gmx.de

2005 – 2012

Studium der Landschaftsarchitektur an der TU Dresden

06/2010 – 07/2010

Erasmusstudium an der Universität für Bodenkultur Wien

06/2010 – 09/2010

Praktikum bei bauchplan | (landschaftsarchitektur und urbanismus, wien

seit 04/2012

Mitarbeit bei freiraumpioniere | landschaftsarchitekten, weimar