

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DIPLOMARBEIT

BEGEGNUNGSRAUM INNENSTADT
—
AUFWERTUNG UND WEITERENTWICKLUNG DER KLAGENFURTER FUSSGÄNGERZONE

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades

eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Univ. Prof. Arch.Dipl.Ing. Dr.techn. Klaus SEMSROTH

E260

Institut für Städtebau und Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Anna ZOTTL
Matrik.Nr. 0126115

Müllnergasse 4/17
1090, Wien

und

Bernhard WISSER
Matrik.Nr. 0000511

Rankgasse 9/16
1160, Wien

Wien, am

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Wir erklären an Eides Statt, dass wir die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst, andere als die angegebenen Quellen nicht benutzt und die, den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht haben.

Wir versichern, dass wir dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland (einem Beurteiler oder einer Beurteilerin) in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt haben.

(ZOTTL, Anna)

(WISSER, Bernhard)



BEGEGNUNGSRAUM INNENSTADT - AUFWERTUNG UND WEITERENTWICKLUNG DER KLAGENFURTER FUSSGÄNGERZONE

DANKSAGUNG

Wir bedanken uns bei Univ. Prof. Arch.Dipl.Ing. Dr.techn. Klaus SEMSROTH (Fachbereich Städtebau), O.Univ. Prof. Richard STILES, MA Dip LD Dr hc (Fachbereich Landschaftsarchitektur) und Ao.Univ. Prof. Dipl.Ing. Dr.techn. Georg HAUGER (Fachbereich Verkehrsplanung), welche die Betreuung der vorliegenden Arbeit übernommen und uns im Entstehungs- und Entwicklungsprozess so tatkräftig unterstützt haben.

Weiters gilt unser Dank dem Bürgermeister von Klagenfurt Dkfm. Harald SCHEUCHER, sowie den Mitarbeitern des Magistrats Klagenfurt, Abteilung Stadtplanung – insbesondere aber Dipl.Ing. Robert PIECHL und Dipl.Ing. Georg WALD für alle zur Verfügung gestellten Unterlagen. Unser Dank geht hierbei auch an Arch.Dipl.Ing. Reinhold WETSCHKO und sein Team für die Inspiration und die zur Verfügung gestellten Unterlagen.

Zuletzt wollen wir uns noch bei Dipl.Ing. Dr.techn. Jörn Heiner WISSER und Wilfried MALICHA, sowie allen Jenen, die bei unserer Online-Umfrage teilgenommen haben, bedanken, weil auch sie uns wichtige Anstöße zur Entwicklung unserer Arbeit gegeben konnten.

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	III
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	VI
1 VORWORT	1
1.1 KURZFASSUNG	2
1.2 ABSTRACT	3
1.3 AUFGABEN- UND ZIELVORSTELLUNG	4
2 ANALYSE ZU FUSSGÄNGERBEREICHEN IN INNENSTÄDTEN	6
2.1 EINLEITUNG	7
2.2 DEFINITIONEN	8
2.2.1 FUSSGÄNGERZONE	8
2.2.2 FUSSGÄNGERBEREICH	8
2.3 AUSWIRKUNGEN AUF DEN NICHTMOTORISIERTEN VERKEHR	9
2.3.1 EIGENSCHAFTEN VON FUSSGÄNGERN UND RADFAHRERN	9
2.3.2 GESTALTUNGSKRITERIEN FÜR DEN FUSSGÄNGERVERKEHR	9
2.3.3 BEISPIEL FUSSGÄNGERINITIATIVE SCHWEIZ	10
2.3.4 GESTALTUNG VON RADVERKEHRSDNETZEN	11
2.4 AUSWIRKUNGEN AUF DEN MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR (MIV)	12
2.4.1 MASSNAHMEN FÜR DEN FLIESSENDEN MIV	12
ZURFAHRTSBESCHRÄNKUNGEN	12
BEISPIEL STADT LÜBECK	13
STRASSENBEUZUNGSgebühren	13
2.4.2 MASSNAHMEN FÜR DEN RUHENDEN VERKEHR	14
PARK+RIDE-ANLAGEN	15
2.4.3 VERKEHRSBERUHIGUNG	15
BEISPIEL BEGEGNUNGSZONEN IN DER SCHWEIZ	16
BEISPIEL BEGEGNUNGSZONE IN BURGDORF	17
BEISPIEL BEGEGNUNGSZONE IN BIEL	18
KONZEPT „SHARED SPACE“	18
2.5 BERÜCKSICHTIGUNG DES ÖPNV	21
2.6 FALLBEISPIEL MÜNCHEN	22
2.6.1 INNENSTADT	22
NUTZUNGSVERTEILUNG	24
2.6.2 PARKRAUMMANAGEMENT	24
PARKLIZENZGEBIETE	25
BLAUE ZONEN	26
ANRAINERGARAGEN	26
BUSPARKDEPOT	26
PARK+RIDE (P+R) – ANLAGEN	27

2.6.3	FÖRDERUNG DER FUSS- UND RADWEGE	27
	BIKE+RIDE (B+R) – ANLAGEN	28
2.6.4	MASSNAHMEN FÜR DIE GRÜN- UND FREIRAUME	30
	HOF- UND PASSAGENPROJEKTE	30
3	ANALYSE DES PROJEKTSTANDORTES	33
3.1	LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT	34
3.1.1	EINLEITUNG	34
	FLÄCHENEINTEILUNG	34
	GRÜN- UND FREIFLÄCHEN	38
	VERKEHRSKONZEPT	38
3.1.2	WIRTSCHAFTSSTANDORT	39
	GEWERBEZONEN, TECHNOLOGIE- UND BUSINESSPARKS	39
	TOURISMUS	41
3.2	GESCHICHTE DER STADT KLAGENFURT	44
3.2.1	ZEITTADEL	44
3.2.2	GESCHICHTLICHER ABRISS	46
3.2.3	GESCHICHTE DER HANDELSSTADT KLAGENFURT	47
3.3	KLAGENFURTER INNENSTADT	50
3.3.1	EINLEITUNG	50
3.3.2	FUNKTIONELLE GLIEDERUNG DER INNENSTADT	50
	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND WOHNUNUTZUNG	53
	GRÜN- UND ERHOLUNGSFLÄCHEN	59
	SAKRALBAUTEN, KULTUR- UND FREIZEITANGEBOT	59
	BILDUNGSEINRICHTUNGEN	62
3.3.3	HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT	64
	ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DES	67
	PHYSIOGNOMISCHEN EINDRUCKS (1986)	
	ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DER	67
	WICHTIGSTEN VERTRETENEN FUNKTIONEN IN DEN GESCHÄFTSSTRASSEN (1986)	
	ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DER	68
	ATTRAKTIVITÄT DER VORHANDENEN BRANCHEN DER GESCHÄFTSSTRASSEN (1986)	
	ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DES	72
	PHYSIOGNOMISCHEN EINDRUCKS (2007)	
	ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DER	72
	WICHTIGSTEN VERTRETENEN FUNKTIONEN IN DEN GESCHÄFTSSTRASSEN (2007)	
	ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DER	76
	ATTRAKTIVITÄT DER VORHANDENEN BRANCHEN DER GESCHÄFTSSTRASSEN (2007)	
	INNERSTÄDTISCHES EINKAUFSZENTRUM CITY-ARKADEN KLAGENFURT	76
	FAZIT	77
3.3.4	VERKEHRSORGANISATION	79
	STRASSENÄRÄUME	79
	PARKMÖGLICHKEITEN	84
	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)	85
	TAXISTANDPLÄTZE	87
	FUSSGÄNGERBEREICHE UND VERKEHRSBERUHIGTE ZONEN	88
4	PROJEKTIERUNG	91
4.1	STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT	92
4.1.1	KONZEPT	92

4.1.2	BESCHREIBUNG DER PROJEKTPHASEN	94
	PHASE 00 (bis zur Fertigstellung der Ringstraße)	94
	PHASE 01 (ab ca. 2009)	94
	PHASE 02 (ab ca. 2012)	97
	PHASE 03 (ab ca. 2015)	99
4.2	VERKEHRSKONZEPT	102
4.2.1	SCHLEIFENKONZEPT	102
	BEISPIEL NÜRNBERG	102
4.2.2	PARKPLATZANGEBOT	108
4.2.3	RADWEGENETZ	109
4.2.4	ÖPNV	109
4.2.5	FUSSGÄNGERBEREICH	112
4.3	FREIRAUMKONZEPT	113
4.3.1	FREIRAUMVERBINDUNGEN	113
4.3.2	HÖFE UND PASSAGEN	115
4.3.3	FREIRAUMELEMENTE UND STADTMOBILIAR	115
4.3.4	BELEUCHTUNGSKONZEPT	117
	BEISPIEL ZÜRICH	117
4.4	DETAILPLANUNG	120
4.4.1	ALTER PLATZ	120
	PASSAGEN, INNENHÖFE	125
4.4.2	HEILIGEN GEIST PLATZ	125
	STAUDERPLATZ	131
	LENDKANAL	131
4.4.3	BAHNHOFSTRASSE	131
	ABSCHNITTE NORD UND SÜD DER BAHNHOFSTRASSE	133
4.4.4	CITY-ARKADEN	140
5	NACHWORT	148
5.1	SCHLUSSFOLGERUNG UND AUSBLICK	149
5.2	SCHLUSSBEMERKUNG	152
6	ANHANG	154
6.1	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	155
6.2	LITERATURVERZEICHNIS	161
6.3	TABELLENVERZEICHNIS	164

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung, Darstellung, Foto, Karte, Plan, Zeichnung
ca.	circa, etwa, ungefähr
d.h.	das heißt
entspr.	entspricht
et al.	et alii, und andere, und weitere
etc.	et cetera, und so weiter
Expl.	Exemplar, Stück
f., ff.	folgende Seite, folgende Seiten
Hrsg.	Herausgeber, Editor
in Vorb.	in Vorbereitung, wird demnächst veröffentlicht
Jg.	Jahrgang
Jh.	Jahrhundert
Kap.	Kapitel
Mskr., Ms.	Manuskript, als Manuskript oder kopierte Blätter erschienen
mündl.	mündlich, gesprochene Mitteilung
n.n.	nomen nominandum, der zu nennende Name
Nr.	Nummer
p.	pagina, Seite
p.a.	pro anno, pro Jahr, jährlich
pers. Mitt.	persönliche Mitteilung
var.	varietas, Varietät, Morphe, Spielform einer Art
Tab.	Tabelle, Liste
Taf.	Tafel
usw.	und so weiter
vergl.	vergleiche
Verl.	Verlag
Vorw.	Vorwort
z.B.	zum Beispiel

1 VORWORT

1.1 KURZFASSUNG

Die vorliegende Diplomarbeit „Begegnungsraum Innenstadt – Aufwertung und Weiterentwicklung der Klagenfurter Fußgängerzone“ befasst sich mit einem Thema, das der ehemalige Stadtplaner Klagenfurts, Dipl.Ing. Eduard KRAIGHER schon in den 1960er Jahren aufgegriffen hat: Die Umwandlung innerstädtischer Bereiche in fußgängerfreundliche Zonen und das Fernhalten des motorisierten Individualverkehrs aus diesen.

Aus seinen Überlegungen und seinem Forderung heraus entstand 1961 die erste Österreichische Fußgängerzone in der mittelalterlichen Altstadt Klagenfurts, die sich über ein Gebiet von etwa 18.400 m² erstreckt. In den Folgejahrzehnten wurden weitere, vereinzelte Straßenabschnitte umgewandelt. Eine fußläufig angenehme Verbindung zwischen diesen einzelnen Zonen konnte aber bislang nicht gänzlich realisiert werden. Die vorliegende Arbeit stellt sich nun dieser Aufgabe und zeigt ein mögliches städtebauliches Entwicklungsmodell für die Klagenfurter Innenstadt für die nächsten acht bis zehn Jahre.

Dem ausgearbeiteten städtebaulichen Modell liegt ein Konzept zugrunde, das sich auf drei Argumente stützt. Das erste Argument ist die derzeitige Situation mit dem, seit März 2006 eröffnetem Einkaufszentrum City-Arkaden Klagenfurt, das auf dem alten „Neuner-Areal“ im Norden der Innenstadt (entlang der St. Veiter Straße) erbaut wurde. Diese jüngste innerstädtische Einkaufsattraktion brachte diverse Veränderungen in städtebaulicher Hinsicht mit sich. Zum Einen bewirkte das neue Überangebot an Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfs, dass viele Geschäftsleute um ihre Existenz fürchteten und daher den Auszug aus den alten Lokalisationen in der Innenstadt (vor allem in der Bahnhofstraße und den kreuzenden Einkaufsstraßen) und die Übersiedlung in den neuen Einkaufstempel einem Verharren und Abwarten bevorzugten. Damit entstanden bereits vor der Eröffnung zahlreiche Leerstände in den Erdgeschoßzonen der innerstädtischen Straßen. Zum Anderen wurde die Errichtung des neuen Einkaufszentrums, sowie auch die 2008 erwartete Fußball-Europameisterschaft zum Anstoß genommen, den Klagenfurter Ring (um die Innenstadtbezirke I-IV) gänzlich vierspurig auszubauen, um damit eine Verkehrsbelastung für die Straßen der Innenstadt zu erzielen.

Diese Idee des vierspurigen Ausbaus zu einer „Stadtautobahn“ wurde in der vorliegenden Arbeit aufgenommen und weiterentwickelt. Mit der Entlastung der innerstädtischen Straßenzüge vom Individualverkehr – die höchste Pkw-Belastung besteht hier eindeutig durch den „Transitverkehr“, also dem einfachen Durchqueren der Innenstadt – stellte sich die Frage, ob damit nicht auch ein völlig neues Verkehrskonzept für die Klagenfurter Innenstadt entstehen könnte. Eine Beantwortung dieser Frage wurde im Laufe der Entwicklung dieser Arbeit durch die Untersuchung zur Schaffung von verkehrsberuhigten und autofreien Zonen, sowie der Entwicklung eines „Schleifenkonzepts“ für den Individualverkehr getätigt. Mit der Einführung einer weiteren verkehrsberuhigten Zone im innerstädtischen Gebiet (Burggasse, nördl. vom Neuen Platz) seitens der Stadtplanung, deren Befahrung nur noch durch die öffentlichen Buslinien, Taxis, Einsatzfahrzeuge, sowie Pkws, die aus der Tiefgarage unter dem Neuen Platz kommen, erlaubt ist, wurde ein zweites Argument zur Durchsetzung der Idee, die Klagenfurter Fußgängerzone aus der Altstadt herauswachsen zu lassen und auf das Gebiet der Neustadt (oder Rasterstadt) zu erweitern, gefunden. Das dritte Argument bildet sich aus der Tatsache, dass eine Verkehrsbelastung der Innenstadt auch eine deutliche Reduktion der Umweltbelastungen hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes und der Feinstaubbelastung bedeuten würde. Klagenfurt rangiert unter den Städten mit der höchsten Feinstaubbelastung Österreichs.

Zur Umsetzung des Vorhabens, die bestehende Fußgängerzone auf die Innenstadt auszuweiten, wurde ein Plan erarbeitet, der eine phasenweise Weiterentwicklung dieser vorsieht.

Beginnend mit der „Phase 00“ soll ein Ausgangspunkt angenommen werden, bei dem der besagte Ringstraßen Ausbau bereits vollendet ist und zugehörige, vorbereitende Maßnahmen getroffen wurden. Diese umfassen Aufforstungen der Alleebaumbestände entlang der Ringstraßen, sowie vereinzelte Straßenarbeiten. In „Phase 01“ soll nun in weiterer Folge die Fußgängerzone zum ersten Mal wachsen und sich die angrenzenden Altstadtbereiche einverleiben. Zusätzlich dazu sollen Straßen mit niedriger Verkehrsfrequenz ebenfalls aufgelöst werden.

Auf „Phase 01“ soll eine Übergangszeit folgen, in der der neue Zustand untersucht und durch Volksbefragungen bestätigt werden soll. Einer Zustimmung durch die Bevölkerung und der Stadtplanung kann dann die „Phase 02“ folgen.

In „Phase 02“ soll die Fußgängerzone auf ihre endgültige, vorgeschlagene Größe anwachsen. Dies zieht die Maßnahmen zur Sperrung und Auflösung auch der, durch den Individualverkehr hochfrequentierten Straßenzüge mit sich und muss daher in möglichst rascher und unkomplizierter Art und Weise erfolgen, ohne das innerstädtische Leben auszulöschen. Im Zuge des Umbaus der Straßenräume wird auch das „Schleifenkonzept“, das die gewachsene Fußgängerzone tangieren und beschicken soll, hergestellt und ermöglicht auch Nichtanrainern weiterhin die Innenstadt mit dem Auto zu erreichen.

„Phase 03“ bildet den Abschluss der vorgeschlagenen Maßnahmen, in der ein Umbau und eine städtebauliche Anpassung der eingangs erwähnten City-Arkaden zu einem Einkaufszentrum mit Passagenwirkung und die Rückgewinnung eines verlorengegangenen Grünraums stattfinden soll.

1.2 ABSTRACT

This diploma thesis at hand, entitled „Encounter space downtown – Reassessment and enhancement of the pedestrian area Klagenfurt“ focuses at a topic the former head of urban planning in Klagenfurt, Dipl.Ing. Eduard KRAIGHER looked at in the early 1960's: The transformation of inner-city areas into pedestrian-related zones and their exclusion of individual motor car traffic.

From his considerations, Austria's first pedestrian area was established in 1961 within the medieval city of Klagenfurt, expanding over an area of about 18.400 m². In the following decades, further street sections have been transformed, but an appropriate and comfortable connection between these spread street sections has not satisfactorily been accomplished. The thesis at hand looks at this task and offers an urban development model for the city of Klagenfurt, considering the development in the next eight to ten years.

The established urban development model offers a concept based on three ideas. The first idea looks at the situation in Klagenfurt nowadays with its new shopping mall "City-Arkaden Klagenfurt", established in March 2006, which was built on the old ground of the "Neuner-Areal" north of the city (alongside St. Veiter Straße). This latest inner-city shopping attraction caused changes in the urban development of Klagenfurt. On the one hand, shopkeepers, in fear of the overwhelming new supply of goods for mid- and long-term usage, escaped their established surroundings to set up shop at the new shopping mall and leave some areas abandoned and out of business (especially in Bahnhofstraße and interlocking streets), creating vacancy in the ground floor zones of some buildings within the inner-city shopping areas even before the grand opening of the shopping mall. On the other hand, the establishment of the new shopping mall, as well as the upcoming European Soccer Cup in 2008 gave birth to the idea to enlarge the "Klagenfurter Ring" – four roads connected to each other, circling the city districts I to IV. The newly enhanced "Ring" would then provide four lanes for individual motor car traffic to go all around the city, thus reducing traffic in the inner-city streets.

The idea of enlarging the "Ring" and building a "four lane city motorway" was used and further developed in this thesis. This leads to a new traffic concept for the city of Klagenfurt, with less traffic within the inner-city: the biggest traffic problems clearly are caused by transit traffic, meaning traffic that only passes through the city without stopping by. Whether it is possible to create car free zones and pedestrian-friendly areas through traffic-reducing measures and to exclude any form of transit traffic from the city, leaving only a "loop concept" for the individual motor car traffic to enter the city, is part of this thesis.

The introduction of a new traffic-reduced zone within the city (located in Burggasse, north of Neuer Platz), done by the Department of Urban Planning, is the second idea this thesis deals with. The newly established zone provides ground only for busses, cabs, emergency vehicles and cars coming out of the subterranean garage, situated beneath Neuer Platz, taking this idea to let the existing pedestrian area in Klagenfurt "grow" and merge with the area of the "Neustadt" (the inner-city area built in Renaissance times), or "Rasterstadt" ("grid city") as it is called, too. The third idea derives from the fact that highly frequented streets cause severe pollution through CO₂-Emissions and particle emissions – the city of Klagenfurt ranks in the top ten of air polluted cities in Austria –, thus reducing traffic frequency also reduces air pollution.

Taking the idea to let the existing pedestrian area in the medieval city expand and grow into the recently mentioned "Neustadt", this diploma thesis deals with a pedestrian area enhancement, done in three phases.

"Phase 00" would be the starting point of the project, thinking about the ideally finished enlargement of the "four lane city motorway" and accompanying measures, such as afforestation of the alleys with trees, which were cut down during the enlargement process, and additional road side construction works.

During "Phase 01" the existing pedestrian area should "grow" for the first time, merging with the other pedestrian zones, mentioned previously. Some minor roads, that are not so highly frequented by traffic should also be shut down and transformed into pedestrian areas.

Following "Phase 01", there will be a transition period which should give the inhabitants of Klagenfurt, as well as the city government and the Department of Urban Planning time to consider further steps. A positive response of the public – obtained through an opinion poll – should mark the transition to "Phase 02".

In "Phase 02", the pedestrian area encounters its final dimensions, as proposed in this thesis. This interim stage will be reached by also cutting off streets, that are highly frequented by individual motor car traffic and therefore has to be done fast and efficiently, without letting the city-life run out. During the enhancement of the pedestrian area, the "loop concept" for the individual motor car traffic will also be established, making it also possible for non-residents to enter and exit the city by their cars.

"Phase 03" will be the final stage of the proposed measures. During this phase, the shopping mall "City-Arkaden" will undergo certain refurbishments to fit the urban master plan. The establishment of a shopping passage, as well as the development of a "roof park" and the recovery of an urban green space nearby will mark the end of "Phase 03" and of this thesis.

1.3 AUFGABEN- UND ZIELVORSTELLUNG

Wie bereits aus der Kurzfassung zu entnehmen ist, verspricht die vorliegende Arbeit mit dem Titel „Begegnungsraum Innenstadt – Aufwertung und Weiterentwicklung der Klagenfurter Innenstadt“ ein städtebauliches Konzept zur Erweiterung der bestehenden Klagenfurter Fußgängerzone.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden und einen geeigneten Ausarbeitungsrahmen festzulegen, ohne diesen zu überschreiten, wurden klare Aufgaben und Ziele definiert und gesetzt. Die nachfolgenden Kapitel geben Aufschluss darüber, wie an die gestellten Aufgaben herangegangen wurde und versuchen, die gesetzten Aufgaben und Ziele zu erreichen.

Zur Einleitung der Arbeit stehen zwei Kapitel, die sich mit einer eher allgemeinen Analyse zu den Themen autofreie Zonen, Verkehrsberuhigung, verkehrsberuhigte Zonen, fußgängerfreundliche Zonen und Fußgängerzonen auf der einen Seite, und dem Projektierungsgebiet auf der anderen Seite auseinander setzen; wobei hier vom großen Maßstab einer kurzen Analyse zum Großraum Klagenfurt bis zu einer detaillierten Betrachtung und Eingrenzung des eigentlichen Planungsgebietes vorgegangen wurde.

Die, aus den zwei einleitenden Kapiteln gewonnenen Eindrücke und Erkenntnisse helfen, die weitere Vorgehensweise besser zu verstehen und nachzuvollziehen. Die gestellten Aufgaben und die dadurch erwarteten Ziele der Arbeit leiten sich auch direkt aus dem Schluss, der aus diesen beiden Kapiteln zu ziehen ist, ab.

Das folgende Kapitel zur Erörterung der Themen autofreie Zonen, Verkehrsberuhigung, verkehrsberuhigte Zonen, fußgängerfreundliche Zonen und Fußgängerzonen – wie oben beschrieben –, liefert eine Fülle an Möglichkeiten zur Realisierung neuer Verkehrskonzepte hinsichtlich der Bevorzugung des Fußgängers und zeigt dazu in jüngster und früherer Zeit gebaute Beispiele.

Das Kapitel zur Analyse des Projektstandortes in der Klagenfurter Innenstadt gibt Aufschluss über die wirtschaftliche, demografische und städtebauliche Situation des Planungsgebietes. Die daraus gezogenen Schwächen und Stärken der Stadt Klagenfurt spiegeln sich im Kapitel zur Projektierung wieder und sind in weiterer Folge erläutert.

Zu den größten Problemen, vor allem der Klagenfurter Innenstadt, zählt ein relativ starkes Verkehrsaufkommen, das großteils durch den „Transitverkehr“, also Verkehr, der nur durch die Stadt durchgeführt wird, bemerkbar ist.

Täglich passieren in den Spitzenzeiten (Morgen- und Abendverkehr) zehntausende Pkws die Innenstadt. Die damit verbundene Umweltbelastung lässt sich nicht zuletzt dadurch erkennen, dass die Stadt Klagenfurt regelmäßig unter den Städten Österreichs mit der höchsten Feinstaubbelastung rangiert. Eine Aufgabe hierzu soll es also sein, die Verkehrsbelastung, deren Zunahme für die nächsten Jahrzehnte schon prognostiziert ist, zu reduzieren und einem möglichen Kollaps entgegen zu wirken.

Seitens der Stadtplanung ist diesbezüglich schon Einiges im Gange. Mit dem Bau des Einkaufszentrums City-Arkaden Klagenfurt wurde auch mit dem vierspurigen Ausbau der Ringstraßen um die Klagenfurter Innenstadt begonnen, welcher bis zu den Fußball Europameisterschaften im Sommer 2008 vollendet sein soll.

Ein vierspuriger Ausbau des „Rings“ soll zur Entlastung der hochfrequentierten innerstädtischen Straßenzüge beitragen. Die, aus dieser Annahme resultierende Aufgabe im Kontext der vorliegenden Arbeit stellt somit die Entwicklung eines neuen Verkehrskonzeptes für die Innenstadt dar.

Ein weiteres Problem der Innenstadt Klagenfurts bildet sich durch das, im März 2006 eröffnete Einkaufszentrum City-Arkaden. Mit seinem zusätzlichen Angebot an Waren, welche vor allem in der, nur einhundert Meter südlich gelegenen Altstadt bereits zur Genüge vorhanden sind, trieb es etliche Geschäftsleute aus ihren Läden in den weniger stark frequentierten Einkaufsstraßen der Innenstadt – deutlich zu erkennen an den Leerständen in der Bahnhofstraße und kreuzenden Straßenzügen – und zu einer Übersiedelung in den neuen Einkaufstempel. Das, sich daraus ergebene Ungleichgewicht in der Verteilung der Kaufkraft stellt ein weiteres Problem dar, bei dem mithilfe der Attraktivierung der „kleineren“ innerstädtischen Geschäftsstraßen selbiges Ungleichgewicht wieder entschärft werden soll, ohne dabei verpflichtet zu sein, den Verursacher auszulöschen. Mit der angestrebten Attraktivierung, der, sich im Verfall befindlichen Teile der Innenstadt, soll auch einer weiteren Abwanderung der innerstädtischen Bevölkerung entgegen gewirkt werden. Das hierzu vorherrschende Problem stellt die Überalterung der Bevölkerung dar, aber auch das teilweise Fehlen von Attraktionen, die junge Menschen und Familien zur Ansiedlung in der Innenstadt bewegen sollen. An dieser Stelle soll eine Abgrenzung der Arbeit stehen, die sich nicht mit der vorherrschenden Wohnsituation, bzw. dazu benötigten Verbesserungsmaßnahmen befasst, sondern lediglich auf die Möglichkeiten zu Verbesserungen hinweisen soll. Dies betrifft vor allem die Arkadenhäuser in der Altstadt, sowie die Rasterblockbebauung im Südwesten der Innenstadt (wie dem Kapitel zum Projektstandort zu entnehmen ist).

Schon aber Aufgabe dieser Arbeit ist es, sich dem Verursacher des Ungleichgewichts hinsichtlich der Kaufkraftverteilung, dem Einkaufszentrum City-Arkaden Klagenfurt, anzunehmen und dieses auf seine Schwächen und Stärken, sowie Potenziale hin zu untersuchen. Die, aus der Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse fließen dann in ein Entwicklungskonzept ein, dass sowohl die bauliche Struktur, wie auch die städtebauliche Anbindung des Ein-

kaufszentrums angreift. Die Verbesserungsmaßnahmen hierzu gehen einher mit der Untersuchung zur Ausbildung einer Einkaufspassage, da sich der „Passagentyp“ vor allem in der kaufkräftigen Altstadt, aber auch fallweise in den anderen Teilen der Innenstadt über die Jahrhunderte durchgesetzt hat und ein Einkaufszentrum in Form einer Passage somit auch wesentlich „ortsbezogener“ funktionieren würde. Neben der Ausbildung zur Passage werden auch Möglichkeiten untersucht, den Standort des Einkaufszentrums im Gebirgsjägerpark (Teil der nördlichen Artillerieschussflächen aus der Zeit vor der Eroberung Klagenfurts durch Napoleon) seiner ursprünglichen Funktion als städtischem Grünraum wieder zuzuführen und durch gezielte Aufforstungen (auch entlang der Ringstraßen, sowie in der Innenstadt selbst) zu einer Schließung des „Grüngürtels“ um die Klagenfurter Innenstadt beizutragen.

Insgesamt sollen die erwähnten Eingriffe auch zu einer deutlicheren Vereinheitlichung der innerstädtischen Teilbereiche führen und dadurch ganzheitlich die Attraktivität der Klagenfurter Innenstadt unterstreichen.

Zur Verwirklichung dieser Ideen wird ein zeitlicher Rahmen entwickelt, der eine phasenweise Umsetzung selbiger Eingriffe vorsieht und auch die Möglichkeit bietet, alternative Wege in der städtebaulichen Entwicklung Klagenfurts einzuschlagen.

Dieser zeitliche Rahmen wird in der vorliegenden Arbeit unter der Bezeichnung „Phasenplan“ geführt und weist eine Unterteilung in drei Phasen auf, wobei zu Anfang die „Phase 00“ stehen soll, die als Ausgangspunkt der abgeschlossenen Ringausbauarbeiten, wie eingangs erwähnt, anzunehmen ist. Von ihr aus soll sich das Projekt in den besagten drei folgenden Phasen auf den vorläufigen Endstand entwickeln. Für jede einzelne Phase werden alle, durchzuführenden Maßnahmen beschrieben, wobei „Phase 03“, als Abschluss dieser Diplomarbeit, eine genauere Betrachtung erfährt und in Form von städtebaulichen Detailplänen dokumentiert wird. Die vorangehenden Ausführungen zu den einzelnen Phasen, sowie die Analysen der beiden einleitenden Kapitel werden durch Planmaterial, Grafiken und Schemata unterstützt.

Das letztendliche Ergebnis der vorliegenden Diplomarbeit soll zeigen, dass für die Innenstadt von Klagenfurt ein Handlungsbedarf besteht, welcher in der ausgearbeiteten Form einer Vergrößerung der Fußgängerzone, sowie der Schaffung eines neuen Verkehrskonzeptes als eine städtebaul. Entwicklungsmöglichkeit vonstatten gehen kann.

Die Umwandlung, der, durch den Individualverkehr hochfrequentierten Straßen in Fußgängerzonen und deren Verknüpfung mit der, seit 1961 bestehenden Fußgängerzone in der Altstadt, soll im Endeffekt einen deutlichen Gewinn an Lebensqualität darstellen. Diese soll sich durch ein ansprechenderes Stadtbild, reduzierten Verkehr und damit reduzierte Umweltbelastungen, eine Umverteilung der Kaufkraft und einen höheren Wohnstandard behaupten.

2 ANALYSE ZU FUSSGÄNGERBEREICHEN IN INNENSTÄDTEN

2.1 EINLEITUNG

In den 1970er und 1980er Jahren versuchte man das Recht des Fußgängers dem motorisierten Verkehr gegenüber wieder zu stärken, denn nach dem Zweiten Weltkrieg bestimmte vor allem der motorisierte Verkehr die Städte, und auch die Stadt- und Verkehrsplanung.

Das Aufkommen des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führte zum Wachstum an Flächenbedarf für Verkehrswege und zur Trennung dieser in deren unterschiedliche Funktionen. Der Fußgänger verlor als „Nutzfortbewegungsart“ [1] an Bedeutung. Zu dieser Zeit gab es zunächst nur vereinzelte Straßenzüge im kommerziellen Bereich des Stadtzentrums, die als Fußgängerzone eingerichtet wurden. Dadurch stiegen die Umsätze wie auch die Bodenpreise in diesen Zonen. Es führte zur Verdrängung des Wohnraums und der traditionellen Geschäften, sowie Warenketten.

Der „Nutzungsmix“ verschwand und die Belegung des Raumes begrenzte sich auf die Ladenöffnungszeiten. Die Umweltpolitik reagierte auf diesen Zustand und setzte sich vermehrt mit der Frage auseinander, „... wie europäische Stadtstrukturen wiederum fußgängergerecht [gemacht] werden könnten...“ [2].

Ab den 1980er Jahren begann der Trend zu großflächig angelegten Fußgängerbereichen. Der MIV sollte in der Stadt reduziert werden, um die abnehmende Lebensqualität für Bewohner wieder zu verbessern und dem befürchteten und erwarteten Verkehrskollaps entgegenzuwirken. Die Umsetzung hierzu erwies sich jedoch als schwierig, da zu viele unterschiedliche Interessen bei der Errichtung von Fußgängerbereichen involviert waren. Als größte Skeptiker galten lange Zeit die Einzelhändler, die einen Geschäftsverlust befürchteten, wenn ihre Kunden nicht mehr mit dem Auto beim Geschäft vorfahren konnten. Daher hat man darauf geachtet, dass die Autofahrer bis zum Rande des autofreien Bereichs zufahren konnten, was zu einer Erhöhung des Parkplatzbedarfs rund um die Fußgängerzone führte und damit zu einer Abwertung dieser Bereiche. In diesen Fällen wurde nur darauf geachtet, besondere Straßenzüge zu attraktivieren, ohne eine flächendeckende Planung zu vollziehen.

Innenstadtbereiche weisen meistens die dichteste Ansammlung an den unterschiedlichen Stadtfunktionen innerhalb einer Stadt auf. Durch die Einführung von Fußgängerbereichen in den Innenstädten soll die Erhaltung und Belegung des historischen Kerns der Stadt gefördert werden. Eine, zu erzielende Steigerung der Wohn- und Lebensqualität, bringt auch eine Neukonzipierung der Verkehrsarten mit sich, die vor allem größere Auswirkungen auf den MIV-Verkehr haben, der in solchen Bereichen nicht mehr erwünscht ist. Dadurch erhöht sich die Sicherheit und Bewegungsfreiheit für den Fußgänger, sowie der Kommunikations-, Erholungs- und Freizeitwert der Stadt. Eine gesteigerte Aufenthaltsqualität fördert auch deutlich das Geschäftswesen.

Dieses Kapitel soll die Auswirkungen und die möglichen, zu treffenden Maßnahmen für den nichtmotorisierten und den motorisierten Verkehr aufzeigen, die durch die Einführung eines vernetzten Fußgängerbereichs in einer Innenstadt entstehen können. Als Schlussteil des Kapitels wird die Stadt München in Deutschland, als Beispiel für die Gestaltung von Fußgängerbereichen und dessen Verkehrsplanung in der Innenstadt herangezogen.

[1] Anmerkung: Der Begriff „Nutzfortbewegungsart“ beschreibt die Art der primären Fortbewegung zum Zwecke der Erledigung alltäglicher Aufgaben und Pflichten.

[2] Quelle: SEEWER, Ulrich: Fussgängerbereiche im Trend? Strategien zur Einführung grossflächiger Fußgängerbereiche in der Schweiz und in Deutschland im Vergleich in den Innenstädten von Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg. Hrsg. Dozenten und DozentInnen des geographischen Institutes der Universität Bonn, S.243; Bonn, 2004

2.2 DEFINITIONEN

Da sich die vorliegende Arbeit mit der Verbesserung und der Weiterentwicklung einer Fußgängerzone zu einem großflächigen Fußgängerbereich befasst, sollen eingangs kurz die beiden Begriffe „Fußgängerzone“ und „Fußgängerbereich“ definiert werden.

2.2.1 FUSSGÄNGERZONE

„Unter einer Fußgängerzone versteht man in der Regel einen Bereich mit einer oder mehreren Geschäftsstraßen in die, von einigen genau definierten Ausnahmen abgesehen, keine Kraftfahrzeuge einfahren dürfen.“ [1]

Fußgänger haben, wie der Name nahelegt, in der Fußgängerzone eindeutig Priorität gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern. Die Umsetzung einer Fußgängerzone erfolgt fast ausschließlich in den Altstadtbereichen der Städte oder größerer Gemeinden. Eine Fußgängerzone muss allseitig, am Beginn und am Ende, ausgeschildert sein. Die nebenstehenden Abbildungen zeigen eine solche Beschilderung, wie sie zum Beispiel in der Stadt Wien in Gebrauch ist (vgl. Abb. 2.01 u. 2.02).

2.2.2 FUSSGÄNGERBEREICH

Der Fußgängerbereich, zum Unterschied zur Fußgängerzone, ist ein „fußgängerprivilegierter Bereich“. Der Begriff wurde in den 1980er Jahren erstmals vermehrt verwendet und wird von Peter JAWEKI wie folgt definiert:

„Fußgängerbereiche sind Anlagen, die ausschließlich oder überwiegend dem Fußgänger zur Verfügung stehen. Es kann sich dabei um einzelne Straßen oder Plätze oder auch um ein ganzes System von Verkehrsflächen handeln und um Anlagen im Kern einer Stadt, im Zentrum eines Stadtteils oder in einem Geschäftsviertel usw. Der Fußgängerverkehr ist dabei räumlich- in der gleichen Ebene [...] oder zeitlich- etwa durch Zulassung eines Kraftfahrzeugverkehrs zur Belieferung von Geschäften zu bestimmten Tagesstunden- von anderen Verkehrsarten getrennt...“ [2]

Der Fußgängerbereich umfasst also nicht nur MIV-freie Straßen- und Platzflächen, sondern tritt auch in Verbindung mit verkehrsberuhigten Flächen auf, deren Maßnahmen unter anderem die Fahrtgeschwindigkeitsbeschränkung auf Tempolimit von 30 km/h, 20 km/h, oder Schritttempo umfassen kann. Neben den Ausnahmen für Zufahrten des Kfz-Verkehrs und dem weiterhin erlaubten Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit kann und soll der Fußgängerbereich vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durchfahren und gut erschlossen werden.



(Abb. 2.01, Beschilderung des Beginns einer Fußgängerzone)



(Abb. 2.02, Beschilderung des Endes einer Fußgängerzone)

[1] Quelle: KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999

[2] Quelle: PETERS, Paulhans: Stadt für Menschen. Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt; München, 1973

2.3 AUSWIRKUNGEN AUF DEN NICHTMOTORISIERTEN VERKEHR

Zu den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern gehören die Fußgänger und Radfahrer. Sie sind die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr [1]. Ihre umweltfreundliche und platzsparende Fortbewegung ist in Innenstadtbereichen besonders positiv anzuerkennen und bei der Planung von Innenstädten dem entsprechend zu berücksichtigen. Welche Auswirkungen die Errichtung eines Fußgängerbereichs auf diese Verkehrsarten haben, soll im Folgenden näher erläutert werden.

2.3.1 EIGENSCHAFTEN VON FUSSGÄNGERN UND RADFAHRERN

Bei der Planung und Gestaltung von Verkehrsflächen für den Fußgänger- und Radfahrverkehr müssen die Eigenschaften dieser beiden Verkehrsarten besonders berücksichtigt werden, da sie ein wichtiges Kriterium darstellen.

Beide Verkehrsarten haben nur eine geringe Fortbewegungsgeschwindigkeit und daher nur begrenzte Reichweiten. Ihre Vorankommen ist außerdem von der körperlichen Verfassung des einzelnen Fußgängers, bzw. Radfahrers abhängig.

Die Fortbewegungsgeschwindigkeit des Radfahrers ist durchschnittlich meist schneller im Vergleich zu der des Fußgängers. Sie beträgt etwa 10-14 km/h im Durchschnitt [2]. Bei Kurz- und Mittelstrecken (zwischen null und fünf Kilometern) [3] hat der Radverkehr daher eine nicht zuverachtende Einflussgröße im innerstädtischen Verkehr.

Ein weiterer, positiver Aspekt beider Verkehrsarten ist ihre Kostengünstigkeit, Flexibilität und sie sind umweltschonend. Durch die geringe Fortbewegungsgeschwindigkeit wird die Umgebung auch viel intensiver wahrgenommen. Daher hat besonders der Fußgänger einen hohen Anspruch an die Ästhetik der Fußwege und dessen Umgebung (vgl. Unterkapitel 2.3.2).

So, wie auch der Radfahrer, kann der Fußgeher keine zu schweren oder großen Lasten über eine längere Entfernung transportieren. Zufußgehen ist daher nur für kürzere Entfernungen im Alltag oder in der Freizeit optimal. Der Fußgänger zeichnet sich weiters durch hohe Flexibilität aus. Verkehrsplaner Dipl.Ing. Hermann KNOFLACHER beschreibt diese Flexibilität durch die *„...ideale Anpassung an verschiedene natürliche Gegebenheiten. [...] Er findet sich in schwierigstem Gelände zurecht, benötigt wenig Platz und passt sich unterschiedlichen klimatischen Bedingungen an.“* [4].

Noch ein weiterer positiver Aspekt ist der, bereits erwähnte, geringe Platzbedarf an Verkehrsfläche. Grund dafür ist zum Einen die geringe Fortbewegungsgeschwindigkeit, die bei zwei bis sieben Kilometern pro Stunde liegt [5]. In der Theorie von Hermann KNOFLACHER erfordert eine zunehmende Geschwindigkeit eines Verkehrsteilnehmers einen überproportional steigenden Raumanspruch [6].

Die möglichen Steigungsverhältnisse von Verkehrswegen und die hohe Steigfähigkeit, die z.B. bei Stiegen durch die Gleichung

$$2 \cdot H + B = 63 \pm 3 \text{ cm}$$

H ... Stiegenhöhe

B ... Stiegenbreite

berechnet werden kann, wird in der Planung oftmals ausgenutzt. Die Eigenschaft der Steigfähigkeit ist zugleich Stärke, aber auch Schwäche des fußläufigen Verkehrsteilnehmers. Weitere große „Schwächen“ des Fußgängers sind seine Umwege- und Witterungsempfindlichkeit. Umwege sind grundsätzlich zu vermeiden und Fußwege daher direkt zu führen. Der Fußgänger hat als Eigenschaft zwar eine hohe Steigungsfähigkeit, aber zugleich eine hohe Steigungsempfindlichkeit. Maßnahmen für die Berücksichtigung dieser Eigenschaft werden in Unterkapitel 2.3.2 angeführt.

Beide Verkehrsarten punkten jedoch stark beim Faktor „Umweltfreundlichkeit“ durch ihren geringen Lärmpegel und fast keine Luftverschmutzung.

2.3.2 GESTALTUNGSKRITERIEN FÜR DEN FUSSGÄNGERVERKEHR

Der Fußgänger hat als Verkehrsteilnehmer die höchsten Ansprüche an seine Umgebung, wie oben erwähnt. Daher ist die Planung für den Fußgängerverkehr immer mit der Gestaltung seiner Umwelt verbunden. Der Fußgängerverkehr erfordert ein klares Orientierungssystem zwischen der Bebauung hindurch, das durch eine aus-

reichende Beschilderung und der Gestaltung des öffentlichen Raumes unterstützt wird. Die Gestaltung des Fußgängerbereichs ist zum Einen abhängig von den bestehenden Einrichtungen (Gastronomie, Bildung, Arbeit, Wohnen) und den, dadurch zeitlich verbundenen Aktivitäten des Fußgängers und zum Anderen von der räumlichen Situation (Topographie u./od. bauliche Barrieren am Verkehrsweg).

Grundsätzlich werden Fußwege in einer attraktiven und abwechslungsreichen Umgebung als kürzer empfunden. Die Qualität des Zufußgehens ist am stärksten im Vergleich zur Fortbewegungsqualität aller anderen Verkehrsteilnehmer. Die Qualität der Fußwege ist von Faktoren wie der Umgebung, dem Belag, der Gestaltung, den Gebäuden, der Freiräume, der Bepflanzung und der Farben und Formen verbunden.

In Innenstadtbereichen ist die Umgestaltung des Straßenraums in eine Fußgängerzone oder einen Fußgängerbereich eine optimale Lösung, um dadurch den öffentlichen Raum auf die Ansprüche der, sich im Raum bewegend Menschen gezielt eingehen zu können, und, um den Straßenraum wieder zu einem Freiraum mit Aufenthaltsqualität umzugestalten.

Aufgrund der Witterungsempfindlichkeit des Menschen muss in der Planung auf das lokale Klima des Planungsstandortes Rücksicht genommen werden. Grundsätzlich ist dabei zu beachten: Dort, wo der Fußgänger warten muss, sollte eine Überdachung geplant werden, oder Fußwege sind so zu führen, dass sie mit dem baulichen Bestand vereint werden können (z.B. Arkaden).

Der Einsatz von Bäumen und anderer Bepflanzung im innerstädtischen Bereich kann in mehrerer Hinsicht von Vorteil sein. Bäume verbessern das ökologische Klima in dichten Stadtgebieten. Sie bieten Schattenräume an, erhöhen die Luftfeuchtigkeit im Sommer und können auch als Witterungsschutz dienen. Auf eine ausreichende Beleuchtung stark bepflanzter Wege bei Nacht – wegen der zusätzlichen Verdunkelung durch geschlossene Blattdächer – ist außerdem zu achten.

Fußgängerbereiche in Innenstädten stellen einen zusammenhängenden Bewegungsraum für Fußgänger dar. Ein qualitativ hochwertiges Fußwegenetz sollte umwegfrei, sicher, bequem und behindertenfreundlich gestaltet werden. Grundsätzlich sollen Umwege vermieden werden, keine zu starken Höhenunterschiede integriert sein und wenig Unter- und Überführungen eingeplant werden. Das Fußwegenetz soll in sich ein geschlossenes System darstellen. Bei der Gestaltung von Fußwegen an Knotenpunkten sind dabei zwei Kriterien von großer Bedeutung: Einerseits sollen Umwege grundsätzlich vermieden werden und andererseits sollte der Fußgänger auf Niveauhöhe des Fußweges die Straße überqueren können, was z. B. durch Aufpflasterungen möglich gemacht werden kann. Breitere Straßen sollen zusätzlich durch Mittelinseln unterteilt werden. Notwendige Unter- oder Überführungen sollten, wenn möglich, durch die anderen Verkehrsteilnehmer zu überwinden sein. Die Beschilderung eines Fußgängerbereichs kann wie in Kapitel 2.2 aussehen. Zusatztafeln können genauere Regelungen zum Einfahren für Radfahrer, sowie den Anrainer- und Lieferverkehr vermerkt haben.

2.3.3 BEISPIEL FUSSGÄNGERINITIATIVE SCHWEIZ

In der Schweiz existiert seit 1987 eine verfassungsmäßige und gesetzliche Grundlage für die Fußwegnetzplanung (FWG). Dadurch können die Interessen seitens der Fußgänger noch wirksamer auch rechtlich vertreten werden [7].

In der Schweiz begann schon Anfang der 1970er Jahre eine Initiative zur Förderung des Fußgängerverkehrs. Die Initiative nennt sich „ARF“, was für „Arbeitsgemeinschaft Recht für Fußgänger“ steht [8].

Die Fortbewegungsart „Zufußgehen“ wird hier als Lebensqualität bezeichnet, die gesund, erlebnisreich, sozial, günstig und umweltfreundlich ist. Zufußgehen ist ein Grundrecht.

Ein Drittel der Alltagswege werden zu Fuß zurückgelegt. Jede andere Verkehrsart endet und beginnt mit einem Fußweg. In der Verkehrsplanung und -politik wird der motorisierte Verkehr jedoch weiterhin bevorzugt behandelt. Die Initiative, die mittlerweile ein Fachverband ist, vertritt die Fußgängeranliegen in der Verkehrspolitik. Sie versucht das Bewusstsein des Fußgängerverkehrs in der Gesellschaft und in der Politik zu fördern und fordert einen sichereren Abwicklung des Fußgängerverkehrs. Der Fachverband setzt sich dafür ein, dass der Verkehrsraum auch als Lebens- und Erlebnisraum verstanden wird. Der Hauptsitz des Verbandes ist in Zürich, in der Schweiz. Er arbeitet mit Behörden, Organisationen und Verbänden in der ganzen Schweiz zusammen, die eine gleiche Zielsetzung verfolgen. Der Verband wird durch Mitgliederbeiträge und Spenden, Stiftungen – durch den Bund und die Kantone –, sowie durch Dienstleistungen und Projektarbeiten im Auftragsverhältnis finanziert.

Die Initiative wurde gegründet, *„dass dem Menschen zu Fuss die Wege erhalten bleiben, und dass er wieder vermehrt seine Wege bekommt: menschenwürdige, sichere Wege, ohne Verkehrsgefährdung, Lärm und Abgase, Fusswege und Wanderwege. Damit wir die Umwelt nicht nur als Automobilisten befahren, sondern auch*

als Fussgänger erleben können.“ [9].

Das Bundesgesetz der Schweiz verpflichtet die Kantone, für die Planung, Anlage und Erhaltung von Fußwegenetzen zu sorgen. Einige Gemeinden haben eine vorbildliche Planung, andere sind nach wie vor im Verzug. Der Bund erkannte die Initiative „ARF“ als Fachorganisation, bei der Anwendung und Umsetzung des Fußwegenetzes an. Seit 1999 ist der Fachverband im Bund tätig, um die Fußgängerinteressen noch wirkungsvoller zu vertreten [10].

2.3.4 GESTALTUNG VON RADVERKEHRSNETZEN

Das Fahrrad zählt zum schnellsten Verkehrsmittel in der Stadt, in einem Wirkungsumkreis von fünf Kilometern. Es wird jedoch noch vermehrt nur als Freizeitverkehrsmittel betrachtet. Welche Eigenschaften der Fahrradfahrer hat, wurde schon im Unterkapitel 2.3.1 klargelegt. Das Fahrrad ist ein kostengünstiges, leicht verfügbares und flexibles Verkehrsmittel.

Die Anforderungen an den Radverkehr stellen grundsätzlich keine Behinderungen für den Fußgeher- oder für den Autoverkehr dar. Radfahrer können mittels eines straßenbegleitenden Radwegs, oder gemeinsam auf dem Gehweg durch entsprechende Markierung auf dem selbem Niveau geführt werden.

Radfahrstreifen liegen auf dem selbem Niveau wie die Fahrbahn, dessen Abgrenzung mit einer Farblinie markiert wird. Ein selbstständig geführter Radweg teilt seine Verkehrsfläche nicht mit anderen Verkehrsteilnehmern und ist daher ausschließlich für den Radverkehr vorbehalten. Weiters kann der Radfahrer in Einbahnstraßen auch gegen die Hauptfahrrichtung geleitet werden, um Umwege ersparen zu können. Eine gut sichtbare Kennzeichnung hierfür ist aber unbedingte Voraussetzung.

Wichtig bei der Planung für Radfahrer ist die Ausbildung eines flächendeckenden und verbundenen Fahrradnetzes. Radwegenetze haben die Funktion, das Fußwegenetz und Verkehrsflächen für den öffentlichen Verkehr zu ergänzen. Voraussetzung ist ein geschlossenes Netz mit auszureichenden Radabstellmöglichkeiten. Fahrradabstellanlagen sollten in unmittelbarer Nähe zu Umsteigemöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln situiert sein, wie etwa bei Bahnhöfen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Eine erhöhte Akzeptanz des Fahrradverkehrs ist abhängig von der Qualität der Radverkehrsanlagen und den topographischen Gegebenheiten des Netzes. Der Radverkehr ist durchaus steigungsabhängig.

Radwege sollten sicher und attraktiv gestaltet werden. Alltagsradfahrer benutzen das Rad für den Weg in die Arbeit, die Schule oder zum Einkaufen. Der Weg sollte möglichst sicher sein und auch in der Dunkelheit befahren werden können.

Die Streckenführung muss ausreichend beschildert, mit Zielort, Streckendistanz- und Entfernungsangaben und durchschnittlicher Fahrtdauer versehen, sein. Dadurch kann der Radfahrer vor Antritt der Fahrt nochmals entscheiden, ob er sich diese Strecke zutraut. Weiters ist ein guter Bodenbelag erforderlich.

Bei Knotenpunkten ist besondere Vorsicht geboten. Es muss darauf geachtet werden, dass alle Verkehrsteilnehmer rechtzeitig ausreichende Sichtbeziehungen zueinander haben. Als Maßnahme kann eine Aufpflasterung des Kreuzungsplateaus sinnvoll sein.

[1] Anmerkung: Als „schwächste“ Verkehrsteilnehmer werden Radfahrer und Fußgänger aufgrund ihrer meist unterlegenen Rolle in Verkehrsunfällen bezeichnet.

[2] Quelle: KNOFLACHER, Hermann: Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien; Wien/Köln/Weimar, 1995

[3] Quelle: KORDA, Martin: Städtebau. Technische Grundlagen. 5. Auflage; Wiesbaden, 2005

[4] Quelle: KNOFLACHER, Hermann: Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien; Wien/Köln/Weimar, 1995

[5] Quelle: KNOFLACHER, Hermann: Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien; Wien/Köln/Weimar, 1995

[6] Quelle: KNOFLACHER, Hermann: Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien; Wien/Köln/Weimar, 1995

[7] Quelle: Fussverkehr Schweiz: www.fussverkehr.ch; 2007

[8] Quelle: Fussverkehr Schweiz: www.fussverkehr.ch; 2007

[9] Quelle: Fussverkehr Schweiz: www.fussverkehr.ch; 2007

[10] Quelle: Fussverkehr Schweiz: www.fussverkehr.ch; 2007

2.4 AUSWIRKUNGEN AUF DEN MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Durch die Einführung eines größeren Fußgängerbereichs werden auch infolge dessen die Straßenverläufe für den MIV meist geändert und die Einfahrbarkeit in diesen Bereich stark reduziert, bzw. ganz unterbunden.

Die angeführten Maßnahmen sollen aufzeigen, welche Möglichkeiten es gibt, für Fußgängerbereiche in Innenstädten den MIV zu reduzieren und zu regulieren.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird zudem in den fließenden und den ruhenden Verkehr unterteilt und muss dementsprechend mit unterschiedlichen baulichen und gesetzlichen Maßnahmen behandelt werden.

2.4.1 MASSNAHMEN FÜR DEN FLIESSENDEN MIV

Wird der fließende MIV auf manchen Straßenzügen im innerstädtischen Gefüge weiterhin geführt, ist als kostengünstigste Maßnahme eine Geschwindigkeitsreduktion einzuführen. Dies erzielt eine Verkehrsberuhigung (vgl. Unterkapitel 2.4.3), die zu mehr Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs beiträgt und auch eine spürbare Verbesserung der Lärm- und Schadstoffemissionen zur Folge hat. Geschwindigkeitsbeschränkungen können auch durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden.

Der Straßenumbau mit Teilaufpflasterungen, wie etwa Straßenschwellen oder Straßenverengungen, reduziert die Fahrgeschwindigkeit bereits beträchtlich. Bei weniger stark befahrenen Straßen kann das „Mischungsprinzip“ angewendet werden.

Dabei werden das Fußgänger- und Straßenniveau auf gleiche Höhe, durch Angleichung des Straßenniveaus an das des Fußgängerniveaus (der Fußgängerverkehr soll auf seiner Ebene bleiben), gesetzt. In der Ausgestaltung können durch unterschiedliche Materialität der Oberflächen die einzelnen Verkehrsarten signalisiert, oder zusätzlich durch Poller, Bepflanzung oder sonstige Elementen unterstrichen werden.

Eine weit umfangreichere Maßnahme ist der Straßenrückbau. Als bauliche Maßnahme bringt er eine Verkehrsverlagerung auf andere Straßen mit sich, die gut geplant und einkalkuliert werden muss. Dadurch kann aber auch ein größerer Straßenraum aufgewertet werden.

Neben der Geschwindigkeitsreduktion können, als nicht bauliche Maßnahmen, Zufahrtsbeschränkungen und Straßenbenutzungsgebühren für Teilbereiche einer Stadt eingesetzt werden.

ZURFAHRTSBESCHRÄNKUNGEN

„Unter Zufahrtsbeschränkungen werden Konzepte verstanden, die zeitlich, räumlich oder nach Nutzern differenzierte Zufahrtsverbote vorsehen.“ [1].

Im Gegensatz zu autofreien Bereichen schließt dieses Konzept bestimmte Nutzergruppen oder Nutzungszeiten aus. Eine klare Unterscheidung zwischen autofreien, MIV-freien oder zeitlich begrenzten Zufahrtsbeschränkungen ist nicht immer möglich, da auch in autofreien Zonen Ausnahmen zur Einfahrt möglich sind.

Eine klare Trennung gibt es nur, wenn die Zufahrtsbeschränkung straßenbaulich gesetzt ist, wie etwa Mischverkehrsflächen oder Fußgängerzonen.

Die Ausformulierung der Zufahrtsbestimmungen ist abhängig von den gewünschten Zielen.

„Zufahrtsbeschränkungen sind oft die Vorstufe für eine Fußgängerzone. Sie werden als Instrument eingesetzt, wenn die finanziellen Mittel für eine endgültige Umgestaltung zur Fußgängerzone fehlen, die Maßnahme getestet werden soll, bevor sie durch Straßenbauten als Dauerlösung zementiert wird, die Nutzungsansprüche des MIV so hoch sind, daß eine vollständige Sperrung nicht in Frage kommt, oder, wenn eine Fußgängerzone politisch nicht durchsetzbar ist“ [2].

Um Zufahrtsbeschränkungen effizient durchsetzen zu können, werden gleichzeitig Maßnahmen, wie der Ausbau von Park+Ride-Anlagen, oder eine Taktverdichtung des ÖPNV durchgeführt [3].

Zufahrtsbeschränkungen sind kostengünstig zu realisieren und können direkt dort eingesetzt werden, wo die Problemzonen liegen. Die Gefahr bei dieser Maßnahme liegt jedoch darin, dass man oft zu viele Sondergenehmigungen erlässt, um alle Beteiligten zufrieden zu stellen. Im Innenstadtbereich ist zu Anfang auch vermehrt mit Ablehnung solcher Maßnahmen durch den Einzelhandel zu rechnen, wie bereits erwähnt, da dieser häufig mit Umsatzbußen spekuliert.

Positiv an dieser Maßnahme ist die Verringerung des MIV und die damit steigende Lebens- und Freiraumqualität und die Attraktivierung der Stadt.

Wie am Beispiel Lübeck im Folgenden gezeigt werden soll, können Zufahrtsbeschränkungen, die nicht konsequent durchgesetzt, sondern mit vielen Ausnahmen geregelt werden, nicht zu einer dauerhaft funktionierenden Lösung führen.

BEISPIEL STADT LÜBECK

Die Stadt Lübeck hat am Ende der 1980er Jahre begonnen Zufahrtsbeschränkungen für ihre Innenstadt durchzusetzen. Ziel dieser Maßnahme war es, vor allem die Innenstadt, die als Einkaufsbereich zählt, aufzuwerten. In der Innenstadt, etwa zwei Quadratkilometer groß [4], wohnen etwa 13.400 Menschen [5]. Die Altstadt wird in der Liste der UNESCO Weltkulturerbe geführt. Um dieses Erbe zu schützen und zu erleben, bemühte sich die Stadt eine bessere verkehrliche Situation herbeizuführen.

Zunächst wurde im Jahr 1989 die Innenstadt an Einkaufssamstagen von 10 bis 18 Uhr für den Individualverkehr gesperrt [6]. Anwohner mit Parkausweis, Schwerbehinderte, Busse des ÖPNV, Taxis, Radfahrer, Lieferfahrzeuge und sonstige Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung durften weiterhin einfahren. Zufahrtsstraßen zu den Parkhäusern waren für den gesamten motorisierten Verkehr befahrbar. Zusätzlich wurden Parkplätze außerhalb dieser Zone errichtet und der ÖPNV-Takt verdichtet. Eine einjährige Testphase zu diesen Maßnahmen wurde positiv von den Bewohnern und den, zu Beginn eher skeptischen Einzelhandelsvertreter der Stadt Lübeck aufgenommen. Daraufhin beschloss man die gesetzten Maßnahmen zur Zufahrtsbeschränkung auf jeden Samstag von 10 bis 18 Uhr zu erweitern [7]. Die Maßnahme hatte zur Folge, dass etwa zwölf Prozent der Autofahrer auf andere Verkehrsmittel umstiegen, 30 Prozent benutzten das Angebot von Park+Ride-Anlagen. Die restlichen 58 Prozent änderten ihr Verhalten nicht und versuchten, so nah wie möglich an die Innenstadt ranzufahren [8].

In der gesamten Innenstadt nahm der MIV-Verkehr um 40 bis 80 Prozent, je nach Tag und Tageszeit, ab. Außerdem konnten die Lärm- und Schadstoffemissionen erheblich gesenkt werden. In den Randbereichen der Innenstadt war hingegen eine Zunahme der Verkehrsbelastung gegenüber der Situation vor der Einführung der „MIV-freien Samstage“ zu verzeichnen. 1996 wurde dann ein nächster Schritt vollzogen. Man änderte die Maßnahmen, indem man aus einer „Samstags autofreien Innenstadt“ auf einen verkehrsberuhigten, an allen Wochentagen eingesetzten Fußgängerbereich umlenkte. Weitere Straßen wurden dafür integriert und teilweise als Fußgängerzonen ausgebildet. Die neue Sperrung für den MIV wurde von Sonntag bis Freitag, von 11:30 bis 18 Uhr und an Samstagen zwischen 10 und 18 Uhr eingesetzt. Die Zufahrten zu den Parkhäusern blieben weiterhin für alle offen [9].

Trotz dieser zahlreichen Ausnahmen nahm in der Anfangszeit der MIV um 50 Prozent ab. Doch diese neue Regelung hatte auch zur Folge, dass der Handel mit Umsatzeinbußen konfrontiert wurde und daher eine neuerliche Änderung der Regelung forderte. Man einigte sich auf eine Teilung der Straßen in der Innenstadt auf sieben verschiedene Kategorien, die von den Fußgängerzonen, bis hin zu freibefahrbaren Straßen und zusätzliche Ausnahmegenehmigungen beinhaltet. Weiters wurden auch bauliche Maßnahmen umgesetzt, wie Busspuren, Gehwegverbreiterungen und der Ausbau von Radverkehrsanlagen. Abschließend ist anzumerken, dass diese Änderungen nur eine Verlagerung des Verkehrs erreicht hatten, aber auch eine Beruhigung in Teilen der Innenstadt.

STRASSENBENUTZUNGSGEBÜHREN

Straßenbenutzungsgebühren sind etwa mit dem Vignettenmodell, wie es z. B. in Österreich eingesetzt wird, zu vergleichen. Sie können auch als Sonderregelungen bei Zufahrtsbeschränkungen vorkommen, *„bei der die Selektion der Zufahrtsberechtigten über die Zahlungsbereitschaft der Verkehrsteilnehmer erfolgt. Die Gebühr kann, wie beim Instrument der Zufahrtsbeschränkung, räumlich, zeitlich und nach Nutzergruppen differenziert werden.“* [10].

Dadurch kann die Zahl der Ausnahmegenehmigungen gering bleiben. Die, zu zahlenden Tarife werden mit der jeweiligen Umsetzung gestaltet. Die Abgaben können, neben dem organisatorischen und technischen Aufwand, für die Förderung des ÖPNV, oder für Straßenbaumaßnahmen verwendet werden. Ziel dieser Maßnahme ist die optimale Auslastung der Fahrbahn, aber nicht unbedingt die Reduzierung des MIV.

Straßenbenutzungsgebühren stellen eine zusätzliche Einnahmequelle für die Stadt dar, doch darin liegt auch schon oft das Problem. Die Akzeptanz der Autofahrer für dieses Mittel ist oft nicht gewährleistet. Ein Schwachpunkt dieser Maßnahme ist auch, dass das Modell bislang nur die Zahl der Einfahrten berechnet, nicht aber die

gefahrenen Kilometer innerhalb des Gebietes. Dies hat zur Folge, dass die Tendenz zum Vielfahren gefördert wird, denn, wenn man schon mal gezahlt hat, will man die Situation auch ausnutzen. Um jedoch die tatsächliche Fahrstrecke miteinbeziehen zu können, wäre aufwendige Verkehrserfassungstechnik notwendig.

2.4.2 MASSNAHMEN FÜR DEN RUHENDEN VERKEHR

Stellplätze haben einen hohen Flächenanspruch, der mit dem meist vorherrschenden Flächenmangel in Innenstädten nicht immer leicht zu vereinbaren ist. Durch die Einführung von Fußgängerbereichen kann es zu einer erheblichen Verringerung des Parkplatzangebotes kommen.

Bei der Planung des Parkraumes ist auf die unterschiedlichen Benutzergruppen (Anrainer, Besucher, Berufsverkehr, Einkaufsverkehr, Lieferverkehr) zu achten, sowie auch auf die zeitliche und räumliche Verteilung der Nachfrage an Stellplätzen. Langzeitparker belegen einen Parkplatz für mehrere Stunden, häufig in einem Gebiet mit hoher Nachfrage. Kurzzeitparker hingegen belasten einen Stellplatz und belasten damit auch das Straßennetz. Anrainer wünschen sich generell einen Parkplatz in der Nähe ihrer Wohnstätte.

Der Bedarf an Stellplätzen ist tendenziell am höchsten nachmittags, am Abend und in der Nacht. Die Parkdauer ist hier in der Regel lange.

Der Berufsverkehr will in der Nähe des Arbeitsplatzes einen Parkplatz haben. Die Dauer des Parkens ist logischerweise meistens identisch mit den Arbeitsstunden. Der Einkaufs-, bzw. Besorgungsverkehr akzeptiert zumeist eine weitere Entfernung vom Geschäft zum Pkw. Die größte Nachfrage an Stellplätze liegt konsequenterweise in den Geschäftszeiten. Der Besucherverkehr kommt für bestimmte Veranstaltungen und bleibt auch dem entsprechend solange parken. Der Lieferverkehr benötigt seinen Stellplatz unmittelbar vor seinem Ziel, aber nur für sehr kurze Zeit.

Die oben angeführten Parkdauern werden in der Regel wie folgt unterschieden:

- Kurzparkdauer bis zwei Stunden,
- Mittelparkdauer zwischen zwei und sechs Stunden,
- Langparkdauer zwischen sechs und zehn Stunden und
- Dauerparken über zehn Stunden [11].

Die unterschiedlichen Arten von Parkanlagen für den ruhenden Verkehr können der Straßenseiteraum, gesammelte Parkplätze, Parkhäuser und Hoch- und Tiefgaragen sein.

Ein „Parkplatzwegfall“ durch die Umnutzung des Straßenraumes, etwa die Ausbildung einer Fußgängerzone, in Innenstadtbereichen betrifft vor allem die Anrainer, die unter Umständen ihren Parkplatz vor der Haustüre verlieren. Für sie müssen alternative Möglichkeiten vorgeschlagen werden. Anrainer, die nicht die Möglichkeit haben, ihren Pkw in private Garagen, Tiefgaragen oder in Höfen des Wohnhauses abzustellen, können in den nächstgelegenen, öffentlichen Parkhäusern oder Tiefgaragen Stellplätze anmieten oder kaufen. Somit wird ihnen eine Parkmöglichkeit rund um die Uhr zugesichert.

Eine andere Möglichkeit wäre, dass die Stadt oder Gemeinde bestehende Parkplatzanlagen in, oder unmittelbar um die Innenstadt speziell nur für Anrainer reserviert und vorbehaltet. Diese Anrainerparkplätze dürfen nur von Anrainern mit Berechtigungsausweis benutzt werden.

Im Stadtbereich kann der Parkplatzmangel, bzw. die Parkplatznachfrage durch eine Parkraumbewirtschaftung zeitlich geregelt werden. Der notwendige Verkehr (Liefer- und Ladeverkehr und Anrainerverkehr) wird hierbei bevorzugt behandelt. Die Umsetzung kann durch eine Beschränkung von Stellplätzen auf öffentlichen Flächen, zeitliche Parklimits, Gebühren für Stellplätze in Form von Parkscheinen, welche je nach Lage, Tageszeit und Dauer berechnet werden, und durch die Bevorzugung von Gruppen, die in der Regel die Anrainer sind, erfolgen. Als Nachteil könnte man die notwendigen, regelmäßig durchzuführenden Kontrollen und damit verbundenen Sanktionen ansehen.

Zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von öffentlichen Stellplätzen für Anrainer können Anrainerparkzonen oder Anrainerparkscheine (z. B. „Parkpickerl“ in Wien) dienen. Kunden können Kurzzeitparkplätze nutzen und der Berufsverkehr kann durch hohe Parkgebühren verdrängt werden. Die Verlagerung der öffentlichen Stellplätze ist zum Teil an den Rand des Gebietes möglich, oder durch den Bau, bzw. Ausbau von Tiefgaragen und Parkhäusern.

PARK+RIDE-ANLAGEN

Das „Park+Ride“-System – kurz P+R – soll die Stärken des MIV im Umland und ländlichen Raum, in dem der öffentliche Verkehr nicht stark vernetzt ist, mit den Stärken des ÖPNV im Stadtgebiet verbinden. Dadurch soll eine MIV-Reduktion im Stadtgebiet erreicht werden, sowie eine Umweltverbesserung durch Lärm- und Abgasminimierung.

P+R-Anlagen werden vor allem dort eingesetzt, wo es zu Staus auf Stadtfahrten kommt und Parkplatzmangel im Stadtzentrum besteht. Die Anlagen können jedoch nur in Verbindung mit anderen verkehrlichen und baulichen Maßnahmen eine tatsächliche Entlastung und Verminderung, von z. B. Innenstadtparkplätzen, bewirken.

In Innenstadtbereichen ist darauf zu achten, dass die Zahl des Abbaus von Stellplätzen in den P+R-Anlagen mit dem sonstigen Bedarf an Stellplätzen in der Innenstadt ausgeglichen wird.

Die Kosten für die Instandhaltung einer Park+Ride-Anlage können nicht alleine durch die Parkgebühren gedeckt werden, die auf die jeweilige Stadtsituation abgestimmt werden müssen.

Zielgruppe sind vor allem die alltäglichen Berufspendler, die in den Spitzenzeiten (Morgens- und Abendsverkehr) für eine hohe Frequentierung der Straßen verantwortlich sind. Der Einsatz von P+R-Anlagen ist für ein radiales Verkehrsnetz ins Umland besonders geeignet, weniger aber für den Wirtschafts-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

Park+Ride-Anlagen sollen daher außerhalb des Stadtzentrums liegen (in einer Entfernung von etwa fünf bis acht Kilometern), um Stauzonen zu umgehen. Wenn möglich, sollten sie an der Grenze zu einer Verkehrsverbundzone liegen. Das erhöht die Nachfrage.

Problem der Stellplatzanlagen ist oft die Größe und Gestaltung. Um die Anfahrtsmöglichkeiten so gering wie möglich zu halten, sind kleinere, dezentrale Anlagen vorzuziehen. Weiters muss man einen finanziellen Anreiz schaffen, um die Autofahrer dazu zu bewegen, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen. Der Parkplatzsucher wird dadurch aus den Stadtzentren gelockt.

Nach den Park+Ride-Prinzip gibt es mittlerweile auch das Konzept „Bike+Ride“ (B+R), das eine Vernetzung von Radverkehr und ÖPNV vorsieht, und das Konzept „Kiss+Ride“ (K+R), das Kurzzeitzone zum Aus- und Einsteigen von Personen aus Pkws vor allem an Bus- und Bahnhöfen anbietet.

2.4.3 VERKEHRSBERUHIGUNG

BUCHANAN hat das Konzept zur Verkehrsberuhigung 1963 in Großbritannien als Lösung der Umwelt- und Verkehrsprobleme in städtischen Quartieren und zur Verminderung von quartiersfremdem Verkehr vorgeschlagen. Die erste Maßnahme war die Einführung von Wohnstraßen und „Tempo-30-Zonen“. Die Ziele der Verkehrsberuhigung umfassen die Bereiche Verkehr (Erhöhung der Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitsreduzierung, Verringerung des Flächenanspruchs für Kraftfahrzeuge, Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten), Umwelt (Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen, Erhöhung des Grün- und Freiflächenanteils) und Städtebau (Förderung der Wohnqualität, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Gestaltung von Straßen- und Platzräumen) [12].

Eine Verkehrsberuhigung hat die Verringerung des fließenden und ruhenden Verkehrs in einem Gebiet zum Ziel. Es soll jedoch eine Verkehrsverlagerung, oder -verdrängung vermieden werden, denn quartiersverbundener Verkehr auf Hauptstraßen zu bündeln ist generell keine Entlastung für eine Stadt. Eine Verlagerung sollte nur auf die Benutzung anderer Verkehrsmittel passieren.

Durch die Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs auf verkehrsberuhigten Flächen kann das Mischungsprinzip, wie vorhin erwähnt, angewendet werden, dass eine gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen durch den Fußgänger und den motorisierten Verkehr stattfinden kann. Anfang und Ende der verkehrsberuhigten Zone müssen sichtbar gestaltet u./od. ausgewiesen werden. Eine Verkehrsberuhigung erfordert eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs, was einer Überarbeitung des bestehenden Parkkonzepts bedarf (vgl. Unterkapitel 2.4.2).

Generell können die zu treffenden Maßnahmen für eine Verkehrsberuhigung in flächenhafte, verkehrsorganisatorische Lösungen (Einbahnsysteme, Schleifensysteme, Wohnstraßen) und in punktuelle Lösungen (Neugestaltung des Straßenraums durch Straßenumbau mit Fahrbahnverengung, Bodenwellen, Teilmöblierungen und Bepflanzungen) unterteilt werden.

Beide Maßnahmen in Verbindung miteinander führen zu einer spürbaren Verbesserung der Situation. Zusätzlich können auch noch andere bauliche Maßnahmen, wie etwa die Verwendung unterschiedlicher Pflasterungen, die

Verengung der Straßenbreiten und gestalterische Maßnahmen durch Begrünungen und der Einsatz von Freiraumelementen hinzukommen.

In der Umsetzung der Maßnahmen sollte ein hoher Konsens durch die aktive Beteiligung der Bevölkerung bestehen, um eine hohe Akzeptanz für die neue Situation zu fördern und nachträgliche Missstimmungen möglichst zu vermeiden. Die Maßnahmenumsetzung kann weiters durch die Einführung von Probephasen getestet und durch eine abschließende Bürgerbefragung verifiziert werden.

Für Bewohner, die in Zonen der Verkehrsberuhigung wohnen, bedeuten diese Maßnahmen eine erhöhte Verbesserung des Wohnumfeldes, die sich durch einen größeren Freiraum für Aufenthaltsaktivitäten darstellt. Für Geschäftstreibende kann sich durch die verbesserte Atmosphäre im Straßenraum auch das Geschäftsleben verbessern.

Seit den 1960er Jahren gibt es in europäischen Städten immer mehr Umsetzungen von verkehrsberuhigten Zonen. Durch die Beschränkung des Kfz-Verkehrs wurden seit dem deutliche Verbesserungen in den Bereichen Verkehrssicherheit, Umwelt und Freiraumgestaltung (Bepflanzung, Beleuchtung) erzielt. In der Schweiz, zum Beispiel, werden verkehrsberuhigende Maßnahmen zum Zwecke der Erhaltung von „Begegnungszonen“ durchgeführt.

BEISPIEL BEGEGNUNGSZONEN IN DER SCHWEIZ

Eine „Begegnungszone“ hat die Zurverfügungstellung von Verkehrsflächen in Wohn- und Geschäftsbereichen, für die Bewohner und Besucher, für Aufenthaltsaktivitäten zum Ziel. In der Begegnungszone haben die Fußgänger, wie auch in der klassischen Fußgängerzone, gegenüber dem motorisierten Verkehr Vorrang. Der Fußgänger kann jederzeit und an jeder Stelle der Straße ungehindert die Fahrbahn überqueren. Das Parken ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Seit dem 1. Januar 2002 [13] sind Begegnungszonen in der Schweiz zugelassen. Die Signalisationsverordnung (SSV) setzt hierbei die gesetzliche Grundlage für den Einsatz von Begegnungszonen. Diese dürfen auf Nebenstraßen in Bereichen mit Wohn- u./od. Geschäftsnutzung eingerichtet werden.

SSV Art. 22b:

„... Das Signal „Begegnungszone“ [...] kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

... Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

... Das Parkieren ist nur an den, durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die Allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.“ [14].

Bereits in zahlreichen Gemeinden in der Schweiz wurden Begegnungszonen umgesetzt, die aus dem Konzept der Wohnstraßen hervorging.

Mit dem Wunsch nach mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität und mehr Bewegungsfreiraum in dicht bebauten Wohnquartieren, in denen private und öffentliche Freiflächen in geringem Maße vorhanden sind, oder sogar fehlen, wurde Anfang der 1980er Jahre nach niederländischem Vorbild in der Schweiz die Wohnstraße eingeführt. Ziel dieser Wohnstraßen war es, einen gleichberechtigten und vielfältig nutzbaren Straßenraum zu schaffen, der die Trennung der Verkehrsarten aufhebt und dem Fußverkehr Priorität einräumt. Die gesamte Verkehrsfläche sollte als Mischverkehrsfläche besonders gestaltet und dem Fußverkehr als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt werden.

Trotz der grundsätzlich positiven Einstellung gegenüber Wohnstraßen konnte sich diese Art der Verkehrsberuhigung aber nur unzureichend gut durchsetzen, da die baulichen Maßnahmen zur Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Wohngebieten sich als zu kostenintensiv darstellten. Wegen der strengen Auflagen war die Wohnstraße wenig flexibel und nur auf wenigen Straßen, die die entsprechenden Anforderungskriterien erfüllen konnten, anwendbar [15].

Die Begegnungszone kann allgemein als Kompromiss zwischen der Wohnstraße, der Fußgängerstraße und einer Durchgangsstraße verstanden werden. Bei klassischen Fußgängerzonen hat man festgestellt, dass in Bereichen mit einem hohen Anteil an motorisierten Kunden, Probleme aufgetreten sind. Fußgängerzonen sind jedoch weiterhin in Altstadtbereichen sinnvollerweise umzusetzen. Wichtig ist, Begegnungszonen müssen, so wie Fußgängerzonen auch, ansprechend und entsprechend gestaltet werden, um den Verkehr zu bremsen und

eine schöne Aufenthaltsatmosphäre zu schaffen.

Im Unterschied zu den Wohnstraßen können Begegnungszonen in Bereichen mit Geschäftszonen eingesetzt werden. Begegnungszonen in Wohnquartieren können vor allem dort entstehen, wo die Straße auch als Aufenthaltsraum für die Menschen fungiert. Die baulichen Anforderungen an Begegnungszonen sind geringer als die, bei den Wohnstraßen und daher ist deren Umsetzung auch kostengünstiger.

BEISPIEL BEGEGNUNGZONE IN BURGDORF

Im Rahmen des Schweizer Energiesparprogramms „Energie 2000“ wurde in Burgdorf, in der Schweiz im Jahr 1995 [17] die erste Begegnungszone realisiert. Im Bahnhofsquartier wurde auf einer Gebietsgröße von ca. 150 mal 150 Metern [18] als Verkehrsversuch eine "Flanierzone" als Pilotprojekt eingerichtet. Zweck dieser Flanierzone war es, eine Alternative zur Fußgängerzone zu entwickeln, die dem Fußverkehr, unter angepasster Zulassung des motorisierten Verkehrs, das "Flanieren" in attraktiver Geschäftsumgebung ermöglicht.

Bei der Umsetzung der Flanierzone wurden die Fußgängerschutzwege und die Bodenmarkierungen entfernt und zur Information vier große Transparente über den Zufahrten zur Flanierzone gespannt. Zusätzlich wurde an jeder Zufahrt ein Wohnstraßenschild mit der Aufschrift „Flanierzone“ angebracht (vgl. Abb. 2.04). Rautenförmige Signalmuster wurden in der Straßensmitte auf den Asphalt aufgemalt. 15 Plakate wiesen mit der Aufschrift „Max. 20 km/h Fussgängervortritt“ auf die veränderten Verkehrsregeln hin. Die Abbildung 2.03 zeigt so eine Hinweistafel. Gekostet hat dieses Projekt inklusive der vorangegangenen, provisorischen und der dann definitiv ausgeführten Gestaltung rund 840.000 Schweizer Franken [19] – das entspricht etwa 509.615 Euro (Annahme der Verfasser).

Die Umsetzung der Flanierzone erwies sich als großer Erfolg und das angestrebte Ziel, eine sichere gemeinsame Nutzung der Verkehrsfläche durch alle Verkehrsteilnehmer wurde erreicht. Trotz anfänglicher Skepsis und Kontroversen zeigte sich bei den Verkehrsteilnehmern und bei den Gewerbetreibenden im Endeffekt eine positive Resonanz.

Der Versuch in Bugdorf zeigt, dass nicht nur in Wohngebieten, sondern auch in stark durchmischten, innerstädtischen Gebieten, in denen die Voraussetzungen für eine reine Fußgängerzone nicht gegeben sind, sichere und attraktive Verhältnisse für den Fußverkehr, mit der gleichzeitigen Zulassung vom motorisierten Verkehr, geschaffen werden können.

Die Grundidee der Flanierzonen war, den Parkplatzraum den Fußgängern zu überlassen und den Verkehr mit „Tempo 20“ weiterhin im Geschäftsviertel einfahren zu lassen. 2001 wurde die 1.Phase in der Stadt Burgdorf abgeschlossen. Die Begegnungszone wurde in ihren vier Testjahren, 1996 bis 2000, ständig optimiert und hat seine Praxistauglichkeit bewiesen. Im Januar 2001 wurde das Modell in Burgdorf von der "Flanierzone" zur ersten "Begegnungszone" der Schweiz umbenannt. Seit Januar 2002 ist die Begegnungszone in der Schweiz zugelassen [20].

Untersuchungen, die in der Flanierzone durchgeführt wurden, zeigen folgende Ergebnisse:

Tabelle 2.01: Untersuchungen in der „Flanierzone“ in Burgdorf, in der Schweiz

Durchfahrtsgeschwindigkeiten im Ø	vorher: 45,1 km/h nachher: 29,3 km/h
Veränderungen	Rückgang Motorfahrzeugverkehr um 16,4 % Steigerung Radverkehr um 6,7 % Steigerung Fußgängerverkehr (Bahnhofplatz) um 52 %
Akzeptanz Gewerbebetriebe	vorher: 24% eher dafür; 40% eher dagegen nachher: 72% dafür; 4% dagegen

Quelle: Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell, 2000



(Abb. 2.03, Beschilderung einer Begegnungszone)



(Abb. 2.04, Lyssalstraße mit Hinweistafel auf die „Flanierzone“)

BEISPIEL BEGEGNUNGSZONE IN BIEL

Biel ist eine Stadt in der Schweiz mit rund 50.200 Einwohnern [21]. Auslöser für die Aufwertung der Innenstadt war hier der Bau eines Einkaufszentrums in der Gewerbezone Bözingenfeld. Unter dem Druck der Innenstadt-Gewerbetreibenden realisierte die Stadt eine „Fussgänger-Einkaufsmeile“ [22] zwischen dem Bahnhof und der Altstadt (vgl. Abb. 2.05).

Der Umbau der Einkaufsstraße hat im Jahr 1996 begonnen. Das Siegerprojekt „Nuits blanches“ [23], dass aus einem Wettbewerb hervorging (vgl. Abb. 2.05), benutzt die Beleuchtung als gestalterisches Element. Der Boden wurde einheitlich durch Granitstreifen strukturiert, die eine zusammenhängende Achse bilden.

Neben der Umgestaltung der Bahnhofstraße und des Robert-Walser-Platz wurde auf dem Zentralplatz eine interessante Lösung im Jahr 2002 umgesetzt (vgl. Abb. 2.06 u. 2.07). Der Platz befindet sich in der Schnittstelle zwischen der Altstadt und dem Bahnhof und ist daher für den Bus- und Autoverkehr eine wichtige Verbindung. In diese Kreuzung, die ein Maße von 50 mal 70 Meter aufweist, fahren etwa 10.000 Fahrzeuge pro Tag ein. Um eine Verkehrsberuhigung herbeizuführen, wurde im Jahr 2002 daraus eine Mischfläche gestaltet, die sowohl den Kfz und den Radfahrern, als auch den Fußgängern gehört.

Die neue Begegnungszone wurde in Zusammenarbeit von den Architekten MONTMOLLIN, WIDMER, GEBERT, ZULAUF, TUFO und WYSSEIER gestaltet. Alle zusammentreffenden Fahrbahnen und Vorplätze wurden durch eine ockerbraun unterlegte Farbfläche miteinander „verbunden“ (vgl. Abb. 2.08). Zwischen dem Fußgänger- und dem Straßenniveau gibt es keinen Höhenunterschied mehr (vgl. Abb. 2.09). Es entstand eine große Freifläche, auf der der Fußgänger Vorrang hat. Die Kosten der Umsetzung (inklusive einer Brückensanierung) betragen 4.282.000 Franken – das entspricht etwa 2.598.000 Euro (Annahme der Verfasser).

Eine Untersuchung der Begegnungszone im Jahr 2003 ergab, dass Dreiviertel aller Autos unter 20 Kilometer pro Stunde die Kreuzung durchfahren [24].

KONZEPT „SHARED SPACE“

„Shared Space“ (engl. für „geteilter Raum“) versucht durch seine Maßnahmen den Straßenraum so zu organisieren, dass alle Verkehrsteilnehmer ihn gleichwertig benutzen können (vgl. Abb. 2.10).

Als Maßnahmen werden alle Verkehrsschilder in dem jeweiligen Bereich entfernt. In größeren Städten sind Verkehrsschilder nicht unverzichtbar, aber der „Schilderwald“ sollte eingedämmt werden. Denn, wenn man bedenkt, dass jedes Schild etwa 350 Euro kostet und der Betrieb einer Ampelanlage jährlich 15.000 Euro, kann dies für eine Stadt eine hohe Kostenersparnis mit sich bringen [25].

Die einzigen Verkehrsregeln, die für das Konzept „Shared Space“ gelten, lauten an den Kreuzungen „Rechts vor Links“ und es herrscht ein generelles Tempolimit von 30 km/h. „Shared spaces“ können in Innenstadtbereichen, oder vereinzelt in Stadtquartieren realisiert werden. Auch bei einer höheren Verkehrsfrequenz organisiert sich der Verkehr selber.

Die Ausweisung einer solchen Zone genügt allerdings nicht. Es bedarf auch baulicher Maßnahmen, um die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Die Gestaltung des Straßenraums kann zum Beispiel durch strukturierte, und an Kreuzungen durch platzartiggestaltete Flächen vorgenommen werden. Neue Grundregeln für die Gestaltung, das Management und die Wartung der Straßen und der öffentlichen Räume basieren auf der Integration des Verkehrs mit anderen Formen der menschlichen Tätigkeit. Der Treiber in geteiltem Raum wird ein wesentlicher Bestandteil des sozialen und kulturellen Kontextes sein und das Verhalten (wie etwa die gewählte Geschwindigkeit) durch tägliche Normen steuern.

Der niederländische Verkehrsplaner Heinz MODERMAN hat dieses Konzept erfunden. Verkehrsschilder dienen dazu, die Straßenräume zu organisieren. Doch sie wiegen auch die Menschen nur in falscher Sicherheit, „dass ihnen nichts passieren kann, solange sie sich an die Regeln halten“ [26]. Verkehrsschilder sorgen nämlich auch für Verwirrung. Seiner Meinung nach wird der Straßenraum sicherer ohne Verkehrsschilder. Daher hebt er die Trennung des Straßenverkehrs auf. Alle Verkehrsteilnehmer müssen sich selber im Straßenraum arrangieren. „Shared space“ zwingt dadurch jeden, auf seine Mitmenschen aufzupassen und wachsam zu sein. Nach der Meinung MODERMANs passieren die meisten Unfälle „nicht auf der Autobahn, sondern in einem Radius von 15 Kilometern von zu Hause.“ [27]. „Shared Space“ soll damit also bezwecken, dass Menschen aktiv das Verkehrsgeschehen selbst mitregeln, denn damit wird der Umgang untereinander wieder rücksichtsvoller. Der Straßenraum kann somit wieder ein Begegnungsort und Verweilraum werden.



(Abb. 2.05, Biel, Achse Bahnhof (14) – Altstadt (2) mit G.-Guisan-Platz (12) und Zentralplatz (1))



(Abb. 2.06, Plan für die Begegnungszone in Biel)



(Abb. 2.07, Zentralplatz in Biel)



(Abb. 2.08, Luftaufnahme des Zentralplatzes)



(Abb. 2.09, Fußgängerbereich am Zentral in Biel)



(Abb. 2.10, Konzept „Shared Space“)

Erstmals eingesetzt wurde das Konzept in der niederländischen Stadt Drachten. Die Zahl der Ampeln und Verkehrsschilder wurde verringert. Die Unfallzahlen gingen innerhalb weniger Jahre um mehr als die Hälfte zurück [28]. Im ganzen Ort wurde das Tempolimit auf 30 km/h reduziert. Alle Ampeln, alle Verkehrsschilder und Bodenmarkierungen wurden entfernt. Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger organisierten sich mit intensiverem Blickkontakt untereinander.

Eine Kreuzung wurde zu einem rot gepflasterten Platz umgestaltet. Täglich werden dort rund 22.000 Motorfahrzeuge, 5.000 Radfahrer [29] und tausende Fußgänger gezählt. Öffentliche Gebäude, wie eine städtische Bücherei und das Rathaus liegen an dieser Kreuzung, sowie auch ein Einkaufszentrum und ein zentraler Busbahnhof.

Die Busse, Autos und Radfahrer „teilen“ sich die Kreuzung. Der freigewordene Platz wird als Aufenthaltszone genutzt. Kaum ein Fahrzeug fährt schneller als 20 km/h. Weil fast niemand anhalten muss, dauert die Durchquerung des Zentrums nur noch etwa zehn Minuten – zehn Minuten schneller als vor der Maßnahme.

Das Projekt "Shared Space" hat erreicht, dass es kaum noch Unfälle gibt. An den bereits 107 Straßen und Kreuzungen, an denen das Konzept umgesetzt wurde, hat sich seit dem kein schwerwiegenderer oder tödlicher Unfall mehr ereignet. Das Prinzip hat sich bereits in den Niederlanden in mehr als 100 Orten bewährt [30].

Durch den Erfolg des Konzeptes wurde „Shared Space“ als länderübergreifendes EU-Projekt übernommen. In fünf europäischen Ländern, in sieben Städten, wird es probeweise angewendet: Provinz von Fryslân (Friesland), Emmen (Niederlande), Stadtbezirk von Haren (Niederlande), Stadtbezirk von Ejby (Dänemark), Stadtbezirk von Bohmte (Deutschland), Ipswich (Großbritannien) und Stadtbezirk von Oostende (Belgien).

Das Programm wurde im Jahr 2004 begonnen und wird bis 2008 durchgeführt [31]. Am Ende dieser Periode werden die gewonnenen Erfahrungen und gesammelten Erkenntnisse ausgewertet und weiterverarbeitet werden. Die Gemeinde Bohmte in Niedersachsen, Deutschland, hat einen Teil der Hauptstraße im Rahmen des EU-Programms für das Konzept umgesetzt. In diesem Bereich verlaufen Schulwege und ein Kindergarten befindet sich in der Nähe. 12.000 Pkws und 1.000 Lkws befahren täglich diese Straße. Die Gemeinde setzt bewusst keine Fußgängerzone in diesem Bereich ein, da viele Geschäftstreibende auf Kunden, die mit dem Auto kommen, angewiesen sind. Das Teilstück der Straße für die Umsetzung des Konzeptes wurde einheitlich rot gepflastert, um die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Das Projekt kostet rund 1,3 Millionen Euro, davon werden 572.000 Euro von der EU finanziert.

In Österreich wurde in der Stadt Eisenstadt im Burgenland eine Testphase dieses Konzeptes kurzfristig umgesetzt; mit durchaus positiven Resonanzen.

- [1] Quelle: KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
- [2] Quelle: KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
- [3] Anmerkung: Unter einer Taktverdichtung des ÖPNV wird eine Verkürzung der Wartezeiten zwischen den einzelnen, öffentlichen Verkehrsmitteln durch einen vermehrten Einsatz selbiger verstanden.
- [4] Quelle: Wikipedia.org, The free encyclopedia: www.wikipedia.org; 2007
- [5] Quelle: KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
- [6] Quelle: KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
- [7] Quelle: KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
- [8] Quelle: KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
- [9] Quelle: KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
- [10] Quelle: KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
- [11] Quelle: CERWENKA, Peter, HAUGER, Georg, et. al.: Einführung in die Verkehrssystemplanung; Wien, 2004
- [12] Quelle: KORDA, Martin: Städtebau. Technische Grundlagen. 5. Auflage; Wiesbaden, 2005
- [13] Quelle: Begegnungszonen in der Schweiz: www.begegnungszonen.ch; 2007
- [14] Quelle: Begegnungszonen in der Schweiz: www.begegnungszonen.ch; 2007
- [15] Quelle: Begegnungszonen in der Schweiz: www.begegnungszonen.ch; 2007
- [16] Quelle: Begegnungszonen in der Schweiz: www.begegnungszonen.ch; 2007
- [17] Quelle: Begegnungszonen in der Schweiz: www.begegnungszonen.ch; 2007
- [18] Quelle: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgapp.ch; 2007
- [19] Quelle: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgapp.ch; 2007
- [20] Quelle: Burgdorf©, active since 1175: www.burgdorf.ch; 2007
- [21] Quelle: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgapp.ch; 2007
- [22] Quelle: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgapp.ch; 2007
- [23] Quelle: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgapp.ch; 2007
- [24] Quelle: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgapp.ch; 2007
- [25] Quelle: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgapp.ch; 2007
- [26] Quelle: 3sat, anders fernsehen: www.3sat.de; 2007
- [27] Quelle: ZEITWISSEN, Zeit.de: www.zeit.de; 2007
- [28] Quelle: ZEITWISSEN, Zeit.de: www.zeit.de; 2007
- [29] Quelle: DEUTSCHLANDFUNK, Dradio.de: www.dradio.de; 2007
- [30] Quelle: ZEITWISSEN, Zeit.de: www.zeit.de; 2007
- [31] Quelle: SHARED SPACE: www.shared-space.org; 2007

2.5 BERÜCKSICHTIGUNG DES ÖPNV

ÖPNV ist die Abkürzung für den öffentlichen Personennahverkehr. Der Nahverkehr begrenzt sich auf eine Beförderungsweite durch öffentliche Verkehrsmittel aller Art bis etwa 50 Kilometer vom Ortszentrum. Darüber hinaus angebotener, öffentlicher Verkehr wird als Fernverkehr bezeichnet.

Der Nahverkehr bewegt sich daher innerhalb einer Stadt sowie auf Stadt-Umland-Verbindungen.

„Die Zecksbestimmung liegt in einer entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Beförderung, an der Jedermann (Nutzer, Fahrgast) teilnehmen kann.“ [1]

Bei der Errichtung von Fußgängerbereichen in Innenstädten müssen die Einrichtungen des ÖPNV berücksichtigt werden, denn die Reduzierung des MIV fördert gleichzeitig den ÖPNV.

Vorteile wie Pünktlichkeit, Wetterunabhängigkeit, Zuverlässigkeit, relativ geringer Preis, Ökologie und der Zeitgewinn für andere Aktivitäten sprechen für den ÖPNV. Nachteile sind die Abhängigkeit vom Fahrplan, die mitunter langsamere Fahrgeschwindigkeit, Wartezeiten und eine gewisse Unflexibilität.

Wichtiges Kriterium neben einem ansprechenden Liniennetz, Fahrplänen und Tarifen ist die Gestaltung der Haltestellen. Sie sollen in einer günstigen Position und umwegfrei erreichbar sein. Wenn möglich, sollte die Haltestelle auch Fahrradabstellmöglichkeiten aufweisen.

Die Anordnung der Haltestellen ist abhängig von der Linienführung, örtlichen Gegebenheiten, städtebaulichen Rahmenbedingungen, der Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten und Verkehrssystemen und der Straßennetzstruktur. Haltestellen sollen in einem gut erreichbaren Standort liegen. Bei Bussen sollte ein geringerer Haltestellenabstand eingehalten werden, als zum Beispiel bei Straßenbahnen.

Haltestellen sollten direkt erreichbar sein und eine Querung von Straßen vermieden werden. Geringe Umwege und geringe, zu überwindende Höhenunterschiede, eine ausreichende Beleuchtung und Sichtbarkeit der Haltestellen, sowie Schutz vor Witterungseinflüssen und die Sicherheit beim Fahrgastwechsel sind weitere Kriterien.

Bussysteme finden als grundlegendes, öffentliches Verkehrsmittel bei Städten bis zu 100.000 Einwohnern Verwendung. Sie stellen eine Verbindung von der Kernstadt zum Umland dar.

„Bus-Verkehrssysteme sind sehr flexibel und können gut an verschiedene topographische und nachfrageseitige Situationen angepasst werden (keine gesonderte Infrastruktur nötig, Linienveränderungen rasch und kostengünstig möglich, Variationsbreite der Fahrzeuggrößen).“ [2].

Bei stark frequentierten Bereichen und an Knotenpunkten kann der Bus in einem eigenen Fahrstreifen geführt werden, der in der Regel durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet wird.

[1] Quelle: KORDA, Martin: Städtebau. Technische Grundlagen. 5. Auflage; Wiesbaden, 2005

[2] Quelle: CERWENKA, Peter, HAUGER, Georg, et. al.: Einführung in die Verkehrssystemplanung; Wien, 2004

2.6 FALLBEISPIEL MÜNCHEN

Die Stadt München wird als Fallbeispiel in dieser Arbeit herangezogen, da die Innenstadt gewisse Ähnlichkeiten mit der Klagenfurts aufweist, und in München bereits Konzepte zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt umgesetzt wurden. Wie auch in Klagenfurt ergab sich die jetzige Form und Größe der Innenstadt durch die Anlegung mittelalterlicher Stadtmauern und Wallanlagen, welche den Altstadtring und Grüngürtel bilden. Und auch das Höfe- und Passagensystem im Altstadtbereich sind wichtige Identitätsträger der Stadt und bereichern dessen Freiraumangebot (vgl. Kapitel 3.3). Nach einer kurzen Vorstellung der Stadt München werden sich die darauf folgenden Unterkapitel auf die Innenstadt konzentrieren und deren Maßnahmen und aktuelle Projekte zur Aufwertung der Innenstadt mit dessen Fußgängerbereich aufzeigen.

München ist die Landeshauptstadt des Freistaates Bayern in Deutschland und mit etwa 1,3 Millionen Einwohnern die drittgrößte Stadt Deutschlands. Die Stadt München befindet sich im Regierungsbezirk Oberbayern und hat eine Fläche von 310,43 Quadratkilometer, die sich in 25 Bezirke gliedert.

Von der Gesamtfläche der Stadt entfallen etwa 44,1 % auf Gebäude und dazugehörige Freiflächen, 17 % auf Verkehrsflächen, 15,9 % auf Landwirtschaftsflächen und 15,4 % auf Erholungsflächen, 4,1 % auf Waldflächen, 1,3 % auf Wasserflächen und 2,2 % auf Flächen anderer Nutzung.

Das Stadtgebiet dehnt sich von Norden nach Süden auf einer Länge von 20,7 Kilometer aus und von Ost nach West auf 26,9 Kilometer. Der Fluss Isar durchquert die Stadt München mit einer Länge von 13,7 Kilometer von Südwest nach Nordost. Die Isarauen, die eine langgezogene, schmale Parklandschaft entlang des Flusses bilden und deren Naherholungsgebiet in Form von Flussinseln, wie z. B. der Museumsinsel, oder der Praterinsel. Diese bieten ein großes Angebot an Naherholungsflächen.

Stadtbäche durchfließen zum Teil die Innenstadt, wobei diese größtenteils, wie auch in Klagenfurt, unterirdisch geführt werden, oder durch den Bau der S-Bahn und U-Bahn trockengelegt wurden. Zu den Flüssen befinden sich auch Seen im Stadtgebiet, wie der Kleinhesseloher See im Englischen Garten (Park in den Isarauen), der See im Olympiagelände und ein weiterer Seen im Norden von München.

Größte zusammenhängende Grünfläche ist der Englische Garten aus dem 18. Jahrhundert, der sich vom Zentrum Münchens bis zur nördlichen Stadtgrenze mit einer Gesamtfläche von 3,7 Quadratkilometern erstreckt. Weitere Parks sind der Botanische Garten, der Schlosspark Nymphenburg, der im Westen der Stadt liegt, sowie der Olympiapark im Olympiagelände [1].

2.6.1 INNENSTADT

Die Innenstadt Münchens ist vor allem historisches und kulturelles Zentrum der Stadt. Des Weiteren weist sich auch Schwerpunkte im Einkaufs- und Dienstleistungssektor mit besonderen Erlebnismöglichkeiten, die einen dementsprechenden Anspruch an die Aufenthaltsqualität haben, auf.

Die Innenstadt Münchens wird durch den Altstadtring (Franz-Josef-Strauß-Ring, Karl-Scharnagl-Ring und Thomas-Wimmer-Ring, Isator, Sendlinger Tor, Karlstor, Maximiliansplatz, Oskar-von-Miller-Ring) begrenzt, der entlang der ehemaligen Mauern und Wälle verläuft, wie eingangs beschrieben. Die Innenstadt ist Teil des ersten Stadtbezirks „Altstadt-Lehel“, der die historische Altstadt mit dem Graggenau-, dem Anger-, dem Hacken- und dem Kreuzviertel umfasst, sowie im Osten den Stadtteil Lehel und den Englischen Garten. Die Größe des Bezirkes beträgt etwa 316 Hektar [2].

Seit 1983 steht die gesamte historische Altstadt unter Ensembleschutz, Teile der Innenstadt schon seit 1973 unter Denkmalschutz. Daher ist es besonders wichtig, sich mit dem Bestand auseinander zusetzen, um neue Projekte ins Stadtbild integrieren zu können.

Um dieses Stadtbild zu schützen, wurde 1996 festgelegt, dass in der Innenstadt und im Innenstadtrandgebiet (bis zum Mittleren Ring) keine Bebauung von Hochhäusern erfolgen darf. 2004 entschloss die Stadt, auf einen Bürgerentscheid hin, dass kein Hochhaus die Höhe von 100 Metern übersteigen darf (Höhe der Türme der Frauenkirche). Weitere Handlungsleitlinien sind, die historischen Sichtachsen zu wahren und eine mögliche weitere Vernetzung und Ausweitung der Wege durch das Passagen- und Hofsystem [3].

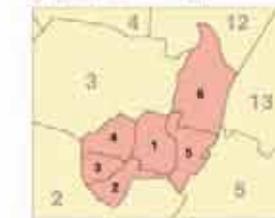
Im Mittelpunkt der Altstadt liegt der Marienplatz, der vom Alten Rathaus und vom Neuen Rathaus umgeben wird. An dem Platz kreuzten sich die alten Handelsstraßen (vgl. Unterkapitel 3.2.3); die Kaufinger- und Weinstraße/Theatinerstraße. Es sind heute die zwei Haupteinkaufsstraßen im Innenstadtbereich und verlaufen zwischen dem Karlstor und dem Isator und zwischen dem Odeonsplatz und dem Sendlinger Tor. Die Anbindung der Altstadt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt mit S- und U-Bahnen.

Stadtbezirk 1
Altstadt – Lehel



(Abb. 2.11, Lageplan der Altstadt Münchens)

Bezirke:
1 Graggenau
2 Angerviertel
3 Hackenviertel
4 Kreuzviertel
5 Lehel
6 Englischer Garten
Isar



(Abb. 2.12, Stadtbezirk Altstadt-Lehel in München)



Perspektive München

Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung

- Stadtgestalt, Geschichte u. Denkmalschutz
- Topographie
 - Terrassenkanten
 - Geländesprung
 - künstliche Aufhöhung
- Gewässer
 - oberirdische Fließgewässer
 - unterirdische Kanäle
 - ehem. Stadtbäckerkanäle
 - Brunnenanlagen
- Historische Stadt
 - Mauerverlauf mit Toren, Graben- und Wallanlagen
 - wichtige Achsen u. Sichtbeziehungen
 - Sichtachsen der Barockzeit
- Baulen, Gärten und Grünanlagen
 - öffentliche Gebäude
 - öffentliche Grünanlagen
 - vorhandenes Grün im Blockinnenbereich innerhalb der Altstadt
 - Schmuck- u. Nutzgärten um 1852 innerhalb der Altstadt
 - Gartendenkmal
 - Naturdenkmal / wertvoller Einzelbaum

Maßstab 1:12 000
 CAD gefertigt: HA I 41 Ge., Jan. 2003
 Aktualisiert: Februar 2005
 Landeshauptstadt München
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/57.03



Anlage 7

(Abb. 2.13, Perspektive München)

NUTZUNGSVERTEILUNG

Die Innenstadt ist geprägt durch ihren „Nutzungsmix“ von Arbeit, Wohnen, Gastronomie, Kultur und Freizeit. 60 % der Innenstadt fallen an Einzelhandels- und Büroflächen. In der Altstadt befinden sich etwa 70.000 Arbeitsplätze, die sich größtenteils im Einzelhandel und im Dienstleistungssektor bewegen. Das entspricht ca. 10 %, auf die Gesamtstadt umgerechnet. In der Flächenentwicklung sind jedoch die Büroflächen leicht rückgängig (vgl. Abb. 2.14). Bei der Entwicklung verfolgt die Stadt eine ausgewogene Mischung von Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie und Kultur [4]. Denn eine gute Verknüpfung dieser Sparten stellt ein wichtiges Kriterium für eine gut funktionierende Innenstadt dar.

Durch die Erweiterung der Fußgängerzone mit dem Bahnhofsgelände, in Abbildung 2.15 schematisch ersichtlich, vergrößert die Innenstadt ihrer Verkaufsfläche auf insgesamt 445.500 Quadratmeter.

Im Einzelhandelsbereich hat die Textilbranche den größten Anteil mit 54,5 % [5]. Daneben kommt es zu einem steigenden Leerstand in den Nebenanlagen. Einkaufszentren veranlassen Einzelhandelsunternehmen in der Innenstadt ihren Standort zu verlassen, um zum Beispiel zum „Olympia-Einkaufszentrum“ zu wechseln, das durch ein größeres Stellplatzangebot und einheitliche Öffnungszeiten lockt.

Um diesem, immer noch aktuellen Trend entgegenzuwirken, entstanden in jüngster Zeit Projekte, wie die „Fünf Höfe“, die „Maximilianhöfe“, oder der „Alte Hof“, die zur Identität der Stadt beitragen. Eine wichtige Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt sind seit 1996 auch die verlängerten Ladenöffnungszeiten bis 20 Uhr abends.

Eine baldige Realisierung des Parkleitsystems soll den aktuellen Abzugstrends der Gewerbe entgegenwirken.

Im Bereich Wohnen wird vor allem auf Erhaltung und Stärkung des innerstädtischen Wohnens geachtet.

Zur Sicherung des Wohnungsanteils, der bei 20-30 % im Altstadtgebiet liegt, ist in Bebauungsplänen eine Veränderungssperre der Nutzungsart vorgesehen. Maßnahmen zum Erhalt des Wohnens sind einerseits das Erhaltungsgesetz, die Zweckentfremdungsverordnung, sowie andererseits eine dementsprechende Festsetzung im Flächennutzungsplan.

In der Münchner Altstadt wohnen etwa 7.000 Menschen. Im Jahr 1970 wurden noch 14.000 Einwohner gezählt. Grund für den Rückgang ist der steigende Wohnflächenbedarf pro Kopf. Seit Ende der 1990er Jahre verzeichnet man wieder eine leichte Steigung.

Bei Neubauprojekten im Innenstadtbereich kam es aber zur verstärkten Nachfrage, im Unterschied zur Klagenfurter Innenstadt, aufgrund der attraktiven Nähe von Kultur-, Einkaufs- und Arbeitsplatzangeboten. In den Innenstadtrandbezirken ist eine ähnliche Tendenz, wie in der Altstadt zu verzeichnen – Klagenfurt weist in seinen Innenstadtrandbezirken hingegen aber eine sehr hohe Wohndichte auf. Grund dafür ist die dort ansässige Bevölkerungsstruktur, die überwiegend aus Ein-Personen-Haushalten besteht, deren Anteil auf die Gesamtstadt gesehen, 55,6 % beträgt.

Maßnahmen für eine Stärkung des Wohnens im Innenstadtbereich sind die Sicherstellung der Wohnnutzung im Flächennutzungsplan und Bebauungsplan, die Festlegung eines Wohnanteils von mindestens 20-30 % bei Neubau- und Umstrukturierungsvorhaben in Kerngebieten und die Verbesserung des Wohnumfeldes durch Erhalt, bzw. Ausbau von Grün- und Freiflächen [6].

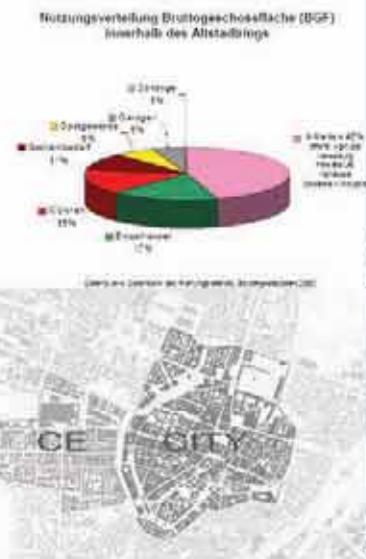
Um die Angebote im Bereich Freizeit, Kultur und Tourismus zu verbessern, werden als Handlungsleitlinien ein kulturelles Leitsystem entstehen, eine Erweiterung des Gastgewerbes und die Stärkung der innerstädtischen religiösen und kulturellen Einrichtungen durchgeführt, die zu den stärksten Tourismusmagneten zählen.

2.6.2 PARKRAUMMANAGEMENT

Eine gute Erreichbarkeit durch alle Verkehrsarten ist für den Erhalt der Attraktivität der Innenstadt von hoher Bedeutung. Die Münchner Verkehrsplanung versucht den Autoverkehr auf umweltverträglichere Verkehrsmittel (Fußgänger, Radfahrer, Busse und Bahn) zu verlagern.

Im Stadtentwicklungskonzept „PERSPEKTIVE MÜNCHEN“ (vgl. Abb. 2.13) von 1998 hat die Verminderung und die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel höchste Priorität. Durch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, die Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindungen und entsprechender Maßnahmen im Bereich des Parkraummanagements konnte am Mittleren Ring und Altstadtring eine Verminderung des motorisierten Verkehrs und eine Verbesserung der Luftgüte verzeichnet werden.

Eine Erreichbarkeit der Innenstadt durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist sowohl für die Anrainer, wie auch die Besucher, für den Wirtschaftsverkehr und für die Kunden der Verkaufsbranche von wichtiger



(Abb. 2.14, Diagramm zu Nutzungsverteilung)



(Abb. 2.15, Geplante Erweiterung der Münchner City)

Bedeutung. Dafür muss aber ein gesichertes Stellplatzangebot in Form von Parkgaragen, Tiefgaragen und Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt werden. Hierfür benötigt man ein dementsprechendes Parkleitsystem, das dem Parkplatzsuchenden entgegenkommen soll (vgl. Abb. 2.16).

Seit 1999 wird in der Münchner Innenstadt das Konzept des „Parkraummanagements“ verfolgt [7]. Es beinhaltet neben der Regulierung der Parkraumnachfrage auch dessen Organisation (Park+Ride, Bike+Ride, Quartiersgaragen für Anrainer, 2.000 Stellplätze-Programm zur Schaffung von Anrainer-Stellplätzen).

„Mit insgesamt fast 8.600 Parkplätzen in den Parkhäusern (6.200 öffentliche und 2.370 Dauerstellplätze), sowie ca. 3.750 Straßenplätzen ist die Innenstadt, abgesehen von einzelnen Spitzentagen, ausreichend mit Parkplätzen ausgestattet.“ [8].

Im Bereich der Altstadt und des Hauptbahnhofsumfeldes wurde 2006 ein „dynamisches Parkleitsystem“ [9] installiert, bei dem 7.400 Kurzzeitstellplätze verwaltet werden.

PARKLIZENZGEBIETE

Bei Parklizenzgebieten handelt es sich um die Unterteilung der verschiedenen Arten des Parkens, um eine Regelung und eine effektivere Nutzung im beschränkten Parkplatzangebot zu erreichen. Seit dem Jahr 2001 wurden 13 Parklizenzgebiete in Schwabing, Lehel, in der Au und in Haidhausen umgesetzt. Auf Grund der guten Annahme werden weitere Umsetzungen geplant [10].

Parklizenzgebiete werden im Innenstadtbereich eingesetzt, wo Bewohner, Beschäftigte und Besucher aufeinander treffen. Bewohner sollen jedoch, gegenüber den anderen Parkraumnutzern, gefördert werden. In diesen Gebieten wird in drei Parkarten unterschieden:

- „Bewohnerparken“,
- „Mischparken“ und
- „Kurzparken“.

Straßenbereiche, die als „Bewohnerparken“ ausgewiesen sind, sind ausschließlich für Bewohner gebührenfrei zu benutzen, um dadurch das Wohnen in der Innenstadt attraktiver zu gestalten.

Die Bewohner erhalten dafür einen entsprechenden Parkausweis. Die Reservierung ist beschränkt und gilt nur an Werktagen, von Montag bis Samstag, jeweils von 9 Uhr bis 23 Uhr. An Sonntagen und Feiertagen, sowie in der Nacht, kann dieser Bereich von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden [11].

In Bereichen, in denen ein „Mischparken“ ausgewiesen ist, dürfen Bewohner Gebiet mit entsprechendem Parkausweis kostenlos parken. Andere Verkehrsteilnehmer müssen ein Parkticket an den Parkscheinautomaten erwerben. Die Parkdauer ist uneingeschränkt, den ganzen Tag lang; also für 24 Stunden. Die Parkgebühr beträgt 1 Euro pro Stunde, jedoch höchstens 6 Euro für 24 Stunden.

Das kostenpflichtige Parken beschränkt sich auf Werktage, von Montag bis Samstag, jeweils von 9 Uhr bis 23 Uhr. An Sonntagen und Feiertagen, sowie auch hier in der Nacht, ist das Parken kostenlos [12].

In den Kurzparkzonen ist das Parken für alle kostenpflichtig und höchstens für zwei Stunden erlaubt. Die Parkgebühr beträgt 1 Euro pro Stunde [13].

Diese Maßnahmen sollen zum Einen den Parksuchverkehr minimieren und zum Anderen den Bewohnern ein besseres Wohnumfeld mit weniger unnötigem Belastungsverkehr bieten. Der Wirtschaftsverkehr und auch die Besucher können solche Gebiete dadurch besser erreichen. Eine ausreichende Beschilderung ist hierfür zu gewährleisten.

Parkausweise werden außer den Bewohnern auch Gewerbetreibenden, Angestellten von Kanzleien oder Arztpraxisen ausgestellt und haben dieselben Regelungen, wie für die Bewohner.

Pro Betrieb wird aber nur ein Ausweis ausgegeben, der innerhalb des Betriebs vergeben werden kann, da er übertragbar ist.

Vorraussetzung, dass ein Betrieb einen Parkausweis erhält, ist, dass er keinen privaten Abstellplatz, oder Garage besitzt. Der Parkausweis gilt für ein Jahr und kann jährlich verlängert werden, und kostet 60 Euro.

In einzelnen Fällen können Betriebe zusätzliche Parkausweise (Ausnahmegenehmigungen) erhalten [14].



(Abb. 2.16, Parkleitsystem in der City)

BLAUE ZONEN

Das Konzept der „Blaue Zone“ (vgl. Abb. 2.17) wurde im Jahr 2003 [15] fast im gesamten Innenstadtbereich eingeführt.

Im Altstadtbereich gibt es insgesamt drei „Blaue Zonen“: Hackenviertel, Kreuzviertel und Graggenauviertel.

Die "Blaue Zone" bezeichnet eine Parkregelung eines Gebietes, welche mit blauen Strichen im Straßenraum gekennzeichnet ist. Die Parkdauer in diesen Zonen ist auf maximal zwei Stunden beschränkt.

Die Parkzeiten sind werktags, von Montag bis Samstag, von 8 Uhr bis 19 Uhr festgelegt. Die Kosten pro angefangene 12 Minuten Parken betragen 0,50 Euro pro Stunde.

An Sonn- und Feiertagen ist das Parken gebührenfrei und ohne Zeitbegrenzung von 19 Uhr abends bis 8 Uhr morgens erlaubt. Anrainer der Altstadt dürfen mit einer Ausnahmegenehmigung deren Fahrzeuge ohne zusätzliche Parkgebühr innerhalb der blau gekennzeichneten Bereiche parken.

Grundsätzlich darf in der "Blauen Zone" kurz angehalten werden; für das Ein- und Aussteigen und Be- und Entladen. Gekennzeichnete Flächen in der Farbe Orange sind reine Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr. In den nicht gekennzeichneten Flächen besteht Halteverbot.

Durch diese Maßnahme konnten auch etliche Verkehrsschilder entfernt werden.

ANRAINERGARAGEN

Da das Parkraumangebot für Anrainer in den Stadtquartieren unzureichend war, hat der Stadtrat im Jahr 2003 das Konzept „Anwohnergaragen in München“ gestartet.

Zunächst wurde eine „Bedarfsermittlung und Standortprüfung“ innerhalb des Mittleren Rings gemacht, um eine Auswahl von Standorten zu treffen. Das Konzept wurde in drei Bereiche (Anrainertiefgaragen unter Straßen und Plätzen, zusätzliche Anrainerstellplätze im Zuge von Bauvorhaben, Errichtung von Anrainertiefgaragen unter Schulgeländen) geteilt.

Bei der Errichtung von Anrainertiefgaragen unter Straßen und Plätzen kann mit den geringsten Nutzungskonflikten gerechnet werden. Es soll jedoch gestalterisch auf den Bestand Rücksicht genommen werden. Die ersten Umsetzungen erfolgten im Jahr 2006. Der Bau von zusätzlichen Anrainerstellplätzen kann im Zuge von öffentlichen Bauvorhaben erfolgen. Aufgrund der wenigen, zur Verfügung stehenden Baugrundstücke in den Gebieten mit Mangel an Anwohnerstellplätzen, und den oftmals hohen Kosten, die bei der Unterbauung von Straßen und Plätzen durch Spartenverlegungen entstehen, wurden ergänzend einige Schulstandorte innerhalb des Mittleren Rings in die Standortüberlegungen einbezogen. Doch auch hier musste darauf geachtet werden, dass die Sicherheit für Kinder durch die Zufahrtsrampen weiterhin gewährleistet wird.

Ein weiteres Problem stellt evtl. die Unterbringung der Abluftschächte, ohne eine Gesundheitsgefährdung darzustellen, für die Kinder dar.

Durch dieses Konzept konnten etwa 1.000 neue Stellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Eine weitere Initiative von der Stadt ist das „2000-Stellplätze-Programm“. Es sollen hierbei private Investoren mit der Stadt kooperieren und helfen, dem Stellplatzmangel entgegenzuwirken.

BUSPARKDEPOT

Der Zentrale Omnibusbahnhof Münchens (ZOB) an der Arnulfstraße (östlich der Hackerbrücke) soll als Schnittstelle, in der Nähe des Zentrums, zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Tagestourismus fungieren. Es soll den Touristen dadurch eine direkte, fußläufige Anbindung an die Altstadt angeboten werden.

Die Busabstellanlage "Parkplatz Hansastraße" dient der Unterbringung der Reisebusse während des Aufenthaltes der Reisenden in der Stadt. Für den Ausbau des Konzeptes sind neue Standorte in Altstadt Nähe erforderlich. Um die Innenstadt von den Touristenbussen zu entlasten, vor allem bei Großereignissen, sollen die Busse an der Stadtgrenze in Verbindung mit P+R-Anlagen abgestellt werden. In Zusammenhang mit diesen Anlagen können Einrichtungen, wie WC-Anlagen und Kioske mitgeplant werden.

An P+R-Anlagen in Fröttmaning, am Heimeranplatz und in der Messestadt Ost wurden solche Busabstellplätze bereits eingerichtet.



(Abb. 2.17, Blaue Zone)



- Absolutes Halteverbot
- Taxisstandplätze
- Ladezone
- Kurzparken (Werktags gebührenpflichtig)

(Abb. 2.18, Blaue Zone mit Zonenverteilung)



(Abb. 2.19, Beschilderung für die Blaue Zone)

PARK+RIDE (P+R) – ANLAGEN

Eine Untersuchung im Jahr 2002 hat ergeben, „dass 41% aller Wege in die Altstadt (Ziel- und Quellverkehr) mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Zum Vergleich: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs beträgt 16%, 18 % der Wege werden mit dem Fahrrad und 25 % zu Fuß bewältigt.“ [16].

Für Beschäftigte und Besucher der Münchner Innenstadt ist der Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an P+R-Anlagen eine mögliche Alternative zur Parkplatzsuche in der Innenstadt. Vor allem für Berufspendler an S- und Regionalbahnstationen bringt es Vorteile.

Im Münchner Stadtgebiet sind insgesamt 24.000 P+R-Stellplätze errichtet worden. An 24 U- und S-Bahnstationen befinden sich rund 7.000 P+R-Stellplätze. Im Zusammenhang mit der Verbesserung des ÖPNV sind weitere 10.000 P+R-Stellplätze geplant.

In Anlagen in der Nähe der Stadtgrenze kostet ein Parkticket 0,50 Euro pro Tag, für innenstadtnahe Anlagen 1 Euro pro Tag. Durch die Einnahmen kann jedoch nur ein Teil der Betriebskosten gedeckt werden, der Rest wird durch den städtischen Haushalt aufgebracht [17].

2.6.3 FÖRDERUNG DER FUSS- UND RADWEGE

Die Förderung des umweltfreundlichen Radverkehrs erhöht die Aufenthaltsqualität in Fußgängerbereichen, muss aber auch durch die Gestaltung der benötigten Radwege entsprechend sein, um eine gesicherte Fahrt zu gewährleisten und den Fußgänger nicht zu gefährden.

Fahrräder sind vor allem für Strecken bis zu fünf Kilometern Länge ein optimales Verkehrsmittel. Etwa 60 Prozent der zurücklegbaren Distanzen in München entsprechen dieser Entfernung [18].

Das Radverkehrsnetz Münchens besteht aus 14 beschilderten Radrouten mit einer Gesamtlänge von 1.200 Kilometern [19]. Es verläuft sternförmig von der Innenstadt aus Richtung Stadtrand.

Es gibt drei Ringverbindungen:

„Innerer Radroutenring“ im Bereich der Innenstadt, „Äußerer Radroutenring“ zwischen der Innenstadt und der Stadtgrenze und den „RadRing München“, durch den angrenzende Gemeinden im Münchner Umland verbunden sind. So lassen sich auch die Attraktionen rund um München mit dem Fahrrad gut erreichen.

Das Radwegenetz verläuft, neben selbstständig geführten Radwegen, auch auf Nebenstraßen und Tempo-30-Zonen. Die Radwege sind mit Beleuchtung und einer ebenen Oberfläche ausgestattet, die auch bei Nacht und Nässe eine sichere Fahrt gewährleisten (vgl. Abb. 2.21). Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzbarkeit des Straßennetzes für den Radverkehr sind die Öffnung von Einbahnstraßen zur Befahrung in Gegenrichtung und die Einrichtung von Fahrradstraßen, die sich in den letzten Jahren gut bewährt haben. Mittlerweile sind 20 Prozent aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen befahrbar [20].

Ein Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) wurde im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Jahr 2002 erarbeitet (vgl. Abb. 2.23). Lage, Funktion und Kapazität der Radfahrverbindungen in München wurden neu festgelegt. Ziel des VEP-R ist die Funktionszuweisung der Routen, nach den Bedürfnissen des „Alltags- und Freizeitradlers“ und die Verbesserung des Radverkehrs.

Im Innenstadtbereich hat der Radfahrverkehr eine vielfache Anwendung.

„Tageszählungen an verschiedenen Hauptverkehrsstraßen zeigen in den letzten zehn Jahren Steigerungen des Radverkehrs auf das Doppelte in den äußeren Stadtbereichen, in der Innenstadt sogar um das Drei- bis Vierfache. Vergleichszählungen bei unterschiedlicher Witterung lassen erkennen, dass viele das Fahrrad bei jedem Wetter für ihre täglichen Wege nutzen.“ [21].

In der Münchner Innenstadt sind besonders viele Radfahrer unterwegs, da sich dort viele Arbeitsplätze, Geschäfte, Kultur- und Freizeiteinrichtungen und die Universitäten befinden. Aus Platzgründen kann aber nicht überall eine Trennung aller Verkehrsarten gewährleistet werden. Daher muss vor allem in Fußgängerbereichen die Aufmerksamkeit und Achtsamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Eine Maßnahme dafür sind die roten Markierungen am Boden und eine ausreichende Beschilderung, wie die Abbildungen 2.20 bis 2.22 zeigen. Außerdem soll ein neues einheitliches „Wegweisungssystem“ die innerstädtischen Routen mit dem Umland übersichtlicher verbinden.



(Abb. 2.20, Beschilderung der Fußgängerzone)



(Abb. 2.21, Aufnahme eines Radwegs in der Innenstadt)



(Abb. 2.22, Beschilderung des Radwegs)

Für eine bessere Umsetzung der Maßnahmen wurden Umfragen unter der radfahrenden Bevölkerung durchgeführt, nach der die Münchner „etwa [zu] 80 % [...] ein eigenes Fahrrad [besitzen], fast die Hälfte aller Münchner benutzt es mindestens einmal in der Woche.“ [21].

Das Fahrrad wird daher nicht nur für Freizeitaktivitäten genutzt, sondern auch für den Weg zur Arbeit, Schule oder anderen Alltagsaktivitäten.

Im „Münchner Radstadtplan“ werden die unterschiedlichen Radverkehrsanlagen (Einrichtungs-, Zweirichtungsradwege, bzw. streifen, gemeinsame Fuß- und Radwege), sowie die beschilderten Fahrradhaupttrouten und Freizeittrouten dargestellt (vgl. Abb. 2.23). Ein zusätzliches Service der Stadt München gibt es seit dem Jahr 2000 im Internet: den digitalen „Radstadtplan“, der unter der Homepage „www.muenchen.de/mobil“ zu finden ist. Er ermöglicht die Findung der jeweils kürzesten innerstädtischen Route zwischen den zwei frei wählbaren Start- und Zielpunkten [22].

Dadurch werden auch die Vorteile und nähere Informationen zum Radverkehr professionell vermarktet.

Der Ausbau der Radverbindungen in der Innenstadt und Verbindungen zum Umland sind vor allem in einer Süd-Nord-Richtung vorgesehen, auf der die Haupttrouten verlaufen, und in einer Ost-West-Richtung durch die Altstadt. Im südlichen Teil der Münchner Innenstadt soll ein Radweg entlang des Altstadtrings umgesetzt werden. Für den Fußgänger- und Radverkehr werden zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über den Altstadtring geschaffen, um dadurch Anziehungspunkte, wie das Museumsviertel im Nordwesten, besser in die Altstadt integrieren zu können. Neben dem Radwegeausbau und den Verbesserungen werden auch die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mitein- und neugeplant.

BIKE+RIDE (B+R) – ANLAGEN

Bei längeren Wegen bietet es sich an, vom Rad auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Für eine schnelle und einfache Nutzung des Fahrrades ist eine wetterungsgeschützte, sichere und gut erreichbare Abstellmöglichkeit für selbiges notwendig.

Daher ist ein Schwerpunkt in der Radverkehrsplanung auch das Fahrradparken, wie Abbildung 2.23 zeigt.

Derzeit sind ca. 21.000 „Bike+Ride“-Abstellplätze entlang der S- und U-Bahnlinien im gesamten Stadtgebiet vorhanden [23]. Um das abgestellte Rad besser gegen Diebstahl schützen zu können, wurden die Stellplätze mit einer versperrbaren Tür ausgestattet, die nur mit einem elektronischen Schlüssel geöffnet werden kann.

Durch die guten Erfahrungen mit diesen B+R-Anlagen werden weitere dieser Abstellmöglichkeiten zum Einsatz kommen. Am Hauptbahnhof ist sogar ein Fahrradparkhaus für ca. 900 Fahrräder geplant, das neben dem bewachten Fahrradparken noch andere Serviceleistungen wie Reparaturen bieten soll [24].

Im Altstadtbereich findet auch das Konzept „Call and Bike“ Anwendung, bei dem man nicht sein eigenes Fahrrad benutzen muss, sondern mit „Fahrradrikschas“ durch die Innenstadt befördert werden kann. Dieses Angebot dient aber mehr dem Tourismus, als der Bevölkerung von München.

Auch die Fußgängerwege in der Innenstadt erfordern eine Weiterentwicklung, denn nur eine verbesserte Aufenthaltsqualität kann keine längere Aufenthaltsdauer mitsichbringen. Der Fußgängerbereich, in seiner momentanen Ausdehnung, besteht seit 1996 (vgl. Abb. 2.24).

Durch die momentane Errichtung des israelitischen Gemeindezentrums wird der Fußgängerbereich am St.-Jakobs-Platz erweitert. Herzstück des Fußgängerbereichs ist der Marienplatz im Zentrum der Innenstadt, der mit temporären Veranstaltungen, Versammlungen, Festen und Märkten zu einem pulsierenden Ort wird. Auf dem Platz kreuzen sich die zwei besagten Einkaufsstraßen (vgl. Unterkapitel 2.6.2): die Kaufinger- und die Neuhauserstraße. Sie sind die, am stärksten frequentierten Bereiche der Fußgängerzone und gleichzeitig Geschäftszentrum der Innenstadt.

Sie stellen auch eines, der wichtigsten städtebaulichen Charakteristika von München dar, die Ansammlung der Straßen und Plätze mit deren, zum Teil verbindenden Passagen und Innenhöfen, wie diese auch in der Klagenfurter Innenstadt zu finden sind (vgl. Unterkapitel 3.3.2). Auf ihnen ist ein Gefälle von den hoch frequentierten Bereichen zu den niedrig frequentierten Bereichen abzulesen.

Die Stadt München will zum Beispiel durch neue Bauprojekte wieder ein Gleichgewicht in dieses Gefälle bringen und das Angebot an fußläufig begehbaren, öffentlichen Räumen ausdehnen (vgl. Unterkapitel 2.6.4).



(Abb. 2.23, Schemaplan der Radrouten)

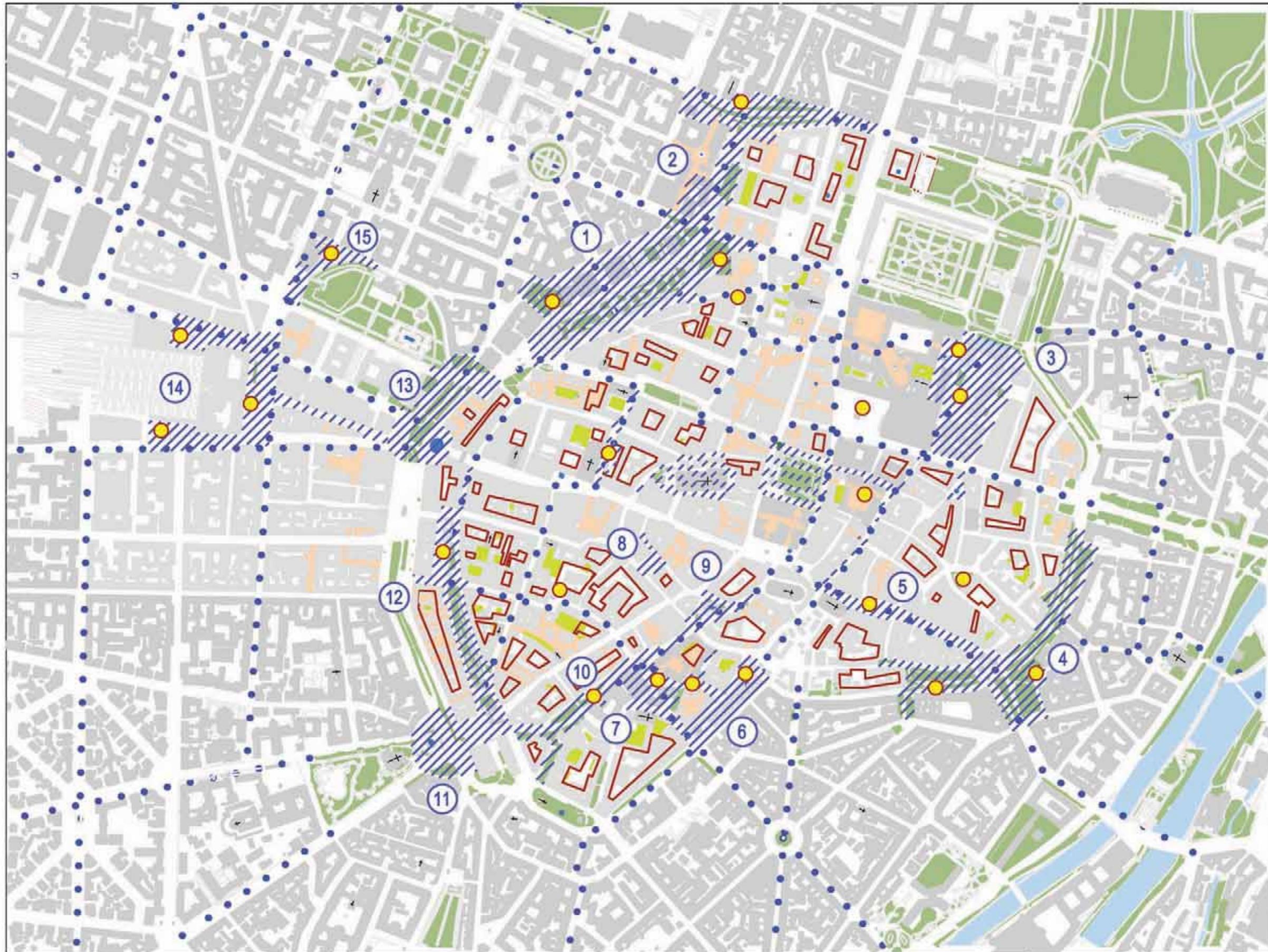
Perspektive München
 Leitlinien für die Münchner Innenstadt und
 Maßnahmenkonzept zur Aufwertung

Grün- und Freiflächenentwicklung

- ① Maßnahmen Schwerpunkte
 - 1 Maximiliansplatz
 - 2 Platz der Opfer des Nationalsozialismus
 - 3 Marienplatz
 - 4 Isartorplatz
 - 5 Tal
 - 6 Prater - Ziel - Straße / Blumenstraße
 - 7 St. Jakobsplatz
 - 8 Satterstraße
 - 9 Rindernmarkt
 - 10 Oberanger
 - 11 Sendlinger - Tor - Platz
 - 12 Herzog - Wilhelm - Straße
 - 13 Karlsplatz
 - 14 Bahnhofplatz / ehem. LMU - Gebäude
 - 15 Sothenstraße / ehem. LMU - Gebäude
- ▨ Bereiche mit Maßnahmen Schwerpunkten
 - ▨ Bereiche mit Einzelmaßnahmen
 - Verbesserung / Entwicklung der Aufenthaltsqualität
 - Verbesserung / Aufwertung der Fußwegbeziehung
 - Sicherung und Entwicklung des Grünbestandes in den Blockinnenbereichen
 - Entwicklungspotentiale zur Aufwertung in den Blockinnenbereichen
 - öffentliche Grünflächen
 - Höfe und Passagen / Arkaden

Maßstab 1:12 000
 CAD gefertigt: HA / / 41 Ge., Jan. 2003
 Aktualisiert: Dezember 2004
 Landeshauptstadt München
 Ref. für Stadtplanung und Bauordnung HA II/52-57

Anlage 7b



(Abb. 2.24, Perspektive München, Aufwertung der Fußgängerzone)

2.6.4 MASSNAHMEN FÜR DIE GRÜN- UND FREIRAUME

Im Mittelalter begrenzten die Wehranlagen Münchens dessen Wachstum, was zu einer dichten Bebauung mit wenigen Grünflächen führte. Befestigte Plätze bildeten hauptsächlich den öffentlichen Freiraum der Stadt, auf denen Märkte, kirchliche sowie profane Feste stattfanden. Grüne Freiräume gab es vor allem bei Kirchen und Klöstern, Repräsentations- und Verwaltungsbauten, sowie Gebäuden des Adels und des reichen Bürgertums. Erholungsflächen waren außerhalb der Stadtmauer anzutreffen. Der überwiegende Teil der größeren Grün- und Freiflächen Münchens sind heutzutage entlang der alten Stadtmauer zu finden. Maßnahmen sollten auch die kleineren Freiräume innerhalb dieser miteinander vernetzen und an die größeren anbinden, wie dies in Abbildung 2.25 veranschaulicht wird.

Ziele der Weiterentwicklung der Freiräume sind die Erhaltung und Aufwertung der Freiräume und der historischen Anlagen, eine Verbesserung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität, eine Verbesserung der Grün- und Fußwegebeziehungen innerhalb der Altstadt, eine evtl. Begrünung der Flachdächer und die Öffnung der Höfe, die für eine Durchgängigkeit wichtig sind.

Bei einer Neugestaltung des Fußgängerbereichs ist auf unterschiedliche Nutzer zu achten und deren Bedürfnisse zu berücksichtigen. Die Bereiche, in denen die Maßnahmenschwerpunkte (insgesamt 15) geplant sind, werden in Abbildung 2.24 gezeigt. Eine weitere Maßnahme, zu denen in Abbildung 2.24 dargestellten Maßnahmen, der Stadt München ist eine Aufforstung mit Bäumen in der dicht bebauten Altstadt. Sie dienen zum Einen dem klimatisch-ökologischen Aspekt und bieten zugleich auch Schatten und Ruheräume mit zusätzlicher Ausstattung, durch z. B. Sitzgelegenheiten.

Ein Konzept der Stadt München für die Freiräume sind die „Grüne Themenwege“, die auch auf die nicht bekannten und eher versteckten Freiräume aufmerksam machen sollen und auch zur Orientierung dienen. Die Abbildung 2.26 zeigt die Wegführung durch die Altstadt mit der Verknüpfung zum Isarraum.

HOF- UND PASSAGENPROJEKTE

Aktuelle Projekte in der Innenstadt Münchens fördern die Fußgängerzone und bereichern sie durch neugestaltete Höfe- und Passagen.

Das Projekt am Marstallplatz (vgl. Abb. 2.27) im Osten der Altstadt wurde im Jahr 2003 fertiggestellt. Zuvor diente der Platz als Parkplatz. Er ist, mit einer Gesamtfläche von 13.000 Quadratmetern, durch drei separatstehende Baukörper begrenzt. Diese sind das neue Probengebäude für die Staatsoper, das Max-Planck-Gebäude und das historische Marstallgebäude des Architekten Leo von KLENZE.

Der Umriss des Platzes wird durch, im Boden eingefügte Lichtelemente gekennzeichnet. Der Platz, der von den Architekten GEWERS, KÜHN und KÜHN aus Berlin und dem Landschaftsarchitekturbüro „ST Raum a“ geplant wurde, soll als öffentlicher Festplatz, für Open-Air-Veranstaltungen und für Live-Übertragungen der Oper genutzt werden.

Die Straße zwischen der Oper und dem Marstallplatz ist weiterhin für Autos befahrbar, kann aber während Veranstaltungen gesperrt werden, sodass der Platz erweitert wird und dadurch ein veränderter Stadtraum und eine andere Platzsituation entsteht.

Angrenzend an den Marstallplatz entstand ein weiteres Projekt von GEWERS, KÜHN und KÜHN; die Maximilianhöfe. Sie befinden sich an der Maximilianstraße und deren Umbau wurde ebenfalls im Jahr 2003 fertiggestellt. Der Maximilianhof hat einen quadratischen Grundriss. Zwischen den Gebäuden sind neue Wege entstanden, die eine durchgehende Fußgänger Verbindung vom Englischen Garten bis zur Innenstadt herstellen. Vom historischen Bürokleinbau blieb nur die Fassade zur Maximilianstraße stehen, dem luxuriöse Geschäfte, gehobene Gastronomie und moderne Büroräume weichen mussten. Die Rückseite des Gebäudes ist vollständig verglast. In der Mitte des Baukörpers durchzieht sich eine zweigeschossig hohe Passage, von der man in den Salpeterhof gelangt (vgl. Abb. 2.28).

Ein anderes Projekt ist eines, der größten innerstädtischen Realisierungen in Deutschland und zeigt, wie auch die anderen angeführten Beispiele, dass man auch mit dem Einsatz einer neuen Architektur bestehende Stadtstrukturen behalten und sogar verbessern kann.

Das Projekt „Fünf Höfe“ besteht aus fünf, öffentlich zugänglichen Höfen, die alle miteinander verbunden sind und vereint somit den Hofcharakter mit dem Passagencharakter (vgl. Abb.2.29 u. Abb. 2.30). Zugang zu den Höfen hat man auf allen Straßenseiten (Maffeistraße, Theatinerstraße, Salvatorstraße und Kardinal-Faulhaber-Straße).



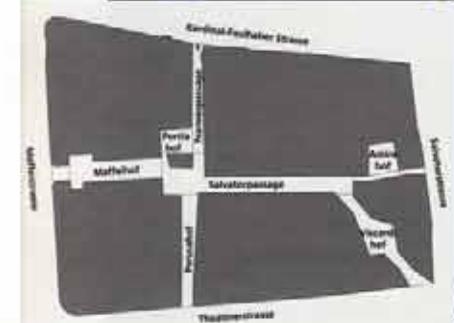
(Abb. 2.25, Perspektive München, Freiräume in der Fußgängerzone)

(Abb. 2.26, Perspektive München, Themenwege in der Fußgängerzone)

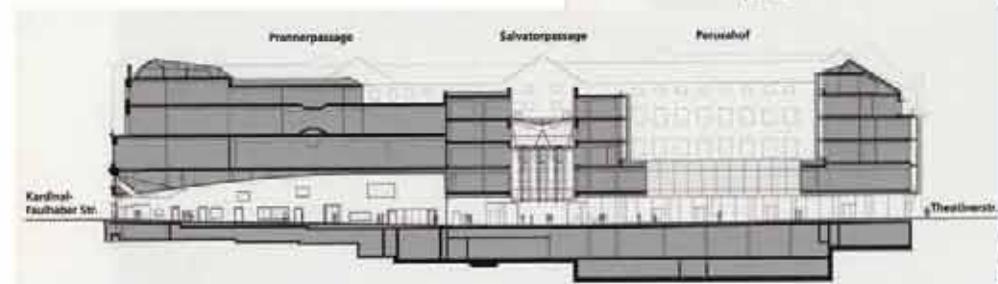


(Abb. 2.27, Modell für den Marstallplatz, München)

(Abb. 2.28, Modell für den Maximilianhof, München)



(Abb. 2.29, Schemaplan für das EKZ „Fünf Höfe“)



(Abb. 2.30, Schnitt durch das EKZ „Fünf Höfe“)

Der vormals geschlossene Gebäudekomplex, von dem 60 Prozent der Gebäudestruktur [25] mit seinen historischen Fassaden erhalten blieben, wurde zu einem öffentlichen und zum Teil überdachten Raum umgeplant, der durch die Beherbergung verschiedener Funktionen am Tag, sowie auch in den Abendstunden zum Verweilen einlädt.

Das Projekt wurde im Jahr 2003 für die Bevölkerung eröffnet. An der Planung waren die Architekten HERZOG & de MEURON (Basel), HILMER & SATLER (München) und Ivano GIANOLO (Mendrisio) beteiligt.

Die Grundstücksfläche hat insgesamt 24.000 Quadratmeter, von denen 5.000 auf die Höfe und Passagen entfallen [26]. Es verbindet die verschiedenen Nutzungen von Gewerbe, Gastronomie, Büros und Wohnungen.

In der Erdgeschoßzone befinden sich ausschließlich Gewerbe und Gastronomiebetriebe. In den Obergeschossen befinden sich die Büroflächen (zu 55.000 m²) und Wohnungen (zu 6.000 m²) [27]. Als Haupt- und Verbindungsweg dient die Salvatorpassage, eine Einkaufspassage, die eine Länge von 90 Metern, eine Breite von 10 Metern und eine Höhe von 14 Metern aufweist und vollständig verglast ist [28].

Durch bedruckte Bodenplatten oder poetischen Texten an der Wand wird auch eine künstlerische Seite gezeigt. Die Decke wurde durch Schlingpflanzen verschleiert (vgl. Abb. 2.31), die an einem Gitterrost herunterhängen und in den Raum ragen. Zugleich wurden auch Beleuchtungskörper in diese Installation integriert. Die fünf Höfe des EKZ weisen eine unterschiedliche Gestaltung auf. Der Perusahof, mit seiner gläserne Decke und den großformatigen Schaufenstern, steht im Kontrast zum Amirahof, der mit Buchen bepflanzt und dessen Boden mit grauem Kies belegt ist und der Betonquadern als Sitzgelegenheiten aufweist (vgl. Abb. 2.32).

Das Gebäude, das diesen ruhigen Platz begrenzt beinhaltet Büroräume, sowie Wohnungen (vgl. Abb. 2.33).

Im Jahr 2000 wurde der Schäfflerhof realisiert, der an das EKZ „Fünf Höfe“ angrenzend liegt (vgl. Abb. 2.33 u. 2.34). Die Planung erfolgte durch den Architekten Ivano GIANOLO. Der, mit rotem Ziegel ausgekleidete Hof hat seine Eingänge an der Maffeistraße und der Wein- und Schäfflerstraße. Mit seiner Größe von 1.000 Quadratmetern bietet er Platz für ein Cafe und diverse Geschäftsläden.

Im Obergeschoss wurden 22 neue Wohneinheiten geschaffen.

[1] Quelle: Wikipedia.org, The free encyclopedia: www.wikipedia.org; 2007

[2] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[3] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[4] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[5] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[6] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[7] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[8] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[9] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[10] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[11] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[12] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[13] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[14] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[15] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[16] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[17] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[18] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[19] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[20] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[21] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[22] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[23] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[24] Quelle: München.de: www.muenchen.de; 2007

[25] Quelle: Architekten24.de: www.architekten24.de; 2007

[26] Quelle: Architekten24.de: www.architekten24.de; 2007

[27] Quelle: Architekten24.de: www.architekten24.de; 2007

[28] Quelle: HABERLIK, Christina: Neue Architektur in München; Berlin, 2004



(Abb. 2.31, Schlingpflanzenbewuchs über den Höfen)



(Abb. 2.32, Innenansicht des Amirahofs)



(Abb. 2.33, Grundriss durch den „Schäfflerhof“)



(Abb. 2.34, Aufnahme des Schäfflerhof)

Literaturangaben:

3sat, anders fernsehen: www.3sat.de; 2007
Architekten24.de: www.architekten24.de; 2007
Burgdorf©, active since 1175: www.burgdorf.ch; 2007
CERWENKA, Peter, HAUGER, Georg, et. al.: Einführung in die Verkehrssystemplanung; Wien, 2004
DEUTSCHLANDFUNK, Dradio.de: www.dradio.de; 2007
Fussverkehr Schweiz: www.fussverkehr.ch; 2007
HABERLIK, Christina: Neue Architektur in München; Berlin, 2004
KNOFLACHER, Hermann: Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien; Wien/Köln/Weimar, 1995
KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
KORDA, Martin: Städtebau. Technische Grundlagen. 5. Auflage; Wiesbaden, 2005
München.de: www.muenchen.de; 2007
PETERS, Paulhans: Stadt für Menschen. Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt; München, 1973
SHARED SPACE: www.shared-space.org; 2007
VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgap.ch; 2007
Wikipedia.org, The free encyclopedia: www.wikipedia.org; 2007
Wien.at, Stadt Wien: www.wien.gv.at; 2007
ZEITWISSEN, Zeit.de: www.zeit.de; 2007

3 ANALYSE DES PROJEKTSTANDORTES

3.1 LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT

3.1.1 EINLEITUNG

Klagenfurt ist die Landeshauptstadt des Bundeslandes Kärnten und gleichzeitig die südlichste Landeshauptstadt Österreichs mit 92.404 Einwohnern und einer Fläche von 120,11km² (flächenmäßige Ausdehnung von 14,8 Kilometer N-S und 15,6 Kilometer W-O). Die geografische Lage Klagenfurts, gemessen am Neuen Platz in der Innenstadt, ist 46°37'30" nördlicher Breite und 14°18'30" östlicher Länge, bei einer Seehöhe von 445,9 Metern über dem adriatischen Meeresspiegel. Der tiefste Punkt der Stadt liegt auf der Gurkerbrücke mit 420 Meter über der Adria. Der höchste Punkt befindet sich am Ulrichsberg mit 1.022 Metern [1]. Die Stadt ist in 15 Bezirke (Abb. 3.01) unterteilt, wobei sich die nachfolgenden Kapitel mit dem Bezirken I bis IV (Innere Stadt) genauer auseinander setzen und das Kernplanungsgebiet eingrenzen werden. Des Weiteren gibt es 144 Wahlsprengel, sowie 25 Katastralgemeinden:

Tabelle 3.01, Einteilung Klagenfurts nach Katastralgemeinden

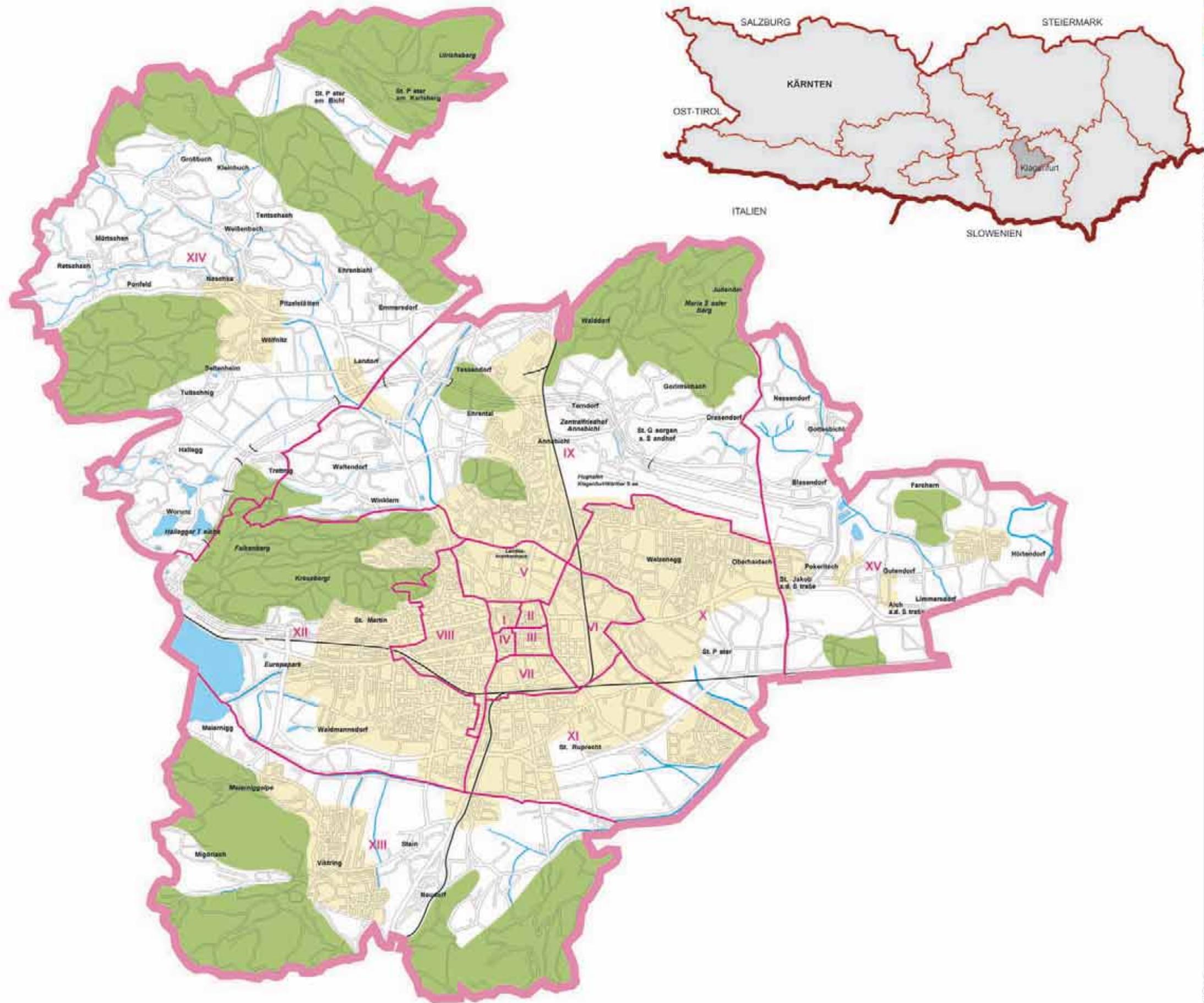
KG Nr.	Gemeindenamen
72.103	Blasendorf
72.106	Ehrental
72.110	Goritschitzen
72.114	Großbuch
72.116	Großponfeld
72.117	Gurlitsch
72.120	Hallegg
72.123	Hörtendorf
72.127	Klagenfurt
72.128	Kleinbuch
72.136	Lendorf
72.142	Marolla
72.146	Nagra
72.147	Neudorf
72.168	St. Martin/Klagenfurt
72.171	St. Peter/Karlsberg
72.172	St. Peter/Ebenthal
72.174	St. Peter/Tentschach
72.175	St. Peter/Klagenfurt
72.181	Stein
72.183	Tentschach
72.194	Viktring
72.195	Waidmannsdorf
72.196	Waltendorf
72.198	Welzenegg

Quelle: Statistisches Amt Klagenfurt, Klagenfurt, 2006

FLÄCHENEINTEILUNG

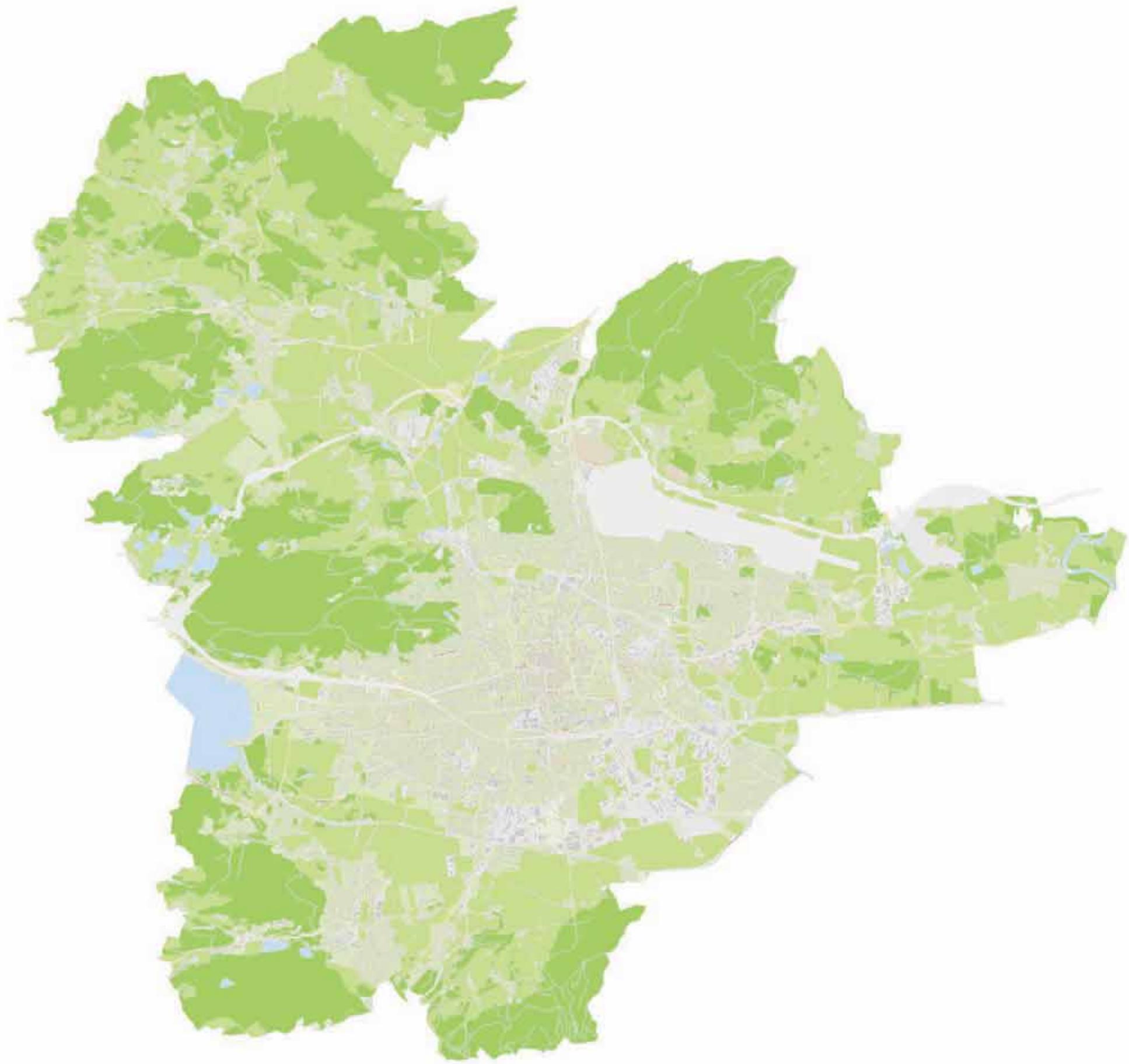
Wie aus der unten angeführten Karte (Grün- und Freiflächen, Abb. 3.03) hervorgeht, ist ein großer Teil der Stadtfläche mit geschlossenen Wäldern (32,9 Prozent der Gesamtfläche) besetzt. Insgesamt machen die Freiflächen rund 70 Prozent (mit den Sonderflächen wären es rund 80 Prozent) der Gesamtfläche aus und sind daher für das Stadtbild bestimmend. Den 33,7 Prozent an landwirtschaftlich genutzten Flächen stehen nur 19,1 Prozent an überbauten Flächen gegenüber, die mit Gebäuden einer durchschnittlichen Bauhöhe von drei Geschoßen besetzt sind (An-merkung der Verfasser).

Insgesamt befinden sich rund 19.085 Gebäude in der Stadt; 16.219 davon sind Wohngebäude und bieten 50.106 Wohnungen an, was einen Durchschnitt von rund 1,8 Personen pro Haushalt ausmacht (Anmerkung der Verfasser). Die statistische Einwohnerdichte liegt bei etwa 7,5 Personen pro Hektar Stadtgebiet.



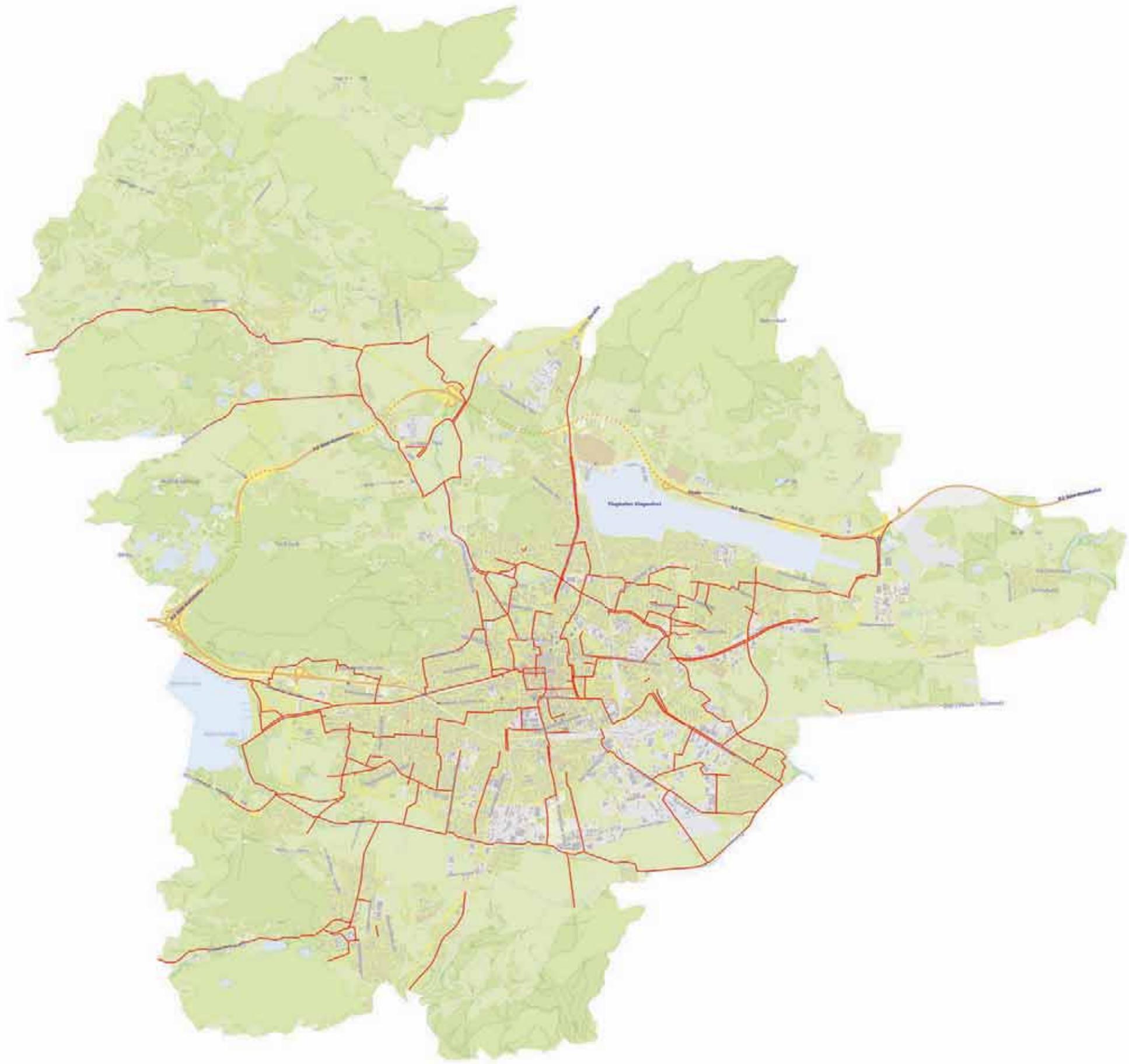
- Bebautes Gebiet
 - Waldflächen
 - Gewässer
- I INNERE STADT
 - II INNERE STADT
 - III INNERE STADT
 - IV INNERE STADT
 - V ST. VEITER VORSTADT
 - VI VOLKERMRKT. VORST.
 - VII VIKTRINGER VORSTADT
 - VIII VILLACHER VORSTADT
 - IX ANNABICHL
 - X ST. PETER
 - XI ST. RUPRECHT
 - XII ST. MARTIN
 - XIII VIKTRING
 - XIV WOLFNITZ
 - XV HÖRTENDORF

(Abb. 3.01, Einteilung der Stadt Klagenfurt in Bezirke)



- Waldflächen
- Wiesen- und Agrarflächen
- Freiflächen in der Siedlungsstruktur
- Wasserflächen

(Abb. 3.03, Einteilung der Stadt nach Grün- und Freiflächen)



(Abb. 3.04, Verkehrswe-
netz der Stadt Klagenfurt)

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Zu den sehr ausgedehnten Grünflächen (vgl. Kapitel 3.3.2) kommt auch noch eine Vielzahl an stehenden und fließenden Gewässern hinzu, die sich zumindest teilweise im Stadtgebiet Klagenfurts befinden und einen Anteil von rund 2,2 Prozent an der gesamten Stadtfläche ausmachen. Den flächenmäßig größten Anteil hierbei hat der, dem Stadtgebiet zugeschlagene östlichste Abschnitt des Wörther Sees mit ca. 1,2km² und einer Uferlänge von 2.800 Metern. Vom Wörther See ausgehend, zieht sich der Lendkanal mit seinen 4,5 Kilometern Länge und durchschnittlich 40 Metern Breite bis an den westlichen Rand der Innenstadt heran. Der Lendkanal stellt einen künstlich angelegten Wasserweg zwischen der Stadt und dem Wörther See dar, der in den vergangenen Jahrhunderten auch als Handelsweg benutzt wurde (vgl. Kapitel 3.2.2 und 3.2.3). Zu den weiteren stehenden Gewässern gehören der Ehrentaler Teich, der Fabriksteich, die Hallegger Teiche, der Krastowitz Teich, die Kreubergteiche im Waldgebiet des Kreuzbergl, die Kulleiteiche, der Schleppeteich nördlich der Kernstadt, der Schlossteich, die Traimischer Teiche und der Ziegelteich. Die fließenden Gewässer, die das Stadtgebiet durchziehen, sind die Gurk im Osten der Stadt, die Glan, die im innerstädtischen Bereich von Norden nach Süden unterirdisch geführt wird und an die beim südlichen Austritt die Kläranlage angeschlossen ist, die Glanfurt, der Wölfnitzbach, der Rababach und der Seebach.

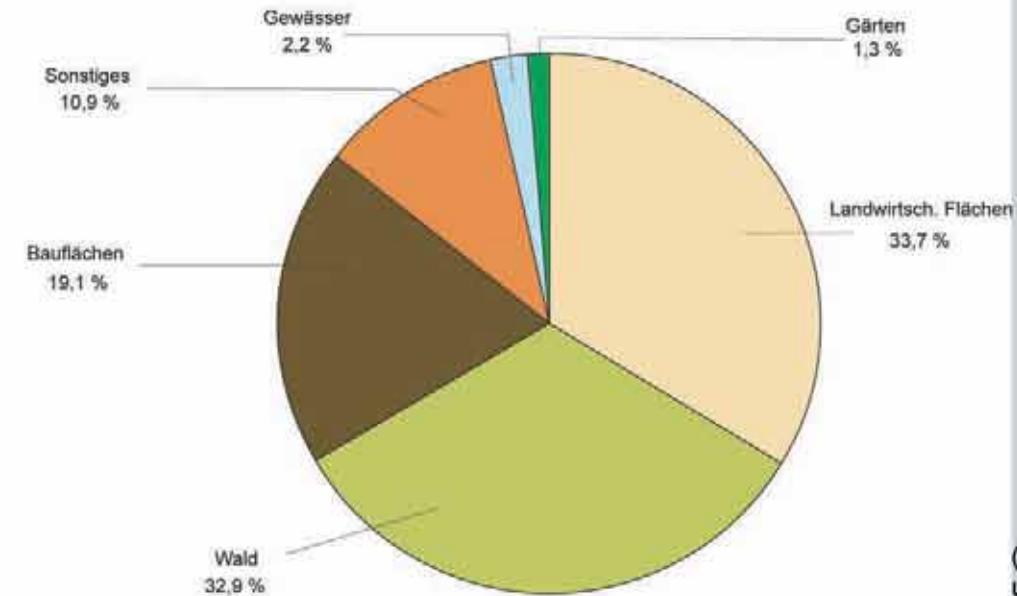
VERKEHRSKONZEPT

Wie aus der oben angeführten Karte zu entnehmen ist, weist das Klagenfurter Verkehrsnetz (Abb. 3.04) eine unterschiedlich dichte Ausbildung auf, wobei sich im Laufe der Jahrzehnte eine rasterartige Struktur, ausgehend vom Stadtzentrum [2], in die umliegenden Stadtteile entwickelt und Anschluss an die eingemeindeten Dorfstrukturen gefunden hat.

Regional und überregional ist Klagenfurt an die Autobahn A2, die teilweise überplattet geführt wird, mit vier Ausfahrten (Klagenfurt-Ost, Flughafen, Feldkirchner Straße und Klagenfurt-West August-Jaksch-Straße) angebunden. Die Länge der, durch das Stadtgebiet geführten Autobahn beträgt etwa 24 Kilometer. Des Weiteren wird die Stadt von diversen übergeordneten Land- und Bundesstraßen durchzogen, so auch die Innenstadt, die nachfolgend behandelt werden soll (vgl. Kapitel 3.3.3).

Die Stadt weist ebenfalls ein relativ dichtes Netzwerk an öffentlichen Verkehrsmitteln auf. Sowohl die Stadtwerke Klagenfurt mit Sitz und Busbahnhof am Heiligengeistplatz (Stadtzentrum), als auch die Regionalbusse mit Sitz am Hauptbahnhof sind vertreten und decken den Bedarf an öffentlicher Beförderung weitestgehend ab. Zusätzlich zu den städtischen Buslinien wird auch eine Citybuslinie (bis 2005 kostenlos) in einer Schleife zwischen dem Messegelände – durch die Innenstadt – und dem Landeskrankenhaus Klagenfurt geführt [3].

Das Schienennetz der Stadt ist durch zwei Richtungen (Nord-Süd und West-Ost) dominiert, wobei der internationale Schienenverkehr sich den Strecken von Norden (Wien) nach Westen (Villach und weiter nach Italien), sowie in geringerem Maße von Westen nach Osten (Slowenien) bedient. Weiters existieren Regionalverbindungen ins Kärntner Umland und die angrenzenden Bundesländer Tirol, Salzburg und die Steiermark. Den Knotenpunkt des Schienennetzes stellt der Hauptbahnhof Klagenfurts (etwa 500 Meter südlich des Viktringer Ringes) dar. Neben dem Hauptbahnhof mit angegliedertem Frachtenbahnhof im Osten verfügt die Stadt noch über einen Ostbahnhof (Verbindung Nord), sowie Bahnhöfe in Annabichl (Internationaler Flughafen Klagenfurt), in Viktring, an der Lend (Autobahnausfahrt West August-Jaksch-Straße) und in Ebenthal [4].



(Abb. 3.02, Flächeneinteilung)

[1] Quelle: Statistisches Amt Klagenfurt, Klagenfurt, 2005

[2] Anmerkung: vgl. Kapitel 3.3.3

[3] Anmerkung: Zahlen zum Individualverkehrsaufkommen, sowie die Führung des ÖPNV werden im Kapitel 3.3.3 genauer betrachtet.

[4] Quelle: Geografisches-Informationssystem Kärnten, www.gis-klagenfurt.at, 2007

3.1.2 WIRTSCHAFTSSTANDORT

KRAIGHER Eberhard beschreibt in seinem Buch „Stadtentwicklungskonzept Klagenfurt 2000“ die Stadt Klagenfurt als eine „Service City ... [die] in ihrer Funktion ... ansässige und zukünftige Unternehmen, durch das Bereitstellen kundengerechter Informationen und der leistungsorientierten Abwicklung von Bewilligungs- und Behördenverfahren ... [unterstützt]“. Um den Marktanforderungen bezüglich der Dienstleistungen gerecht zu werden, unterteilt KRAIGHER die Service- und Informationsdienstleistungen nach einem internationalen Standortbewertungsschema. Dieses Bewertungsschema umfasst elf Unterpunkte, wie folgt:

Regionale Gegebenheiten: Dieser Punkt enthält aktuelle Auskünfte zu Verkehrs- und Behördendienstleistungen, der Infrastruktur, sowie Förder- und Volkswirtschaftsinformationen.

Standort Marketing: Dazu zählen Informationen zur Kaufkraft der Stadt, sowie Unternehmensbetreuung.

Aktives Flächenmanagement: Gemeint sind damit eine abgestimmte Raumplanung, sowie die Verfügbarkeit von Grundstücksinformationen.

Geländebeschaffenheit: Dieser Punkt beinhaltet Informationen zu Boden- und Gelände, Rechtslage und Bauvorschriften.

Arbeitskräftepotenzial: Auskünfte über Bevölkerungs- und Kultuswesen, die Arbeitsmarktsituation und das Lohnniveau stehen hier zur Verfügung.

Beschaffungssituation: Diese stellt einen wichtigen Punkt hinsichtlich der Waren- und Dienstleistungen, sowie Informations- und Kommunikationsdienstleistungen dar.

Energieversorgung: Garantie zur leistungsgerechten Energieversorgung der Stadt

Entsorgungskreislauf: Informationen zur Entsorgung und Wiederverwertung

Ökologische Rahmenbedingungen: Umweltberatung

Kultur, Bildung, Forschung: Informationen zum Bildungswesen, Förderung von Kultur und Forschung (vgl. Kapitel 3.3.2)

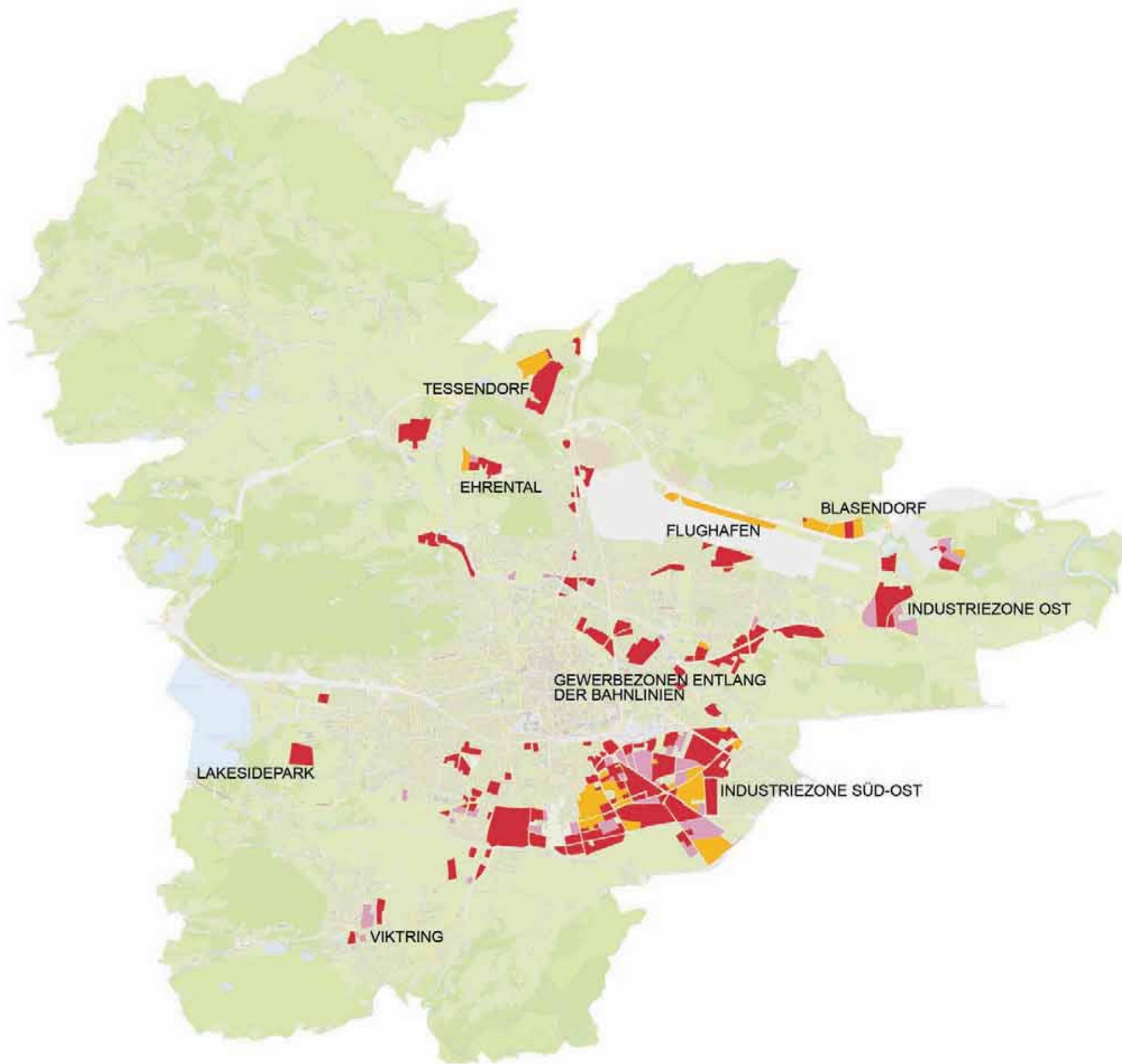
Sonstige Rahmenbedingungen: Bereitstellung von Informationen aus den Bereichen Gesundheit, Sicherheit und Tourismus

Das Land Kärnten, die Städte Klagenfurt und Villach aber im Speziellen, stellt mit seiner geografischen Lage auch heute noch den Anknüpfungspunkt für die Märkte im Süden (Italien) und Südosten (Slowenien, Balkanregion) dar und kann sich als „Alpe-Adria-Standort“ im In- und Export, sowie dem Tourismus behaupten. Klagenfurter Banken pflegen gute Geschäftsverbindungen nach Südosteuropa und haben dort auch Tochterfirmen gegründet.

GEWERBEZONEN, TECHNOLOGIE- UND BUSINESSPARKS

Klagenfurt verfügt über neun ausgewiesene Gewerbezone mit einer Gesamtfläche von 465 Hektar und zwei ausgedehnte Businessparks im Westen (Lakesidepark am Wörther See) und im Südosten (Südring), sowie kleinere Bürozentren, die sich über das Kerngebiet der Stadt verteilen. 221 Hektar der ausgewiesenen Gewerbezone stehen zur Vergabe frei. Zu den neun Gewerbezone zählen neben dem großen Industriegebiet im Südosten der Stadt (Abb. 3.05) auch noch Teile der eingemeindeten Gebiete Tessendorf, Ehrental, die Autobahnanschlussstelle Flughafen, Blasendorf, die Industriezone Ost, die Mülldeponie, die Gewerbezone entlang der Bahnlinien nach St. Veit (Norden) und Bleiburg (Südosten) und Viktring [1]. Diese Gewerbezone sollen im Folgenden etwas näher betrachtet werden:

Industriezone Südost: Die Industriezone Südost erstreckt sich südlich des Hauptbahnhofgeländes entlang der Flatschacher Straße gegen Süden bis über den Südring und wird als eigener Stadtteil wahrgenommen. Die Gesamtfläche der Gewerbezone beläuft sich auf rund 315,2 Hektar, wovon etwa 180 Hektar genutzt werden. Es ist damit die mit Abstand größte der neun Gewerbezone. Die vorwiegende Nutzung besteht in der Leichtindustrie und der gewerblich-industriellen Nutzung.



- GEWERBEZONEN**
- Bebaute Gewerbeflächen
 - Baulandreserve
 - Potenzielle Entwicklungsflächen

(Abb. 3.05, Einteilung der Stadt nach Gewerbebezonen)

Industriezone Tessendorf: Das im Norden der Stadt gelegene 15,6 Hektar große Gebiet erstreckt sich zwischen der Bundesstraße nach St. Veit und der Laudonkaserne (Nordwesten). Nur etwa 1,8 Hektar der Zone werden genutzt, was eine hohe Standortgunst und ein hohes Potential mit sich bringt. Aufgrund der Nähe zum Wohngebiet Tessendorf ist die Industriezone durch einen Grünraum abgeschirmt und wird nur über die Bundesstraße erschlossen. Die Hauptfunktion des Gebietes liegt in „ortsverträglichem“ Gewerbe.

Industriezone Ehrental: Die Industriezone Ehrental ist mit 13,8 Hektar zwar etwas kleiner, als die Zone in Tessendorf, aber deutlich stärker genutzt (8,8 Hektar). Erschlossen wird das nördlich von Feschnig gelegene Gebiet über die Autobahnanschlussstelle Klagenfurt-Nord. Auch hier ist aufgrund der Nähe zum Wohngebiet Feschnig nur ortsverträgliches Gewerbe angesiedelt.

Industriezone Flughafen: Die Industriezone nördlich des Flughafens (vgl. Abb. 3.05) stellt durch die teilweise hohe Lärmbelastigung des Flugverkehrs und den Auflagen bezüglich der Flugsicherheitszone das „Sorgenkind“ der Klagenfurter Industrie- und gewerbebezonen dar. Der rund 2 Kilometer lange, aber nur etwa 60 Meter breite Streifen ist mit seinen 7,7 Hektar fast zur Gänze ungenutzt und hält Entwicklungspotenzial vor.

Industriezone Blasendorf: Die in Blasendorf gelegene, 14,6 Hektar große Gewerbezone ist nur zu etwa 0,4 Hektar genutzt und bietet vorwiegend Platz für die gewerblich-industrielle Funktion.

Industriezone Ost: Die Industriezone Ost erstreckt sich zwischen der Packer Bundesstraße im Süden und der Görttschitzal Bundesstraße im Westen mit einer Gesamtfläche von 34,1 Hektar und einer gewerblich-industriellen Nutzung von 16,4 Hektar.

Industriezone Mülldeponie: Die östlich der Mülldeponie gelegene Industriezone erstreckt sich über eine Fläche von 12,2 Hektar und wird zu etwa 5,1 Hektar gewerblich-industriell genutzt.

Industriezonen entlang der Bahnlinien nach St. Veit und Bleiburg: Die Gesamtfläche der Gewerbebezonen beträgt 31,1 Hektar und wird sehr intensiv genutzt (24,9 Hektar). Aufgrund der Einbindung in das Kernstadtgebiet ist vorwiegend ortsverträgliches Gewerbe vertreten.

Industriezone Viktring: Der Stadtteil Viktring weist mehrere gewerbliche Kleingebiete auf, die zusammen eine Fläche von 6,7 Hektar ergeben. Ausgewiesen für dieses gewerblich-industrielle Gebiet sind allerdings 20,7 Hektar.

TOURISMUS

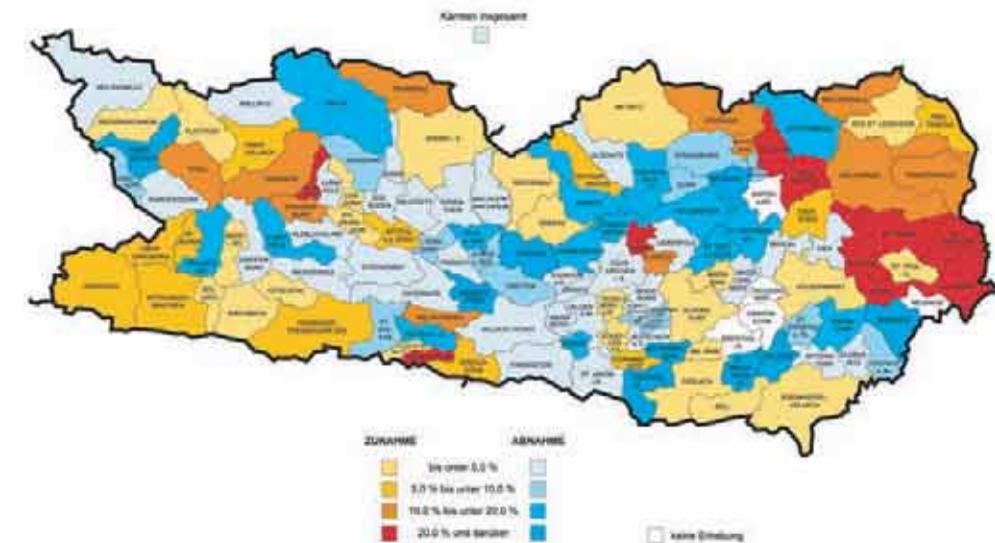
„Eine besondere Rolle für die Urbanität einer Stadt spielt das Angebot des Gastgewerbes ...“ schreibt Doris WASTL-WALTER in ihrem Buch „Die Innenstadt von Klagenfurt“ und zielt damit auf einen, in Kärnten und auch Klagenfurt sehr stark vertretenen Wirtschaftszweig – den des Tourismus – an.

Wie für das gesamte Kärntner Bundesland stellt der Tourismus auch für Klagenfurt eine entscheidende Einnahmequelle dar. Nicht zuletzt wegen der zentralen Lage Klagenfurts im Unterkärntner Raum und der damit verbundenen leichten Erreichbarkeit von Naturräumen (Wörther See, diverse umliegende kleinere Seen, Karawanken), Kulturstätten und anderen Kärntner Städten, sowie dem breitgefächerten Angebot an Sport-, Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten, ist die Stadt und die Region Klagenfurt sehr stark an den Tourismus gebunden.

Im Jahr 2006 konnte ganz Kärnten eine insgesamte Nächtigungszahl von rund 12,3 Millionen Menschen verzeichnen und rangiert damit im Österreichischen Vergleich etwas abgeschlagen an dritter Stelle hinter Tirol mit ca. 41,5 Millionen Nächtigungen und Salzburg mit 22,2 Millionen Nächtigungen [2].

In der Stadt Klagenfurt befinden sich 100 Beherbergungsbetriebe mit 3.253 Betten in allen Kategorien (inklusive der Privatquartiere) [3]. Wie Tabelle 3.02 (unten) zeigt, weist Villach im Städtevergleich allerdings eine deutlich höhere Anzahl an Beherbergungsbetrieben auf (459 Betriebe mit insgesamt 8.314 Betten). Im Jahr 2005 konnte Klagenfurt 343.839 Nächtigungen gegenüber Villach mit 874.223 Nächtigungen verzeichnen (Tab. 3.03). Dieses Ungleichgewicht zwischen den beiden größten Kärntner Städten verringert sich jedoch, bezieht man die Anzahl an Beherbergungsbetrieben und Nächtigungszahlen des Klagenfurter Umlandes [4] mit ein (vgl. Tab. 3.04) – rund 1,6 Millionen im Jahr 2004.

Im Jahr 2005 konnte Klagenfurt sein, seit 1993 höchstes Ergebnis mit 360.456 Nächtigungen und einem 52,4 prozentigem Anteil an Nächtigungen von Reisenden aus dem Ausland verzeichnen [5].



(Abb. 3.06, Tourismustendenzen Kärnten)

Tabelle 3.02, Zahl der Beherbergungsbetriebe und Betten im Städtevergleich, Stand 2005

Stadt	Beherbergungsbetriebe						Betten (einschließlich Notbetten)					
	insgesamt	davon in					insgesamt	davon in				
		gewerblichen Beherbergungsbetrieben			Privatquartieren	sonstigen Betrieben		gewerblichen Beherbergungsbetrieben			Privatquartieren	sonstigen Betrieben
		5/4-Stern	3-Stern	2/1-Stern				5/4-Stern	3-Stern	2/1-Stern		
Klagenfurt	100	11	19	18	36	16	3.253	813	869	343	282	946
Villach	459	14	54	39	123	229	8.314	1.807	2.031	833	885	2.758
Eisenstadt	14	1	5	4	4	-	643	205	256	150	32	-
St. Pölten	18	1	7	6	-	2	968	193	414	175	-	186
Linz	53	11	11	9	-	22	5.401	2.248	1.495	415	-	1.243
Salzburg	213	55	51	33	45	29	12.560	6.574	2.819	1.101	321	1.745
Graz	101	18	33	17	24	9	5.748	2.508	1.543	960	211	526
Innsbruck	137	25	23	33	26	30	7.708	3.405	1.518	1.494	187	1.104
Bregenz	45	7	4	9	24	1	1.729	674	307	364	219	165
Wien	443	154	127	86	60	16	45.949	27.122	10.681	5.731	327	2.088

Quelle: Statistik Austria, Wien, 2005

Tabelle 3.03, Zahl der Nächtigungen im Städtevergleich, Stand 2005

Stadt	Ankünfte			Übernachtungen			Von 100 Übernachtungen entfielen auf Ausländer	Ø Aufenthaltsdauer in Tagen		
	in allen Fremdenunterkünften							Inl.	Ausl.	insg.
	Inländer	Ausländer	insgesamt	Inländer	Ausländer	insgesamt				
Klagenfurt	89.219	75.227	164.446	179.520	164.319	343.839	47,8	2,0	2,2	2,1
Villach	83.968	129.699	213.667	346.499	550.925	897.424	61,4	4,1	4,2	4,2
Eisenstadt	13.288	10.497	23.785	20.261	21.847	42.108	51,9	1,5	2,1	1,8
St. Pölten	29.245	21.654	50.899	59.689	40.776	100.465	40,6	2,0	1,9	2,0
Linz	169.375	199.449	368.824	288.999	358.484	647.483	55,4	1,7	1,8	1,8
Salzburg	280.160	768.530	1.028.690	443.748	1.398.164	1.841.910	75,9	1,7	1,8	1,8
Graz	182.611	198.414	381.025	315.933	402.030	717.963	56,0	1,7	2,0	1,9
Innsbruck	157.069	524.083	681.152	279.688	892.101	1.171.789	76,1	1,8	1,7	1,7
Bregenz	55.959	95.235	151.194	105.751	161.348	267.099	60,4	1,9	1,7	1,8
Wien	732.959	2.807.955	3.540.914	1.425.475	7.006.067	8.431.542	83,1	1,9	2,5	2,4

Quelle: Statistik Austria, Wien, 2005

Tabelle 3.04, Tourismuszahlen für die Wörther See Region, Stand 2005

Gemeinde	Ankünfte		Übernachtungen		Ø Aufenthaltsdauer	
	insgesamt	Veränderung 2005 ggü. 2004 in %	insgesamt	Veränderung 2005 ggü. 2004 in %	2004	2005
Keutschach	50.917	+ 0,59	290.186	- 4,87	6,0	5,7
Krumpendorf am Wörther See	30.755	- 3,33	146.947	- 7,95	5,0	4,8
Maria Wörth	27.921	- 10,27	181.877	- 7,76	6,3	6,5
Moosburg	6.268	+ 2,92	36.851	- 3,99	6,3	5,9
Pörschach am Wörther See	65.609	+ 4,34	342.237	- 1,79	5,5	5,2
Schiefling am See	22.341	+ 3,89	119.780	+ 0,58	5,5	5,4
Techelsberg am Wörther See	28.336	+ 13,12	80.177	+ 1,90	3,1	2,8
Velden am Wörther See	105.593	- 0,06	447.696	- 4,49	4,4	4,2
Wörthersee-Region (ohne Klagenfurt)	337.740	+ 0,90	1.645.751	- 4,05	5,1	4,9
Klagenfurt-Stadt	165.041	+ 0,36	360.456	+ 4,83	2,1	2,2
Wörthersee-Region insgesamt	502.781	+ 0,72	2.006.207	- 2,57	4,1	4,0

Quelle: Statistik Austria, Wien, 2005

- [1] Quelle: KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989
- [2] Quelle: Statistik Austria, Wien, 2007
- [3] Quelle: Statistisches Amt Klagenfurt, Klagenfurt, 2005
- [4] Anmerkung: Die Bezeichnung „Klagenfurter Umland“ bezieht sich auf die Wörther See Region im politischen Bezirk Klagenfurt-Land.
- [5] Quelle: Statistisches Amt Klagenfurt, Klagenfurt, 2006

3.2 GESCHICHTE DER STADT KLAGENFURT

3.2.1 ZEITTADEL

1162	Erwähnung eines Judendorfes auf dem heutigen Stadtgebiet Eine stark befahrene Handelsstraße führt durch das heutige Stadtgebiet
1199	Gründung des Forum Chlagenvurth durch Herzog Hermann etwas nördl. des heutigen Stadtgebietes am Spitalberg
1246-1252	Neugründung der Stadt Klagenfurt unter Herzog Bernhard II. von Sponheim im heutigen Stadtgebiet [1] Erhebung zur Handelsstadt Klagenfurt erstmals Stadt (Civitas) genannt Bau der umlaufenden Wehrmauern und Befestigungen
1268	Schenkung Klagenfurts an das Erzbistum Salzburg durch Herzog Ulrich III.
1279	Ausbau der Befestigungen und Speisung des Burgwassergrabens
1304	Gründung des Jahrmarktes am Alten Platz
1338	Klagenfurt wird Stadtrecht durch Herzog Albrecht II. verliehen
1370	Erneute Bestätigung des Stadtrechtes durch die Herzöge Albrecht II. und Rudolf
1498	Erbauung des Hauses zur „Goldenen Gans“ am Alten Platz
1518	Schenkung Klagenfurts durch Kaiser Maximilian an die Landesstände Erhebung zur Landeshauptstadt
1527	Anlegung des Lendkanals als Schifffahrtsverbindung zum Wörther See
1578	Erste Ausweitungen des Stadtgebietes außerhalb der Befestigungsmauern
1587	Ernennung des ersten Bürgermeisters der Stadt Klagenfurt
1683	Weiterer Ausbau der Befestigungsmauern wegen der Türkenbelagerungen Wiens
1782	Verlust des Ranges einer Landeshauptstadt Anschluss an das Gubernium Graz bis 1790
1804-1825	Erneuter Anschluss an das Gubernium Graz
1809-1810	Sprengung der Befestigungsanlagen durch Napoleon
1825-1845	Anschluss an das Gubernium Laibach
1857	Anschluss der Stadt an die Südbahn Gründung der Wörtherseeschifffahrtsgesellschaft [2]
1863	Baubeginn der Bahnverbindung Marburg-Pustertal
1887-1890	Anlegung von befestigten Gehsteigen in der Innenstadt aus Pörschacher Marmor (in der NS-Zeit durch Asphalt ersetzt)
1902	Die Elektrifizierung der Stadt Klagenfurt erfolgte wesentlich später als in den anderen, größeren Kärntner Städten.

1908-1910	Bau des Stadttheaters
1933	Einrichtung der Landesgalerie in der ehemaligen Wasserburg
1938	Eingemeindung von St. Martin, St. Peter und St. Ruprecht
1939-1945	Bombenangriffe des 2. Weltkrieges zerstören 60 Prozent aller Wohnungen.
1961	Schaffung der ersten Fußgängerzone Österreichs im Stadtzentrum
1973	Weitere Eingemeindungen von Hörtendorf, St. Jakob a/d Straße, Viktring u. Wölfnitz
1977	Eröffnung der Universität durch Bundespräsident Dr. Kirchschräger

[1] Anmerkung: Die Bezeichnung des Adelsgeschlechts „von Sponheim“ bezieht sich auf die Verwendung im Buch von HARTWAGNER, Siegfried: „Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen“. Eberhard KRAIGHER und Rainer BERGMANN verweisen in deren Werk „Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt“ von 1970 auf die Bezeichnung „von Spanheim“, die ebenfalls gebräuchlich ist.

[2] Anmerkung: Siegfried HARTWAGNER schreibt in seinem Buch „Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historische Lebens- und Siedlungsformen“ vom Anschluss Klagenfurts an die Südbahn im Jahre 1863. Dies wird aber von Wilhelm BAUM in seinem Buch „Klagenfurt – Geschichte einer Stadt am Schnittpunkt dreier Kulturen“ widerlegt.

3.2.2 GESCHICHTLICHER ABRISS

Klagenfurt mit seiner heutigen Lage und Bedeutung als Landeshauptstadt Kärntens ist eine verhältnismäßig junge Stadt. Ihr voraus gingen die keltische Hauptstadt Noreia, die römische Siedlung am Magdalensberg sowie die römische Provinzhauptstadt Virunum auf dem Zollfeld, die karolingische Pfalz von Karnburg und die Herzogstadt St. Veit.

Selbst das 1199 von Herzog Hermann gegründete Forum Chlagenvurth lag noch nicht an seiner heutigen Stelle, sondern etwas nördlich davon am Glanfluss gelegen. Die Verlegung der Stadt auf seine heutige Position im Jahre 1246 wird auf die häufigen Überschwemmungen durch den Glanfluss zurückgeführt. „Neu-Klagenfurt“ wurde damals bereits planmäßig an einem West-Ost gerichteten, lang gestreckten Dreiecksplatz mit dem Seitenverhältnis 1:10 unter Herzog Bernhard II. von Sponheim [1] gegründet. Über die Jahre konnte Klagenfurt seinen südalpinen Standort am Kreuzungspunkt der Handelsstraßen etablieren und stieg zu einer gutbürgerlichen Handelsstadt auf. 1252 wurde die Stadt erstmals als Civitas – befestigte Stadt mit Wehrmauern und Toren – urkundlich erwähnt. Die alten Befestigungsmauern verliefen nordwestlich der Stadtpfarrkirche St. Egyd (heutiger Pfarrplatz), die nördlich des Dreiecksplatzes (Alter Platz) erbaut wurde, in östlicher Richtung bis zum Heuplatz, wo sie nach Süden abbogen. Am heutigen Fleischmarkt kehrten sie in westlicher Richtung zur Kramergasse zurück und bogen hinter der Wasserburg am Westende des Alten Platzes wieder nach Norden ab, um den Kreis zu schließen. Die Stadt besaß damals vier Zugänge in allen Himmelsrichtungen, die durch befestigte Tore gesichert wurden. Das Villacher Tor befand sich im Westen des Alten Platzes, das Völkermarkter Tor im Osten. Das St. Veiter Tor im Norden und das Viktringer oder Fleischhacker Tor im Süden bildeten die Querverbindung über die heutige Wiener Gasse und Kramergasse.

Doch bereits im Mittelalter dehnte sich die Stadt über ihre Befestigungslinien aus und es entstanden entlang der zwei Handelstraßen in allen vier Himmelsrichtungen Vorstädte, die allerdings nicht geschützt und daher der Türkenbelagerung zum Opfer fielen. Weiters wurde Klagenfurt mehrere Male von verheerenden Bränden heimgesucht, weshalb erste Brandschutzverordnungen unter Kaiser Maximilian erlassen wurden.

Die ausgebrannte Stadt wurde nach den Plänen des Italienischen Architekten de Lallo um eine Rasterstadt südlich der Altstadt erweitert und flächenmäßig um das Siebenfache vergrößert. De Lallo konzipierte die „Neustadt“ in einem leicht verzogenen Quadrat (Abb. 3.07) mit der ungefähren Seitenlänge von 800 Metern. Dieses Quadrat schloss einerseits die bestehende Altstadt ein und wurde andererseits durch beinahe gleichmäßig verteilte Stichstraßen gemäß dem Italienischen Rationalismus und der Renaissance gerastert. Die somit gewonnene Fläche wurde wiederum befestigt. Dieses Mal wurden die Befestigungsmauern im Westen und Osten auch noch durch Wälle, sog. „Schütte“ (Geyerschütt, Kardinalschütt, Heiligengeistschütt), verstärkt.

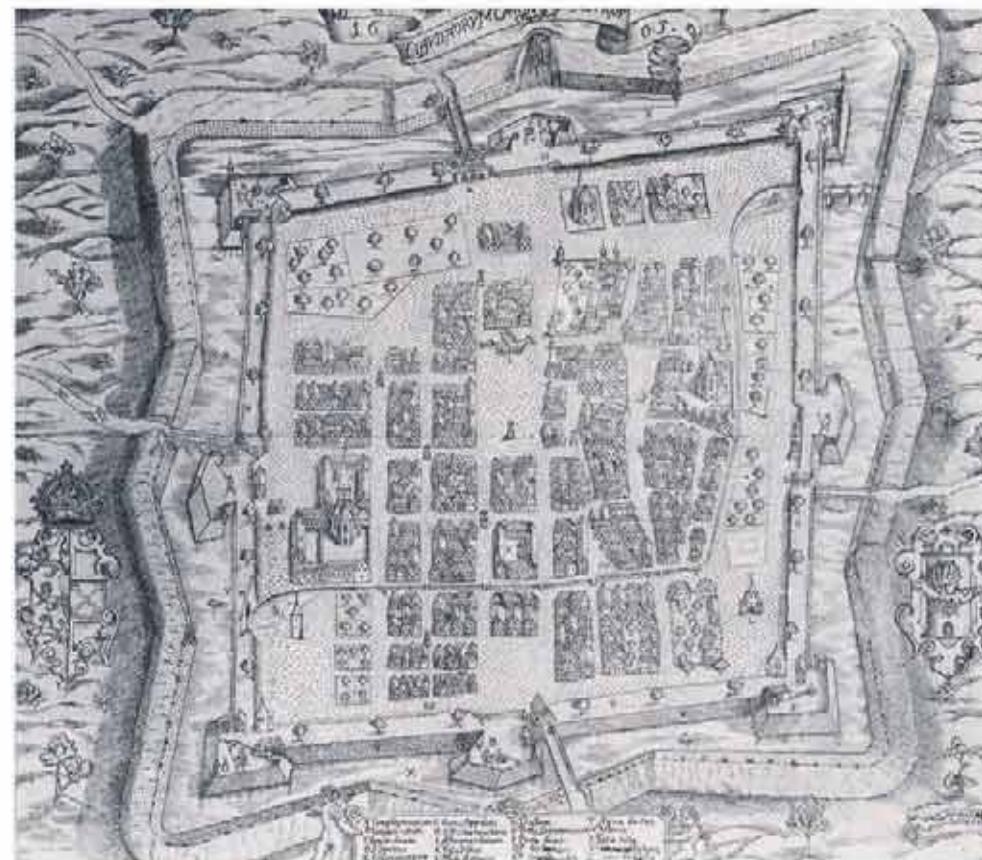
Im Zentrum der Neustadt wurde der Neue Platz mit, für die Größe der Stadt beachtlichen 150 Metern Länge und 75 Metern Breite angelegt.

1527 begann man mit dem Seegrubenaushub (Lendkanal), der als Schifffahrtsverbindung des Wörther Sees mit der Stadt dienen sollte. Die Idee war es, den Wassergraben mit dem Seewasser zu speisen und von der Glan abzutrennen, und gleichzeitig den Waren- und Gütertransport in die Stadt hinein und aus der Stadt heraus über den wesentlich schnelleren und effizienteren Wasserweg zu forcieren. Die Speisung der alten Wasserburg wurde niemals erreicht, aber außerhalb des westlichen Walles wurde der Lendhafen (Abb. 3.08) angelegt.

Wegen der erneut drohenden Belagerung durch die Türken wurden 1683 die Mauern und Wehre weiter ausgebaut, welche aber fast zur Gänze unter Napoleons Einmarsch in den Jahren 1809 bis 1810 wieder gesprengt wurden. Auch die Tore der Altstadt wurden in den Folgejahrzehnten abgetragen und restlos entfernt. 1849 wurde eine Burg als letztes Defensivwerk mit zwei Ecktürmen am Westende der Stadt erbaut. Diese Burg dient seit 1945 als Volksschule.

1850 wurde der „Kärntnerische Industrie- und Gewerbeverein“ gegründet. Eine Volkszählung im Jahre 1854 ergab 13.127 Einwohner.

Bereits 1830 wurde über einen Anschluss Klagenfurts an die geplante Südbahn diskutiert. Erfolgt ist dieser aber erst 1857 wegen Unstimmigkeiten in der Bevölkerung. Im selben Jahr wurde auch die Wörtherseeschifffahrtsgesellschaft gegründet, welche seit dem touristische Fahrten am See und auch am Lendkanal unternimmt. Mit der Eröffnung der Südbahn und den diversen Teilstrecken zwischen Klagenfurt, Wien, St. Veit, Villach und den Grenzübergängen nach Jesenice (Slowenien) und Triest (Italien), sowie der 1909 fertiggestellten Tauernbahn konnte Klagenfurt nach und nach zu einem touristischen Anziehungspunkt aufsteigen. Der zunehmende Verkehr in der Innenstadt brachte einerseits den Abbruch der letzten Überreste der alten Verteidigungstore mit sich, andererseits wurden aber die Straßen auch ausgebaut und erhielten 1887 bis 1890 Gehsteige, die damals noch mit wertvollem Pörtschacher Marmor gepflastert wurden. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Marmor durch banalen Asphalt ersetzt. 1902 wurde die Stadt endlich elektrifiziert, nach dem sich die



(Abb. 3.07, Ältester Plan Klagenfurts von 1605, 90 Grad gegen Osten verdreht)



(Abb. 3.08, Lendhafen von 1843)

Bevölkerung jahrelang dagegen gewehrt hatte, andere Kärntner Städte wie Spital oder Villach aber seit bereits rund zehn Jahren mit Strom versorgt wurden.

1938 wurden die umliegenden Gemeinden St. Martin, St. Peter und St. Ruprecht in die Stadt integriert und eingemeindet. Die Stadt wuchs damit bereits bis an den Wörther See heran. Aber erst mit der Eingemeindung von Hörtendorf, St. Jakob a/d Straße, Viktring und Wölfnitz im Jahre 1973 erhielt Klagenfurt seine ungefähren heutigen Ausmaße.

Während des Zweiten Weltkrieges lagen auch in Klagenfurt die Wirtschaft und das Stadtleben mehr oder weniger brach. Fliegerbombenangriffe zerstörten rund 60 Prozent der Wohnungen in der Innenstadt. Erst mit dem Ende des Krieges und der Nachkriegszeit konnte sich Klagenfurt wieder erholen und zu einer beliebten Einkaufsstadt aufsteigen. 1961 wurde zu diesem Anlass die erste Österreichische Fußgängerzone in der Altstadt Klagenfurts ins Leben gerufen. Ab diesem Zeitpunkt war es möglich, ungehindert als Fußgänger die Kernstadt im Bereich des Alten Platzes, der Kramergasse und Wiener Gasse und dem Dr.-Arthur-Lemisch-Platz zu erkunden. Mit der Gründung der Universität 1977 und deren Eröffnung durch den damaligen Bundespräsidenten Dr. Kirchschräger stieg Klagenfurt in den Rang der Universitätsstädte auf.

[1] Die Bezeichnung des Adelsgeschlechts „von Sponheim“ bezieht sich auf das Buch HARTWAGNER, Siegfried: Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen; Salzburg 1980. Eberhard KRAIGHER und Rainer BERGMANN verweisen in deren Werk „Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt“ von 1970 auf die Bezeichnung „von Spanheim“, die ebenfalls gebräuchlich ist.

3.2.3 GESCHICHTE DER HANDELSSTADT KLAGENFURT

Klagenfurt stieg ab dem 13. Jahrhundert zum Mittelpunkt des politischen und wirtschaftlichen Lebens in Kärnten und auch darüber hinaus auf. Die Gründe dafür lassen sich in seiner vorteilhaften Situierung im Unterkärntner Raum – dem Klagenfurter Becken –, der Nähe zum Wörther See und dem Zusammenlaufen mehrerer Verkehrswege aus allen Himmelsrichtungen erklären. Wie bereits im Kapitel 3.2.2 zur Geschichte Klagenfurts und in der Zeittafel erwähnt, wurde die erste Siedlung am Südhang des Spitalberges, nördlich seiner heutigen Position gegründet, aber aufgrund der Überschwemmungsgefahr unter Herzog Bernhard II. von Sponheim – die Bezeichnung „von Spanheim“ ist ebenfalls gebräuchlich – an seinen heutigen Standort verlegt und neu errichtet. Diese Neugründung führte zu der Bildung eines Handelsstützpunktes, der direkt auf den, sich kreuzenden Handelswegen aus West-Ost (Villach-Klagenfurt-Völkermarkt) und Nord-Süd (Wien-Feldkirchen-St. Veit-Klagenfurt-Italien) liegt. Auch konnte eine Umgehungsstraße von der Burg Wernberg über die Drau vorbei an Villach nach Klagenfurt etabliert werden, die dem bambergischen, wirtschaftlich starken Villach, den Rang abließ und Klagenfurt somit noch stärker als neues Wirtschaftszentrum Kärntens hervorhob. Wegen der im 15. Jahrhundert sehr gefährlichen Loibpassstraße (Gründe dafür waren Raubüberfälle und schlechte Passierbarkeit) waren die beiden West-Ost-Verbindungen für den Handel besonders wichtig. Die lässt sich nicht zuletzt in der eindeutigen West-Ost-Orientierung des Alten Platzes mit seiner fischblasenförmigen Ausweitung [1] am Westende gelegenen Kreuzungspunkt der Handelsstraßen (Kramergasse, Wiener Gasse) ablesen (Abb. 3.09). Auch die immer noch bestehende Nähe zum Glanfluss und die ehrgeizigen Pläne Herzog Bernhard II. von Sponheim, einen Kanal als Verbindung der Stadt mit dem Wörther See zu graben – seine Idee wurde aber erst wesentlich später 1527 realisiert (vgl. Kapitel 3.2.2 Geschichtlicher Abriss) –, trugen zu dem wirtschaftlichen Aufstieg der Stadt bei.

Der Alte Platz wurde also in einer West-Ost-Orientierung mit der „sekundären“ [2] Querverbindung Nord-Süd über die Kramergasse und die Wiener Gasse angelegt. Aus der Notwendigkeit heraus den vorhandenen Markt-Straßenraum (Gottfried BIEDERMANN verwendet hier den Terminus „Straßenplatz“ [3]) möglichst intensiv zu nutzen, ergaben sich sehr dicht gepackte Bebauungsblöcke, mit sehr schmalen, tiefen Häusern, die zur Belichtung mit innenliegenden Höfen und teilweise mit Arkadengängen ausgestattet wurden. Dies geschah aber erst in der Zeit der Renaissance. Marktseitig präsentierten sich diese Häuser als Wirtschaftsgebäude. Am bereits erwähnten Kreuzungspunkt der beiden Handelsverbindungen wurde folgerichtig das ursprüngliche Rathaus errichtet (Alter Platz Nr. 1). Die anderen Repräsentativbauten, wie das Palais Goeß, wurden aber erst nach der Erhebung Klagenfurts zur Landeshauptstadt 1518 gebaut. Mit diesem Ereignis fing ein Funktionswandel der Stadt an – man könnte es auch als „Imagewechsel“ (Anmerkung der Verfasser) bezeichnen –, der stärker in Richtung Repräsentativbauten ging.



(Abb. 3.09, Alter Platz um 1848)

Die Stadterweiterung in der Renaissance durch die Anlegung der Rasterstadt und die Eingliederung der Altstadt in den Verteidigungsring steht der bislang organisch gearteten Stadt gegenüber, schafft es aber, die vorhandenen Achsen aufzunehmen und in einzigartiger Weise zu integrieren. Südlich der Altstadt (über die Verbindung Kramergasse und Viktringer Tor) wurde der Neue Platz angelegt (Abb. 3.10), der nicht nur als neues Zentrum der Rasterstadt, sondern als neues Zentrum der ganzen Klagenfurter Stadt verstanden wurde. Trotzdem verblieb die Funktion des Marktplatzes am Alten Platz sogar bis ins Jahr 1948, bevor sie auf den Benediktiner Platz verlegt wurde.

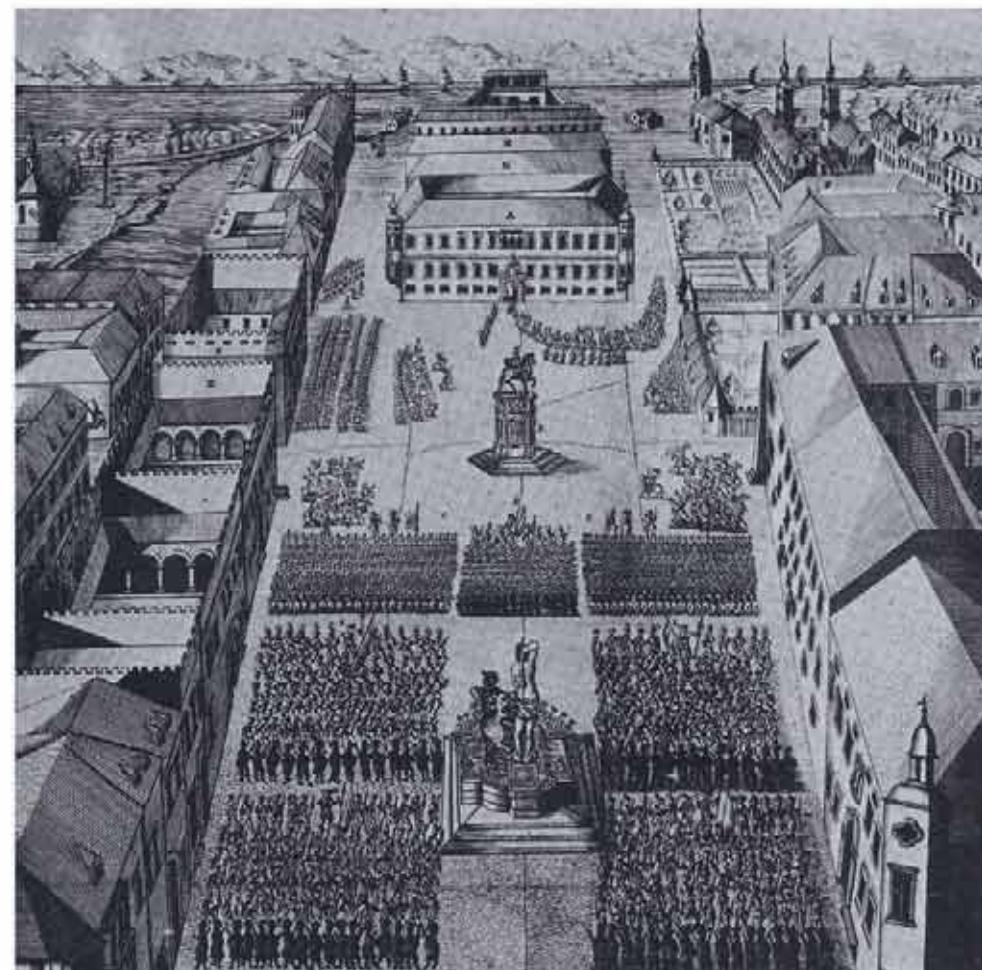
Am westlichen Auslauf des Neuen Platzes wurde das Palais Rosenberg errichtet, das aber erst im Jahre 1918 anlässlich der Schenkung des Gebäudes durch Familie Rosenberg an die Stadt in seine heutige Funktion des neuen Rathauses übergang. Mit der Errichtung der sternförmigen Festungsanlage und den Wällen auf der Heiligengeistschütt und der Geyerschütt wurden dann auch endlich die Pläne Herzog Bernhard II. von Sponheim Wirklichkeit und der Lendkanal als Waren- und Güterweg für die Schifffahrt gebaut.

Bereits in den 1830er Jahren wurden über die Pläne einer Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Triest, der sogenannten „Südbahn“ nachgedacht. Für Kärnten stellten diese Pläne eine wichtige Entscheidung hinsichtlich des Handels aber auch des Tourismus dar. Man gründete deshalb im Jahre 1850 den „Kärntner Industrie- und Gewerbeverein“; im gleichen Jahr wurde eine „*Denkschrift des kärntnerischen Eisenbahncomités über die, durch das Kronland Kärnten zu führende Eisenbahn*“ formuliert. 1856 wurden die Verträge über eine weitere Eisenbahnstrecke, die durch Klagenfurt führen sollte, unterzeichnet: die Strecke von Marburg a/d Drau über Bleiburg nach Klagenfurt und weiter nach Villach, nach Franzensfeste und bis ins Pustertal.

Da sich die Stände und das Land aber nicht über den Ausbau der Handelsrouten einigen konnten, geschah lange Zeit gar nichts. Die Stände forderten eine bessere Verbindung über den Loiblpass, während Fürsprecher der Eisenbahn für deren Ausbau eintraten. Am 15. Oktober 1857 wurde die Südbahn zwischen Wien und Triest fertig gestellt. Im gleichen Jahr begann der Bau der Strecke Marburg-Pustertal, welcher sich aber infolge des Krieges in Oberitalien ab dem Jahre 1859 verzögerte und erst im Jahre 1871 fertig gestellt werden konnte. Am 31. Mai 1863 wurde das erste Teilstück zwischen Marburg und Klagenfurt fertiggestellt und eröffnet; in diesem Jahr wurde auch der Klagenfurter Hauptbahnhof errichtet. Erst 1906 erfolgte die Eröffnung der Rosentalbahn, die auch den Ausbau der geforderten Loiblstrecke versprach, zu dem es aber nie kam.

Mit der bereits beschriebenen Wörtherseeschifffahrt und dem Anschluss Klagenfurts an die wichtigen Eisenbahnverbindungen durch Kärnten, konnten Kärnten und nicht zuletzt Klagenfurt den wirtschaftlich starken und prägenden Faktor des Tourismus und den Handel forcieren.

Die Eisenbahn war die Voraussetzung für besseren Export und Handel und 1868 wurde endlich der „Entitätenvertrag“ abgeschlossen, durch den das Theater, die Wasserleitung und diverse öffentliche Plätze der Stadt Klagenfurt von den Ständen in die Hand des Landes übergangen.



(Abb. 3.10, Neuer Platz um 1660, Blick nach Westen auf das Palais Rosenberg)

[1] Quelle: KRAIGHER, Eberhard, BERGMANN, Rainer: Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt; Klagenfurt, 1970

[2] Quelle: KRAIGHER, Eberhard, BERGMANN, Rainer: Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt; Klagenfurt, 1970

[3] Anmerkung: Gottfried BIEDERMANN beschreibt in seinem Buch „Die Klagenfurter Altstadt im 16. Jahrhundert – Eine kunsthistorische Untersuchung der Bausubstanz“ die geometrische Entwicklung des Alten Platzes als eine Kreuzung einer breiten Durchfahrtsstraße (Kramergasse und Wiener Gasse) und einem Marktplatz (Alter Platz).

Literaturangaben:

- BAUM, Wilhelm: Klagenfurt – Geschichte einer Stadt am Schnittpunkt dreier Kulturen; Klagenfurt, 2002
BIEDERMANN, Gottfried: Die Klagenfurter Altstadt im 16. Jahrhundert – Eine kunsthistorische Untersuchung der Bausubstanz; Klagenfurt, 1969
HARTWAGNER, Siegfried: Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen; Salzburg, 1980
KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989
KRAIGHER, Eberhard, BERGMANN, Rainer: Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt; Klagenfurt, 1970

3.3 KLAGENFURTER INNENSTADT

3.3.1 EINLEITUNG

Zu Beginn dieses Kapitels soll eine kurze geografische Abgrenzung und Definition des Begriffes „Klagenfurter Innenstadt“ stehen. Unter der „Innenstadt“ wird das städtische Gebiet innerhalb der vier Ringstraßenzüge – St. Veiter Ring, Villacher Ring, Viktringer Ring und Völkermarkter Ring, die zusammen den „Ring“ ergeben –, verstanden und auch im weiteren Verlauf dieser Arbeit so verwendet [1]. Die städtebauliche Struktur innerhalb des Ringes beinhaltet somit die, aus dem 13. Jahrhundert stammende „Altstadt“ – das Gebiet der derzeitigen Fußgängerzone (Alter Platz, Wiener Gasse, Kramergasse, Glasergasse, Pfarrhofgasse, Eggergasse, Landhaushof, Kiki-Kogelnik-Park, Dr.-Arthur-Lemisch-Platz, Renngasse und Rennplatz) – und die, aus der Renaissance stammende „Neustadt“ oder „Rasterstadt“ nach den Entwürfen des Italienischen Architekten de Lallo. Wie aus dem vorhergegangenen Kapiteln 3.2.2 und 3.2.3 zu entnehmen ist, kamen zu dem Gebiet der Neustadt auch noch die vorgelagerten Freiflächen – im 16. und 17. Jahrhundert als Artilleriefreiflächen genutzt –, im Westen und Norden der heutige Schillerpark mit der Heiligengeistschütt, der Goethepark und Schubertpark, im Osten die Geyer- und Kardinalschütt, hinzu. Damit umfasst das Gebiet eine fast rhomboide Fläche von rund 820 auf 820 Metern Seitenlänge und 654 Hektar [2]. Die politische Einteilung sieht in diesem Gebiet die Bezirke I bis IV, bzw. die Zählsprengel 111, 211, 212, 311 und 411 vor [3].

[1] Anmerkung: Die Projektierung findet zwar hauptsächlich innerhalb des Ringes statt, schließt aber auch mitunter die Verbindung zu städtebaulich wichtigen Punkten, wie dem Bahnhof, dem Messegelände, dem Lendhafen und dem Krankenhaus mit ein.

[2] Quelle: GIS Geografisches-Informations-System Kärnten, www.kagis.ktn.gv.at, 2007

[3] Anmerkung: Das innerstädtische Gebiet umfasste früher acht Zählsprengel, wobei jeder heutige Zählsprengel in zwei Zählsprengel geteilt war. Die Zählsprengel 211 und 212 sind noch gültig. Nach den statistischen Bezirken gilt für das Gebiet die Einteilung 11, 21, 31 und 41 – entsprechend den politischen Bezirken.

3.3.2 FUNKTIONELLE GLIEDERUNG DER INNENSTADT

Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln 3.2.2 und 3.2.3 beschrieben, nahmen die Anlegung der Altstadt (um den Alten Platz) sowie die, an deren Achsen orientierte Raster- oder Neustadt und die spätere Eingliederung der artilleristischen Vorlagerflächen in den Ring, einen großen Einfluss auf die Ausdehnung der Stadt. Alt- und Neustadt bilden eine quasi geschlossene, mehrgeschoßige Einheit und sind in ihrer Gesamtheit auch aus denkmalpflegerischer Sicht schützenswert. Gemäß der Haager Konvention zum Schutz von Kulturgut von 1954 ist die mittelalterliche Altstadt – Alter Platz, Wiener Gasse, Kramergasse, Pfarrplatz, Landhaushof, Dr.-Arthur-Lemisch-Platz und Fleischmarkt – als Schutzzone I ausgewiesen. Die umliegende Rasterstadt aus der Renaissance wurde ebenfalls zur Schutzzone erhoben. Zudem wurden Teile der historischen Vorstädte im Sinne eines Gebäude-Ensembleschutzes zusammengefasst (Abb. 3.12 u. 3.13). Die einzigartige städtebauliche Anordnung, die historischen Gebäude, sowie das Wechselspiel zwischen den geschlossenen Bebauungsblöcken mit ihren (Arkaden-) Innenhöfen und den offenen Plätzen und ausgedehnten Parkanlagen bestimmen im Wesentlichen den „Charakter und die Unverwechselbarkeit der Stadt“ Klagenfurt und sollen durch die Schutzzonen erhalten bleiben [1].

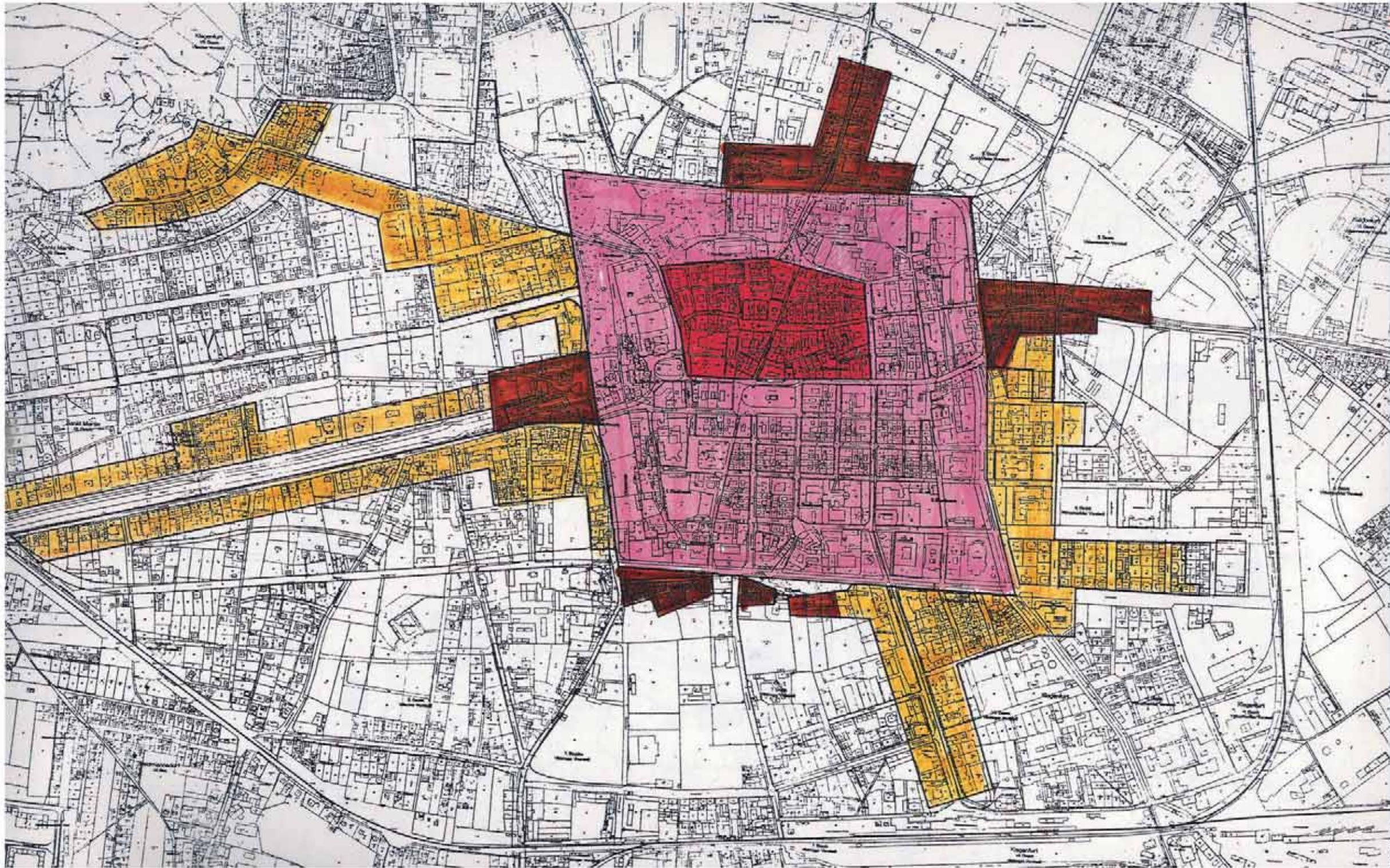
Maßgebliche Faktoren für die Geometrie des Alten Platzes und den daraus resultierenden schmalen, tiefen Gebäuden wurden bereits in vorhergehenden Kapiteln beschrieben. Maßgeblichen Anteil am Geschäftsleben hatten in diesen Häusern natürlich die Geschäfts- und Werkstattlokale, die gänzlich im Erdgeschoß angesiedelt waren. Die Obergeschoße dienten als Wohnungen. Größtenteils waren diese Häuser Anfangs noch aus Holz gebaut, was die verheerenden Zerstörungen durch die immer wiederkehrenden Stadtbrände erklärt. Steingebäude konnten sich nur die reicheren Bürger leisten, weshalb auch Kaiser Maximilians Feuerschutzverordnungen einer langen Durchsetzungszeit bedurften.

Viele Bürger besaßen Felder und Wiesen außerhalb der Stadtmauern, weshalb sich auch Lagerhäuser (sogenannte Kontore) in der Altstadt befunden haben. Als Umschlagplatz für Heu und Stroh galt der Heumarkt am namensgeblichen Heuplatz. Hinter den Geschäfts- und Werkstattlokalen (Innenhöfe) waren die Lagerräume für die Kaufleute und Handwerker eingerichtet, die mitunter in ihrer Funktion bis in die 1970er Jahre bestanden [2].



(Abb. 3.11, Klagenfurt mit Bezirksgrenzen)

- SCHUTZZONE I gemäß Haager Konvention 1954
- SCHUTZZONE II Renaissance-Stadt
- SCHUTZZONE III Gebäude-Ensembleschutz
- SCHUTZZONE IV Vorstädtische Bebauung



(Abb. 3.12, Denkmalpflegerische Schutzzonen Klagenuft)

Mit der endgültigen Umsetzung der Feuerschutzbestimmungen begann die Entwicklung eines eigenen Haustypus. Die Erdgeschoßzone blieb nach wie vor dem Handel und Handwerk vorbehalten, aber die Wohngeschoße darüber wurden mit Innenhofseitigen Laubengängen (Holzbalkone) zur besseren Belüftung und Belichtung ausgeführt. Es wurde in Stein gebaut und die Dächer wurden entsprechend der „Innsbruckerischen Art“ [3] gedeckt. Der damit entstandene Haustypus wird auch als „Arkadenhaus“ – Typus Arkadenhöfe [4] – bezeichnet (Abb. 3.14).

In der ganzen Innenstadt befinden sich 563 Gebäude (vgl. Tabelle 3.07) mit 301 Innenhöfen. 146 davon werden in Eberhard KRAIGHERS Buch „Perspektive 2000“ als „architektonisch wertvoll“ bezeichnet. Als Kriterien hierfür führt er die Ausstattung mit Arkaden oder Laubengängen an. Auch architektonische Details wie historische Gitter, Säulen, Nischen und Durchgänge tragen zu einem Stimmungsbild bei.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND WOHNUNGSNUTZUNG

Ab der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts setzt in der Klagenfurt Innenstadt eine rege Bautätigkeit ein, die sich aber hauptsächlich um die straßenseitige Verschönerung, also um die Aufwertung der Fassaden beschränkt. Der Um- und Ausbau der Innenhöfe und Passagen bleibt weitestgehend aus. Vereinzelt sind jedoch Beispiele zu finden, die es verstehen, den sehr reizvollen Charakter dieser Höfe hervorzuheben. In den 1970er Jahren, beschreiben Eberhard KRAIGHER und Rainer BERGMANN, zeichnete sich ein Trend zur „Umwandlung ganzer Häuser in Großgeschäfte“ einerseits ab, andererseits entsprachen viele der alten Ackerhäuser am Alten Platz nicht den modernen sanitären und elektrischen Erfordernissen. Von damals 466 Wohnungen besaßen rund 25 Prozent kein Fließwasser und Abort innerhalb des Wohnungsverbandes, knapp ein Fünftel der Wohnungen konnte kein Fließwasser und Abort in der Wohnung vorweisen.

Die bauliche Ausnutzung des Gebietes, sprich die Nettogeschoßflächenzahl, bewegte sich in den 1970er Jahren zwischen 1,27 und 3,59, wies also eine große Bandbreite auf. Der Mittelwert lag bei 2,43 und einer durchschnittlichen Bauhöhe von drei Geschoßen. Ohne die Hofeinbauten reduzierte sich der Mittelwert auf etwa 2,0. Diese 466 Wohnungen wurden damals von 1.039 Personen bewohnt und boten rund 32.500m² Wohnfläche an. Dies entsprach einem Durchschnitt von knapp 31,3m² Wohnfläche pro Person, wobei die tatsächliche Verteilung der Wohnfläche deutliche Schwankungen aufwies. Etwa 15 Prozent der Bewohner hatten weniger als 15m² Wohnfläche zur Verfügung, 16 Prozent der Bewohner wiesen weniger als 20m² Wohnfläche auf.

Rund 44 Prozent der Bewohner hingegen hatten mehr als 30m² Wohnfläche zur Verfügung [5]. Das vorher beschriebene Verhältnis von Bewohner zu verfügbarer Wohnfläche begann sich Mitte der 1970er Jahre zu verschieben und zu bessern. Doris WASTL-WALTER beschreibt in ihrem Buch „Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven“ die Situation Klagenfurts im Vergleich mit anderen Städten Österreichs als „durchaus günstig“, da sich die Anzahl an Kleinwohnungen in den späten 1970er und frühen 1980er Jahren deutlich verringert hat, die Zahl an Mittel- und Großwohnungen dafür aber gestiegen ist (s. Tabelle 2). Leider war das Gefälle zwischen gut ausgestatteten Wohnungen und nicht mehr modernen Wohnungen in der Altstadt noch immer recht hoch.

Tabelle 3.05: Veränderung der Wohnungsgrößen 1971 - 1981

Stadt	Wohnungsgrößen 1971									
	Bis 35m ²		35 bis 60m ²		60 bis 90m ²		90 bis 130m ²		Über 130m ²	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Klagenfurt	5927	19,4	8639	27,8	9993	32,2	4836	15,6	1659	5,3
Stadt	Wohnungsgrößen 1981									
	Klagenfurt	5476	14,4	9513	25,1	13157	34,7	7426	19,6	2333

Quelle: Volkszählung 1981 – Häuser- und Wohnungszählung, Wien, 1982

- Arkadenhöfe
- Innenhöfe
- Passagen
- Hofzugänge



(Abb. 3.14, Arkadenhöfe, Innenhöfe, Passagen und Hofzugänge)

Tabelle 3.06: Veränderung der Anteile der unterschiedlichen Wohnungsgrößenklassen 1971 – 1981 in %

Stadt	Unter 35m²	35 bis 60m²	60 bis 90m²	90 bis 130m²	Über 130m²
Klagenfurt	- 4,7	- 2,7	+ 2,5	+ 4,0	+ 1,0

Quelle: Volkszählung 1981 – Häuser- und Wohnungszählung, Wien, 1982

Tabelle 3.07: Veränderung der Gebäude- und Wohnungsanzahl der Innenstadt zwischen 1971 und 2001

Innenstadt	Zähljahre			
	1971	1981	1991	2001
Gebäude	573	563	558	576
Wohnungen	1774	1552	1426	1704

Quelle: Statistisches Amt Klagenfurt, Klagenfurt, 2005

Tabelle 3.08: Bevölkerungsentwicklung in der Innenstadt

Stadtbezirk	1971	1981*	1991	2000	2001
I (111)	643	-	350	299	379
II (211, 212)	1.212	-	775	724	682
III (311)	1.289	-	711	688	703
IV (411)	989	-	557	612	608
I-IV ges	4.133	2.874	2.393	2.323	2.372

* nur Gesamtsumme verfügbar

Quelle: KRAIGHER, Eberhard, HABERNIGG, Walter, et. al.: SEK'00 – Stadtentwicklungskonzept Klagenfurt 2000 – Gemeinderatsbeschluss vom 20. März 2001; Klagenfurt, 2001

Tabelle 3.09: Einwohnerzahl Innenstadt 2001*

(s. rechts)

Quelle: Statistisches Amt Klagenfurt, Klagenfurt, 2002

Eberhard KRAIGHER beschreibt in seinem Buch „Perspektive 2000“ einen Rückgang der Wohnbevölkerung innerhalb des Ringes von 6.695 Einwohnern im Jahr 1951 auf 2.424 im Jahr 1987 (2.372 Einwohner im Jahr 2001, (vgl. Tab. 3.09); eine eindeutig negative Tendenz, die auf die vorhin beschriebenen Wohnungsumstände zurückzuführen ist. Seit 1991 ist allerdings eine Stagnation der Einwohnerzahl im gesamten innerstädtischen Bereich spürbar (seit 2001 ist der Trend leicht am Steigen). Auffallend sind nur die mitunter starken Einwohnerzahlschwankungen der einzelnen Bezirke (vgl. Tab. 3.08). Die Stadtbezirke II und III haben in den letzten 35 Jahren beide beinahe die Hälfte an Einwohnerzahl verloren. Nichts desto trotz ergibt eine Volkszählung von 1971 einen Bevölkerungszuwachs von rund 20.000 Menschen in der Stadtregion Klagenfurt, wovon ganze 11.600 auf die Kernstadt entfallen. Allerdings siedeln sich fast 100 Prozent der erwähnten 11.600 Menschen in die Zone um den Ring herum an (Gebiet II oder Bezirke V bis VIII, vgl. Abb. im Kapitel Landeshauptstadt Klagenfurt). Dies ist auf die dort befindlichen Neubauten mit wesentlich besserer Ausstattung zurückzuführen. Aufgrund dessen wurden umfangreiche Stadterneuerungsmaßnahmen in der Innenstadt getroffen. 1983 wurden allein 50 Fassaden renoviert und der Anstoß zur Sanierung der Innenhöfe, wie von Eberhard KRAIGHER gefordert, getan.

Stat. Bezirk / Stadtbezirk	Zählspren- gel	Wohnbevölkerung						Haushalte		Neben- wohn- sitze in Klagen- furt ¹⁾	Bevölke- rungs- dichte (Ein- wohner pro ha)	Fläche in ar
		Personen mit Hauptwohnsitz			Frauen auf 100 Männer	Ausländer		insgesamt (inkl. Anstalts- haushalte)	Ø Größe			
		m.	w.	zus.		abs.	in % der WB					
111		230	149	379	64,8	106	28,0	172	2,2	86	19,6	1.936
11 zus.		230	149	379	64,8	106	28,0	172	2,2	86	19,6	1.936
I. Bezirk		230	149	379	64,8	106	28,0	172	2,2	86	19,6	1.936
211		343	339	682	98,8	101	14,8	415	1,6	132	43,0	1.584
21 zus.		343	339	682	98,8	101	14,8	415	1,6	132	43,0	1.584
II. Bezirk		343	339	682	98,8	101	14,8	415	1,6	132	43,0	1.584
311		354	349	703	98,6	146	20,8	440	1,6	177	33,1	2.127
31 zus.		354	349	703	98,6	146	20,8	440	1,6	177	33,1	2.127
III. Bezirk		354	349	703	98,6	146	20,8	440	1,6	177	33,1	2.127
411		301	307	608	102,0	91	15,0	375	1,6	82	49,5	1.227
41 zus.		301	307	608	102,0	91	15,0	375	1,6	82	49,5	1.227
IV. Bezirk		301	307	608	102,0	91	15,0	375	1,6	82	49,5	1.227

Tabelle 3.10: Bevölkerungsentwicklung

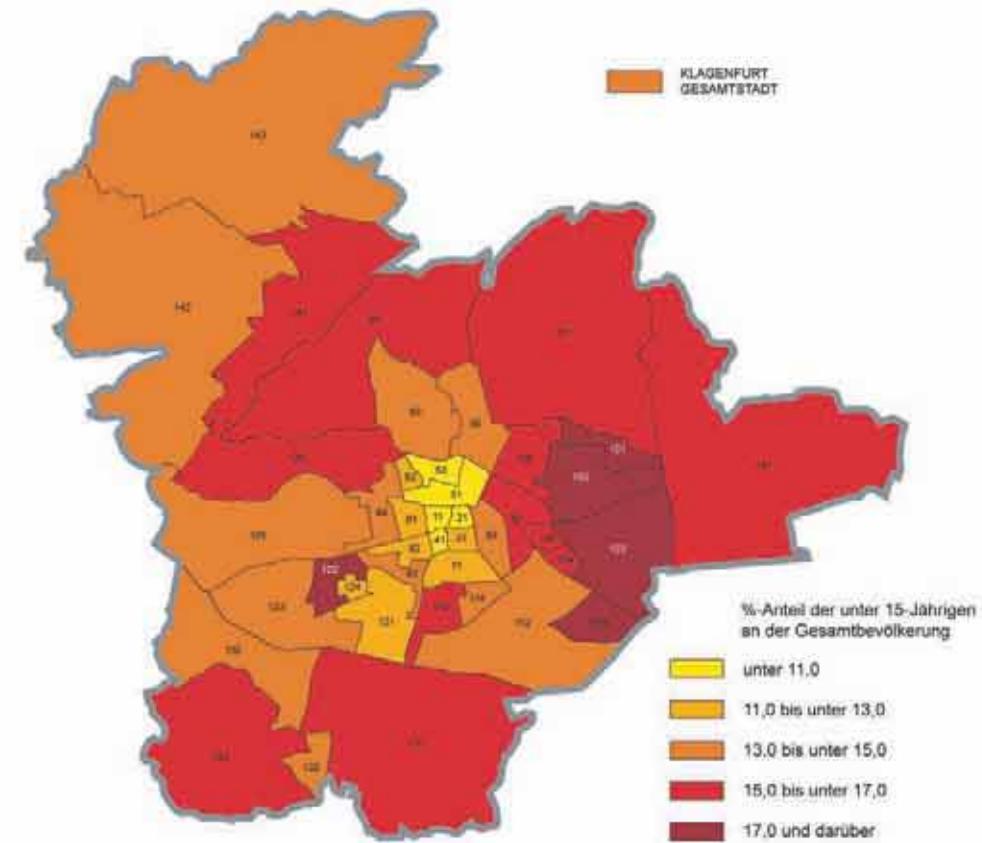
Bezirk	Wanderung ges 1984-1999			Entwicklung 1991-1999			Ø Haushaltsgröße
	Zuzüge	Fortzüge	Saldo	Geburten	Todesfälle	Saldo	
I (111)	794	838	-44	28	34	-6	2,5
II (211)	1.879	1.987	-108	57	94	-37	1,6
III (311)	1.799	1.850	-51	62	93	-31	1,6
IV (411)	2.093	2.107	-14	56	74	-18	1,8
I-IV ges	6.565	6.782	-217	203	295	-92	~ 1,9

Quelle: KRAIGHER, Eberhard, HABERNIGG, Walter, et. al.: SEK'00 – Stadtentwicklungskonzept Klagenfurt 2000 – Gemeinderatsbeschluss vom 20. März 2001; Klagenfurt, 2001

Die Bevölkerung der Innenstadt konnte sich, wie bereits erwähnt, in den letzten Jahren leicht stabilisieren und ein bisschen zulegen. Die jährlichen Veränderungsraten schwanken zwar, gleichen sich auf längere Sicht gesehen aber wieder in etwa aus – sie liegen zwischen -3,2% und +2,6% [7]. Um eine weitere kontinuierliche Steigerung der Bevölkerung im Stadtinneren herbei zu führen, muss allerdings die Lebensqualität noch wesentlich gesteigert werden. Seit ein paar Jahren ist die Stadtplanung mit der Überlegung zum Aufschluss und Ausbau der Dachgeschoßzonen (vor allem in der Altstadt) beschäftigt und forciert diese auch, gibt aber an, dass allein mit diesen Maßnahmen keine großen Bevölkerungszuwächse zu erwarten sind. Ein Grund dafür ist die Überalterung, bzw. das Fehlen an Geburten in den vier innerstädtischen Bezirken. Differenziert man nach Altersgruppen, so ist der Anteil an jungen Menschen unter 15 Jahren (Abb. 3.15) unter-, der Anteil an Menschen über 65 Jahren (Abb. 3.16) überpräsent. Mit einer Verbesserung der Wohnsituation, sowie der Errichtung zahlreicherer Spiel- und Freizeitanlagen (vgl. Abschnitt Grün- und Erholungsflächen unten) kann das buchstäblich überalterte Image der Innenstadt saniert werden und die Attraktivität für junge, kinder-reiche Familien gesteigert werden.

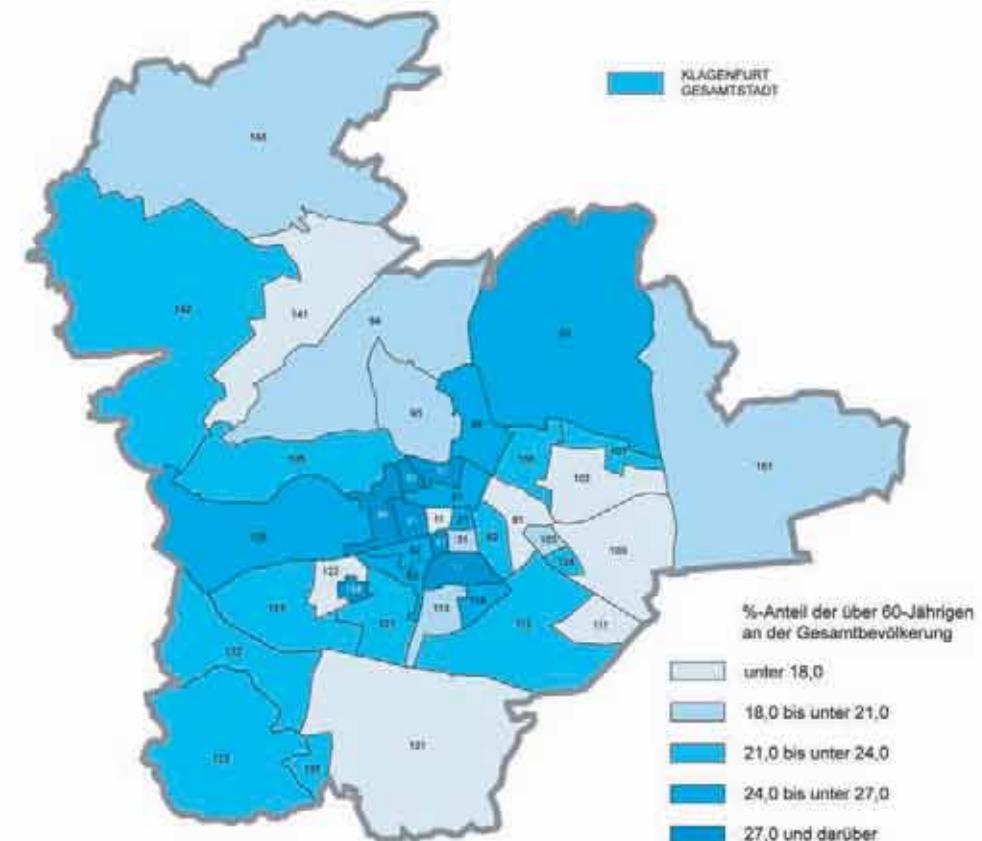
Die räumliche Verteilung der Wohnungsnutzung von 1986 wurde von Doris WASTL-WALTER in ihrem Buch „Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven“ händisch erfasst und in Prozentanteil an den Gebäudenutzflächen kartiert (Abb. 3.17). Hierbei wurden Hausmeisterwohnungen in Großkomplexen mit tertiärer Nutzung und gastronomische Beherbergungsbetriebe mit temporärer Nutzung ausgelassen.

Dieser Erhebung lässt deutlich erkennen, dass in der Klagenfurter Innenstadt zwar eine Vielzahl der Gebäude (auch) als Wohnungen funktionierten, es jedoch nur vereinzelte Gebäude mit reiner Wohnnutzung innerhalb des Ringes gab. Diese waren, sowie auch die Wohngebäude mit einer 75 bis 99 prozentigen Flächennutzung, ausschließlich an den stark frequentierten Hauptverkehrswegen um und durch die Innenstadt situiert und standen damit in ideeller Verbindung mit dem sehr stark bewohnten Gebiet II – Ringaußenzone. Eine ausgewogenere Durchmischung von Wohn- und Handels-, bzw. Büronutzung zeigte sich im übrigen innerstädtischen Gebiet, wobei die Altstadt eine etwas höhere Konzentration an Wohnnutzung aufwies, als die Rasterstadt im Bereich südlich und südöstlich des Neuen Platzes. Allein die Blöcke zwischen der 8.-Mai-Straße und Lidmanskysgasse zeigten auf Höhe des Benediktiner Platzes, sowie den beiden Fußgängerzonen in der Spitalgasse und Bäckergasse fast lückenlose Wohnnutzung auf. Die ganze Innenstadt war allerdings auch von Gebäuden mit sehr geringer Wohnnutzung (1 bis 24 Prozent) durchsetzt. Bemerkenswerter Weise befanden sich die Wohngebäude mit der geringsten Flächennutzung fast ausschließlich an öffentlichen Plätzen und den Grünzonen (Schillerpark, Goethepark, Rauscherpark), die einen wesentlichen Aspekt zur Beurteilung eines Wohnstandortes und dessen Qualität darstellen.



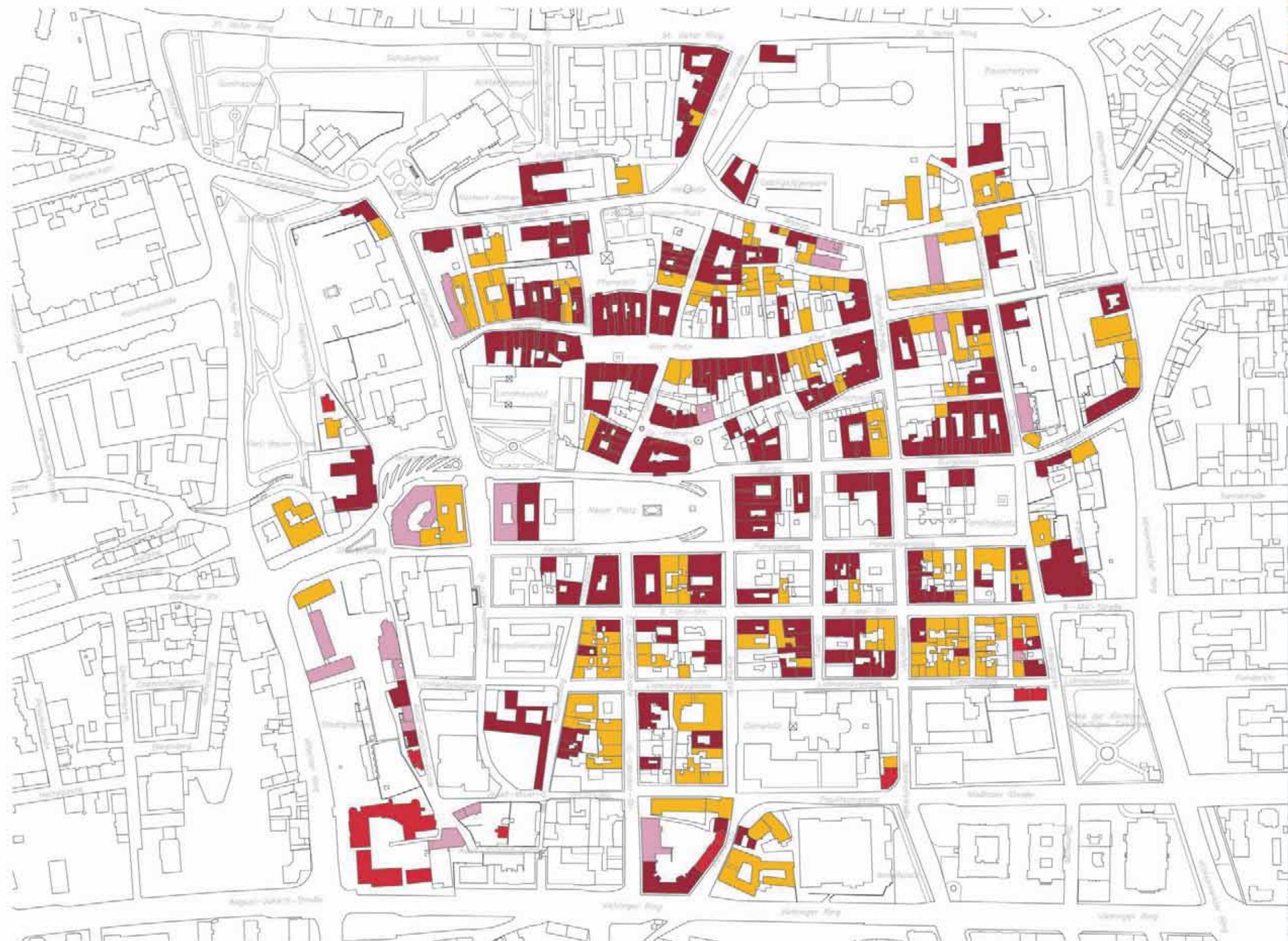
Anmerkung: Die Abbildung verdeutlicht die fehlende Bevölkerungsgruppe der Kinder bis 15 Jahre. Drei der vier Bezirke der Klagenfurter Innenstadt wiesen 2005 unter 11 Prozent an 15-Jährigen gemessen an der Gesamtbevölkerung im jeweiligen Stadtbezirk auf. Gerade einmal der dritte Stadtbezirk (statistischer Sprengel 31 lt. Abb.) weist einen leicht höheren Anteil an unter 15-Jährigen auf. Aus der oben angeführten Abbildung lässt sich auch deutlich die vorherrschende Tendenz zur Zersiedlung (Auszug ins Umland und Gründung eines Einfamilienhaushaltes) ableiten.

(Abb. 3.15, Prozentueller Anteil an der Bevölkerung unter 15 Jahren im Stadtgebiet Klagenfurt, Stand 2006)



Anmerkung: Wo es an Kindern und Jugendlichen den innerstädtischen Bezirken fehlt (vgl. Abb. 3.15, oben), gibt es dafür eine stark vertretene Bevölkerungsschicht der Menschen über 60 Jahren. Einzig der erste Stadtbezirk (statistischer Sprengel 11 lt. Abb.) hält einen 60-Jährigen-Anteil an unter 18 Prozent im Jahr 2005. Die anderen Sprengel weisen einen höheren, bis deutlich höheren Anteil an über 60-Jährigen auf.

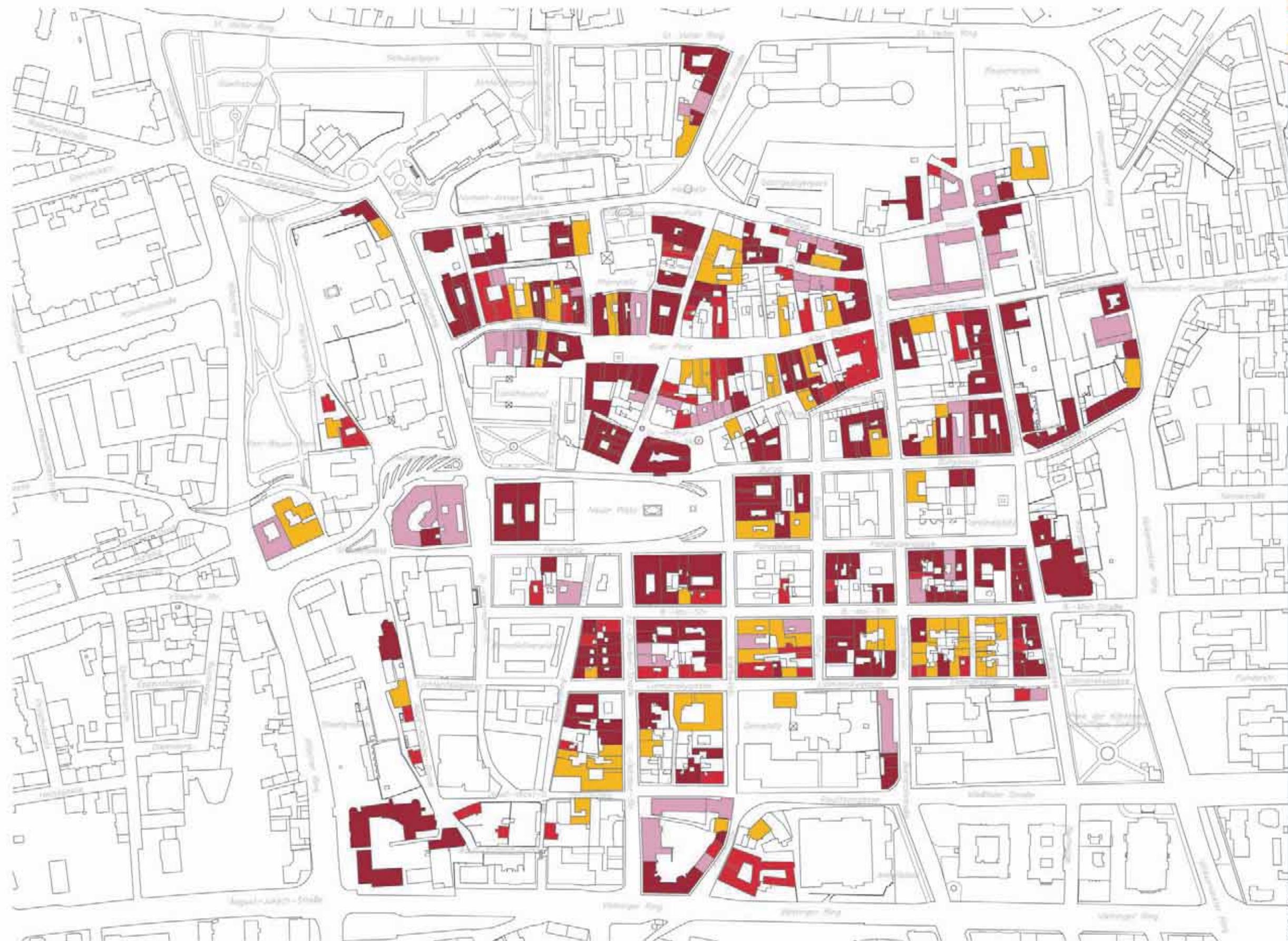
(Abb. 3.16, Prozentueller Anteil an der Bevölkerung über 60 Jahren im Stadtgebiet Klagenfurt, Stand 2006)



- Wohnnutzung 100%
- Wohnnutzung 75-99%
- Wohnnutzung 50-74%
- Wohnnutzung > 50%

Anmerkung: Teile des alten Neunergeländes (Standort City-Arkaden Klagenfurt) wiesen eine Wohnnutzung von 50 Prozent auf.

(Abb. 3.17, Prozentuelle Verteilung der Wohnnutzung der Klagenfurter Innenstadt 1986)



(Abb. 3.18, Prozentuelle Verteilung der Wohnnutzung der Klagenfurter Innenstadt 2007)

GRÜN- UND ERHOLUNGSFLÄCHEN

„Für die tägliche, relativ kurzfristige Erholungsnutzung, sowie im Hinblick auf die Versorgung von Kindern und älteren Personen sollen in Wohnungsnähe, bis etwa 10 Minuten Gehwegentfernung von den Wohnungen, ausreichende Spiel-, Ruhe- und Kommunikationsmöglichkeiten eingerichtet werden. ... von besonderer Bedeutung ist die Zuordnung zu Wohn- und Arbeitsplatzgebieten.“ (KRAIGHER, Eberhard, 1985)

Tatsächlich besitzt die Stadt Klagenfurt ein sehr großes Angebot an Grün- und Erholungsflächen, sowie Wäldern in und um das Stadtgebiet (vgl. Tabelle 3.10).

Tabelle 3.11: Grün- und Waldflächenzunahme zwischen 1973 und 2003

Jahr	Grünflächen in m ²	Waldflächen in m ²
1973	1.468.530	880.000
1980	1.813.740	1.800.000
1990	1.977.450	1.852.000
1999	2.085.000	1.225.600
2000	2.091.560	1.225.600
2001	2.091.560	1.225.600
2002	2.091.560	1.225.600
2003	2.091.560	1.225.600

Quelle: Statistisches Amt Klagenfurt, Klagenfurt, 2006

Auch die Innenstadt kann mit ihren rund 654 Hektaren eine reine öffentliche Grünfläche von fast 108 Hektar (ca. 107.777m²) aufweisen [6]. Das entspricht etwa 16,5 Prozent (Annahme der Verfasser). Der Anteil an privaten Grünflächen ist dagegen sehr gering – 1,9 Hektar oder knapp 3 Prozent der innerstädtischen Gesamtfläche.

Über die, mit starkem Baumbewuchs versehenen Grünflächen hinaus, besitzt die Innenstadt aber auch noch vereinzelte Baumgruppen und Baumalleen entlang der Ringstraßen, sowie in der Bahnhofstraße, deren Wert vorrangig in der ästhetischen Straßenraumgestaltung und der Klima-, sowie Lärmschutzverbesserung liegt. Als „beispielbare Freiflächen“ eignen sie sich aufgrund ihrer zu geringen Größe und Ausdehnung allerdings nicht. Auch der Bestand an geschützten Spielflächen innerhalb der großen Parks und auf Plätzen ist sehr gering. So schreibt Doris WASTL-WALTER in ihrem Buch „Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven“: „Da die Innenstadt zwar mehrere große und gepflegte Parkflächen aufweist, aber nur drei Spielplätze (im Schubertpark [8], im Rauscherpark und im Stadtgraben), die zudem noch sehr peripher liegen, sollte man überlegen, ob nicht ... am Pfarrplatz ..., am Fleischmarkt ..., im östlichen Teil des Neuen Platzes ... [und] im Park der Kärntner freiwilligen Schützen ... Spielplätze einzurichten wären.“

SAKRALBAUTEN, KULTUR- UND FREIZEITANGEBOT

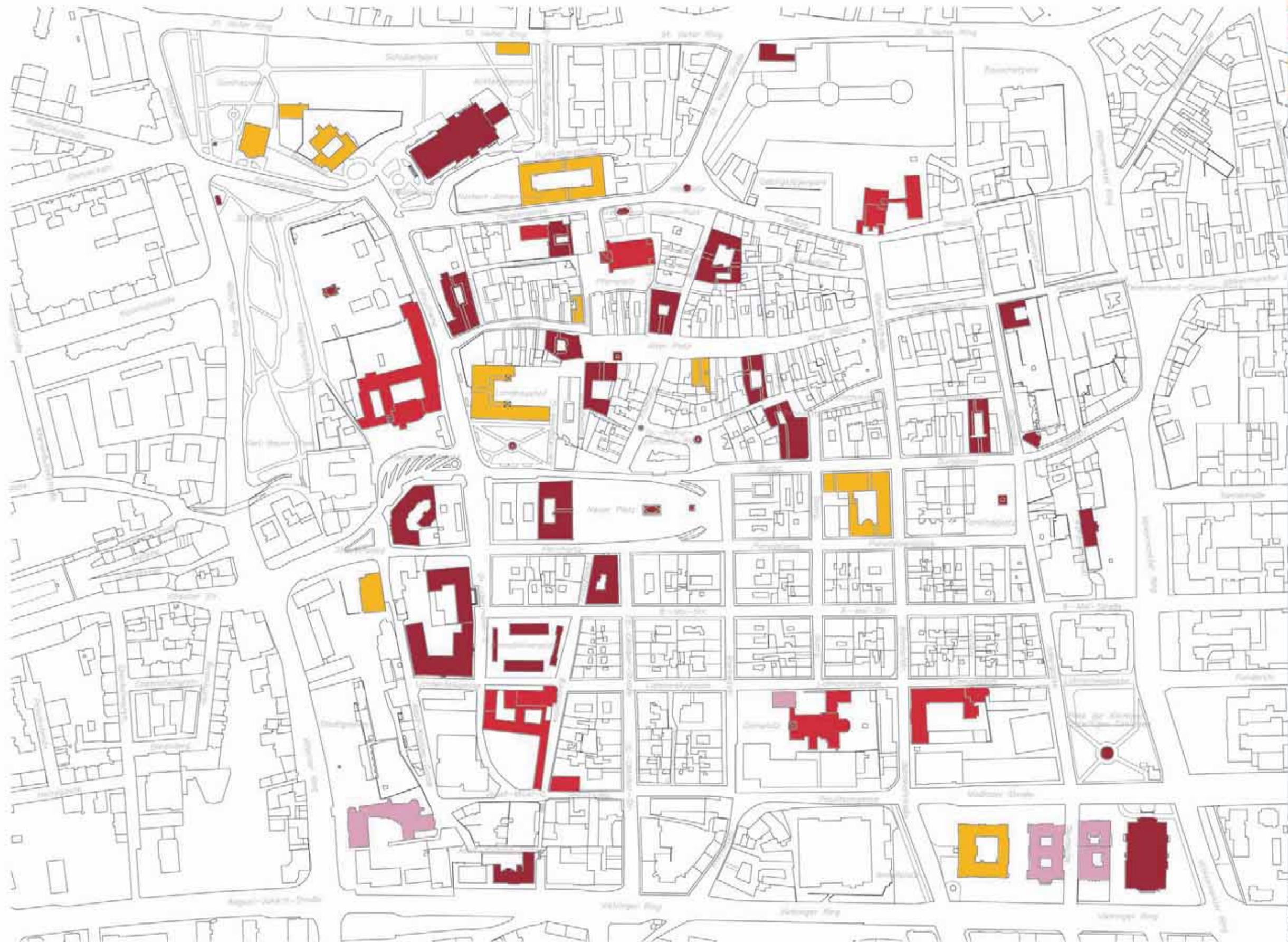
Aus der oben angeführten Abbildung lässt sich deutlich erkennen, dass vor allem die kulturellen und kirchlichen Einrichtungen beinahe eine „Klammer“ in Form eines stilisierten „Gs“ entlang der vier Ringstraßen in die Innenstadt einschreiben. Zwei eindeutige kulturelle Zentren haben sich im Nordwesten (Goethepark, Schubertpark) und im Südosten (zwischen Mießtaler Straße und Viktringer Ring) entwickelt. Im Nordwesten befinden sich das Stadthaus mit drei Galerien und Räumen für diverse Veranstaltungen, das Künstlerhaus mit ebenfalls drei Galerien, das Stadttheater (erbaut 1908 bis 1910 durch die Architekten Fellner und Helmer, erweitert 1996 bis 1998 durch Günther Domenig), die Kunsthauspassage, sowie das Kärntner Haus der Architektur im „Napoleonstadel“. Im Südosten liegen das Landesmuseum Kärnten (mit gegenüberliegender, zugehöriger Bibliothek), sowie das Landeskonservatorium und das Koschatmuseum (südlich des Viktringer Rings). Weitere museale Einrichtungen sind das Diözesanmuseum am Domplatz (Lidmanskýgasse Nr. 10), das Kärntner Landesarchiv am Stadtgraben (Hülgerthpark), die Brauchtumsgalerie in der Heerengasse Nr. 2, das Europahaus im Schubertpark, Galerie 3 am Alter Platz Nr. 25, Galerie Carinthia (Stauderplatz), Galerie.kärnten am Arnulfplatz, die Landhausgalerie im Landhaus, und die „rittergalerie“ in der Burggasse Nr. 8.

Bei den sakralen Gebäuden der Innenstadt steht natürlich der Klagenfurt Dom zu St. Peter und Paul am Domplatz



- Grünflächen privat
- Grünflächen öffentlich
- Bepflanzung

(Abb. 3.19. Öffentliche und private Grünflächen im Stadtkern Klagenfurt)



(Abb. 3.20, Kirchliche und Kulturelle Einrichtungen der Innenstadt Klagenfurt)

an erster Stelle. Die anderen kirchlichen Gebäude umfassen die Altkatholische Kirche (Kaufmannsgasse Nr. 11), die Bürgerspitalskirche (östlich des Doms in der Lidmanskýgasse Nr. 20), die Heiligengeistkirche am Heiligengeistplatz, die Kapuzinerkirche (Waaggasse Nr. 15), die Pfarrkirche St. Egyd am Pfarrplatz und die Marienkirche am Benediktiner Platz.

Neben den jeweiligen Gebäuden für die diversen Angebote gibt es in der Klagenfurter Innenstadt aber auch etliche „Outdoor-Aktivitäten“ (Feste, Märkte, Veranstaltungen). Die meisten folgen einem jährlichen Rhythmus und finden zumeist am Neuen Platz oder in der Fußgängerzone der Altstadt statt. Zu den populärsten Veranstaltungen zählen der jährliche Ostermarkt, das Fest der Täler, die Klagenfurter Sporttage (inkl. dem Ironman Triathlon und den diversen anderen Laufveranstaltungen die in, oder zumindest teilweise in der Innenstadt stattfinden), der Töpfermarkt, der Klagenfurter Altstadtzauber, der räumlich gesehen die größte Ausdehnung (gesamte Altstadt, Neuer Platz) darstellt, der Ursula-markt, der Christkindmarkt und der Silvesterkarneval.

BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Klagenfurt ist als Ausbildungsstandort Nummer 1 in Kärnten unumstritten, da im Vergleich zu den anderen größeren Städten Kärntens die höchste Dichte und Auswahl an Ausbildungsstätten vorhanden ist – eine Universität mit knapp 7.500 Studierenden/Jahr, Fachhochschulen, Volkshochschulen, Allgemein Bildende Höhere Schulen, Berufsbildende Höhere Schulen, Hauptschulen und Volksschulen, sowie zahlreiche private Lerninstitutionen. Aus allen Politischen Bezirken Kärntens sind Zuströme in Form von Schulpendlern zu verzeichnen, wobei die Intensität mit der größer werdenden Entfernung naturgemäß deutlich abnimmt. Der zahlenmäßig größte Zustrom ist aus dem Bezirk Klagenfurt-Land mit über 2.000 Schülern täglich (Abb. 3.21 u. 3.22).

Das Angebot an schulischen Institutionen nimmt in der Innenstadt teilweise einen Schnittpunkt zw. rein schulischer und kultureller Einrichtung an. So bietet das bereits erwähnte Landeskonservatorium einerseits Musikunterricht, andererseits aber auch Konzerte an. Neben einer Vielzahl an privaten und weiteren staatlichen Bildungseinrichtungen, seien noch die Hauptschule beim Park der Kärntner freiwilligen Schützen – namentlich Hasnerschule –, das Oberstufenrealgymnasium der Diözese Gurk für Mädchen, die Berufsfachschulen für Sozialberufe I und II des Kärntner Caritasverbandes, die Akademie für Kunst und Kultur und die Volksschule Benediktinerschule als eigenständige, große Schulgebäude erwähnt. Etwas weiter im Osten (außerhalb des Ringes, aber in fußläufiger Entfernung) liegen das Europagymnasium am Völkermarkter Ring und die beiden Handelsakademien I und II in der Kumpfgasse.

Tabelle 3.12: Pflichtschulen der Stadtbezirke I, II, III und IV 2005/06

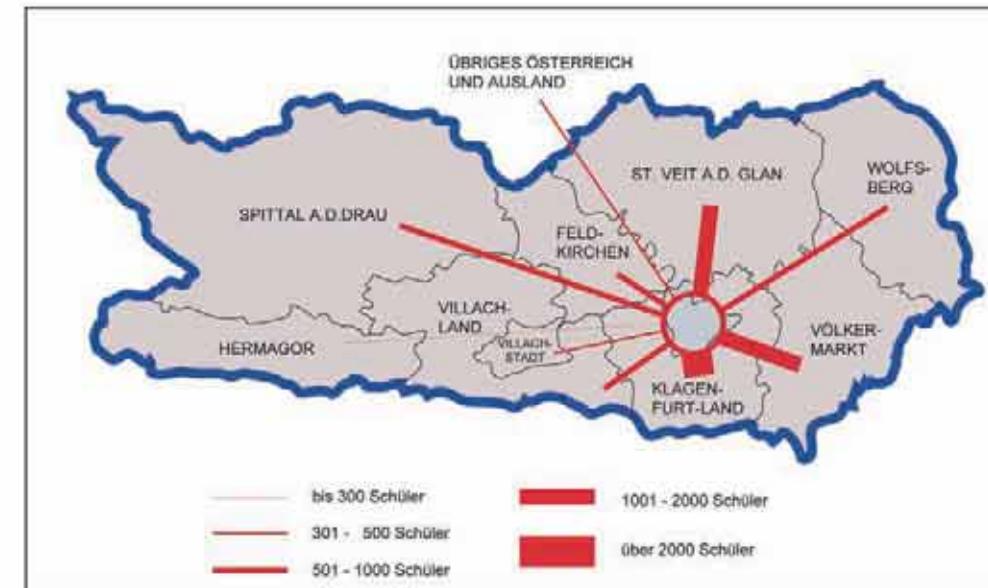
Schulform	Anzahl an			
	Klassen	Schüler	Ø Schüler/Klasse	Lehrer
VS (ges. 3)*	27	587	22	58
HS (ges. 2)*	33	856	26	92
AHS (ges. 2)*	41	988	23	180
BHS (ges. 1)*	24	654	29	131
Summe	125	3085	25**	461

* gesamte Anzahl der jeweilig vertretenen Schulform im untersuchten Gebiet

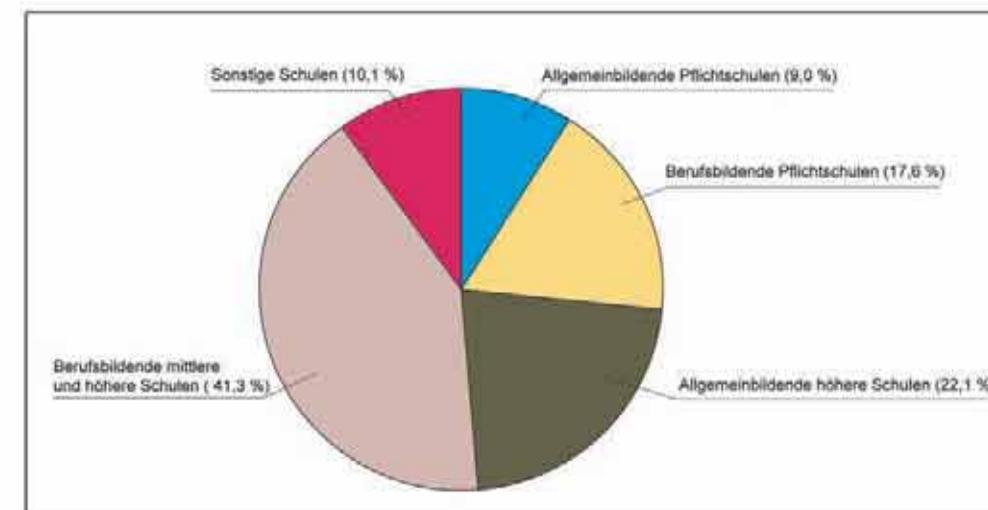
** Gesamtdurchschnitt an Schülern/Klasse im untersuchten Gebiet

Quelle: Statistik Klagenfurt, Klagenfurt, 2006

Mit über 3.000 Schülern pro Tag (Tab. 3.11) erfährt die Klagenfurter Innenstadt einen verhältnismäßig großen Zustrom und damit auch eine temporäre Belegung, wobei hier nicht mögliche temporäre Zuströme von Schulen berücksichtigt sind, die unmittelbar außerhalb des Ringes liegen und damit noch in einer angenehmen fußläufigen Entfernung zur Innenstadt. Die Anzahl an Schülern pro Klasse hält sich in einem halbwegs günstigen Mittelmaß. Einzig die Klassen der Berufsschulen sind mit 29 Schülern pro Klasse deutlich überbelegt.



(Abb. 3.21, Schülerpendelverkehr aus den Kärntner Bezirken und dem übrigen Österreich nach Klagenfurt, Stand 2006)



(Abb. 3.22, Schülerpendelverkehr nach Klagenfurt in Prozent, Stand 2006)

- [1] Quelle: KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989
- [2] Anmerkung: Eberhard KRAIGHER und Rainer BERGMANN kritisieren die teilweise äußerst „un-schönen“ Zustände der Innenhöfe und Passagen in ihrem Buch „Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt“.
- [3] Quelle: TORGGELER, K.: Innsbrucker Dächer in der Baugeschichte Klagenfurts, in: Carinthia I, 1927, S. 154ff
- [4] Quelle: BIEDERMANN, Gottfried: Die Klagenfurter Altstadt im 16. Jahrhundert – Eine kunsthistorische Untersuchung der Bausubstanz; Klagenfurt, 1969
- [5] Quelle: KRAIGHER, Eberhard, BERGMANN, Rainer: Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt; Klagenfurt, 1970
- [6] Quelle: GIS Geografisches-Informationen-System Kärnten, www.kagis.ktn.gv.at, 2007
- [7] Quelle: KRAIGHER, Eberhard, HABERNIGG, Walter, et. al.: SEK'00 – Stadtentwicklungskonzept Klagenfurt 2000 – Gemeinderatsbeschluss vom 20. März 2001; Klagenfurt, 2001
- [8] Anmerkung: Der Schubertpark bildet den zentralen, eingebundenen Bereich des Goetheparks.

3.3.3 HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT

„Offensichtlich geht der Zug der Zeit einerseits zur Ballung des Durchschnittangebotes an kurz- und mittelfristigen Konsumgütern in großen Warenhäusern oder Supermärkten, andererseits zur Spezialisierung hochwertiger Waren in intimen, beratungsintensiven Kleineinheiten (Boutiquen). Die Bildung des „Einkaufszentrums Alter Platz“ ist eine symptomatische Erscheinung, die den genannten Strömungen bereits Rechnung trägt.“ (KRAIGHER, Eberhard, 1970)

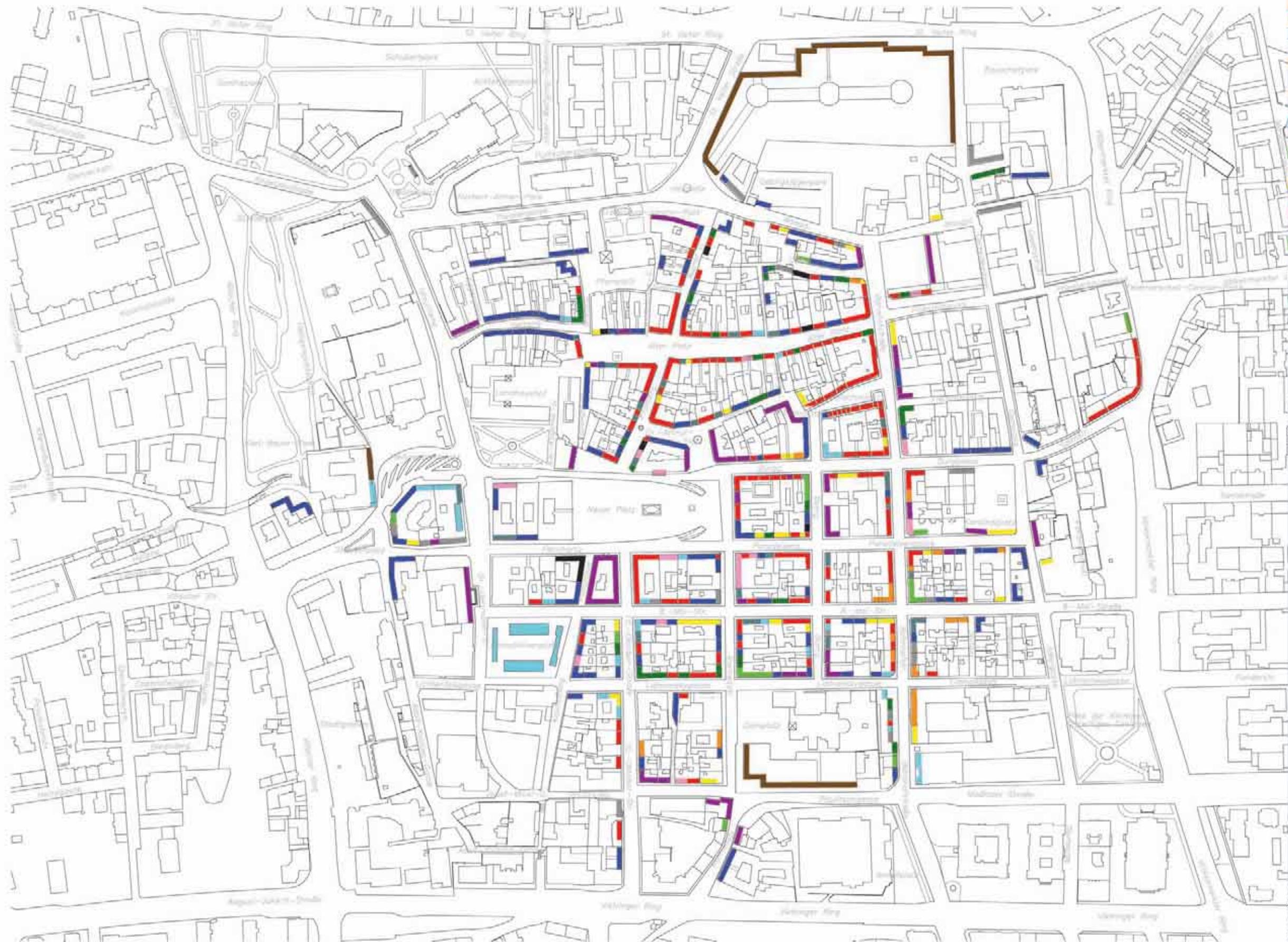
Trotz der bestehenden Umwandlung von ganzen Häuserblocks in Großbauten für den Einkauf und für Büros, weißt Klagenfurt nach wie vor eine enorme Einzelhandelsintensität auf. In der nach BOBEK-FESL verfassten Einzelhandelsstudie von 1981 wird betont, dass „sich dies in einem Kaufkraftfluss in der Größenordnung von rund 45 Prozent des gesamten Einzelhandelsumsatzes von Klagenfurt ausdrückt, was anders ausgedrückt bedeutet, dass rund 25 Prozent der einzelhandelsrelevanten Nachfrage der Nicht-Klagenfurter Kärntner Bevölkerung nach Klagenfurt fließt.“ Mit anderen Worten bedeutete das für die Klagenfurter Innenstadt, dass sich 1981 58 Prozent der Läden der konsumnahen Branchen im Stadtzentrum situiert hatten. Die 1961 gegründete Fußgängerzone in der Altstadt Klagenfurts nahm dabei eine bedeutende Rolle ein: 1981 waren dort auf weniger als 10 Prozent der City-Fläche über 20 Prozent der Läden situiert, in denen knapp 20 Prozent des Einzelhandelsumsatzes der Klagenfurter Innenstadt erzielt wurden. Auch damals lies sich die größte Zentrumsgebundenheit beim Textil- und Schuhhandel nachweisen, wo 88,4 Prozent der Geschäfte dieser Branche in der City lagen. An zweiter Stelle lagen Foto und Optik mit 86,2 Prozent und an dritter Stelle Parfümerien mit 81 Prozent. Den vierten Platz, nur knapp dahinter, nahmen Uhren- und Juwelenhandel mit 80 prozentiger Konzentration ein [1].

Die Einführung der Fußgängerzone am Alten Platz brachte also eine eindeutige Verlagerung der damals bestehenden Erwerbs- und Handelstätigkeit mit sich. Die bis 1961 noch sehr zahlreich vertretenen Lokalitäten für die teilweise historischen Gewerke, wie Tischlereien, Maler, Dachdecker und Metallverarbeitungsbetriebe, wichen in den Folgejahren der zunehmenden Nachfrage nach Geschäften für Konsumgüter und anderen, nicht sperrigen Waren, die leicht von der Altstadtmitte zu den umliegenden Parkmöglichkeiten transportiert werden konnten. Mit dieser Verlagerung der Funktion am Alten Platz und den Seitengassen wurden auch der Aufschluss und die Umnutzung der, bis lang als Lagerflächen dienenden Innenhöfe zum Thema der Klagenfurter Stadtentwicklung (vgl. Unterkapitel 3.3.2). Nach und nach wurden selbige zu attraktiven, neuen Verkaufszonen weiterentwickelt, die dem heutigen Stadtbild der Fußgängerzone ihren Charme verleihen.

Verglichen mit anderen innerstädtischen Zentren konnte sich in Klagenfurt aufgrund der baulichen Begebenheiten keine City in der Größe der gegebenen Innenstadt ausbilden. Daher erscheint die kaum vorhandene Funktionsdurchmischung der Innenstadt Klagenfurts nicht weiter ungewöhnlich. Selbst die stark befahrenen Transitverbindungen zwischen Nord und Süd (Bahnhofstraße, Ursulinengasse und 10.-Oktober-Straße), sowie West und Ost (Burggasse und 8.-Mai-Straße) weisen eine deutliche Durchsetzung mit Einzelhandelslokalitäten auf. In den weniger frequentierten Nebenstraßen befinden sich auch abseits der Altstadt Gastronomiebetriebe (Abb. 3.23). Auch ist die daraus resultierende stockwerkweise Überlagerung der Funktionen (Erdgeschoßzone hauptsächlich Handel und Gastronomie; darüber Büros, Kanzleien und Arztpraxen, sowie auch Wohnnutzung (vgl. Unterkapitel 3.3.2) keine Überraschung, sondern viel mehr eine Fortführung der historischen Arkadenhäuser (vgl. Unterkapitel 3.2.3).

Die unten angeführte Abbildung zur Verteilung der Handels- und Gastronomiebetriebe in der Innenstadt zeigt ein deutliches Übergewicht an Geschäften für Mode, Bekleidung und Schuhe (rote Balken) auf der einen Seite, sowie zahlreiche gastronomische Einrichtungen (dunkelblaue Balken) auf der anderen Seite. Auch ist aus der Abbildung keine ganz eindeutige Konzentration einer bestimmten Sparte an einem bestimmten Ort innerhalb des Ringes feststellbar. Abgesehen von dem im März 2006 eröffneten Einkaufszentrum City-Arkaden Klagenfurt nördlich der Fußgängerzone am Heuplatz (altes Neuner-Gelände) orientieren sich die Geschäfte fast ausschließlich an den beiden großen Plätzen (Neuer Platz und Alter Platz) und an den davon ausgehenden Straßen.

Doris WASTL-WALTER verwendete in ihrem Buch „Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven“ drei Kriterien zur Erfassung der „Identität und ... [des] Charakters des Geschäftslebens in den einzelnen Straßen der Innenstadt“ und gab diese in grafischer Form wieder. Diese drei Kriterien umfassen den physiognomischen Eindruck, die wichtigsten vorhandenen Funktionen, sowie die Attraktivität der vertretenen Branchen.



GESCHÄFTSINDEX

- Bekleidung und Schuhe
- Gastronomische Betriebe
- Leerstand (März 2007*)
- Einkaufszentren
- Lebens- und Genussmittel
- Haushaltsartikel
- Gesundheit und Schönheit
- Bücher, Geschenkartikel und Papierwaren
- Sport und Freizeit
- Elektronik und Telekommunikation
- Optik, Uhren und Schmuck
- Sonstiges

* Es wurde nur der Leerstand in der Erdgeschoßzone kartiert. Veränderungen des Zustandes gegenüber dem Erhebungsdatum sind möglich.

(Abb. 3.23, Verteilung der Geschäfts- und Gastronomiebetriebe in der Klagenfurter Innenstadt)



(Abb. 3.24, Verteilung der Erwerbstätigkeiten in der Klagenfurter Innenstadt)

ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DES PHYSIOGNOMISCHEN EINDRUCKS (1986)

Hinsichtlich des physiognomischen Eindrucks wurden die Geschäftsstraßen nach ihrem Schaufensterindex bewertet. Der Schaufensterindex wurde hierfür wie folgt berechnet:

$$S_i = L_s/L_g \times 100$$

S_i ... Schaufensterindex

L_s ... Länge der Schaufenster

L_g ... Länge der Gebäudefront

„Die Schaufensterlänge umfasst die Länge aller Schaufenster einschließlich Passagen und Geschäftsobergeschoßen, soweit sie zu Verkaufs- und Ausstellungszwecken benützt werden.“ [2]. Bezogen auf die Klagenfurter Situation von 1986 brachte die Berechnung des Schaufensterindex keine großen Überraschungen. Mit einem Index von über 90 Punkten standen der Alte Platz, sowie die Wiener Gasse und die Kramergasse, der Fleischmarkt und die Bahnhofstraße physiognomisch betrachtet an erster Stelle und erhielten den Rang einer Citystraße. Trotzdem sei an dieser Stelle erwähnt, dass die Ermittlung des Schaufensterindex gerade in der denkmalgeschützten Altstadt (vgl. Abb. 3.13 in Unterkapitel 3.3.2) aufgrund der Bestimmungen zum Ausbau der Gebäudefronten zu geschlossenen Schaufensterfronten schwierig und daher etwas problematisch war. Bei einem Schaufensterindex von über 55 Punkten (Hauptgeschäftsstraßen) bleiben im Allgemeinen nur noch vereinzelte, untergeordnete Lücken in den sonst geschlossen besiedelten Straßenräumen, wie es für die Burggasse, die 8.-Mai-Straße und die Karfreitstraße der Fall war. Die übrigen, das Netz schließenden Geschäftsstraßen erzielten einen Index zwischen 20 und 54 Punkten und wurden als Nebengeschäftsstraßen bezeichnet. Die Innenstadt tangierend (Ringstraßen) traten auch noch Straßen mit einem Index unter 20 Punkten auf.

ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DER WICHTIGSTEN VERTRETENEN FUNKTIONEN IN DEN GESCHÄFTSSTRASSEN (1986)

Als zweite zu erörternde Variable wurde das Kriterium der wichtigsten vertretenen Funktionen von Geschäftsstraßen herangezogen. Auch hierfür griff Doris WASTL-WALTER auf LICHTENBERGERS Methodik zurück, welche die Gruppenbildung der Geschäfte nach den Konsumbereichen vorsah. Die von ihr gewählten Konsumgruppen umfassten

- Lebens- und Genussmittel,
- Gesundheit und Körperpflege,
- Gastgewerbe,
- Bekleidung und Schmuck,
- Geistige Interessen,
- Freizeit und Sport [3],
- Wohnungseinrichtung,
- Fahrzeuge und Zubehör,
- Geldwesen,
- Kaufhäuser und
- Sonstiges.

Die oben angeführten Konsumbereiche wurden in drei Hauptgruppen nach der Häufigkeit des Auftretens ihres Bedarfs zusammengefasst:

Gruppe 1: Vorwiegend kurzfristiger Bedarf (Lebens- und Genussmittel, Gesundheit und Körperpflege, Gastgewerbe)

Gruppe 2: Vorwiegend periodischer Bedarf (Bekleidung und Schmuck, Kaufhäuser, Freizeit und Sport)

Gruppe 3: Vorwiegend langfristiger Bedarf (Wohnungseinrichtung, Fahrzeuge und Zubehör, Geistige Interessen, Geldwesen, Sonstiges)

Die aus der Erhebung gewonnenen Anzahlen an Geschäften wurden pro Straße in ein eigens angelegtes „Korrelationsdreieck“ eingetragen und miteinander verglichen, wobei sich in weiterer Folge vier Geschäftsstraßentypen

(als Typ A, B, C und D bezeichnet; vgl. Abb. 3.25 unten) abzeichneten.

Typ A: Straßen mit Überwiegen der Güter des periodischen Bedarfs

Diese Straßen waren im Wesentlichen deckungsgleich mit dem zuvor beschriebenen Typus der Citystraße (aus der physiognomischen Erhebung) und wiesen hauptsächlich Bekleidungs-, Schmuck-, sowie Sport- und Freizeitgeschäfte auf. Hierzu gehörten neben der gesamten Altstadt auch wieder die Bahnhofstraße, sowie Teile der Rasterstadt um den Neuen Platz, die Burggasse, die Pernhartgasse und die 8.-Mai-Straße.

Typ B: Straßen mit allseitig abgerundetem Angebot

Diese Straßen stellen hauptsächlich die Zufahrtsstraßen zu den Hauptgeschäftsstraßen des Typs A dar und können auch als niederrangigere Hauptgeschäftsstraßen bezeichnet werden. Aus der Erhebung von WASTL-WALTER gingen daraus der Heuplatz im Norden, der Stauderplatz im Westen, sowie der Feldmarshall-Conrad-Platz in Osten und die 10.-Oktober-Straße, sowie die Domgasse hervor.

Typ C: Straßen mit allseitig abgerundetem Angebot, jedoch stark mit Gütern des längerfristigen Bedarfs durchsetzt
Geschäftsstraßen des Typ C, bewertet nach ihrer wichtigsten Funktion, entsprechen im Prinzip den Straßen des Typ B, sind allerdings etwas stärker mit Gütern des eher längerfristigen Bedarfs angereichert (über 40 Prozent). Im kartierten Gebiet konnten 1986 hierfür die Salmstraße, sowie Teile der Paulitschgasse und der Lidmanskýgasse im Einzugsbereich des Domplatzes und die Goeßgasse ermittelt werden.

Typ D: Straßen mit Überwiegen der Güter des kurzfristigen Bedarfs

Straßen mit Überwiegen der Güter des kurzfristigen Bedarfs sind vor allem durch eine große Zahl an Lebens- und Genussmittelläden dominiert; weswegen in der Kartierung auch der Benediktiner Platz mit seinem wöchentlichen Markt und der Kardinalplatz mit etlichen Fleischhauereien und Imbissbuden, sowie Teile des Fleischmarktes für diese Kategorie bestimmend waren.

ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DER ATTRAKTIVITÄT DER VORHANDENEN BRANCHEN DER GESCHÄFTSSTRASSEN (1986)

Zur Behandlung der dritten Variable wurde der Attraktivitätsindex der vorhandenen Branchen von Doris WASTL-WALTER für die Geschäftsstraßen der Klagenfurter Innenstadt 1986 ermittelt. Damit sollte die Vitalität der Innenstadt nach einem weiteren Gesichtspunkt überprüft werden. Der Attraktivitätsindex lässt sich hierfür wie folgt errechnen:

$$A_i = A_G / G_G \times 100$$

A_i ... Attraktivitätsindex

A_G ... attraktive Geschäfte [4]

G_G ... Gesamtanzahl der Geschäfte pro Straße

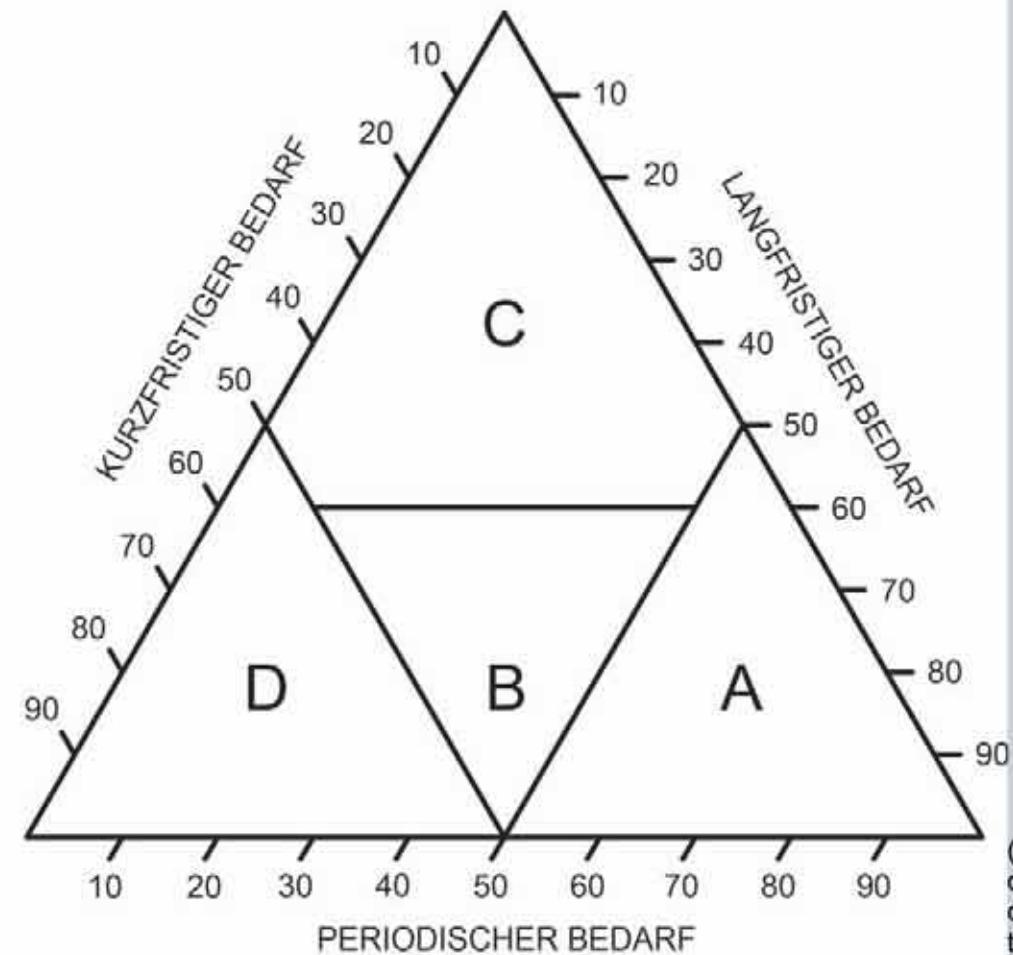
Die dritte Variable stellt, im Gegensatz zu den beiden vorangegangenen Variablen, eine eher qualitative als quantitative Sichtweise dar, da die Verteilung von Attraktivitätspunkten an Geschäfte durchaus „Geschmacksache“ sein kann. Doris WASTL-WALTER wählte LICHTENBERGERS Ansatz, „die historischen Ausstattungstypen der Geschäfte als Mittel zur regionalen Differenzierung des Geschäftslebens“ [5]. Zur Berechnung zog sie allerdings nur Straßen mit einem Schaufensterindex von über 40 Punkten heran. Wiederum ließen sich hier vier Typen unterscheiden:

Typ A: Geschäftsstraßen mit einem Attraktivitätsindex von über 55 Punkten

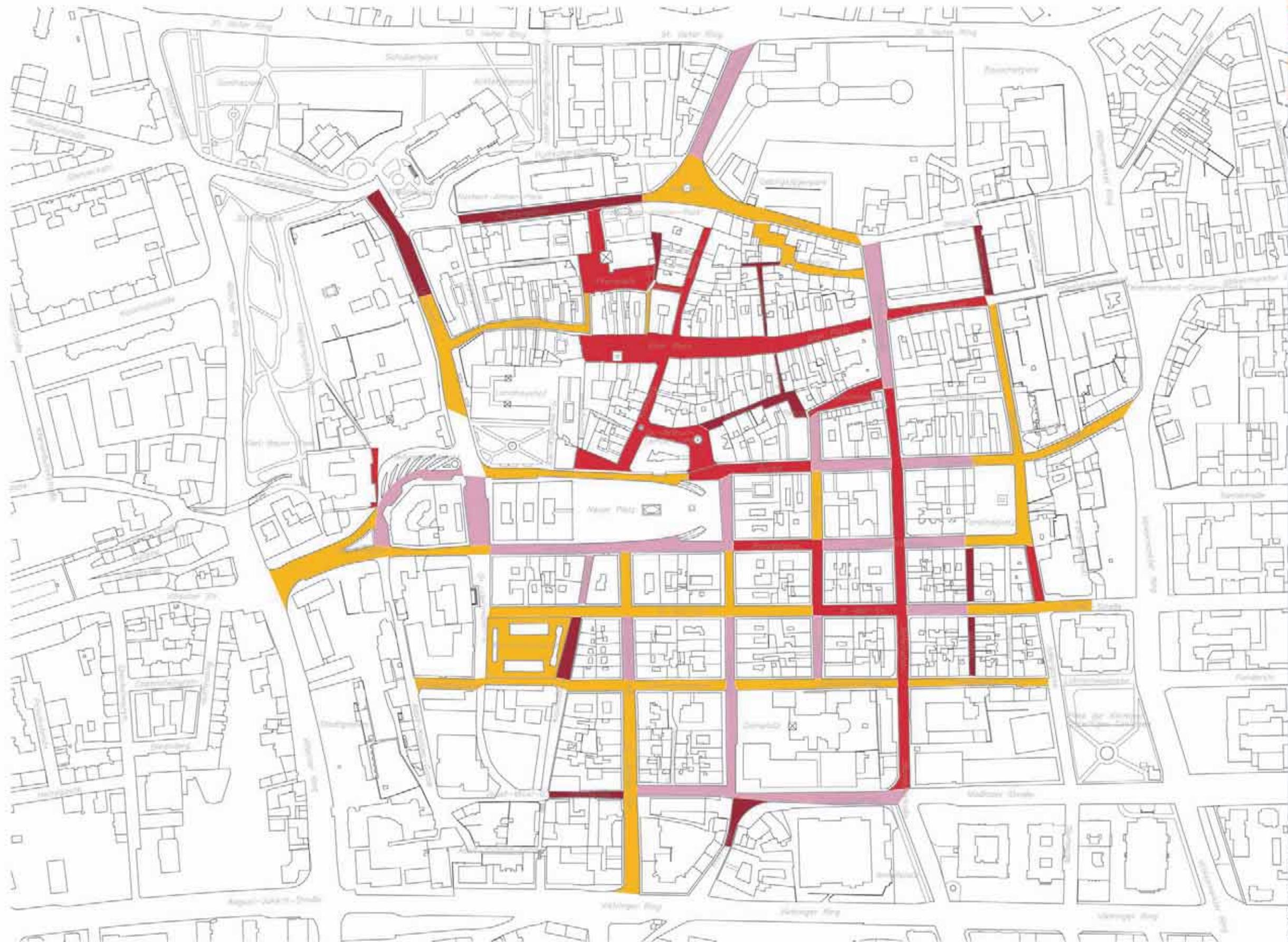
Als solche Straßen stellten sich in ihrer Erhebung wiederum die Fußgängerzone in der Altstadt, die Bahnhofstraße, sowie die Straßen von und zum Neuen Platz (vgl. Abb. 3.28) heraus und sind damit auch wieder weitestgehend deckungsgleich mit den Ergebnissen der Erhebungen nach den beiden anderen Kriterien. Etwas erstaunlich erscheint, dass der Heiligengeistplatz in dieser Erhebung ebenfalls eine hohe Attraktivität besaß, obwohl er doch ein wenig abseits der großen Geschäftsstraßen liegt und den innerstädtischen Verkehrsknotenpunkt darstellt. Allerdings könnte diese Annahme auch durch den großen Anteil am öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) relativiert werden.

Typ B: Geschäftsstraßen mit einem Attraktivitätsindex zwischen 45 und 54 Punkten

Diese Straßen stellten, ähnlich wie die niederrangigeren Hauptgeschäftsstraßen, die Verbindungen und

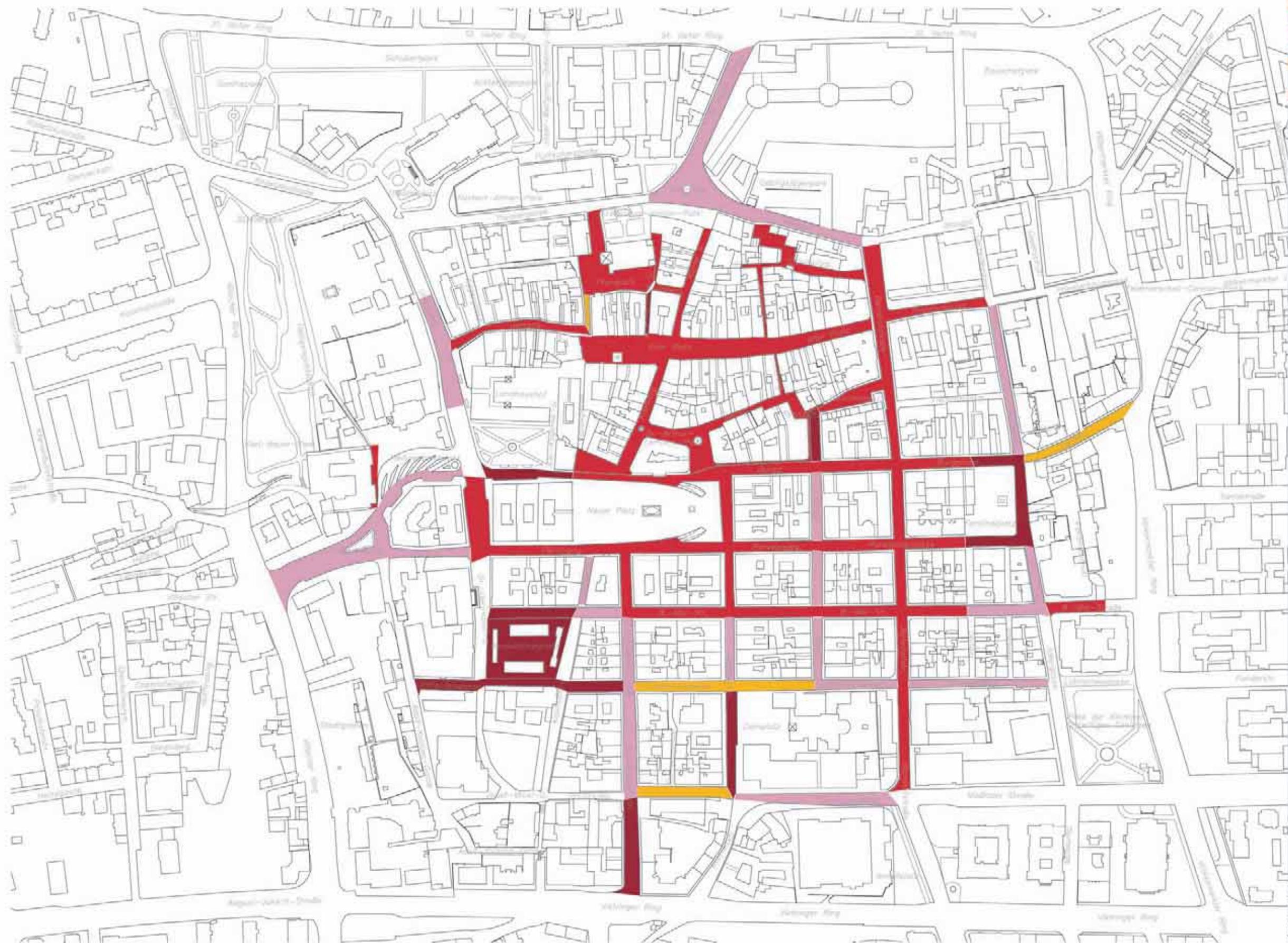


(Abb. 3.25, Korrelationsdreieck mit der Verteilung der vier Hauptfunktions-typen)



- Citystraße
Index > 90
- Hauptgeschäftsstraße
Index 55-89
- Nebengeschäftsstraße
Index 20-54
- Straßen mit einem
Index < 20

(Abb. 3.26, Physiognomische Typisierung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach dem Schaufensterindex, Stand Mai 1986)

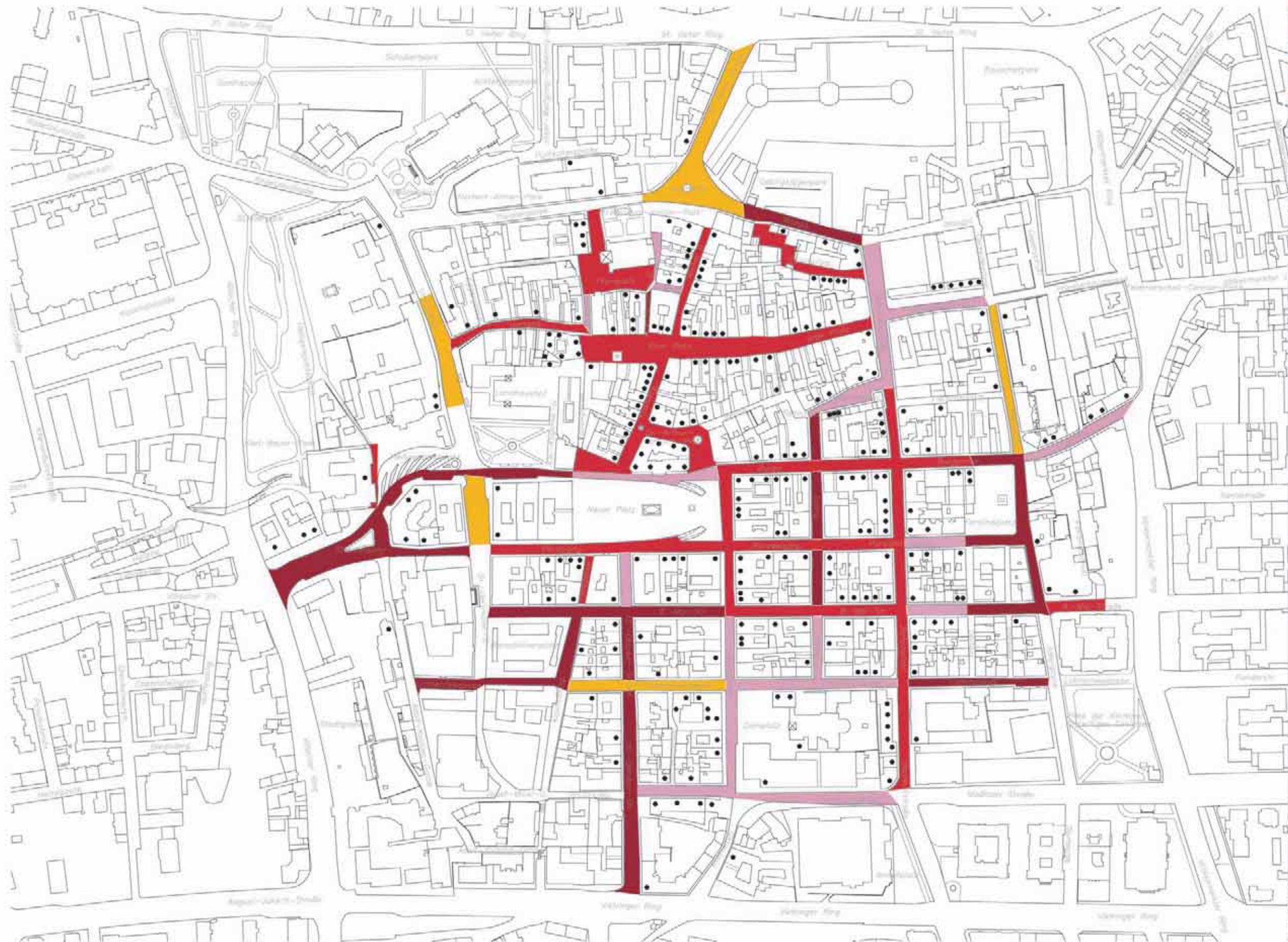


- TYP A (Überwiegen des periodischen Bedarfs)
- TYP B (Allseitiges Angebot)
- TYP C (Langfristiges Angebot)
- TYP D (Überwiegen des kurzfristigen Bedarfs)

(Abb. 3.27, Einteilung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach ihren Hauptfunktionen, Stand Mai 1986)

- Attraktivitätsindex > 55
- Attraktivitätsindex 46-54
- Attraktivitätsindex 36-45
- Attraktivitätsindex < 36
- attraktives Geschäft

Anmerkung: Die schwarzen Punkte markieren die Standorte „attraktiver“ Geschäfte (nach Walter KUHN).



(Abb. 3.28, Einteilung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach dem Attraktivitätsindex, Stand Mai 1986)

Lückenschlüsse innerhalb des Hauptgeschäftsstraßennetzes dar (vgl. Abb. z). Zu ihnen gehörten Teile der Burggasse, sowie der 8.-Mai-Straße und Paradeisergasse, der Fleischmarkt, sowie der Feldmarshall-Conrad-Platz und dessen Verbindung zur Burggasse durch die Salmstraße. Auffallend ist in dieser Gruppe der Bereich um den Domplatz.

Typ C: Geschäftsstraßen mit einem Attraktivitätsindex zwischen 36 und 45 Punkten

Am auffälligsten ist wohl der Heuplatz und dem untersten Teil der St. Veiter Straße. Den Rest bilden Teile der Getreidegasse, sowie die Verbindung des Domplatzes zum Benediktiner Platz über die Lidmanskýgasse.

Typ D: Geschäftsstraßen mit einem Attraktivitätsindex von unter 36 Punkten

Wenig überraschend erscheint das Ergebnis bezüglich der 10.-Oktober-Straße und der Waaggasse, da diese neben einem hohen Verkehrsaufkommen auch nur eine sehr geringe Anzahl an attraktiven Geschäften vorweisen konnten. Auch der Benediktiner Platz, sowie der Kardinalsplatz stellen aufgrund ihres Angebotes an Gütern des kurzfristigen Bedarfs keine hohe Attraktivität dar.

ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DES PHYSIOGNOMISCHEN EINDRUCKS (VERGLEICH 2007)

Verglichen mit der Erhebung des Schaufensterindex nach dem physiognomischen Eindruck von Frau Doris WASTL-WALTER aus dem Jahre 1986 stellt sich die Situation im Jahr 2007 wie folgt dar (vgl. Abb. 3.29).

Während Doris WASTL-WALTER vor allem für den Altstadtbereich, sowie für die Bahnhofstraße einen deutlichen Punktwert über 90 Punkten heraus bekommen hat, scheint dieser Wert sich heute etwas geringer, wenn auch nur knapp unter 90 Punkten (Alter Platz 89 Punkte, Bahnhofstraße 85 Punkte) darzustellen.

Gründe hierfür lassen sich für den Alten Platz, wie oben beschrieben, erklären, da eine Erfassung des Schaufensterindex durch die Regulierungen und Statuten zur Fassadenerhaltung an diesem Ort nur schwer objektiv durchführbar ist [6]. Für den Wertabfall in der Bahnhofstraße hingegen spricht durchaus die Abwanderung vereinzelter Geschäfte und Lokale und deren Neusituierung im Einkaufszentrum City-Arkaden, wobei von Außen auch hier kein hoher Schaufensterindex zu erzielen ist, da sich im Verhältnis zur Fassadenlänge kaum Schaufenster entlang der untersuchten Straßen zeigen. Eine Erfassung des Schaufensterindex im Gebäudeinneren wäre aufgrund der beinahe durchgehenden Schaufensterlängen selbstverständlich sinnlos und ist daher überflüssig.

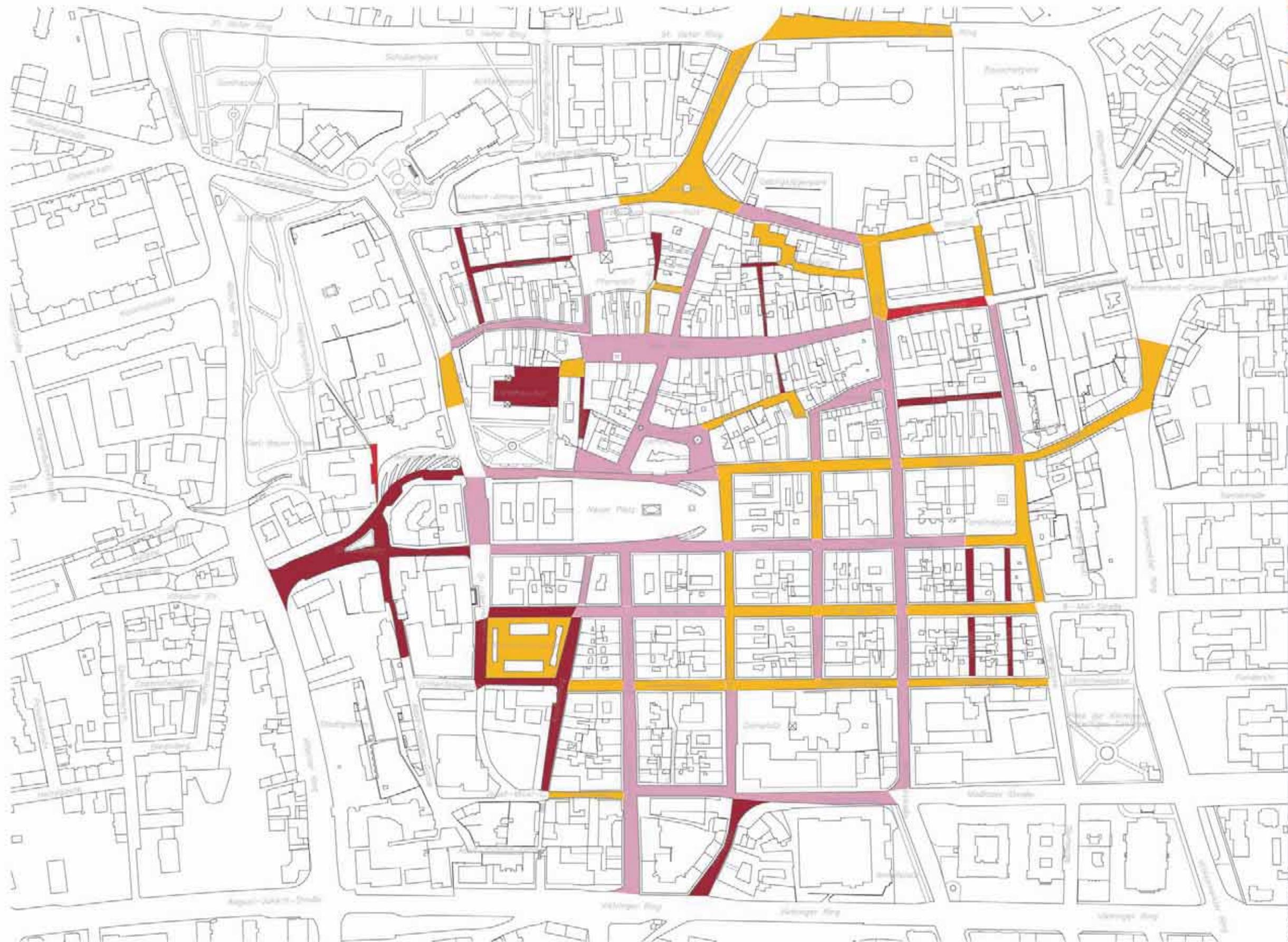
Deutliche Veränderung im Bezug auf den Typ 2, Hauptgeschäftsstraßen, sind in der Neuerhebung (Abb. 3.29) seitens der Verfasser dieser Arbeit nicht zu entnehmen. Merkbar ist nur, dass sich Geschäftsstraßen der beiden unteren Typen (Nebengeschäftsstraßen und Straßen mit einem Index von unter 20 Punkten) seit der letzten Erhebung im Jahre 1986 in ihrem Schaufensterindex verbessert haben und in den Typus Hauptgeschäftsstraßen aufgestiegen sind. Hierzu zählen die 8.-Mai-Straße im Bereich zwischen dem Benediktiner Platz und der Domgasse, sowie die 10.-Oktober-Straße auf fast dem ganzen Verlauf (mit Ausnahme des Teilstücks zwischen der 8.-Mai-Straße und der Lidmanskýgasse, welches sich in seinem Wert kaum verändert hat). Auffallend ist auch, dass sich der nord-östliche innerstädtische Teil um die Getreidegasse und die Priesterhausgasse in seinem Wert verbessern konnte – die Getreidegasse steigt in den Typ 2 der Hauptgeschäftsstraßen auf, die Priesterhausgasse bleibt auch weiterhin als Citystraße (Typ 1) erhalten.

Die tendenziell schwächsten Einkaufstraßen der Klagenfurter Innenstadt haben über die Jahre auch weiterhin an Wert verloren und sind teilweise in die unterste Kategorie – Straßen mit einem Schaufensterindex von unter 20 Punkten – abgefallen. Diese sind vor allem im südwestlichen innerstädtischen Gebiet zu beobachten, wo, wie im Falle der Kaufmannsgasse und der Straßenzüge um den Benediktiner Platz, auch ein deutlicher Rückgang in der Anzahl an Bewohnern zu verzeichnen ist (vgl. Unterkapitel 3.3.2).

ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DER WICHTIGSTEN VERTRETENEN FUNKTIONEN IN DEN GESCHÄFTSSTRASSEN (VERGLEICH 2007)

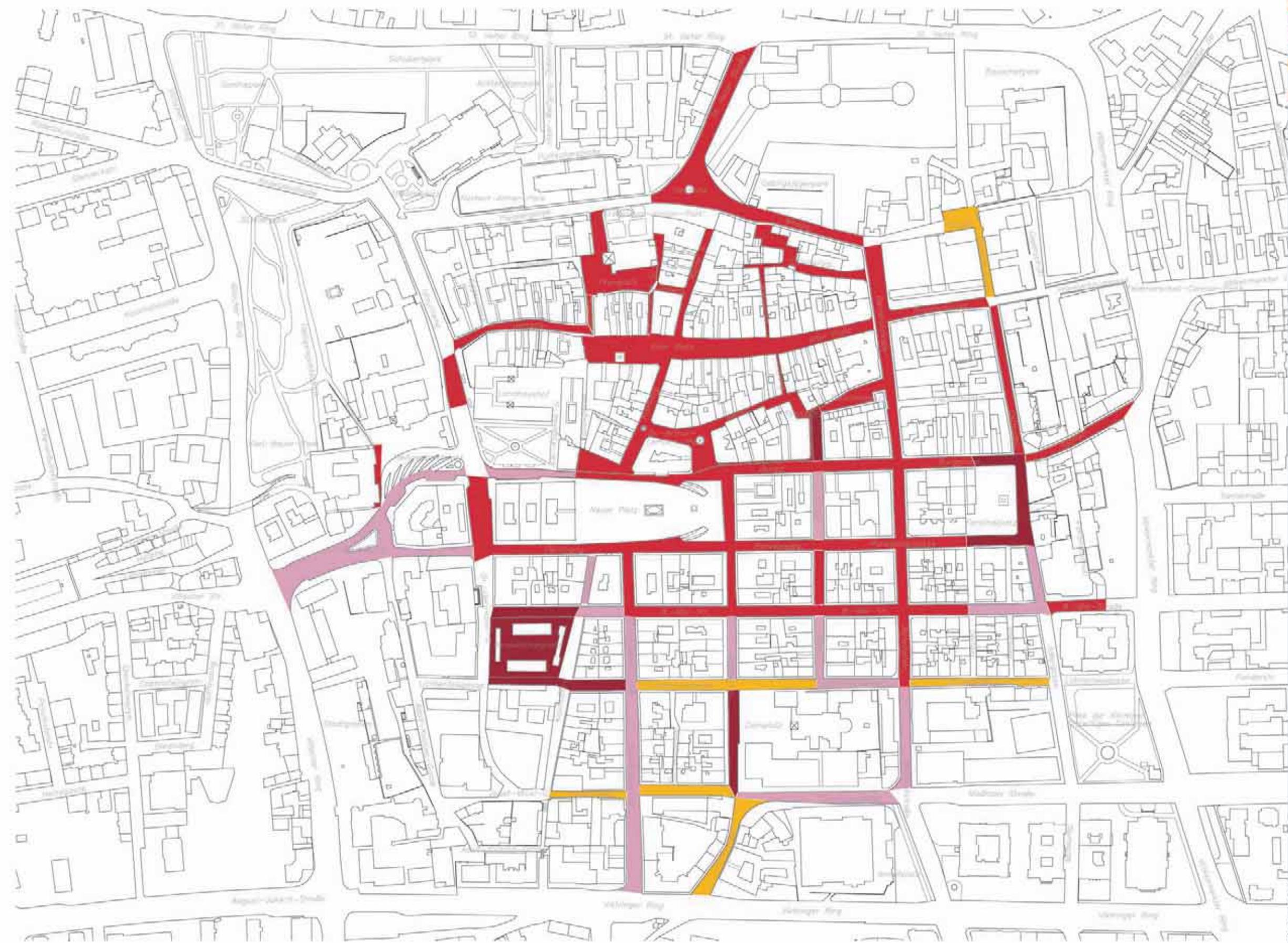
Im Hinblick auf die wichtigsten vertretenen Funktionen in den Geschäftsstraßen lassen sich keine großartigen Änderungen der Bedarfsverteilung seit der Erhebung 1986 durch Frau Doris WASTL-WALTER erkennen. Auch heute überwiegt der Bedarf an periodisch gekauften Gütern deutlich in den Einkaufstraßen der Klagenfurter Innenstadt und wird von Straßen mit allseitigem Angebot begleitet (vgl. Abb. 3.30).

Auch mit der Eröffnung des Einkaufszentrums City-Arkaden im Norden der Innenstadt hat sich daran wenig ge-



- Citystraße
Index > 90
- Hauptgeschäftsstraße
Index 55-89
- Nebengeschäftsstraße
Index 20-54
- Straßen mit einem
Index < 20

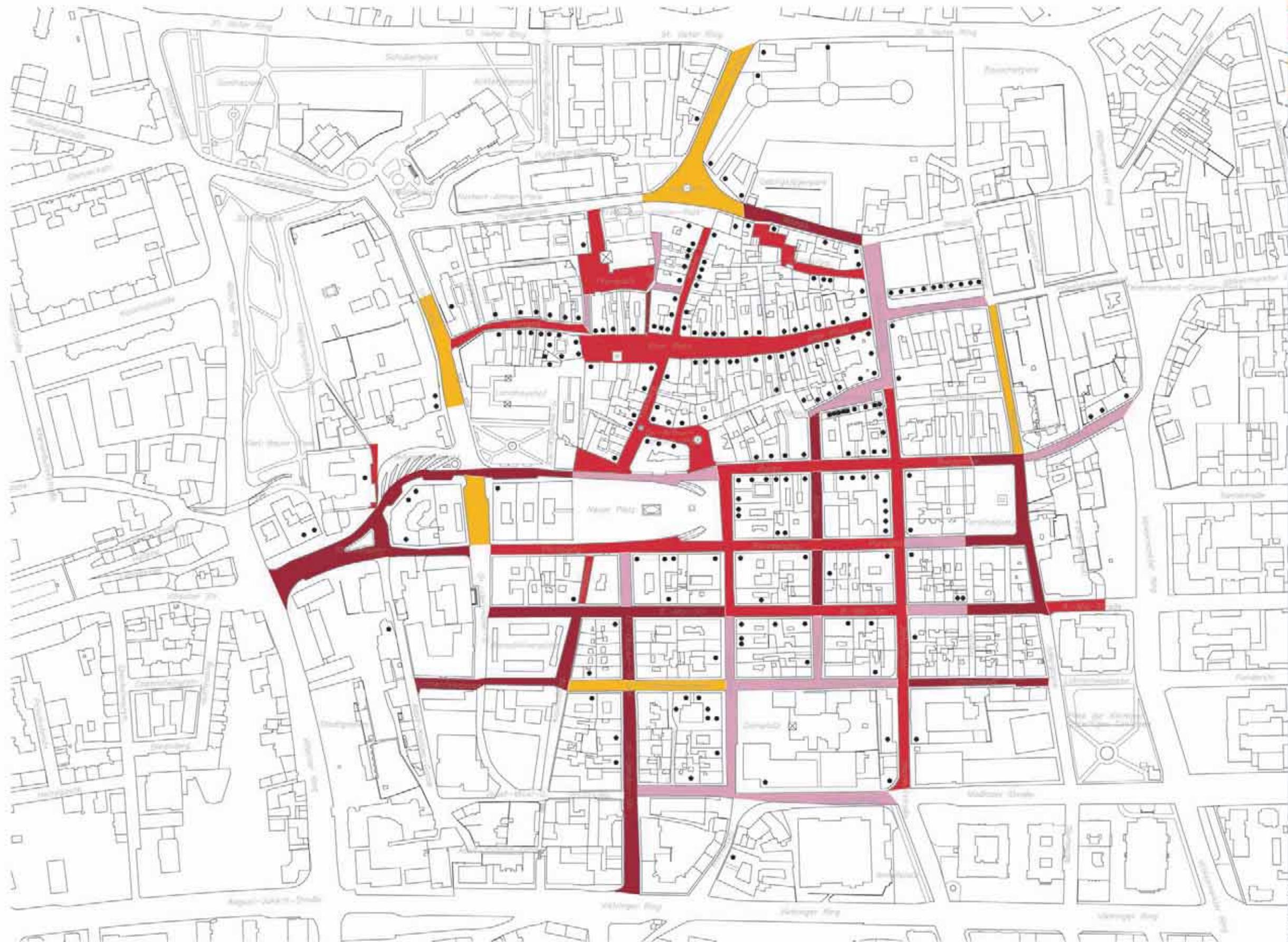
(Abb. 3.29, Physiognomische Typisierung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach dem Schaufensterindex, Stand 2007)



- TYP A (Überwiegen des periodischen Bedarfs)
- TYP B (Allseitiges Angebot)
- TYP C (Langfristiges Angebot)
- TYP D (Überwiegen des kurzfristigen Bedarfs)

(Abb. 3.30, Einteilung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach ihren Hauptfunktionen, Stand 2007)

- Attraktivitätsindex > 55
- Attraktivitätsindex 46-54
- Attraktivitätsindex 36-45
- Attraktivitätsindex < 36
- attraktives Geschäft



(Abb. 3.31, Einteilung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach dem Attraktivitätsindex, Stand 2007)

ändert. Eine leichte Fluktuation der Geschäftsfunktionen ist in der Bahnhofstraße und den kreuzenden Geschäftsstraßen zu bemerken.

Einzig die 10.-Oktober-Straße hat, was auch den Aufstieg in der Wertigkeit gemessen am Schaufensterindex (vgl. oben) zu erkennen ist, eine deutlichere Tendenz zu einer Geschäftsstraße mit allseitigem Abgebot angenommen – vgl. südl. Abschnitt (zwischen der Paulitschgasse und dem Viktringer Ring) der 10.-Oktober-Straße auf Abb. 3.27 und Abb. 3.30.

ERHEBUNG DER HANDELS- UND ERWERBSTÄTIGKEIT NACH DEM KRITERIUM DER ATTRAKTIVITÄT DER VORHANDENEN BRANCHEN DER GESCHÄFTSSTRASSEN (VERGLEICH 2007)

Hinsichtlich der Erhebungen der Geschäftsstraßen nach ihrem Attraktivitätsindex (vgl. oben) hat sich nur insofern etwas getan, als dass die Anzahl an „attraktiven“ Geschäften in den Straßen mit einem Index von über 55 Punkten in den vergangenen, fast 20 Jahren noch deutlich gestiegen ist und sich abschnittsweise sogar fast verdoppelt hat, bzw. sind mitunter auch Verschiebungen der Positionen solcher „attraktiven“ Geschäfte innerhalb dieser Bereiche bemerkbar.

Ausgenommen von der Betrachtung wurde auch hier wieder das Einkaufszentrum City-Arkaden. Betrachtet nach dem Attraktivitätsindex käme für es ein sehr hoher Wert zustande, aufgrund der Vielzahl an Bekleidungs-, Mode- und Schuhgeschäften.

Eine genauere Analyse zum Einkaufszentrum City-Arkaden Klagenfurt folgt im weiteren Verlauf dieses Kapitels.

INNERSTÄDTISCHES EINKAUFSZENTRUM CITY-ARKADEN KLAGENFURT

Das Einkaufszentrum City-Arkaden Klagenfurt der Immobilienentwicklungsgesellschaft ECE Hamburg [7] ist ein überregionales Einkaufszentrum [8] mit einem Einzugsbereich von rund 422.000 Menschen, bei einer Anfahrtszeit von bis zu 45 Minuten (Abb. 3.33) und stellt die jüngste wirtschaftliche Errungenschaft der Stadt dar (Stand März 2006).

Hierbei handelt es sich um ein Gebäude mit ca. 27.000m² Verkaufsfläche und 3.000m² Fläche für gastronomische Einrichtungen wie Cafés und Bars auf drei Ebenen (inkl. Kellergeschoß) [9].

Des Weiteren beherbergt der Komplex zwei Kfz-Parkdecks – im obersten Geschos und am Dach –, die insgesamt rund 880 Pkws aufnehmen können und durch eine, im Nordosten (gegenüber Rauscherpark) gelegene Rampe vom St. Veiter Ring her erschlossen werden. Die Waren- und Güteranlieferung erfolgt über eine separate Rampe in das Kellergeschoß im Osten des Gebäudes (Getreidegasse).

Situiert ist der Komplex am alten Neuner-Gelände und dem alten Gebirgsjägerpark. Fußläufig ist das Einkaufszentrum über den Heuplatz (Verbindung Wiener Gasse) im Süden, sowie über den Eingang auf der St. Veiter Straße zu erschließen. Weiters gibt es noch einen untergeordneten Zugang auf der Ringseite, ungefähr in der Mitte des Gebäudes.

Wie bereits erwähnt verfügen die City-Arkaden über drei Vollgeschoße (inkl. Kellergeschoß), die eine hohe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten, sowie Cafés und Bars besitzen. Das Innere des Gebäudes wird von drei großen, mit Stahl-Glas-Konstruktionen eingedeckten Kuppeln und deren tonnenförmigen Stahl-Glas-Verbindungs-dächern bestimmt. Die Durchwegung findet direkt unter den Kuppeln, bzw. den Tonnendächern statt. Die Mittelzonen des Erdgeschosses und des Obergeschosses sind teilweise durchbrochen, um für eine natürliche Belichtung des Innenraumes zu sorgen. Dieser Idee wurde allerdings kräftig entgegengearbeitet, indem man jede zweite Glasscheibe der Kuppeln und der Tonnendächer mit dauerhaften Beschattungselementen kurz nach der Eröffnung wieder zuklebte und die Belichtung größtenteils durch, während den Öffnungszeiten brennende Beleuchtungskörper ersetzte.

Die Durchwegung begleitend befinden sich die Geschäfte. Zur Maximierung der Verkaufsfläche wurde leider auch auf die Ausbildung einer echten Passage – Öffnung auch in die Getreidegasse und zum Rauscherpark hin – verzichtet (vgl. Abb 3.14, Kapitel 3.3.1).

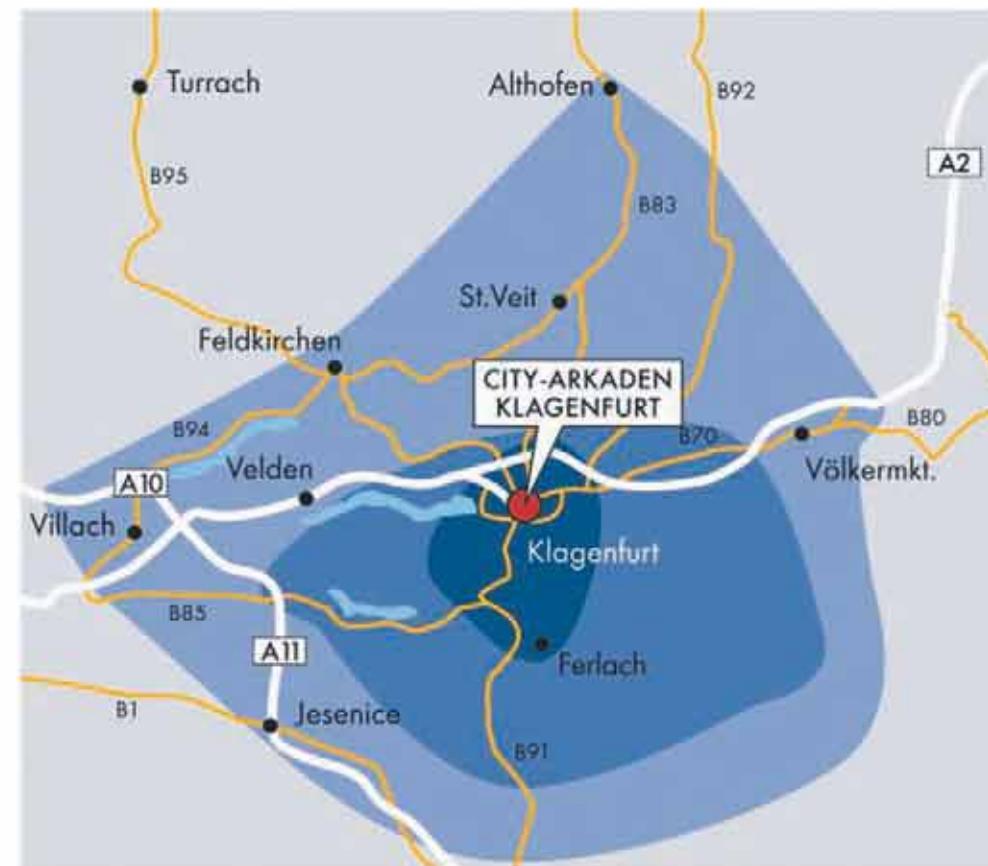
Die Verhandlungen zum Bau dieses 170 Millionen Euro teuren, gigantischen Projekts wurden bereits im Juli 2002 in Angriff genommen.

Am 6. November desselben Jahres wurde das Projekt der Öffentlichkeit zum ersten Mal vorgestellt. Auf den Feststellungsbescheid vom 18. November 2002 folgten ein Gemeinderatsbeschluss zur Umwidmung des Neuner-Geländes am 22. Mai 2003 und der Baubeschluss am 22. Dezember desselben Jahres. Mit dem Bau wurde aber



Anmerkung: Das am alten Neuner-Gelände errichtete Einkaufszentrum City-Arkaden Klagenfurt wurde zum Heuplatz und zum, innerhalb des Ringes liegenden Teil der St. Veiter Straße hin, an die historischen Fassaden angeschlossen. Lediglich das gläserne Portal am Eingang Heuplatz schneidet in die Fassade ein (vgl. Abbildungen im Kapitel 4).

(Abb. 3.32, Einkaufszentrum City-Arkaden Klagenfurt, Blick vom Heuplatz)



Anmerkung: Die Abbildung zeigt den maximalen, nach eigenen Angaben der Betreibergemeinschaft ECE Hamburg, ermittelten Einzugsbereich für das Einkaufszentrum City-Arkaden Klagenfurt. Die vier gezeigten Abstufungen gliedern sich in: Innenstadt (roter Punkt) mit einer maximalen Fahrzeit von 10 Minuten, Großraum Klagenfurt + Ferlach (dunkel blauer Bereich) mit einer maximalen Fahrzeit von 20 Minuten, Klagenfurt-Land mit max. 30 Minuten Entfernung und Klagenfurter Becken mit 45 Minuten.

(Abb. 3.33, Einzugsbereich des Einkaufszentrums City-Arkaden Klagenfurt im Unterkärntner Raum)

erst am 20. August des Folgejahres nach umfassenden Ringsausbaumaßnahmen (und Baumrodungen entlang des Ringes) begonnen. Die Fertigstellung des Baus erfolgte im März 2006, die Eröffnung am 29. desselben Monats [10].

Der ganze Komplex umfasst, laut der Betreiber Homepage, 120 räumlich getrennte Verkaufsflächen, ist zum Zeitpunkt der Erhebung (März 2007) aber nur mit 114 Geschäften und Gastronomischen Einrichtungen belegt (Abb. 3.34) [11].

Trotz der Angaben des Betreibers, einen guten Branchen- und Warenmix erzielt zu haben, ist die Dominanz an Geschäften mit Gütern des mittelfristigen Bedarfs (Mode, Schuhe), sowie Luxusgütern (Schmuck, Accessoires) unübersehbar und stellt auch eine direkte Konkurrenz zu den Geschäften der Altstadt dar.

Allein 57 der 114 Verkaufsflächen entfallen auf die Branchen Bekleidung, Lederwaren und Schuhe. Das sind 47,5 Prozent. Verglichen mit der Erhebung des Bereichs Mode in der restlichen Innenstadt (wie oben angeführt) kann hier nicht die Rede von einem ausgewogenen Warenmix sein.

Die Präsenz an Gastronomiebetrieben (gezählte 11 Einheiten; Annahme der Verfasser) hingegen ist nicht in demselben hohen Maß vertreten, wie etwa in der Altstadt. Die lässt sich mit dem durchaus weniger attraktiven Standort, sowie den Ladenschlusszeiten – ein Erreichen der Gastronomiebetriebe ist abends nach dem Schließen der Zugänge am Heuplatz und in der St. Veiter Straße nicht mehr möglich – erklären.

FAZIT

Im Nachhinein betrachtet, lässt sich keine gänzlich befriedigende Erörterung des Phänomens der Zentralität im Bezug auf die Handelstätigkeit erkennen. Die Zusammenschau der drei Erhebungen von 1986 lieferte Doris WASTL-WALTER aber zumindest eine generelle Differenzierung der Klagenfurter Innenstadt in drei Geschäftsbereiche:

Geschäftsbereich I: Einzelhandelszentren

Dieses entspricht dem cityartigen Geschäftsbereich und wird durch zwei Achsen – die Fußgängerzone mit ihrer West-Ost-Orientierung und die Bahnhofstraße mit ihrer Nord-Süd-Orientierung – dominiert, die einen hohen Anteil an Gütern des periodischen Bedarfs, einen sehr hohen Schaufensterindex, sowie Attraktivitätsindex aufweisen. Darüber hinaus gehören hier noch die Burggasse und die Paradeisergasse mit ihren, die beiden Achsen verbindenden Eigenschaften.

Natürlich stellt aber die Fußgängerzone das größte, wenn auch noch nicht gänzlich ausgeschöpfte Potenzial dar. Dieses Potenzial soll im weiteren Verlauf dieser Arbeit erfasst und behandelt werden.

Geschäftsbereich II: Hauptgeschäftsstraßen

Die Hauptgeschäftsstraßen weisen einen hohen Schaufensterindex auf und sind mit einem gut abgerundeten Angebot an lang-, mittel- und kurzfristigen Waren und Gütern, sowie der ausreichenden Einstreuung von attraktiven Geschäften bedient. Sie grenzen im Wesentlichen an die Einzelhandelszentrumsachsen an und durchziehen die Renaissancestadt. Zu ihnen zählen die 8.-Mai-Straße, die Karfreitstraße und die Paulitschgasse, sowie einige Gassen in der Altstadt.

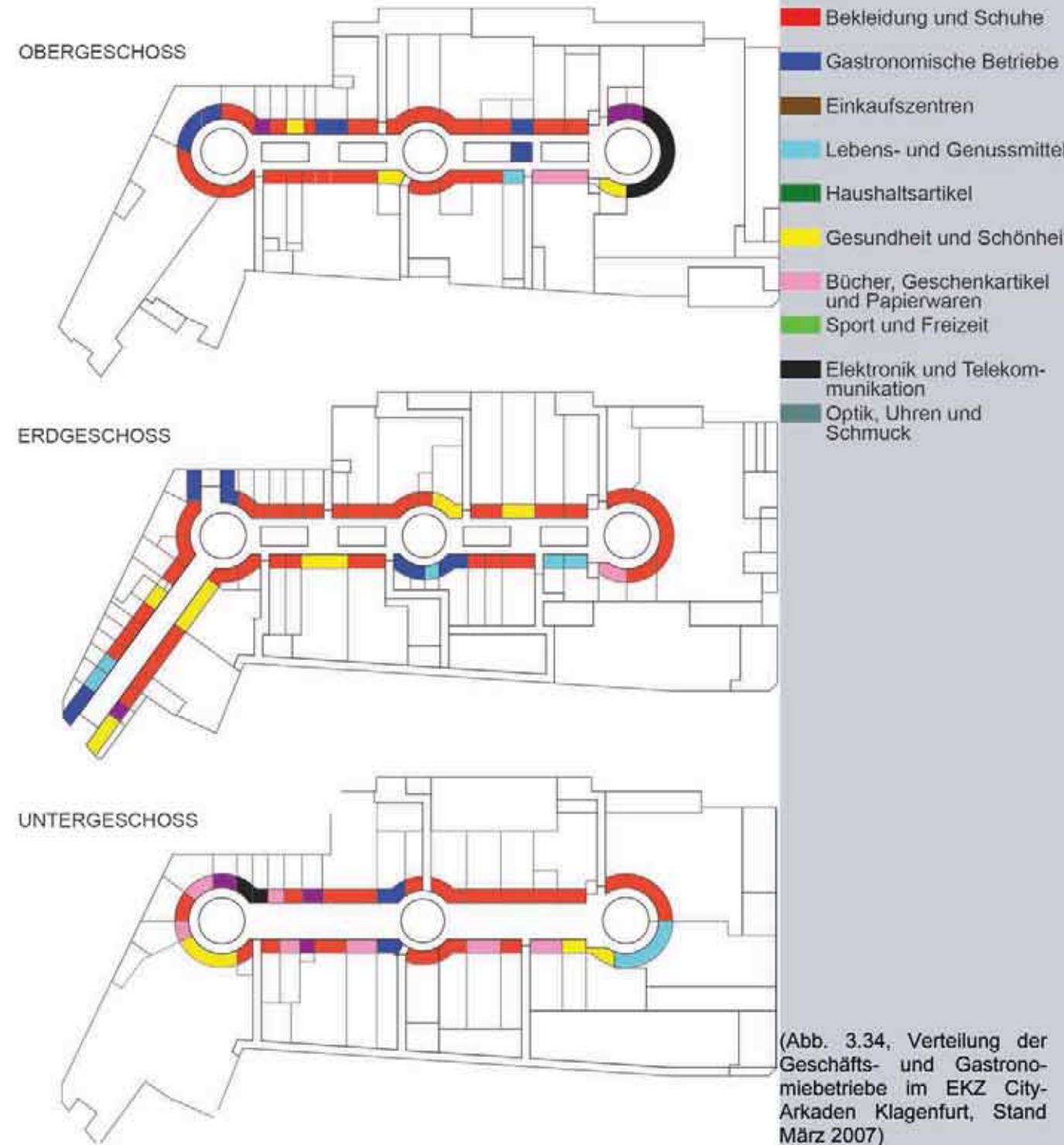
Geschäftsbereich III: Nebengeschäftsstraßen

Das sind Geschäftsstraßen mit noch relativ hohem Schaufensterindex, unterschiedlichen Warenangebot, aber einem geringen Anteil an attraktiven Geschäften. Sie liegen dem zentralperipheren Gefälle entsprechend abseits der gewichtigeren Geschäftsstraßen und stellen den Übergang zum Wohngebiet außerhalb des Ringes dar.

Bis dato konzentriert sich das Klagenfurter Geschäftsleben also auf die Fußgängerzone und auf die, interessanterweise, verkehrsmäßig höchstfrequentierten Transitstraßen (vgl. Kapitel 3.3.4) der Innenstadt (Burggasse, 8.-Mai-Straße, Bahnhofstraße), wobei mit der Eröffnung des Einkaufszentrums City-Arkaden Klagenfurt 2006 die Abwanderung vereinzelter Geschäfte aus der Bahnhofstraße die Werte und Verteilung der Gewichtung hinsichtlich des Schaufensterindex und der Attraktivität gegenüber der Erhebung durch Frau Doris WASTL-WALTER von 1986 deutlich verändert hat (vgl. Abb. 3.29, 3.30 u. 3.31).

Selbstverständlich erscheint eine Einzelerhebung der City-Arkaden Klagenfurt im Hinblick auf den physiognomischen Eindruck, nach den Hauptfunktionen und dem Attraktivitätsindex hinfällig, da alle drei Variablen nicht überraschenderweise nur hohe Punktzahlen bringen würden.

Eine wichtige Aufgabe soll in dieser Arbeit aber die Neuverteilung der Gewichtung der oben genannten Variablen im Klagenfurter Innenstadtgebiet durch die Aufwertung und Attraktivierung der Fußgängerzone und die Verbindung mit dem Einkaufszentrum darstellen.



(Abb. 3.34, Verteilung der Geschäfts- und Gastronomiebetriebe im EKZ City-Arkaden Klagenfurt, Stand März 2007)

[1] Quelle: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, aus: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, Band 7; Klagenfurt, 1987

[2] Zitat: LICHTENBERGER, Eduard (1963), aus: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, S. 133, aus: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, Band 7; Klagenfurt, 1987

[3] Anmerkung: Der Bereich „Freizeitgesellschaft“ (lt. SEGER, M., 1963) wurde zugunsten der Vielzahl and Sportmöglichkeiten und den damit verbundenen Spezialgeschäften zum Bereich „Freizeit und Sport“ umbenannt und modifiziert.

[4] Anmerkung: Als attraktiv sind Geschäfte, nach Walter KUHN, zu verstehen, die ein hauptsächliches Angebot an Bekleidung, Schuhen, Schmuck, Büchern oder Einrichtungsgegenstände für gehobenere Ansprüche anbieten.

[5] Zitat: LICHTENBERGER, Eduard, 1963

[6] Anmerkung: Auch ist ein Fehler in der Berechnung seitens der Verfasser dieser Arbeit nicht gänzlich auszuschließen, da nicht alle Schaufensterlängen hundertprozentig genau erfasst werden konnten.

[7] Anmerkung: Aus Gründen der Sicherheit und des Datenschutzes wurden dem Verfassersteam untersagt, Innenaufnahmen des Einkaufszentrums zu publizieren.

[8] Anmerkung: Elfriede DOSTAL gibt in ihrer Diplomarbeit „Raumrelevante Auswirkungen von Einkaufszentren“ an, Einkaufszentren mit einem maximalen Einzugsbereich von 45 Minuten wären als regionales Einkaufszentrum zu betrachten. Die hohe Anzahl und Dichte an Geschäften allerdings, sowie die Wahl des Standortes Klagenfurt und eigene Angaben des Betreibers ECE in Hamburg, lassen die Bezeichnung eines überregionalen Einkaufszentrums zu.

[9] Anmerkung: Georg BUSS bestreitet diese Angaben in seinem Buch „Schwarzbuch Klagenfurt – Die Machenschaften der Polit-Marionetten – Schwerpunkt City Arkaden-Deal“ und gibt an, dass die tatsächliche Gesamtverkaufsfläche nicht 30.000m², sondern 32.928m² wären und, dass die Verteilung der Verkaufsflächen und der gastronomischen Flächen nicht 27.000m² zu 3.000m², sondern 31.811m² zu 1.117m² ausfällt. Diese Flächenangaben verstehen sich ohne Nebenräume.

[10] Quelle: BUSS, Georg, FREY, Frank, et. al.: Schwarzbuch Klagenfurt – Die Machenschaften der Polit-Marionetten – Schwerpunkt City Arkaden-Deal; Klagenfurt, 2006

[11] Anmerkung: Auf der Homepage des Betreibers (www.ece.de) ist die Rede von einer hundertprozentigen Auslastung des Einkaufszentrums. Tatsächlich konnte aus einer eigenen Erhebung keine leere Verkaufsfläche gefunden werden. Demnach sind die Angaben zu den 114 Mietpartnern entweder falsch, oder die Angaben zu den 120 Verkaufsflächen (Annahme der Verfasser).

3.3.4 VERKEHRSORGANISATION

Zur Einleitung dieses Kapitelabschnittes soll eine kurze Beschreibung der Straßenräume der Klagenfurter Innenstadt stehen, um die Verkehrsorganisation besser verständlich machen zu können. Die angeführten Straßen sind alphabetisch geordnet und in Abb. 3.35 im Folgenden auch wiederzufinden.

STRASSENÄUME

8.-MAI-STRASSE

Die 8.-Mai-Straße hieß früher Fröhlichgasse – nachdem 1758 verstorbenen Jesuitenpater – und wurde 1945 zum Gedenken an den 2. Weltkrieg in 8.-Mai-Straße umbenannt. Noch heute sind eine Reihe an Bauten erhalten, die bis in das 17. Jahrhundert zurückreichen, im Laufe der Jahrhunderte aber Fassadenneugestaltungen erlebten – Zierfassaden des 19. Jahrhunderts.

Der Straßenzug der 8.-Mai-Straße verläuft, von Westen nach Osten, angefangen am nordwestlichen Ende des Benediktiner Platzes quer durch die Klagenfurter Innenstadt und geht nach der Kreuzung des Völkermarkter Rings in die Enzenberger Straße Richtung Völkermarkter Straße über (vgl. Abb. 3.04 im Unterkapitel 3.1.1).

Die 8.-Mai-Straße zählt in Verbindung mit der Villacher Straße und der Dr.-Hermann-Gasse (zwischen Pernhartgasse und Benediktiner Platz) zu der, am stärksten befahrenen West-Ost-Transitrouten durch die Klagenfurter Innenstadt.

Neben der starken Frequentierung durch den MIV (rund 12.000 Pkws pro Tag [1]) wird die 8.-Mai-Straße auch noch durch eine, beinahe durchgehende Erdgeschoßladen- und Gastronomiezone bestimmt (vgl. Abb. 3.23).

10.-OKTOBER-STRASSE

Die 10.-Oktober-Straße verläuft südseitig vom Neuen Platz bis zum Viktringer Ring. Ihr Name erinnert an die Kärntner Volksabstimmung vom 10. Oktober 1920 über die Eingliederung Kärntens südlich der Drau in Slowenien. Davor war sie als Stadtgasse und Schulhausgasse bekannt, ab 1916 trug sie den Namen Erzherzog-Eugen-Straße.

Wie auch die 8.-Mai-Straße ist die 10.-Oktober-Straße eine Einkaufstraße, mit jedoch wesentlich geringerem Aufkommen an Geschäften und gastronomischen Einrichtungen, wie auch die Typisierungen nach dem Schaufenster- und dem Attraktivitätsindex in Unterkapitel 3.3.3 zeigen.

ALTER PLATZ

Der Alte Platz stellte das Zentrum der mittelalterlichen Stadt dar und wurde damals Stadtplatz oder Oberer Platz genannt. Zwischen 1914 und 1925 hieß er auch Kaiser-Wilhelm-Platz. Er diente bis 1948 als Marktplatz der Stadt. Das älteste, erhaltene Gebäude stellt das frühere Rathaus dar. Der Platz mit seiner bauchigen Ausformulierung am westlichen Ende ist von Häusern, die bis in die Gotik zurückreichen, eingesäumt. Diese Häuser weisen aber heute ebenfalls Fassaden aus dem 19. Jahrhundert auf.

Das Ostende des Platzes stellt auch gleichzeitig die derzeitige Begrenzung der 1961 gegründeten Fußgängerzone (vgl. Unterkapitel 3.2.1 u. 3.2.2) durch die Bahnhofstraße dar. Im Westen verläuft sich der Platz im Vorplatz des Landhaushofes.

Der Alte Platz ist, aufgrund seiner Funktion als Fußgängerzone vom Individualverkehr völlig ausgenommen. Zufahrten sind jedoch in den Stunden vor und nach den Ladenschlusszeiten für Anrainer und Zulieferer gestattet. Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge im Dienst der Stadtwerke haben selbstverständlich dauerhaften Zugang zum Alten Platz. Nicht autorisierte Fahrzeuge werden mithilfe von versenkbaren Pollern von der Fußgängerzone ferngehalten (vgl. Abb. 3.36).

BAHNHOFSTRASSE

Die Straße hieß, vor ihrer Verlängerung nach Süden anlässlich des Bahnhofbaues, Breite Bach- oder Kanal-gasse, weil durch sie der offene Feuerbach floss. Der Ausbau der Straße erfolgte erst 1862 bis zum Bahnhof. Seitdem trägt sie ihren neuen Namen.

Die entlang der Bahnhofstraße aufgereihten Bauten sind auf die Neo-Renaissance zurückzuführen. Die „jüngsten“ Gebäude im Süden der Straße spiegeln in ihrem Fassadendekor den Übergang vom Historismus zur Wiener



(Abb. 3.36, Versenkbarer Poller an der Ostseite des Alten Platz)

Sezession.

Mit ihrer auffälligen, durchgängigen Alleenbepflanzung stellt die Bahnhofstraße auch eine Grünverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt dar, die sich gedanklich im Norden, dem Gebirgsjägerpark verläuft. Dieser Idee der Grünverbindungen soll in der Projektierung Rechnung getragen werden.

Neben der deutlichen Bepflanzung ist die Bahnhofstraße auch eine, durch den MIV sehr stark frequentierte Nord-Süd-Verbindung und weist, ebenso wie die 8.-Mai-Straße eine beinahe geschlossene Erdgeschossgeschäftszone auf. Einzig durch den Verzug von Geschäftsbetreibern entstanden im Zuge des Baus und der Eröffnung des Einkaufszentrums City-Arkaden Klagenfurt stellenweise Lücken.

BENEDIKTINERPLATZ

Benannt wurde dieser Platz nach den Benediktinern, die das südlich des Platzes liegende Kloster mit der Marienkirche zwischen 1807 und 1902 betreuten. Der Platz wurde im 16. Jahrhundert im Zuge der Stadterweiterung südwestlich des Neuen Platzes angelegt und hieß ursprünglich Herzogsplatz, weil hier die herzogliche Burg errichtet werden sollte, wurde dann jedoch Franziskanerplatz getauft. Die Franziskaner erbauten damals auch das erwähnte Kloster mit Kirche.

Seit 1948 dient dieser Platz als Marktplatz und löste damit den Alten Platz von seiner bislangigen Funktion ab.

Verkehrstechnisch ist der Platz ringsum mit den Straßen Dr.-Hermann-Gasse (im Westen), Lichtenfelsgasse (im Süden), Kaufmannsgasse (im Osten) und der 8.-Mai-Straße (im Norden) erschlossen. Der Platz stellt eine fußgängerfreundliche Zone dar die über einen Schutzweg mit der Fußgängerzone in der Postgasse und im weiteren Verlauf mit dem Neuen Platz verknüpft ist (vgl. Abb. 3.35). Ebenfalls ist der Platz an das öffentliche Personennahverkehrsnetz (ÖPNV) durch die meisten Stadtwerke-Buslinien angeknüpft, die sich über die 8.-Mai-Straße nach Osten und nach Süden stadtauswärts bewegen.

BURGGASSE

In der nordseitig vom Neuen Platz nach Osten abzweigenden Burggasse standen einst die Stadtpalais der Stifte, Abteien und der Adligen. Ihren Namen erhielt die Gasse erst 1938 wegen ihrer Lage zur damaligen Burg (der heutige Landhaushof). Davor war sie als Postgasse oder Völkermarkter Gasse bekannt.

Seit 1961 dient sie als südliche Begrenzung der Fußgängerzone. Seit dem Sommer 2006 wird der Durchzugsverkehr durch ihre neue Funktion als verkehrsberuhigte Zone – nur Busse, Taxis und aus dem Parkhaus Lindwurmgarage ausfahrende Pkws dürfen sie noch befahren – unterbrochen und nach Süden umgelenkt.

DOMGASSE

Die Domgasse führt von Norden (Fleischmarkt) nach Süden auf den Dom zu. Während der Zeit der Jesuiten hieß sie Jesuitengasse, danach Hofkirchgasse. Die Bezeichnung Domgasse ist erst seit 1878 gebräuchlich.

Am nördlichen Ende steht, das 1897 erbaute Hotel Moser-Verdino, das 1907 eine neue Fassade im Jugendstil erhalten hat.

Zwar verläuft die Domgasse direkt parallel zur hochfrequentierten Bahnhofstraße, weist aber dennoch wesentlich weniger Verkehr pro Tag auf. In der Domgasse befinden sich zudem eine Vielzahl an gastronomischen Betrieben.

DOMPLATZ

Der heutige Dom zu St. Peter und Paul wurde 1578 von den protestantischen Landesständen als Bethaus der neuen Landeshauptstadt errichtet. Er stellt auch die älteste Wandpfeilerkirche Österreichs dar [2].

Der Domplatz selbst ist von der zentrisch gelegenen Kirche und ihren Nord- und Südanbauten bestimmt. Der südliche Teil des Platzes ist von einem großen Komplex, der ein Kaufhaus, sowie einen Büroturm mit Sitz der Magistrate und eine Tiefgarage (Domgarage) besetzt. Durch diesen Komplex führt die Dompassage.

HEILIGEN GEIST PLATZ UND STAUDERPLATZ

Der Übergang zwischen dem Heiligen Geist Platz und dem Stauderplatz ist fließend. Beide Plätze entstanden erst nach der Zerstörung des Villacher Tores durch die napoleonischen Truppen.

Der Heiligengeistplatz erhielt 1829 seinen Namen nach der, 1335 erstmals erwähnten Heiligengeistkirche am

Nordende des Platzes und nimmt die ursprüngliche Fläche des Friedhofes auf.

Bis 1965 diente der Heiligen Geist Platz als Fischmarkt und wurde dann zum städtischen Busbahnhof der Klagenfurter Stadtwerke umgebaut. Die bis 1965 am Platz stehende Dreifaltigkeitssäule wurde am Alten Platz aufgestellt. Vom Heiligen Geist Platz aus führen seit der Eröffnung der Tiefgarage (von der Schillerparkseite her eingegraben) drei Wege in den westlich, hinter einem Kaufhauskomplex gelegenen Schillerpark.

HERRENGASSE

Die Herrengasse entstammt zum Teil der alten Sponheimer-Stadt und liegt in der nordwestlichen Verbindung des Stadtpfarrplatzes (Goessgasse) und der Ursulinengasse, die auch den Heiligen Geist Platz tangiert. Trotz einer Vielzahl an Lokalen und Passagenverbindungen zum Alten Platz und in die Eggergasse, sowie die Pfarrhofgasse wirkt die Herrengasse eher als Barriere und Unterbrechung der Fußgängerzone, aufgrund des erlaubten Durchzugsverkehrs und der etlichen Längsparkplätze seitlich der mittigen Fahrbahn.

HEUPLATZ

Der, durch einen Kreisverkehr bestimmte Heuplatz hat seinen Namen aus dem 18. Jahrhundert, weil auf ihm der tägliche Heumarkt statt gefunden hat. Er stellt einen wichtigen Knotenpunkt für den aus dem Norden kommenden Ringverkehr dar und bildet gleichzeitig die Verbindung zwischen der Fußgängerzone (Wiener Gasse) und den alten „Neuner Gründen“ – heute Bauplatz des Einkaufszentrums City-Arkaden Klagenfurt. Im Zentrum des Kreisverkehrs steht die, 1781 aufgestellte Florianisäule – zum Gedenken an die Rettung vor dem 1777 wütenden St. Veiter Vorstadtbrand.

Neben einer starken Frequentierung durch den MIV aus der St. Veiter Straße ist der Heuplatz auch Anlaufstelle für alle, in den Norden der Stadt verkehrenden Buslinien.

KARFREITSTRASSE

Die Karfreitstraße bekam ihren Namen 1918 in Erinnerung an die slowenische Ortschaft Karfreit, die während der zwölften Isonzo-Schlacht am 24. Oktober 1917 erobert wurde. Sie verläuft vom Neuen Platz im Norden Richtung Viktringer Ring und tangiert dabei den Domplatz an dessen Westseite. Vor 1918 hieß dieser Straßenzug Viktringer Gasse (vgl. Burggasse – Völkermarkter Gasse), danach Jesuiten- oder Kaserngasse (Jesuitenkaserne). Das Hotel zum Goldenen Brunnen stellt neben dem Dom selbst das prominenteste Gebäude entlang dieser Straße dar.

Der nördliche Abschnitt der Karfreitstraße (zwischen der Pernhartgasse und der Lidmanskýgasse) ist eine verkehrsberuhigte Zone, die, wie die Burggasse nördlich des Neuen Platzes, nur durch Busse, Taxis und Einsatzfahrzeuge befahren werden darf. Eine Ausnahme gibt es auch hier für Pkws, die auf den Parkplätzen entlang der Karfreitstraße halten wollen.

KRAMERGASSE

Die Kramergasse bildet seit der Eröffnung der Fußgängerzone am Alten Platz 1961 (wie oben beschrieben) mit der Wiener Gasse die Nord-Süd-Querverbindung der Fußgängerzone und endet bei der Burggasse vor dem Neuen Platz.

LANDHAUSHOF

Der Landhaushof liegt am westlichen Ende des Alten Platzes und erstreckt sich innerhalb des U-förmigen Grundrisses der alten Wasserburg von 1252 (heute das Kärntner Landhaus).

Das Kärntner Landhaus stellt das repräsentativste Profangebäude der Altstadt dar und ersetzt die bereits erwähnte alte Wasserburg. Seine heutigen Ausmaße hat es unter Kaiser Maximilian in der Zeit zwischen 1518 und 1587 (Anbau der Türme) erreicht, als es zu einer „Wohnburg“ mit Zeughaus ausgebaut wurde. Damals bekam es bereits seinen heutigen Namen. In der Erdgeschoßzone ist ein großes, mittig gelegenes Durchgangsportal, das den Hof mit der außen vorbeiführenden Ursulinengasse und in weiterer Folge mit dem Busbahnhof am Heiligen Geist Platz verbindet.

LENDKANAL

Wie bereits erwähnt, bestanden schon im 13. Jahrhundert Pläne zum Aufschluss des Wörthersees durch einen Kanal, auf dem die Schifffahrt in die Stadt möglich ist. Einerseits sollte damit die Speisung des Burggrabens gewährleistet sein, andererseits wollte man den Waren- und Materialientransport auf diesem Weg beschleunigen. Die Verwirklichung dieses Projektes gelang aber erst im 16. Jahrhundert (Beginn 1527) beim Ausbau der Stadt durch die Landesstände. Mit seinen rund 4,5 Kilometern Länge und 40 Metern Breite stellt er auch heute noch einen interessanten städtebaulichen und vor allem touristischen Aspekt der Stadt dar (vgl. Unterkapitel 3.2.3).

Verkehrstechnisch wird der Lendhafen von drei Straßen erschlossen, die eine Einbahnführung in Form einer Schleife von und zum Hafen darstellen. Diese sehr schwach befahrenen Straßen (meist nur durch die Anrainer) dienen auch als Anbindung des Radfahrverkehrs an den Lendhafen und den Lendkanal-Radweg Richtung Strandbad Wörther See.

NEUER PLATZ

Der Neue Platz bildet das Herz der Klagenfurter Innenstadt und steht über die Burggasse und die Kramergasse in Verbindung mit dem Alten Platz. Seinen Namen verdankt er der Neugründung der Stadt im 16. Jahrhundert. Mit seinen 150 Metern Länge und 75 Metern Breite hat er beachtliche Ausmaße für die, zum Zeitpunkt der Platzgründung noch von Wehrmauern, Wällen und Wassergraben gesäumten Stadt. Am Westende befindet sich das Palais Rosenberg, das seit 1918 nach einer Schenkung durch die Familie Rosenberg als neues Rathaus Klagenfurts funktioniert. Das Palais wurde 1580-1582 unter dem landeshauptmännischen Sekretär Paul Fertig erbaut. Ein Großteil der Fassaden stammt aus der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. 1881 erhielt der Platz seinen noch heute vorhandenen Baumbestand [3].

Die vorerst noch geltende Platzgestaltung mit der Betonsteinplattierung – der Umbau nach Plänen von Architekt Boris PODRECCA erfolgt ab dem Frühjahr 2007 – stammt aber aus dem Jahre 1973. Das zentrale Gestaltungsmerkmal des Platzes bildet der Lindwurmbrunnen von 1583; angefertigt durch die Bildhauer Ulrich und Andreas Vogelsang. Der Sage nach verdankt die Stadt ihre Gründung dem Sieg über den Lindwurmdrachen, der das Sumpfgebiet damals behaust haben soll. 1634 erfolgte die Aufstellung der Herkulesstatue vom Gurker Hofbildhauer Michael Hönel, die dem Lindwurm ostseitig gegenüber gestellt wurde. Auf der Westseite des Platzes steht das Maria-Theresien-Denkmal von 1765, welches das Reiterstandbild Leopolds I. von 1660 ersetzt. Das Denkmal zu Ehren der Kaiserin wurde von Balthasar Moll errichtet und stellt das erste Kaiserinnendenkmal Österreichs dar.

PFARRPLATZ

Den Bereich des Pfarrplatzes nahm bis 1677 der Stadtfriedhof ein, der sich auch über die Pfarrhofgasse erstreckte. 1881 wurde die Pfarrhofgasse vom Pfarrplatz getrennt und südseitig verbaut. Den berühmtesten Bau des Platzes stellt die Stadthauptpfarrkirche St. Egyd von 1255 dar.

Sie wurde im Laufe der Jahrhunderte mehrmals umgebaut – 1438 erhielt sie einen gotischen Chor mit 5/8-Schluss, bei den großen Stadtbränden von 1514 und 1535 wurde sie jeweils schwer beschädigt und musste wieder aufgebaut werden. Die endgültige bauliche Ausformulierung stammt aus der Romanik, die Fassade erhielt 1893 ihre neubarocke Dekoration.

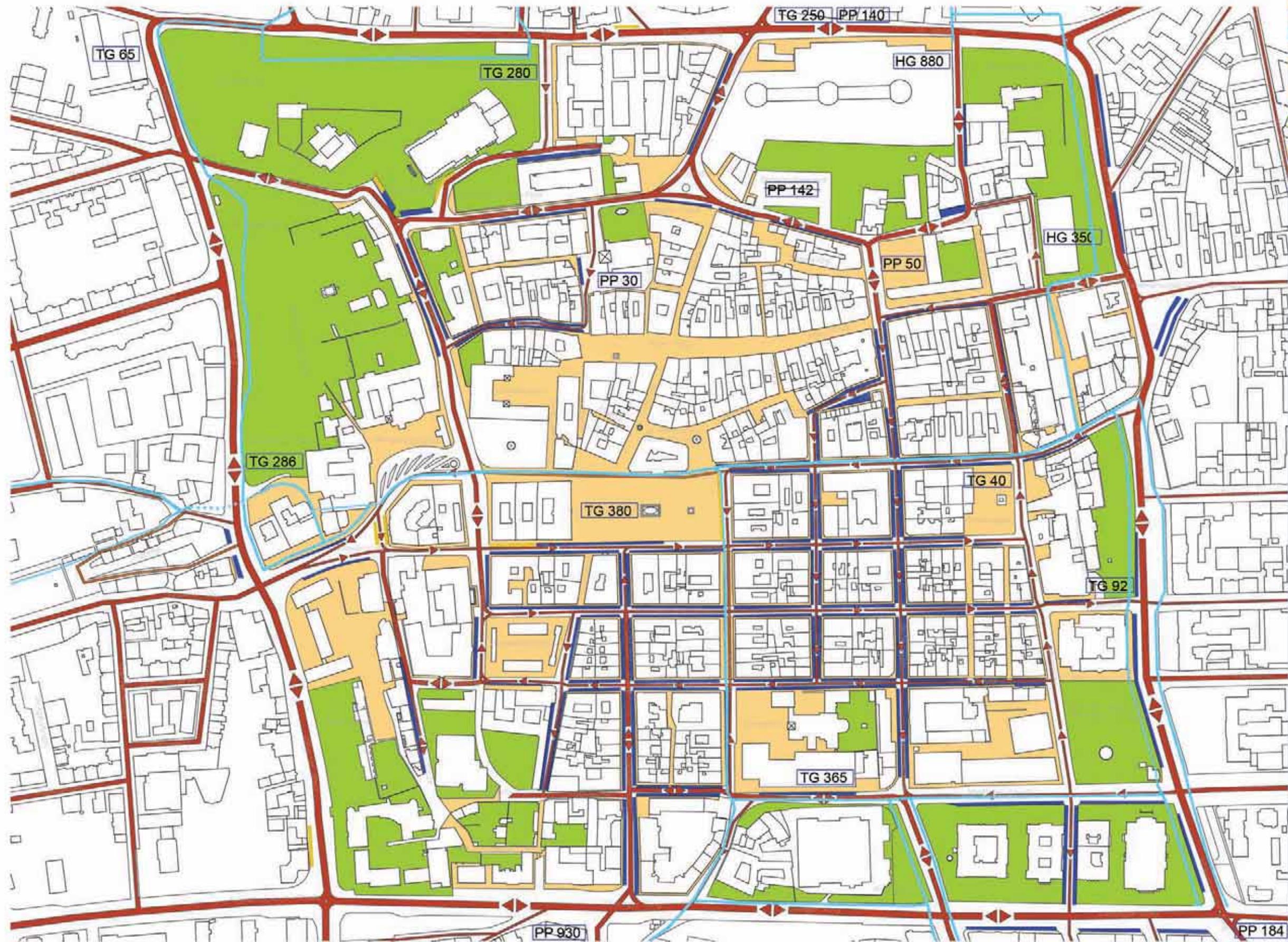
Heute stellt der südöstliche Teil des Platzes – Übergang zur Wiener Gasse und zum Alten Platz – einen gebührenpflichtigen Parkplatz für etwa 30 Pkws dar, der allerdings schlecht organisiert ist.

PRIESTERHAUSGASSE

Die Priesterhausgasse liegt östlich des Nordendes der Bahnhofstraße. Sie wurde 1886 über die alte Stadtgrenze bis zum Völkermarkter Ring verlängert. Bis zur NS-Zeit hieß sie Judengasse, bekam dann aber den Namen Krefelder Straße. Das Priesterhaus und die Priesterhauskirche stellen den endgültigen Namensgeber dar.

ST. VEITER RING

Wie auch der Viktringer Ring, Villacher Ring und Völkermarkter Ring liegt der St. Veiter Ring im Bereich des alten Wehrmauerringes, der nach der Sprengung durch die Franzosen zu Beginn des 19. Jahrhunderts zum Klagenfurter Ring umgebaut wurde. Namensgebend für diesen Teil des Ringes ist die nördlich gelegene Stadt St.



- VERKEHRSORGANISATION
- █ MIV
 - █ Radwege
 - █ Verkehr mit Genehmigung (Bus, Taxi, Anrainer)
 - █ Fußgängerfreundliche Zone
 - █ Grünraum
 - █ Taxistellplätze
 - █ Parkmöglichkeit
 - PP ... Parkplatz
 - HG ... Hochgarage
 - TG ... Tiefgarage

(Abb. 3.35, Schema zur Verkehrsorganisation der Klagenfurter Innenstadt)

Weit. Zu den auffälligsten Gebäuden zählen heute das BKS Gebäude mit seiner Passage von Architekt Wilhelm HOLZBAUER und das Einkaufszentrum City-Arkaden der deutschen Betreibergesellschaft ECE auf dem alten „Neuner-Gelände“ [4], dessen Auffahrt auf die Dachparkdecks auf der St. Veiter Ring-Seite gelegen ist.

THEATERPLATZ

Seinen Namen hat der Platz seit 1878. Er war aber bereits zuvor der Vorplatz des Theaters und des Stadthauses von Klagenfurt – zuvor Kleinmayr-Haus. 1968 wurde das Kleinmayr-Haus von der Stadtgemeinde erworben und durch einen nordseitigen Neubau – gelegen im Goethepark - erweitert. Die Ostseite des Platzes nimmt das Stadttheater ein. 1908-1910 wurde es von den Wiener Architekten FELLNER und HELMER errichtet, die zu dieser Zeit etliche Theaterbauten im selben Stil in Österreich-Ungarn erbauten.

WIENER GASSE

Die Wiener Gasse liegt nordseitig des Alten Platzes und verbindet diesen mit dem Heuplatz (wie oben beschrieben). Südseitig läuft sie in die Kramergasse über und stellt damit die Querverbindung der Fußgängerzone dar (vgl. Kramergasse). Im 18. Jahrhundert wurde die Wiener Gasse auch Schmergasse nach der hier ansässigen Zunft der „Schmerstecher“ benannt. Wie auch der Alte Platz und die Kramergasse ist die Wiener Gasse eine Einkaufsstraße in der Fußgängerzone.

PARKMÖGLICHKEITEN

Wie aus der oben angeführten Abb. 3.35 zu entnehmen ist, sind eine Vielzahl der innerstädtischen Straßenzüge mit Parkmöglichkeiten – Längsparkplätze – neben den bestehenden Parkgaragen (Tab. 3.13) ausgestattet.

Tabelle 3.13: Parkmöglichkeiten in Parkgaragen und Parkplätzen der Klagenfurter Innenstadt

Parkmöglichkeiten innerhalb des Rings	Anzahl der Abstellplätze
Theatergarage (Dobernigstraße)	280
EKZ City-Arkaden	880
Parkplatz im Gebirgsjägerpark	142
Parkplatz am Stadtpfarrplatz	30
Parkplatz Waaggasse	120
Parkhaus Geyerschütt	350
Heiligen Geist Platz Tiefgarage	286
Lindwumtiefgarage	380
Garage Kardinalplatz	40
Garage Viktringer Ring	92
Domgarage	365
Summe der Parkmöglichkeiten innerhalb des Rings	2.965
Parkmöglichkeiten direkt außerhalb des Rings	
BKS-Garage	250
BKS-Parkplatz	140
Garage Gabelsbergerstraße	143
Parkplatz Messengelände	930
Summe der parkmöglichkeiten außerhalb des Rings	1.363
Summe insgesamt	4.328

Die Anzahl der Parkplätze im Straßenraum ist in Tabelle 3.14 aufgeschlüsselt.

Tabelle 3.14: Parkmöglichkeiten im Straßenraum der Klagenfurter Innenstadt

	Stellplätze		
	innerhalb des Rings	entlang des Rings	insgesamt
Gebührenfreie Stellplätze			
Straßenraum	-	55	55
Kurzparkzonen	-	274	274
Summe			329
Gebührenpflichtige Stellplätze			
Straßenraum	1.051	-	1.051
Ladezonen*	243	-	243
Summe			1.294
Summe insgesamt			1.623

* Ladezonen werden zu Stellplätzen ab 11 Uhr vormittags.

Quelle: Statistik Klagenfurt, Klagenfurt, 2006

Insgesamt stehen also 4.588 Stellplätze innerhalb und 4.328 Stellplätze außerhalb, in unmittelbarer Nähe zum Ring für den Individualverkehr zur Verfügung.

Im Zuge der Weiterentwicklung dieser Arbeit soll ein Großteil der Stellplätze im Straßenraum wegfallen und durch neuangelegte Parkgaragen kompensiert werden (vgl. Kapitel 4.2).

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Wie in Abb. 3.37 verdeutlicht und vorangegangen beschrieben, befindet sich der „Drehpunkt“ des öffentlichen Nahverkehrs am Busbahnhof der Klagenfurter Stadtwerke [5] am Heiligen Geist Platz. Dort treffen alle, im Dienst der Stadtwerke Klagenfurt stehenden Buslinien aufeinander und erschließen alle Bezirke der Stadt.

Im innerstädtischen Gebiet werden, neben dem Villacher Ring und dem Völkermarkter Ring auch noch die größten Transitrouten befahren (vgl. Straßenräume): Die eindeutigen Nord-Süd-Verbindungen sind über die Ursulinen-gasse und die St. Veiter Straße und die Theatergasse zum Heiligen Geist Platz hin. Die fortführenden Routen bewegen sich über den Stauderplatz in die Dr.-Hermann-Gasse zum benediktiner Platz und weiter über die 8.-Mai-Straße Richtung Osten, bzw. Richtung Süden über die 10.-Oktober-Straße.

Aus dem Spden kommende Linien bündeln sich ebenfalls in der 10.-Oktober-Straße, um aber über die Paulitsch-gasse in die verkehrsberuhigte Karfreitstraße (vgl. Straßenräume) zu gelangen und ostseitig des Neuen Platzes wieder Richtung Heiligen Geist Platz zu lenken.

Abgesehen von den Linien 10 (u.a.), 20 (u.a.), 95 und 96, die über den Stauderplatz und die Villacher Straße Richtung Wörther See unterwegs sind, sowie der Citybus-Linie, die über die Bahnhofstraße und die Getreidegasse verkehrt, folgen alle Buslinien einem gebündelten, ausgeklügeltem System. Dieses System soll auch im weiteren Verlauf dieser Arbeit nur minimal verändert und der neuen Situation angepasst werden (vgl. Kapitel 4.2).



- 10, 11, 12/ 20, 21, 22/
95, 96
- 30, 31
- 40, 41
- 50
- 60, 61/ 65
- 70, 71
- 75
- 80, 81, 82
- 85
- 90, 91, 92/ 95, 96
- 55 Citybus

(Abb. 3.37, Schema zur Organisation des ÖPNV)

Die Haltestellen – in der Abb. 3.37 mit einem roten, eingekreisten „H“ bezeichnet-, abgesehen derer am Busbahnhof am Heiligen Geist Platz orientieren sich auch konsequent und in regelmäßigen Abständen an den Busverkehrs-strängen und erschließen alle wichtigen Punkte der Klagenfurter Innenstadt:

Benediktiner Platz (einseitig, da Einbahn),
 8.-Mai-Straße, Kreuzung Karfreitstraße (einseitig, da Einbahn),
 8.-Mai-Straße bei der Hasnerschule (einseitig, da Einbahn),
 ab dem BG/BRG I in der Enzensberger Straße in größer werdenden Abständen Richtung Osten,
 10.-Oktober-Straße (beidseitig),
 ab dem Messegelände in der St. Ruprechter Straße in größer werdenden Abständen Richtung Süden,
 Karfreitstraße, Kreuzung 8.-Mai-Straße (einseitig, da Einbahn),
 Bahnhofstraße, Arnulfplatz (beidseitig),
 die Bahnhofstraße entlang Richtung Süden (Bahnhof),
 Villacher Straße Richtung Westen (beidseitig),
 Ursulinengasse, bzw. Theatergasse Richtung Norden (beidseitig),
 Heuplatz (beidseitig),
 ab dem EKZ City-Arkaden auf der St. Veiter Straße Richtung Norden (beidseitig) und
 am Völkermarkter Ring (beidseitig).

Die Citybus-Linie wurde, trotz ihrer vorübergehenden Auflösung in die Betrachtung miteinbezogen, weil sie zukünftig als Linie 55 regulär verkehrt. In dieser Arbeit soll sie auch eine Veränderung der Reiseroute erfahren, um einen besseren Anschluss des EKZ City-Arkaden aus östlicher Richtung zu erhalten (vgl. Kapitel 4.2).

TAXISTANDPLÄTZE

Im innerstädtischen Gebiet stehen fünf Taxistandorte mit insgesamt 22 Stellplätzen zur Verfügung, lt. Tabelle 3.15. Diese Standorte sollen auch den geplanten Eingriffen, wie im vierten Teil der Arbeit beschrieben, nicht weichen und erhalten bleiben.

Tabelle 3.15: Taxistandplätze in der Klagenfurter Innenstadt

Taxistandplatz	Anzahl
Neuer Platz/Pernhartgasse (Südseite)	5
Neuer Platz/ Karfreitstraße (Ostseite)	6
Theatervorplatz/Ursulinengasse (Westseite)	2
Theatervorplatz/Theatergasse (Ostseite)	6
Stauderplatz/Villacher Straße (Westseite)	3
Summe Taxistandplätze	22

Quelle: Statistik Klagenfurt, Klagenfurt, 2006

Zu den erwähnten 22 Stellplätzen in der Klagenfurter Innenstadt kommen auch noch zehn weitere Taxistandplätze in unmittelbarer Nähe zum Ring auf dem St. Veiter Ring an der Nordseite des Bezirks-Landesgerichts (5 Stellplätze), am Villacher Ring an der Westseite vor dem Viktringer Ring (3 Stellplätze) und in der St. Ruprechter Straße an der Westseite auf Höhe der Bushaltestellen (2 Stellplätze) dazu. Auch diese sollen den geplanten Eingriffen nicht weichen.

RADVERKEHR

Das innerstädtische Radwegenetz weist bereits eine sehr angenehme Dichte und weitestgehend funktionierende Verknüpfungen auf, die sich, wie Abb. 3.35 zeigt, über die besagten West-Ost- und Nord-Süd-Verbindungen ziehen. Gerade aber in der Verbindung West-Ost (Villacher Straße, Heiligen Geist Platz, Burggasse, Salmstraße, Feld-marshal-Conrad-Platz) sind Radfahrer gezwungen, sich auch auf den Verkehrsflächen für die motorisierten Teilnehmer zu bewegen und setzen sich damit Gefahren aus. Eine Lösung hierzu wird im vierten Teil der Arbeit herausgearbeitet und angeboten.

Die Nord-Süd-Verbindung über den Heuplatz, die Fußgängerzone in der Altstadt, sowie dem Verlauf der Karfreitstraße folgend verläuft weitestgehend reibungslos. Das häufige Queren von Straßen, sowie das Befahren der Fußgängerzone verlangsamen die Durchfahrt der Innenstadt in diese beiden Richtungen.

Ein schnelleres Vorankommen ist auf dem, zu 75 Prozent [6] geschlossenem Ringradweg, der entlang der „Ringautobahn“, sowie teilweise in die angrenzenden Parks ausweichend, geführt ist.

Einem vollständigen Ringradwegschluss fehlt noch das südwestlich gelegene Eck um den Park im Stadtgraben und der westlichen Hälfte des Viktringer Rings. Auch diese Problem soll aufgegriffen und weiterverfolgt werden.

FUSSGÄNGERBEREICHE UND VERKEHRSBERUHIGTE ZONEN

Abgesehen von der ersten Österreichischen Fußgängerzone, die 1961 in der Altstadt Klagenfurts geschaffen wurde (vgl. Kapitel 3.2 und 3.3), um das Gebiet des Alten Platz, der Kramergasse, der Wiener Gasse, der Osterwitzgasse, dem Landhaushof, der Tabakgasse, der Glasergasse, der Alte-Rathaus-Gasse, der Eisengasse, der Kiki-Kogelnik-Gasse, dem Dr.-Arthur-Lemisch-Platz, der Renngasse, dem Rennplatz, der Badgasse und der Geyergasse, sind in der Klagenfurter Innenstadt noch vereinzelte Straßen- und Gassenabschnitte autofrei gemacht worden, die im Folgenden aufgezählt werden sollen:

Eggergasse und Pfarrhofgasse: Die zwei nordwestlich der Fußgängerzone gelegenen Gassen sind lediglich durch die Herrengasse getrennt.

Fleischbankgasse: Eine Gasse östlich des Fleischamrktes und der Bahnhofstraße.

Spitalgasse und Bäckerstraße: Die beiden parallel verlaufenden Gassen erstrecken sich zwischen dem Kardinalplatz im Norden und der Lidmanskyygasse im Süden.

Karfreitstraße: Die Abschnitte der Karfreitstraße zwischen der Pernhartgasse im Norden, der 8.-Mai-Straße und der Lidmanskyygasse im Süden sind, wie bereits zu Anfang des Kapitels erwähnt, verkehrsberuhigt ausgebildet und nur für Busse, Taxis, Einsatzfahrzeuge und dort parkende Pkws zu befahren. Zudem werden die Abschnitte von einem Radweg gesäumt (vgl. Abb. 3.35).

Spengergasse: Diese kurze Gasse führt mitten durch einen Wohnblock in der Rasterstadt zwischen der Lidmanskyygasse im Norden und der Paulitschgasse im Süden hindurch und wird lediglich zur Erschließung der Hinterhöfe, sowie für das Hotel am Domplatz befahren.

Postgasse: Die Postgasse ist die fußläufige Verbindung zwischen dem Neuen Platz im Norden und dem Benediktiner Platz im Süden.

Adolf-Kolping-Gasse und Döllinger Stiege: Der südliche Auslauf der Adolf-Kolping-Gasse, sowie der südliche Auslauf der Kaufmannngasse, der zur Döllinger Stiege führt, sind Fußgängerzonen.

Sandwirtgasse: Diese, zur Adolf-Kolping-Gasse parallel verlaufende Gasse wird nur von Anrainern mit dem Auto befahren und ist nordseitig nur über eine Stiege erreichbar.

Burggasse: Die Burggasse, im Bereich zwischen der Karfreitstraße und der Ursulinengasse, wurde zwecks einer Feinstaubbelastungsmessung Ende des Jahres 2006 vom Individualverkehr befreit und in eine verkehrsberuhigte Zone überführt [7]. Dieser Straßenabschnitt ist nur noch durch den öffentlichen Busverkehr, Taxis, Einsatzfahrzeuge, sowie, aus der Parktiefgarage unter dem Neuen Platz kommenden Pkws zu befahren.

Selbstverständlich sollen an dieser Stelle auch alle sonstigen Plätze und die ausgedehnten Parkflächen der Klagenfurter Innenstadt als fußgängerfreundliche Verkehrsflächen erwähnt sein.

Ein nicht unwesentlicher Punkt bei der Erarbeitung eines neuen städtebaulichen Konzepts für die Klagenfurter Innenstadt soll die Berücksichtigung der Verknüpfung der einzelnen fußgängerfreundlichen und verkehrsberuhigten Zonen sein. Der nachfolgende Teil vier soll über einen möglichen Lösungsansatz Aufschluss geben.

[1] Anmerkung: Zur Zeit der Verfassung der Arbeit standen keine genaueren Verkehrszahlen für die innerstädtischen Straßenzüge zur Verfügung.

[2] Quelle: BIEDERMANN, Gottfried: Die Klagenfurter Altstadt im 16. Jahrhundert – Eine kunsthistorische Untersuchung der Bausubstanz; Klagenfurt, 1969

[3] Quelle: BIEDERMANN, Gottfried: Die Klagenfurter Altstadt im 16. Jahrhundert – Eine kunsthistorische Untersuchung der Bausubstanz; Klagenfurt, 1969

[4] Quelle: ECE, www.ece.de/de/shopping/center/cak; City-Arkaden Klagenfurt; 2007

[5] Quelle: STW Klagenfurt, www.stw.at; 2007

[6] Anmerkung: Die besagten 75 Prozent stellen keine eindeutige Prozentzahl, der befahrbaren Radwegkilometer rund um den Ring dar, sondern sind nur eine überschlagsmäßige Annahme der Verfasser.

- BIEDERMANN, Gottfried: Die Klagenfurter Altstadt im 16. Jahrhundert – Eine kunsthistorische Untersuchung der Bausubstanz; Klagenfurt, 1969
- BUSS, Georg, FREY, Frank, et. al.: Schwarzbuch Klagenfurt – Die Machenschaften der Polit-Marionetten – Schwerpunkt City Arkaden-Deal; Klagenfurt, 2006
- DOSTAL, Elfriede: Raumrelevante Auswirkungen von Einkaufszentren (Dipl.Arbeit.); Wien 1994
- ECE, www.ece.de/de/shopping/center/cak; City-Arkaden Klagenfurt; 2007
- ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG (Hrsg.): Architektur der ECE, 2. Auflage; Hamburg, 2004
- HARTWAGNER, Siegfried: Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen; Salzburg, 1980
- Klagenfurt. Die Landeshauptstadt, www.klagenfurt.at; 2007
- KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989
- KRAIGHER, Eberhard, BERGMANN, Rainer: Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt; Klagenfurt, 1970
- STW Klagenfurt, Klagenfurter Stadtwerke: www.stw.at; 2007
- WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, Band 7; Klagenfurt, 1987

4 PROJEKTIERUNG

4.1 STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

4.1.1 KONZEPT

Den Anstoß für die Verfassung einer Arbeit, die sich mit der Thematik innerstädtischer Freiräume und deren Verbesserung der fußläufigen Erschließung dreht, gaben in diesem speziellen Fall die vorherrschenden Probleme der Klagenfurter Innenstadt – hinsichtlich Verkehrsbelastung und unzureichender, fußläufiger Verknüpfung der einzelnen Plätze und Bereiche der vier innerstädtischen Bezirke (vgl. Kapitel 3.1).

Wie aus dem vorangegangenen Kapitel zu entnehmen ist, durchziehen die Klagenfurter Innenstadt zwei deutliche Transitrouten, jeweils von West nach Ost und umgekehrt, sowie von Nord nach Süd und umgekehrt [1]. Beide Verbindungen weisen eine hohe Frequentierung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf, welcher zu einem nicht unwesentlichen Teil aus Pendlern besteht, die die Fahrt durch die Stadt für den täglichen Weg zur und von der Arbeit wählen. Ähnliches trifft aber auch auf den Freizeitverkehr zu. Dennoch ist bislang nicht von einer Kollapsituation zu sprechen.

Um einer Weiterentwicklung in diese Richtung aber entgegen wirken zu können, sind Lösungsansätze gefragt, die sich mit der Problematik auseinandersetzen und mit ihr arbeiten können. Ein solcher Lösungsansatz soll in den folgenden Kapiteln beschrieben werden.

In der vorliegenden Arbeit wird die Möglichkeit untersucht, ein neues städtebauliches Konzept für die Klagenfurter Innenstadt anzubieten (vgl. Kapitel 4.2), welches sich mit der Aufwertung und der Erweiterung der bestehenden innerstädtischen Fußgängerzone [2] auf den Kernbereich der Innenstadt einerseits und der Unterbindung des reinen Transitverkehrs, wohl aber der Erhaltung des Ziel- und Quellverkehrs, andererseits auseinandersetzt.

Hierfür sollen die Transitrouten von West-Ost und Nord-Süd aufgelöst und in „Schleifenform“ wieder dem Ringverkehr (Villacher Ring, Viktringer Ring, Völkermarkter Ring und St. Veiter Ring) zugeführt werden. Das bedeutet, dass es keine, durch die Innenstadt führende Straßen mehr geben wird, die von allen Verkehrsteilnehmern benutzt werden können.

Mit „Schleifenform“ soll hierbei eine Straßenführung gemeint sein, die, ausgehend von der Ringerschließung, in Form von einläufig geführten Stichstraßen in die Innenstadt eindringt, die nunmehr fertiggestellte Fußgängerzone tangiert und an anderer Stelle wieder verlässt. Auf diese Art soll auch Nicht-Anrainern die Möglichkeit geboten werden, sich der Fußgängerzone, mit ihren Einkaufsmöglichkeiten und Attraktionen, mit dem Auto zu nähern und in fußläufig verträglicher Entfernung (etwa 250 bis 300 Meter) parken zu können [3].

Um dies zu ermöglichen, tangieren die „Schleifenstraßen“ die jeweils bereits bestehenden Parkhäuser und Garagen (Domgarage, Postgarage, Garage am Neuen Platz, Garage unter der Heiligen-Geist-Schütt und unter der Kardinalsschütt, Parkhaus Geyerschütt), sowie die, für den weiteren Verlauf der Ausbauarbeiten neugeplanten Tiefgaragen am Benediktiner Markt und, im Zusammenschluss mit dem Shoppingcenter City-Arkaden, unter dem Gebirgsjägerpark.

Letztendlich sollen rund 4.500 Stellplätze, rund um die Fußgängerzone positioniert, zur Verfügung stehen und den Bedarf decken. Hinzu kommen noch Stellplätze von Parkgaragen und Parkplätzen in mittelbarer und unmittelbarer Nähe des Rings, sowie das bestehende Park-and-Ride-System [4] zwischen der Innenstadt und dem Wörther See und der CityBus-Verbindung zwischen dem Messegelände im Süden, der Innenstadt und dem Landeskrankenhaus im Norden.

Die seit 1961 in Klagenfurt bestehende, und erste Österreichische, Fußgängerzone (vgl. Kapitel 3.2) wird über den Verlauf von drei Phasen (vgl. Tabelle 4.01) zu der angenommenen Endgröße wachsen und sich über einen Großteil der Klagenfurter Innenstadt erstrecken.

Ausgehend vom Alten Platz soll die Zone in der ersten Phase die, durch mehr oder weniger stark frequentierte Straßen getrennte Fußgängerbereiche der mittelalterlichen Altstadt (Fleischmarkt, nördlicher Teil der Bahnhofstraße, Eggergasse und Pfarrhofgasse) einverleiben. Nach Abschluss dieser Phase bestünde die Möglichkeit, die innerstädtische Situation in dieser Form zu belassen, wenn ein eindeutiger Widerspruch in der Bevölkerung gegen einen weiteren Ausbau der Fußgängerzone bestehen sollte.

Sollte es keine Einwände geben, würde die Fußgängerzone in der zweiten Phase bereits ihre endgültige Größe und Ausdehnung erreichen und in der dritten Phase durch die Einbindung und den Umbau des Einkaufszentrums City-Arkaden komplettiert werden.

Für eine ungefähre Vorstellung und Annäherung an den zeitlichen Ablauf der Eingriffe, soll die nachfolgende Tabelle Hilfestellung leisten:

Tabelle 4.01: Phasenausbauplan für die Erweiterung der Klagenfurter Fußgängerzone

Maßnahmen \ Zeitphasen	Phase 00*	Phase 01**	Übergangsphase***	Phase 02****	Phase 03*****
Ringstraßenausbau vierspurig					
Aufforstungen/ Bepflanzungen					
Ausbau Fußgängerzone					
Ausbau Schleifenstraßen					
Errichtung Parkgaragen					
Umbau EKZ City-Arkaden					

Quelle: Eigene Erhebung

* Phase 0: Zeitraum von jetzt bis zur Fertigstellung des Ringstraßenausbaus (ca. 2008)

** Phase 1: Zeitraum von 2008 bis 2010

*** Übergangsphase: Die Übergangsphase besetzt den Zeitraum nach Fertigstellung der 1. Phase bis zum möglichen Beginn der 2. Phase und soll als Gewöhnungsphase für die Bevölkerung einerseits und als Veröffentlichungs- und Planungsphase für den weiteren Ausbau andererseits dienen.

**** Phase 2: Zeitraum ab Ende der Übergangsphase (ca. 2012)

***** Phase 3: Zeitraum, ab dem ein Umbau oder eine Umnutzung des Einkaufszentrums City-Arkaden sinnvoll erscheint (In dieser Arbeit ab ca. 2015 angenommen).

Die vier Phasen liefern einen Einblick in den, von den Verfassern erdachten, zeitlichen Ablauf, ohne aber eine bauplanmäßige Aufstellung der Ausführung der einzelnen, für die Herstellung des Endzustands benötigten Gewerke zu treffen.

Die „Phase 00“ wurde gewählt, um den, sich bereits im Bau befindlichen, von den Verfassern erdachten Endzustand des vierspurigen Ausbaus der Ringstraßen zu beschreiben. In „Phase 01“ wird die bestehende innerstädtische Fußgängerzone aufgewertet und um die, durch Straßenzüge abgegrenzten Teilflächen der Altstadt ergänzt – wie oben beschrieben. Die Übergangsphase stellt die Möglichkeit zur „Rekreierung/Erholung“ der Stadt dar. Gemeint ist damit, dass die Bevölkerung sich ein Bild von der neugewonnenen Qualität der Innenstadt machen und mit dem Gedanken eines weiteren Ausbaus spielen und anfreunden soll. Zeitgleich soll seitens der Politik und Stadtplanung an den Plänen für die Erweiterung gearbeitet und der Öffentlichkeit zu gegebenem Zeitpunkt zugänglich gemacht werden (Die helleren Farben der Maßnahmenbalken stellen die jeweilig angenommene Planungs- und Veröffentlichungszeit dar.). Selbstverständlich stellen die „Phasen 02“ und „03“ die intensivsten Eingriffe dar.

In den folgenden Unterpunkten, sowie den folgenden Unterkapiteln zum neuen Verkehrskonzept (vgl. Kapitel 4.2) und zur Freiraumplanung (vgl. Kapitel 4.3) und dem Unterkapitel zur Detailplanung (vgl. Kapitel 4.4), sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen genauer betrachtet und erörtert werden.

4.1.2 BESCHREIBUNG DER PROJEKTPHASEN

Der in Tabelle 4.01 oben angeführte Phasenausbauplan [5] soll im Folgenden in seine einzelnen Phasen zerlegt und etwas genauer betrachtet werden.

Detaillierte Ausführungen zum neuen Verkehrskonzept und der Freiraumplanung finden sich in den Unterkapiteln 4.2, 4.3 und 4.4 wieder.

PHASE 00 (bis zur Fertigstellung der Ringstraße)

Der als „Phase 00“ bezeichnete, erste Zeitraum beschreibt den Ablauf der Arbeiten bis zur Fertigstellung des vierspurigen Ausbaus der vier Ringstraßen rund um die Klagenfurter Innenstadt: Villacher Ring, Viktringer Ring, Völkermarkter Ring und St. Veiter Ring. Teile der alten Ringerschließung weisen seit einigen Jahren bereits vier Fahrspuren auf (Abschnitt Rauscherpark im Nordosten), oder gehen an den Knotenpunkten zu den übergeordneten Hauptstraßen in vierspurige Verkehrswege über (Rosentaler Straße, Enzenbergerstraße in Richtung Völkermarkter Straße, Koschatstraße und Villacher Straße). Mit dem Vertragsabschluss zur Errichtung des Einkaufszentrums City-Arkaden im Norden der Innenstadt (Ecke St. Veiter Ring und St. Veiter Straße) begannen die Arbeiten zum vierspurigen Ausbau des Rings. Der komplette vierspurige Ausbau der Ringstraßen rund um das innerstädtische Gebiet soll als Ausgangspunkt für diese Arbeit dienen [6] und auch ein Ansporn für die umseitige Schließung des „Grüngürtels“ (vgl. Kapitel 4.3) durch Aufforstung und Pflanzung von Bäumen und niederen Gewächsen entlang der Ringstraßen sein.

Einen weiteren Ausgangspunkt für diese Arbeit stellt der Umbau des Neuen Platzes im Stadtzentrum durch den Architekten Prof. Mag. Boris PODRECCA dar [7], dem bereits die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone auf der Burggasse (nördlich des Neuen Platzes) vorausging. Dieser Straßenabschnitt wurde zum Zwecke der Reduzierung der Feinstaubbelastung im Jahr 2006 für den MIV unzugänglich gemacht. Einzig Busse, Taxis, sowie Anlieferungen und Pkws, die die Parkgarage am Neuen Platz benutzten, durften diesen Straßenabschnitt befahren.

Der restliche Verkehr wurde über die Karfreitstraße im Bereich östlich des Neuen Platzes umgeleitet. Bis Ende Mai 2008 sollen alle Umbauarbeiten fertiggestellt werden [8]. Die Durchfahrtsperre auf der Burggasse soll aufrecht erhalten bleiben und für den weiteren Verlauf der Arbeit als Gedankenanstoß dienen, weitere Straßenabschnitte zu sperren und in verkehrsberuhigte, fußgängerfreundliche Zonen umzuwandeln.

Wie in Abbildung 4.01 verdeutlicht, sollen auch bereits in Vorbereitung auf die nächsten Schritte, die Durchfahrten auf der Josef-Wolfgang-Dobernig Straße zur Purtscherstraße (zwischen Theater und Landes- und Bezirksgericht, Zufahrt Theatergarage) und am südlichen Auslauf der Karfreitstraße (südlich des Domplatzes) unterbunden werden und nur noch für Anlieferung und Anrainer befahrbar sein.

PHASE 01 (ab ca. 2009)

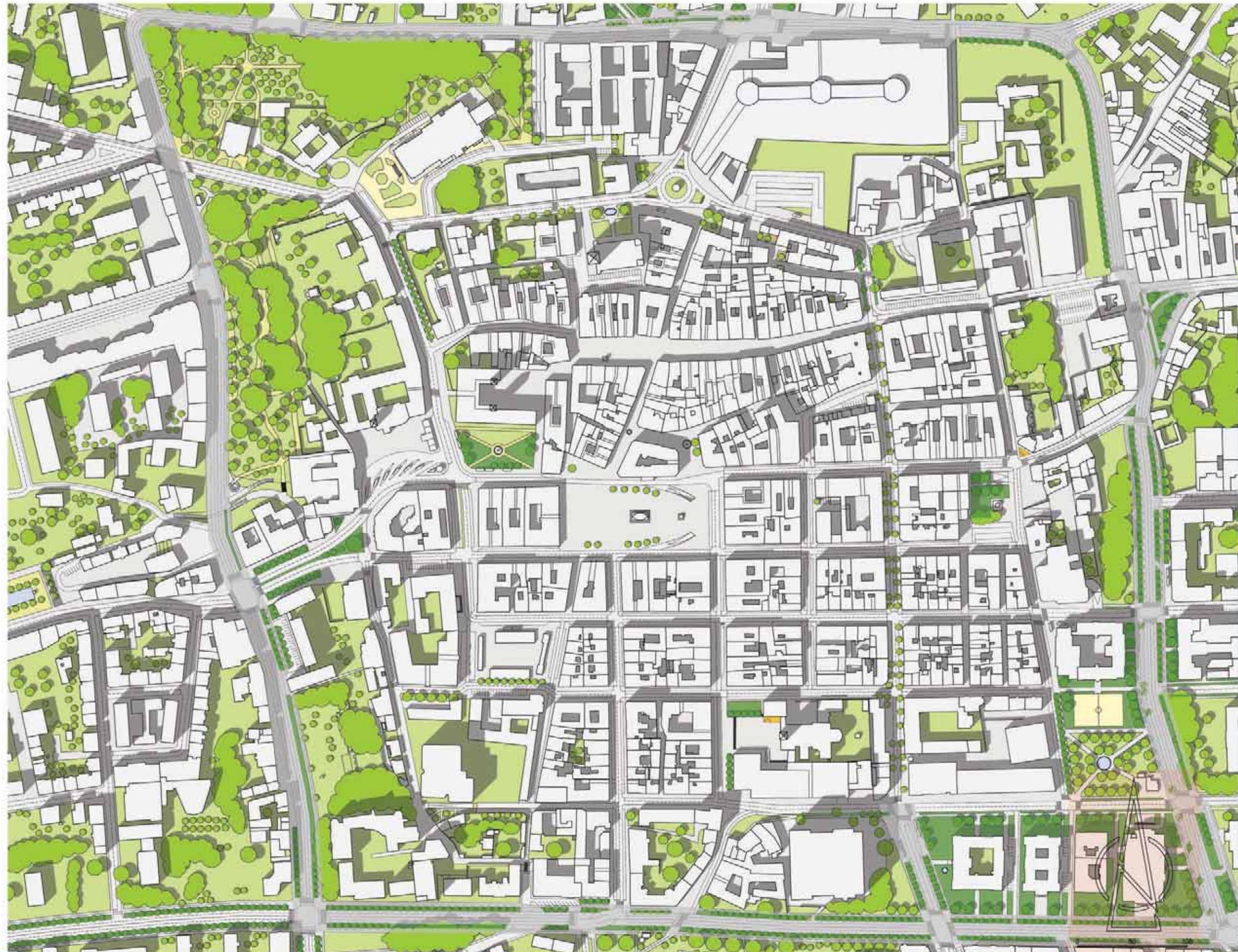
Mit „Phase 01“ beginnt die eigentlich Erweiterung der bestehenden Klagenfurter Fußgängerzone. Das Gebiet, auf dem 1961 die erste Österreichische Fußgängerzone entstand (vgl. Kapitel 3.2), umfasst den Alten Platz, die Wiener Gasse, die Kramergasse, den Landhaushof, den Dr.-Arthur-Lemisch-Platz, die Tabakgasse, die Kiki-Kogelnik-Gasse, die Rathaus- und die Glasergasse, sowie die Renngasse und den Rennplatz und die Bad- und die Geyergasse und die Osterwitzgasse.

Zwar durch keinen stark befahrenen, aber dennoch stark frequentierten Straßenzug (Goeßgasse und Herrengasse) ist das Gebiet um die Eggergasse und die Pfarrhofgasse im Westen von der Fußgängerzone getrennt. Im Osten durchtrennt die sehr stark befahrene Bahnhofstraße den mittelalterlichen Stadtkern.

Um aus der mittelalterlichen Altstadt wieder ein einheitliches Gebiet zu schaffen, dass zu allen Teilen gleich gut fußläufig erschlossen werden kann, werden in der ersten Phase die betreffenden, störenden Straßenabschnitte vom Durchzugsverkehr befreit und an die bestehende Fußgängerzone angeknüpft. Dazu ist es erforderlich, den Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen der Priesterhausgasse im Norden und der Burggasse im Süden autofrei zu machen (vgl. Abb. 4.02).

Dasselbe gilt für den deutlich weniger stark befahrenen Fleischmarkt, wobei die Zufahrt zum Hotel Moser-Verdino (Domgasse Nr. 2), sowie zu die Zulieferung zu den diversen Geschäften und gastronomischen Einrichtungen natürlich weiterhin erlaubt sein soll.

Aus der Herrengasse müssen die Längsparkplätze im Zuge dieser Maßnahme konsequenterweise weichen und umverteilt werden. Durch eine bessere Organisation des Parkplatzes am Pfarrplatz könnten ein paar Stellplätze



- Gebäude
- Straßen
- Plätze, Höfe, Gehsteige
- Befestigte Flächen
- Grünflächen
- Unbefestigte Flächen
- Wasserflächen
- Holzplattformen
- Bepflanzung

- Ringausbau
- Bepflanzungen
- Fußgängerzonenausbau

(Abb. 4.01, Masterplan, Phase 00, M 1:3500; Bis zur Fertigstellung des Rings) 95



- Gebäude
- Straßen
- Plätze, Höfe, Gehsteige
- Befestigte Flächen
- Grünflächen
- Unbefestigte Flächen
- Wasserflächen
- Holzplattformen
- Bepflanzung

- Ringausbau
- Bepflanzungen
- Fußgängerzonenausbau
- Parkgaragenneubau

(Abb. 4.02, Masterplan, Phase 01, M 1:3500; Ab ca. 2009)

zusätzlich gewonnen werden. Auch die Zufahrt zu diesem Parkplatz muss, da die Durchfahrt durch die Herrengasse nicht mehr besteht, neu geregelt und gegenläufig ausgebildet werden.

Mit der Zusammenlegung der Altstadtteile, sowie dem Anschluss des neugestalteten Neuen Platzes im Süden über die Burggasse könnte bereits in dieser Phase mit einer schrittweisen Umgestaltung des Alten Platzes begonnen werden (vgl. Kapitel 4.4.1).

Diese Umgestaltung sieht eine Aufwertung des „Platzgefühls“ am Alten Platz vor, indem platzmittig eine „Ruhezone“ eingerichtet wird, die sich in diversen bodenniveaugleichen Inseln darstellt, auf denen Sitzgelegenheiten für die Besucher zur Verfügung gestellt werden und auch Geschäfte und Cafés ihre Auslagen und Sitzmöglichkeiten hineinziehen können. Dadurch könnten selbige Einrichtungen von den alten Fassaden abrücken und den Blick auf diese freigeben (vgl. Abb. 4.03).

Konsequenterweise sind auch abseits des Alten Platzes Eingriffe zu tätigen. So zum Beispiel im Landhaushof oder am Heuplatz, wobei der Kreisverkehr in der ersten Phase noch erhalten bleiben soll.

Ebenfalls erste Eingriffe können in dieser Phase am Heiligen Geist Platz erfolgen (vgl. Kapitel 4.4.2). Ziel dieser soll es sein, eine optische „Ankündigung“ für westlich des Platzes liegende, attraktive Punkte zu schaffen, die aber durch das Kaufhaus Woolworth am Heiligen Geist Platz getrennt sind. Durch eine visuelle Unterstreichung der Woolworthpassage und der Klostersgasse durch, in den Bodenbelag eingreifende Steinwege, soll der Besucher des Platzes auf die dahinter liegende Heiligen-Geist-Schütt in den Schillerpark gelenkt und in weiterer Folge auch auf den Zugang zum Lendhafen aufmerksam gemacht werden, was vor allem aus touristischer Sicht einträglich wäre.

Hierbei sollte die Einbahnrichtung durch die Tarviser Straße (im Bereich zwischen Lendhafen und Linsengasse) und die Lendgasse umgedreht werden, um den Verlauf der Linsengasse in eine reine Einbahn umwandeln zu können und damit den Zustrom an Pkws zu reduzieren. Zwischen der Unterführung unter dem Villacher Ring und der Tarviser Straße sollte eine Aufpflasterung in der Linsengasse gemacht werden, um den Fahrradfahrern und Fußgängern den Vorrang gegenüber den Autos zu geben.

Ein erster Schritt in Richtung allgemeiner Fußgängerzone kann auch getan werden, indem die Karfreitstraße bereits in der ersten Phase vollständig vom Individualverkehr befreit wird und nur noch als Bus- und Taxispur fungiert – damit könnte die Lücke auf Höhe des Domplatzes geschlossen werden und eine erste fußläufig angenehme Verbindung zwischen dem Neuen Platz und dem Domplatz erfolgen.

Durch Verlegung des Angestelltenparkplatzes bei der Post in der Paulitschgasse (südlich des Benediktiner Marktes) zur Adolf-Kolping-Gasse hin, könnte ein neuer, öffentlicher Parkplatz hinter der Marienkirche angelegt werden.

Alle diese ersten Eingriffe sollten auch von umfassenden Bepflanzungsmaßnahmen begleitet werden.

PHASE 02 (ab ca. 2012)

Sollte man sich für den kompletten Ausbau der Klagenfurter Innenstadt zu einer Fußgängerzone entscheiden, so muss der Umbau sehr genau geplant werden und sollte in seiner Ausführung zwar relativ „brutal“ [9], dafür aber auch schnell und irreversibel gemacht werden.

In dieser Phase soll auch die Renaissance-, oder Neustadt (vgl. Kapitel 3.2) an die Fußgängerzone in der Altstadt angebunden werden und zu einer fußgängerfreundlichen Einheit verschmelzen. Die bis dato bestehenden Transitrouten müssen, wie bereits zu Anfang des Kapitels beschrieben, dem neuen „Schleifenkonzept“ (vgl. Kapitel 4.2) weichen. Einzig, für den öffentlichen Verkehr und für Taxis, sowie Entsorgungs- und Einsatzfahrzeuge, Zulieferung und Anrainer benötigte Verkehrswege sollen in der Innenstadt erhalten bleiben. Diese werden sich aber auf selbem Niveau mit den Fußgängerbereichen befinden und die Fahrgeschwindigkeit soll auf maximal 30 km/h beschränkt werden.

Die neuerlich erweiterte Fußgängerzone soll sich abseits der, für die vorhin beschriebenen Fahrzeuge benötigten Straßenräume mit einem vier Meter breitem Mittelstreifen, der für Anrainer und Zulieferer, sowie Einsatzfahrzeuge und die Müllabfuhr befahrbar ist und an den Mittelstreifen angrenzende, im Normalfall aber nicht befahrbare Streifen darstellen. Unter dem besagten Mittelstreifen sollen bei dessen Herstellung auch die nötigen Wasser-, Strom- und Kommunikationsleitungen in einem Schacht gebündelt werden (vgl. Abb. 4.43).

Zusammen mit der Herstellung der neuen fußgängerfreundlichen Freiräume sollen auch Grünstreifen mit Bepflan-



(Abb. 4.03, Alter Platz, Mobiliar und Auslagen verstellen Sicht auf Fassaden)



- Gebäude
- Straßen
- Plätze, Höfe, Gehsteige
- Befestigte Flächen
- Grünflächen
- Unbefestigte Flächen
- Wasserflächen
- Holzplattformen
- Bepflanzung

- Ringausbau
- Bepflanzungen
- Fußgängerzonenausbau
- Schleifenstraßenausbau
- Parkgarageneubau

(Abb. 4.04, Masterplan, Phase 02, M 1:3500; Ab ca. 2012)

zung realisiert werden, die einerseits als grünes Kommunikationsmittel zwischen den einzelnen Plätzen und Parks zu verstehen sind, andererseits soll mithilfe der Bepflanzung auf interessante Orte, wie etwa Passagen, Museen und Gallerien hingewiesen werden. In dieser Phase sollte die Schließung des vorhin erwähnten Grüngürtels mittels Alleebepflanzung fertiggestellt sein und eine Anknüpfung an weiterführende Alleen berücksichtigt werden.

Verkehrstechnisch wird sich mit Einführung des Schleifensystems Einiges ändern. Der Kreisverkehr, in der ersten Phase noch unberührt, wird in der zweiten Phase einer Straßengabelung weichen, weil er in seiner Form nicht mehr gebraucht wird. Die erarbeitete Schleifenführung ermöglicht es, die bestehende Waaggasse zwischen der Bahnhofstraße und der St. Veiter Straße nur noch als gegenläufige Busspur zu nutzen. Die, in die St. Veiter Straße mündende Theatergasse wird hinkünftig auch gegenläufig für den Busverkehr zur Verfügung stehen, aber nur noch einläufig für den MIV. Die Reduktion des Verkehrs, der durch diese beiden Maßnahmen entsteht, soll eine ungehinderte, fußläufige Verbindung zu den City-Arkaden auf Seite der Waaggasse und zur Stadtgalerie und zum Stadttheater auf Seite der Theatergasse ermöglichen. Der Parkplatz im Gebirgsjägerpark soll bis Anfang der dritten Phase erhalten bleiben – dasselbe gilt auch für den Parkplatz am Stadtpfarrplatz.

Der Verlauf der Getreide- und Waaggasse im Bereich des Rauscherparks soll in eine Einbahn verwandelt werden. Wie auch der Heuplatz und der kleine Platz beim nördlichen Zugang zu den City-Arkaden, soll der Rauscherpark an die neue Situation angepasst werden, indem man den bestehenden Parkplatz vor dem Gebäude der Stadtwerke auf Seite der Getreidegasse verlegt und somit eine Grünflächenvergrößerung erzielt. Das nahegelegene Parkhaus Geyerschütt könnte im Zuge dessen um zwei Stockwerke erweitert werden und damit rund 140 Stellplätze mehr anbieten (vgl. Kapitel 4.2). Die Parkflächen davor sollen aufgeforstet werden.

Mit dem Umbau des Stauderplatzes soll in dieser Phase auch die angestrebte Situation zwischen dem Heiligen Geist Platz und dem Lendhafen mit einer fußgängerfreundlichen Verbindung abgeschlossen werden können. Die Ausfahrtschleife vom Busbahnhof am Heiligen Geist Platz soll dann nur noch den Bussen und Müll- und Einsatzfahrzeugen vorbehalten sein und auf eine Fahrspur reduziert werden, womit eine Verbreiterung des Gehsteiges auf Seite des Stauderplatzes ermöglicht würde und die dort ansässigen Cafés sich auf der neugewonnenen Fläche ausbreiten können.

Die letzte große Maßnahme stellt die Erneuerung des Benediktiner Platzes und dessen Bauernmarktes dar. Mit der Vollendung der Fußgängerzone fallen viele hundert Längsparkplätze entlang der heutigen Straßenzüge weg. Dieser Verlust soll durch die Errichtung einer zusätzlichen Tiefgarage unter dem Benediktiner Markt kompensiert werden. Sofern der Marktbetrieb nicht unterbrochen werden soll, könnte hier die Tiefbaumethode „cut and cover“, also „Schneiden und Abdecken“ angewendet werden [10]. Bei dieser Methode wird in den Boden hineingefräst und jeder freigelegte Abschnitt im Zuge dessen mit einer Stahlbetonplatte überdeckelt. Mit dieser Methode könnte der Betrieb des Marktes zumindest halbseitig aufrecht erhalten bleiben. Für die Neugestaltung des Platzes werden zwei neue, transparente Markthallen und ein weitgespanntes Membrandach, das auf Pilotis aufgehängt ist, vorgeschlagen.

PHASE 03 (ab ca. 2015)

Mit dem Ende der zweiten Phase stellt sich wieder ein Übergangszeitraum ein, indem über die verbleibenden Maßnahmen zum städtebaulich schönen Anschluss des Einkaufszentrums City-Arkaden im Norden der Innenstadt nachgedacht werden soll. Abhängig von der Wirtschaftlichkeit können hier drei Varianten in Betracht gezogen werden.

Variante 1: Der Komplex bleibt in seiner Funktion als Einkaufszentrum bestehen und wird, oder wird nicht durch entsprechende bauliche Maßnahmen der neuen städtischen Situation angepasst.

Variante 2: Der Komplex wird umgebaut, oder abgetragen und ein neues Gebäude errichtet, welches eine neue Funktion besitzen kann (z.B. Bürohäuser).

Variante 3: Der Komplex wird abgetragen und anstelle dessen wird eine Parkfläche angelegt.

Diese Arbeit setzt sich mit der Variante 1 auseinander, unter der Berücksichtigung dessen, dass bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der städtebaulichen Situation und der Funktion des Gebäude selbst durchzuführen sind.

Die zwei wichtigsten Maßnahmen, die durchzuführen sind, stellen einmal das „Tauschen“ der beiden im Dachgeschoß liegenden Parkdecks mit dem Kellergeschoß dar und einmal das Durchbrechen des sehr großen Baukörpers – die überbaute Fläche entspricht fast vier Häuserblocks in der Neustadt – mit einer Magistrale, um

den Eindruck von einem, in sich geschlossenen Baukörper zu entschärfen. Für die Herstellung der Magistrale muss der Parkplatz im Gebirgsjägerpark weichen. Der Vorschlag hierfür wäre, eine mehrgeschoßige Tiefgarage unterhalb des Parks anzulegen, mit den zwei Parkdecks der City-Arkaden, die sich nunmehr im Keller befinden, zu verbinden und über die Zufahrt am St. Veiter Ring zu erschließen. Auch soll die Zulieferung der City-Arkaden hinkünftig nicht mehr über eine getrennte Rampe auf Seite der Getreidegasse erfolgen, sondern über die selbe Zufahrt geschehen.

Das, durch die Umliegung der Parkdecks gewonnene Obergeschoß soll als Verkaufsfläche reaktiviert werden. Die nunmehr freie Dachfläche soll in einen Dachpark umgewandelt werden, der neben einem Spielplatz mit Betreuung für Kinder und Sportflächen auch ein Dachrestaurant mit Bar und Blick auf den Heuplatz und die Wiener Gasse erhalten soll. Mittels neu errichteter Lifttürme soll der Dachpark erschlossen und auch außerhalb der Geschäftszeiten zugänglich gemacht werden.

In gestalterischer Anlehnung an die Magistrale und an den Mittelstreifen der Fußgängerzone sollen auch die bestehenden Zugänge zu den City-Arkaden am Heuplatz und in der St. Veiter Straße, sowie der neue Zugang seitens des Rauscherparks entsprechend gestaltet werden, was im Falle des Heuplatzes einen Versatz des Denkmals „Florianisäule“ in den neuangelegten Gebirgsjägerpark bedeuten würde.

Mit der Fertigstellung der neuen Tiefgarage kann nun auch der Parkplatz am Stadtpfarrplatz einer Freifläche mit Spielgeräten und Sitzgelegenheiten weichen (vgl. Abb. 4.05).

[1] Anmerkung: vgl. Kapitel 3.3

[2] Anmerkung: vgl. Kapitel 3.2 und 3.3

[3] Anmerkung: Eine fußläufig verträgliche Entfernung zwischen dem eigenen Pkw und dem angestrebten Ziel wird in der Literatur etwas unterschiedlich ausgelegt und ist letztlich auch von der, zu erledigenden Tätigkeit am Zielort abhängig. In dieser Arbeit soll von einem Mittelmaß zwischen 250 und 300 Metern zwischen dem eigenen Pkw und dem Zielort ausgegangen werden (vgl. KNOFLACHER, Hermann: Verkehrsplanung für den Menschen; Wien, 1987).

[4] Quelle: Stadtwerke Klagenfurt, www.stw.at, 2007

[5] Anmerkung: Terminus von den Verfassern kreiert.

[6] Anmerkung: Die Ringsanierung (lt. Magistrat Klagenfurt, Abteilung für Verkehrsplanung) soll bis Anfang 2008 – rechtzeitig zum Beginn der Fußball EM 2008 – abgeschlossen sein (Quelle: Klagenfurt. Die Landeshauptstadt, www.klagenfurt.at).

[7] Quelle: PODRECCA, Boris: www.podrecca.at, 2007

[8] Quelle: Klagenfurt. Die Landeshauptstadt, www.klagenfurt.at, 2007

[9] Anmerkung: Unter „brutal“ soll hier verstanden werden, dass eine ganzheitliche Umgestaltung und Ausschließung des MIV einer schrittweisen Umgestaltung vorzuziehen ist, auch wenn es in der entsprechenden Entstehungsphase zu Problemen hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs oder verminderter Parkmöglichkeiten, oder zu Unmut in der Bevölkerung kommen sollte.

[10] Quelle: WIKIPEDIA, The Free Encyclopedia: www.wikipedia.org, 2007

4.2 VERKEHRSKONZEPT

Um die bestehende Fußgängerzone zu einem flächendeckenden Fußgängerbereich in der Innenstadt zu erweitern, erfordert es einer neuen Konzipierung der Straßenführungen in diesem Bereich.

In Abb. 4.06, Verkehrskonzept „Phase 00“, ist die verkehrliche Ausgangssituation der folgenden Planung der Klagenfurter Innenstadt ersichtlich.

Mit der Ausdehnung der mittelalterlichen Altstadt beginnen auch die ersten Schritte der Verkehrsumstrukturierung. Die Durchfahrt der Goessgasse und der Herrengasse zur Ursulinengasse hin wird unterbrochen. Durch die ausreichende Straßenbreite kann ein gegenläufiger Verkehr in der Goessgasse geführt werden, der nur noch die Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes mit bis dahin 30 Stellplätzen am Pfarrplatz möglich macht. Durch die Umgestaltung der Herrengasse können durch eine bessere Organisation des Parkplatzes, einige verlorengegangene Längsparkplätze kompensiert werden.

Um die Altstadt als zusammenhängende Fußgängerzonen weiter ausbilden zu können, wird der Verkehr in der nördlichen Bahnhofstraße, und am Fleischmarkt zur Domgasse hin, unterbunden. Zulieferverkehr, sowie die Zufahrt zum Hotel Moser-Verdino in der Domgasse Nr. 2 (vgl. Kapitel 4.1) sind weiterhin möglich. Diese Maßnahme hat verkehrsplanerische Auswirkungen auf die Busführung, was in Unterkapitel 4.2.3 genauer beschreiben wird. Außerdem wird eine Verkehrsführung in beide Richtungen in der Priesterhausgasse, im Abschnitt Bahnhofstraße und Getreidegasse, notwendig, um den Verkehr aus der Waaggasse und vom Parkplatz an der nördlichen Bahnhofstraße aus der Innenstadt zu leiten.

Im Zuge dieser Verkehrsänderung wird die Einbahnstraße Geyerschütt von der Priesterhausgasse Richtung Waagplatz für den MIV gesperrt (ausgenommen Anrainer) und zur Fußgängerzone umgewandelt. Das, dort bereits bestehende Parkhaus mit 350 Stellplätzen wird weiterhin von der Priesterhausgasse von allen Kfz-Fahrern befahren werden können [1].

Die Kaufmannsgasse, die Verbindungsstraße zwischen der 8.-Mai-Straße und der Paulitschgasse, wird zur Fußgängerzone umgewandelt. Der Straßenabschnitt der Karfreitstraße, ab der Paradeisergasse bis zur Lidmanskýgasse ist bereits nur noch für den gesonderten Verkehr (Busse, Taxis, Anwohner, Lieferverkehr) befahrbar [2].

In der „Phase 01“ (vgl. Abb. 4.07) wird diese Sonderregelung bis zur Paulitschgasse hin erweitert. Der Straßenabschnitt der Karfreitstraße zwischen der Paulitschgasse und dem Viktringer Ring wird ebenfalls zur Fußgängerzone erklärt, da weder eine Busspur durchführt, noch der MIV auf dieses Straßenteilstück angewiesen ist. Durch diese Maßnahmen kann schon in der ersten Ausbauphase der geschlossene Kern der Fußgängerzone mit den weiteren Attraktionen (Benediktinermarkt, Domplatz) besser fußläufig erreichbar gemacht werden.

Im nordwestlichen Innenstadtbereich, angrenzend an die mittelalterliche Altstadt, wird die Straßenverbindung St. Veiter Ring, Josef-Wolfgang-Dobernig-Straße und Purtscherstraße Richtung Theatergasse unterbunden. Die Zufahrt vom St. Veiter Ring aus in die Tiefgarage beim Stadttheater, mit ihren 280 Stellplätzen, bleibt erhalten. Dadurch kann eine städtebaulich verbesserte und geschlossene Verbindung als Kulturbereich zwischen dem Theater, dem Theatervorplatz und dem Norbert-Artner-Park vor der Stadtgalerie geschaffen werden.

Die Purtschergasse kann für Fahrzeuge mit Zufahrtsgenehmigung weiterhin bis zum Landes- und Bezirksgericht befahren werden.

Um einen fußläufig geschlossenen Bereich auch beim Museum im Südosten der Innenstadt anbieten zu können, wird die Museumsgasse zwischen der Mießtaler Straße und dem Vittringer Ring für den Verkehr geschlossen und der öffentliche Grünraum um die Gebäude herum verbunden.

4.2.1 SCHLEIFENKONZEPT

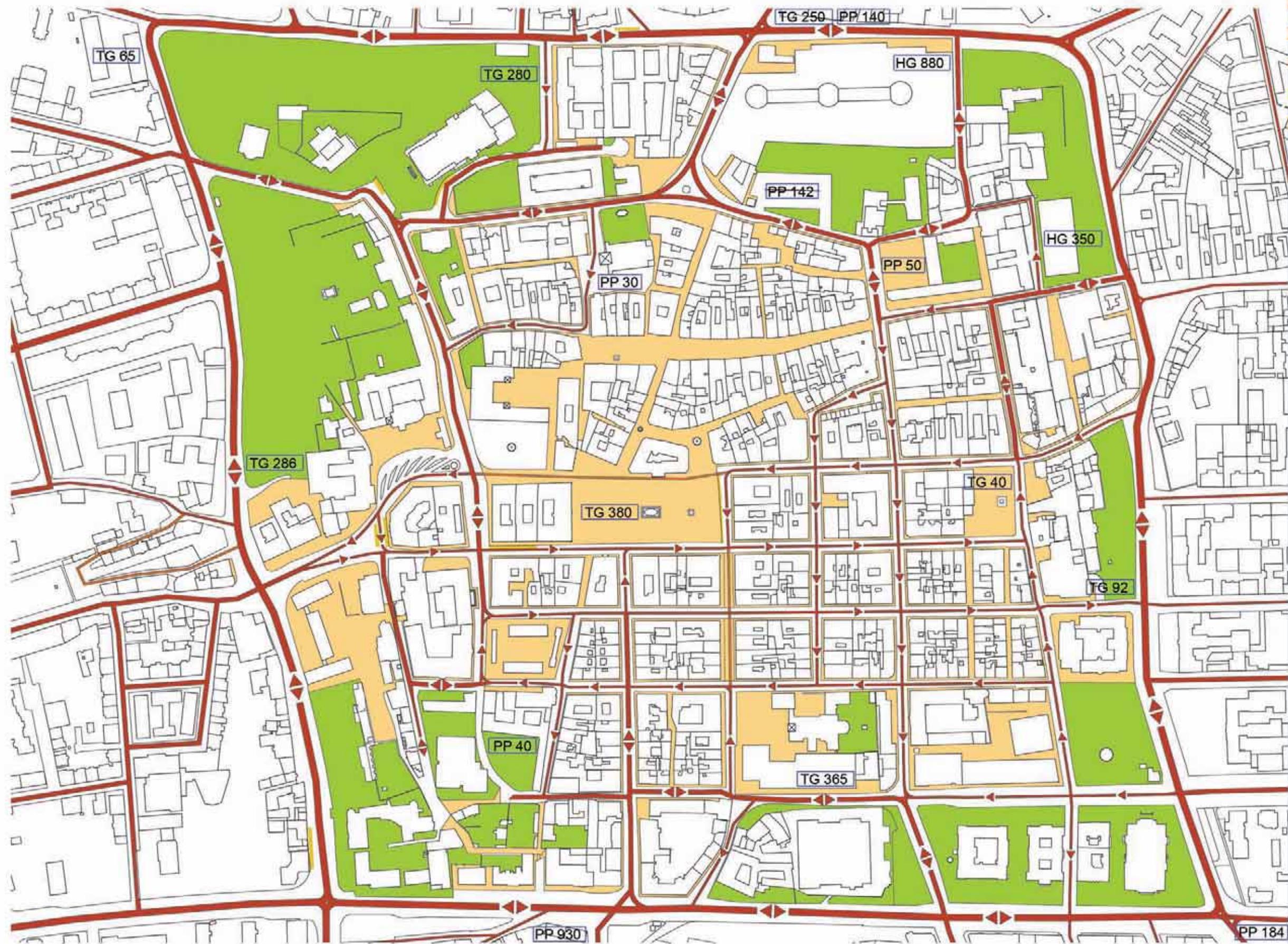
Die „Phase 02“ des Phasenausbauplans (vgl. Kapitel 4.1) stellt die Umsetzung der Maßnahmen mit den stärksten Auswirkungen dar. Sie haben den größten Einfluss auf die Verkehrsplanung, da die gezielte Unterbindung des Durchgangsverkehr in der gesamten Innenstadt vonstatten geht. Um dieses Ziel zu erreichen, wird als effizienteste und für alle Verkehrsteilnehmer zufriedenstellendste Lösung das „Schleifenkonzept“ herangezogen.

Als „Schleifenkonzept“ bezeichnet man eine Form von Straßenführung, welche, ausgehend von einer Ringerschließung, Stichstraßen in die Innenstadt eindringen lässt, aber diese nicht mehr durchfährt. Diese Straßen tangieren dann lediglich noch den ausgebauten Fußgängerbereich und verlassen diesen wieder.

Dadurch kann eine optimale Annäherung des MIV an den Fußgängerbereich erfolgen, ohne diesen zu behindern, bzw. zu unterbrechen. Die „Schleifenstraßen“ werden so angelegt, dass die bestehenden Parkhäuser und Parkgaragen, und die neu ausgebauten Tiefgaragen, weiterhin für den MIV befahrbar sind. Dadurch können Nicht-Anrainer auch ihr Fahrzeug in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone abstellen.

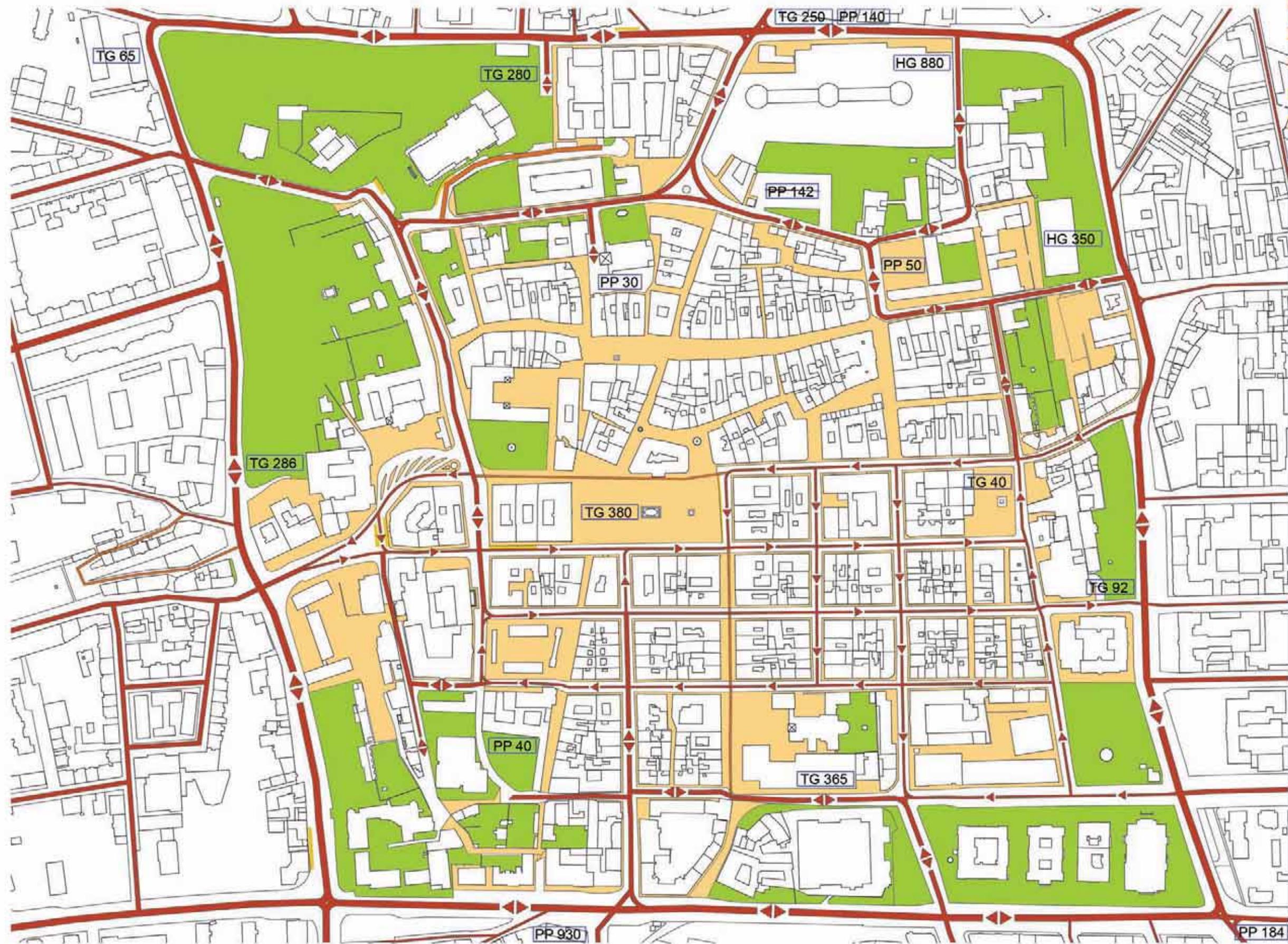
BEISPIEL NÜRNBERG

Ein bereits realisiertes Beispiel für ein solches innerstädtisches Schleifenkonzept stellt die Stadt Nürnberg in



- MIV
- Verkehr mit Genehmigung (Bus, Taxi, Anrainer)
- Fußgängerfreundliche Zone
- Grünraum
- Taxistellplätze
- Parkmöglichkeit
PP ... Parkplatz
HG ... Hochgarage
TG ... Tiefgarage

(Abb. 4.06, Schema zur Verkehrsentwicklung, Phase 00)



- MIV
- Verkehr mit Genehmigung (Bus, Taxi, Anrainer)
- Fußgängerfreundliche Zone
- Grünraum
- Taxistellplätze
- Parkmöglichkeit
PP ... Parkplatz
HG ... Hochgarage
TG ... Tiefgarage

(Abb. 4.07, Schema zur Verkehrsentwicklung, Phase 01)

Deutschland dar.

Die rautenförmige Innenstadt von Nürnberg hat eine Fläche von 1,6 km². Sie ist, ähnlich wie die Innenstadt Klagenfurts, begrenzt durch die teilweise erhaltenen Befestigungsanlagen der Stadtmauern und der Stadtgräben, die einen Ring um die Innenstadt bilden. Durch die stark zunehmende Anzahl an Kraftfahrzeugen in den 1960ern und 1970ern wurde die Innenstadt durch den Durchgangsverkehr in Nord-Süd Richtung stark belastet. Die seit den 1960er Jahren bestehende Fußgängerzone wurde dadurch behindert. Sie war aber gleichzeitig auch das Haupteinkaufsgebiet (Königsstraße, Breite Gasse, Karolinenstraße, Kaiserstraße) der Innenstadt. Anfang der 1970er Jahre wurde daher begonnen, erste Entwürfe für die Ausdehnung der Fußgängerzone zu erstellen, um eine Verkehrsberuhigung zu erzielen.

Neben der schrittweisen Ausdehnung der Fußgängerzone wurden Maßnahmen wie eine neue Parkplatzbewirtschaftung, die Ausdehnung und Umgestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche und Tempo-30-Zonen miteinbezogen, die eine deutliche Reduktion des MIV in der Innenstadt zur Folge hatte. Anfang der 1990er Jahre entstand dadurch eine, der größten Fußgängerbereiche in Deutschland, mit einer insgesamt Weglänge von 8 Kilometern und zahlreichen Passagen. In Folge der weiterführenden Verkehrspolitik zur weiteren Verkehrsberuhigung um die Fußgängerzone wurde 1992 einer Schleifenlösung zugestimmt, die in einer einjährigen Probephase getestet wurde (vgl. Abb. 4.08). Durchführungspunkte der Schleifenlösung waren die Unterbrechung verschiedener Straßenstücke des früheren Altstadtrings, die Aufhebung von Einbahnstraßen und ein generelles Tempolimit von 30 km/h in der gesamten Innenstadt. Durch diese Maßnahmen konnten auch einige Lichtsignalanlagen entfallen. Durch die Abhaltung der Probephase konnten sich zwar die Gegner des Schleifenkonzeptes besser formieren, aber nur eine Verzögerung der definitiven Einführung der Schleifenlösung im Jahr 1994 erreichen [3].

Im neuen Verkehrskonzept für die Klagenfurter Innenstadt darf grundsätzlich nur noch motorisierter Verkehr mit einer Sondergenehmigung die dafür gekennzeichneten Straßen befahren. Zum motorisierten Verkehr mit Sondergenehmigung zählen Busse, Taxis, Lieferanten und Anrainer (vgl. Abb. 4.09).

Die gekennzeichneten Straßenzüge sind mit einer vier Meter breiten Fahrspur in der Mitte des Straßenquerschnittes ausgestattet, welche als Mehrzweckstreifen fungiert. Die gewählte Breite von vier Metern gewährleistet eine sichere und konfliktfreie Überholung der Radfahrer durch Busse; auch außerhalb der Haltestellen. Außerdem können Einsatzfahrzeuge im Kreuzungsbereich besser abbiegen, ohne sich gegenseitigen zu behindern [4].

Diese Mittelspur wird auf demselben Niveau wie der ganze Straßenbereich geführt und die Fahrgeschwindigkeit wird auf 30 km/h einheitlich beschränkt. Markiert wird die Mittelspur durch eine andere Materialität (Asphalt gegenüber den Betonstreifen im Randbereich).

Trotz dem Vorhandensein von Bussen, Taxis und anderen, genehmigten Verkehrsteilnehmern hat der Fußgänger auch auf diesen Straßenverläufen Vorrang. Bei diesen Streckenzügen handelt es sich um die gesamte Burggasse, die Pernhartgasse, die Dr.-Hermann-Gasse, die 8.-Mai-Straße, die Karfreitstraße bis zur Paulitschgasse, die Paulitschgasse selbst, sowie die Verbindungsstraße zwischen der Ursulinengasse und dem Stauderplatz entlang des Heiligen Geist Platzes.

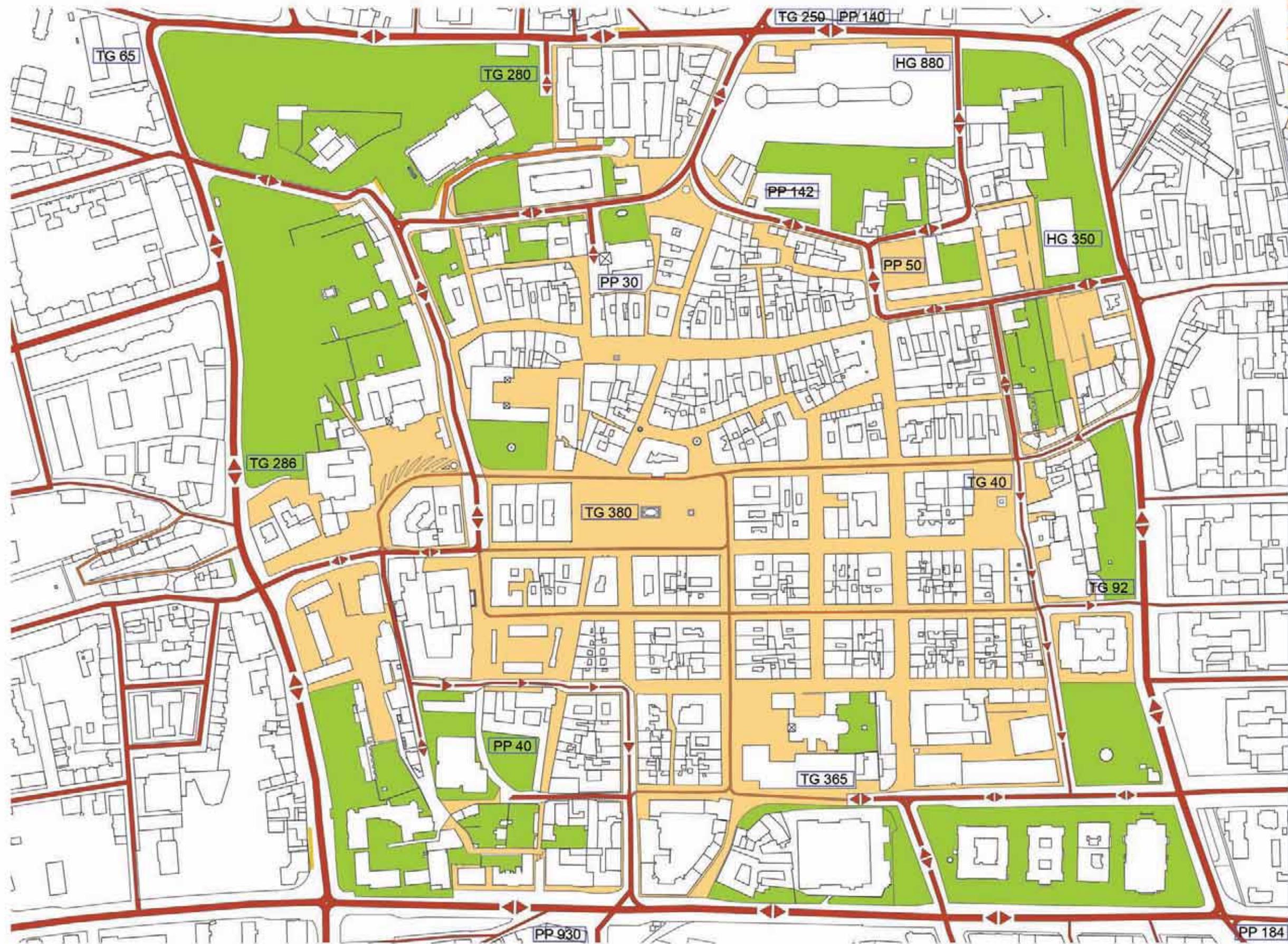
Im östlichen Teil der Innenstadt werden die Einbahnregelungen und die gegenläufigen Straßen überwiegend beibehalten. Eine Ausnahme bildet die Adlergasse, welche als Einbahnstraße, aber in entgegengesetzter Richtung, von Nord nach Süd, neu geführt wird. Die Tiefgarage am Kardinalplatz mit 40 Stellplätzen und die Tiefgarage auf der Kardinalschütt mit 92 Stellplätzen können somit weiterhin erschlossen bleiben.

Im südlichen Innenstadtteil gibt es eine Änderung in der Mießtaler Straße, die zukünftig in zwei Richtungen geführt wird, um eine bestmögliche Erreichbarkeit der Tiefgarage am Domplatz zu gewährleisten. Somit kann sie gleichfalls vom Völkermarkter Ring und vom Viktringer Ring aus befahren werden. Im westlichen Teil, im Bereich des Benediktinerplatzes, wird die Lichtenfelsgasse gänzlich als Einbahnstraße von West nach Ost geführt. In dieser Phase wird ein auch Tiefgarage unterhalb des Benediktinerplatzes ausgehoben, mit insgesamt fünf Geschossen zu jeweils 200 Stellplätzen. Das ergibt insgesamt ein Stellplatzangebot von 1.000 Parkplätzen, die den Verlust der Parkflächen entlang der Straßen in der neu angelegten Fußgängerzone kompensiert. Die 10.-Oktober-Straße erhält eine Ausformulierung als Fußgängerzone ab dem Neuen Platz bis zur Ecke Lidmanskýgasse, bzw. der Lichtenfelsgasse. Ab dieser Kreuzung bis zur Paulitschgasse wird der Verkehr aus der Lichtenfelsgasse weitergeführt in Richtung Viktringer Ring. Das Teilstück ab der Kreuzung Paulitschgasse und Viktringer Ring ist weiterhin unverändert entgegengesetzt geführt. Dadurch kann der Parkplatz mit 40 Stellplätzen erhalten bleiben.

In der letzten Phase wird der Abschnitt Bahnhofstraße-Waaggasse bis zum Heuplatz für den MIV abgeschnitten und nur noch als gegenläufige Busspur genutzt. Die Zufahrt der angebauten Tiefgarage unter dem Gebirgsjägerpark zu 2.500 Stellplätzen, durch den Umbau des Einkaufszentrum City-Arkaden, die zugleich die Zulieferung der City-Arkaden gewährleistet, wird von St. Veiter Ring aus befahrbar sein. Durch die neu gewonnenen Stellplätze wird der Parkplatz an der Bahnhofstraße mit seinen 120 Stellplätzen aufgelassen, der einen wieder gewonnenen Grünraum darstellt. Außerdem wird das Parkhaus Geyerschütt von 350 auf 490 Stellplätze aufgestockt. Durch die Unterbindung des MIV in diesem Bereich entsteht eine sichere fußläufige Verbindung der City-Arkaden zur Fuß-

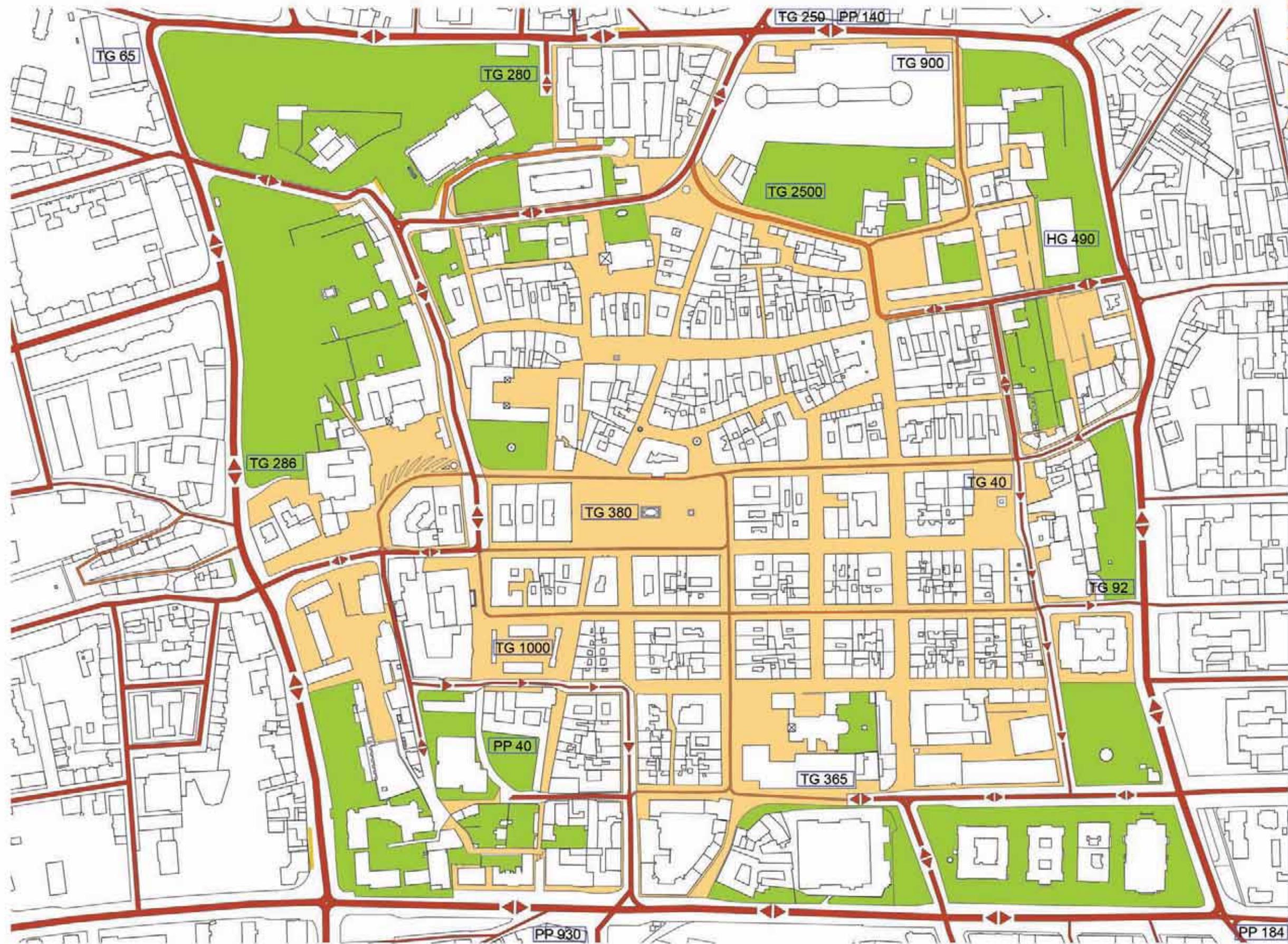


(Abb. 4.08, Schema zum Schleifenkonzept der Stadt Nürnberg, Deutschland)



- MIV
- Verkehr mit Genehmigung (Bus, Taxi, Anrainer)
- Fußgängerfreundliche Zone
- Grünraum
- Taxistellplätze
- Parkmöglichkeit
- PP ... Parkplatz
- HG ... Hochgarage
- TG ... Tiefgarage

(Abb. 4.09, Schema zur Verkehrsentwicklung, Phase 02)



- MIV
- Verkehr mit Genehmigung (Bus, Taxi, Anrainer)
- Fußgängerfreundliche Zone
- Grünraum
- Taxistellplätze
- Parkmöglichkeit
 PP ... Parkplatz
 HG ... Hochgarage
 TG ... Tiefgarage

(Abb. 4.10, Schema zur Verkehrsentwicklung, Phase 03)

gängerzone in der Altstadt (vgl. Abb. 4.10).

Nach der Fertigstellung der Tiefgarage unter dem Einkaufszentrum City-Arkaden kann der Parkplatz am Pfarrhof aufgelassen werden und der neugewonnene Platz als ein Erholungsraum angeboten, und mit der Fußgängerzone direkt verbunden werden.

4.2.2 PARKPLATZANGEBOT

Um einen besseren Überblick über das neue Stellplatzangebot zu bekommen, soll die folgende Tabelle Hilfeleistung leisten. Es zeigt das Parkraumangebot in der „Phase 00“, die als Ausgangslage für die weitere Planung herangezogen wird. Die rechte Spalte zeigt die Parkraumsituation nach Abschluss der „Phase 03“. Die Tabelle veranschaulicht, dass im Zuge der neuen Verkehrskonzipierung eine Erhöhung des Stellplatzangebotes durch den Ausbau von Tief- und Hochgaragen innerhalb der Innenstadt von 3.408 Parkplätzen möglich ist. Um die erweiterte Fußgängerzone werden zusätzlich etwa 4.500 Stellplätze angeboten. Das bestehende Park&Ride-Angebot bleibt weiterhin erhalten [5].

Tabelle 4.02: Stellplatzangebot aus Tief- und Hochgaragen, sowie Parkplätzen

Stellplätze	Phase 00	Phase 03
Parkmöglichkeiten innerhalb des Rings		
EKZ City-Arkaden	880	900*
Parkplatz im Gebirgsjägerpark	142	2.500**
Theatergarage (Dobernigstraße)	280	280
Heiligen Geist Platz Tiefgarage	286	286
Parkplatz bei der Post	40	40
Benediktinerplatz	-	1.000***
Domgarage	365	365
Lindwumtiefgarage	380	380
Garage Viktringer Ring	92	92
Garage Kardinalplatz	40	40
Parkhaus Geyerschütt	350	490****
Parkplatz Waaggasse	120	aufgelassen
Parkplatz am Stadtpfarrplatz	30	aufgelassen
Summe	2.965	6.373
Parkmöglichkeiten direkt außerhalb des Rings		
BKS-Garage	TG 250	
BKS-Parkplatz	PP 140	
Garage Gabelsbergerstraße	TG 65	
Parkplatz Messegelände	PP 930	
Summe	1.569	
Summe insgesamt	4.534	7.942

Quelle: Statistik Klagenfurt, Klagenfurt, 2006

* Die bestehende Hochgarage wird in eine Tiefgarage umgewandelt.

** Mit der neuen City-Arkaden Tiefgarage kann auch eine unterirdische Erweiterung in Form einer fünfstöckigen Tiefgarage entstehen und der Parkplatz im Gebirgsjägerpark wegfallen.

*** Unter dem Benediktiner Platz wird eine neue, fünfstöckige Tiefgarage angelegt.

**** Das Parkhaus Geyerschütt kann um zwei Stockwerke erweitert werden.

4.2.3 RADWEGENETZ

Mit der Ausdehnung der Fußgängerzone und der damit verbundenen, gesteigerten Sicherheit und Attraktivität der fußläufigen Verbindungen innerhalb der Innenstadt und zu besonderen Plätzen außerhalb des Rings (Hauptbahnhof, Lendkanal, Messegelände) soll nun auch für die Radfahrer eine bessere Mobilität innerhalb dieses Gebietes geschaffen werden. Denn auch im Fußgängerbereich der Innenstadt sollen die Kultur-, Unterhaltungs- und Freizeitangebote mit Radwegen erschlossen sein. Wie in Abb. 4.11 ersichtlich ist, werden die bereits bestehenden Radwege (hellblau dargestellt) beibehalten und durch neue Radwege (dunkelblau) ergänzt, um ein größeres, flächendeckendes Radnetz in der gesamten Innenstadt anbieten zu können. Außerdem sollen dadurch Attraktionen außerhalb des Innenstadtgürtels optimal angeknüpft werden. Durch den Ausbau der Radverbindungen werden auch neue Radabstellplätze zu den bestehenden am Hauptbahnhof, Heiligen Geist Platz und den City-Arkaden hinzukommen.

Die ergänzenden Radwege verlaufen in der gesamten Länge der Bahnhofstraße, der Ursulinengasse, sowie der 8.-Mai-Straße, und weiterführend zum Ostbahnhof, ab der Bahnhofstraße, über den Waagplatz zum St. Veiter Ring, um den Radweg über den St. Veiter Ring Richtung LKH Klagenfurt anzuschließen.

Ein neues Verbindungsstück am St. Veiter Ring knüpft an den bestehenden Radweg Richtung LKH Klagenfurt, weiter in den Schubertpark, sowie zur Schleppealm an.

Verbunden wird auch der Radweg am Volkermarkter Ring zum St. Veiter Ring über den Rauscherpark.

Von der Bahnhofstraße aus führt der neue Radweg in der Waaggasse an den City-Arkaden vorbei, über den Heuplatz und mündet in die St. Veiter Straße, Richtung St. Veiter Ring.

Ein neu angelegter Radweg führt die Ursulinengasse entlang, am Stadttheater vorbei und verläuft in die Radetzkystraße zum Villacher Ring hin, wird dort mit dem bestehenden Radweg am Villacher Ring vernetzt und verläuft auch auf der ringabgewandten Seite weiter Richtung Kreuzbergl.

Der südliche Teil des Villacher Rings wird mit einem beidseitigen Radweg ausgestattet. Der Vittringer Ring, ab der Karfreitstraße, erhält an der Südseite einen Radweg, der Richtung Osten zum Sportzentrum Ost St. Peter verläuft.

Verlaufen die Radwege zusammen mit den Busspuren, werden diese gemeinsam von Bus und Radfahrer, wie eingangs erwähnt, genutzt. Sie können als Schnellverbindungen gesehen werden, auf denen der Radfahrer in beide Richtungen, also auch gegen die Fahrtrichtung der Busse, fahren darf. Den Radfahrern ist grundsätzlich im ganzen Fußgängerbereich mit Schrittgeschwindigkeit das Radfahren erlaubt, jedoch dürfen Fußgänger nicht behindert oder gefährdet werden.

4.2.4 ÖPNV

Der ÖPNV in der Innenstadt wird ausschließlich durch die Busverbindungen getragen (vgl. Unterkapitel 3.3.4).

Trotz großer Veränderungen für den Individualverkehr im Innenstadtbereich, erfolgen nur geringfügige Änderungen der Linienführungen der Busse (vgl. Abb. 3.37) [6].

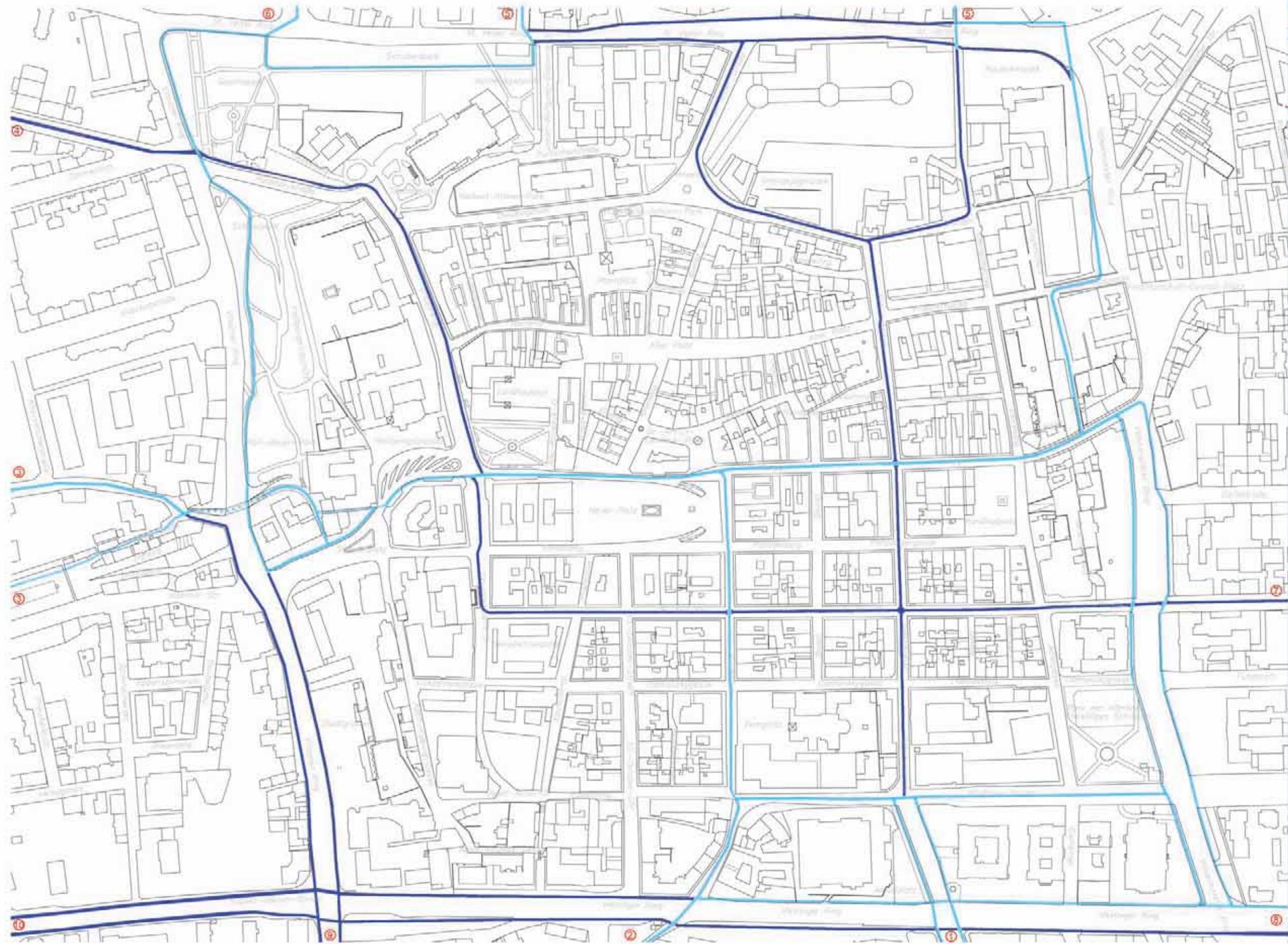
Bus Nummer 55, der so genannte City Bus, erfährt dabei die größte Veränderung. Der Bus, von Süden her kommend, fährt weiterhin in die 10.-Oktober-Straße ein, biegt dann aber rechts in die 10.-Mai-Straße und benutzt, wie schon in Unterkapitel 4.2.1 beschrieben, die neu angelegte Mittelspur. Der weitere Verlauf geht in die Getreidegasse, die Priesterhausgasse, die Waaggasse, die St. Veiter Straße, den St. Veiter Ring und schließlich zur Endstation Kraßniggstraße beim LKH- Klagenfurt.

Vom St. Veiter Ring kommend fährt der Bus die gleiche Strecke in entgegengesetzter Richtung, biegt dann aber in die Burggasse ein, weiters in die Dr.-Hermann-Gasse, die 8.-Mai-Straße und wieder, wie auch bei der Hinfahrt, in die 10.-Oktober-Straße Richtung Viktringer Ring.

Eine weniger stark spürbare Umlegung wird an den Linien 40 und 41 durchgeführt. Die Linien fahren nicht mehr, wie zurzeit in die Bahnhofstraße ein, sondern fahren einen Häuserblock weiter und biegen in die Adlergasse Richtung Süden ein, fahren weiter bis zur Mießtaler Straße und dann ohne weitere Veränderungen den gewohnten Streckenzug in die Bahnhofstraße, über den Viktringer Ring bis zu ihrer Wendestation am Hauptbahnhof.

Auf Grund geringfügiger Veränderungen in der Linienführung des ÖPNV werden manche Bushaltestellen verlegt, oder neu hinzugefügt.

Neue Bushaltestellen kommen in die Waaggasse, in beiden Richtungen, direkt an die City-Arkaden angebunden, und am St. Veiter Ring beidseitig auf Höhe des Rauscherparks. Verschieben wird als einzige, die sich in der nördlichen Bahnhofstraße befindliche Haltestelle. Sie wird in die Ecke Bahnhofstraße und Priesterhausgasse verlegt. Ein- und Ausstieg erfolgen jeweils in der Priesterhausgasse. Dadurch bleibt eine weiterhin sichere und nahe,



- bestehende Radwege
- ergänzende Radwege

- Ziele
- 1 Hauptbahnhof
 - 2 Messegelände
 - 3 Wörthersee
 - 4 Kreuzbergl
 - 5 LKH Klagenfurt
 - 6 Schleppealm
 - 7 Ostbahnhof
 - 8 Sportzentrum Ost St. Peter
 - 9 Pädagogische Akademie
 - 10 UKH Klagenfurt

(Abb. 4.11, Schema Radwegenetz neu)



- 10, 11, 12/ 20, 21, 22/
95, 96
- 30, 31
- 40, 41
- 50
- 60, 61/ 65
- 70, 71
- 75
- 80, 81, 82
- 85
- 90, 91, 92/ 95, 96
- 55 Citybus
- Haltstelle
- Haltstelle umgelegt
- Haltstelle neu

(Abb. 4.12, Schema ÖPNV neu)

fußläufige Verbindung zur Bahnhofstraße und dem Alten Platz gewährleistet.

Zwei neu eingeführte Bushaltestellen gibt es an der Ecke Bahnhofstraße und 8.-Mai-Straße und an der Ecke Karfreitstraße und Paulitschgasse. Sie liegen an Standorten, welche im Innenstadtbereich gut und sicher erreichbar und mit hoher Attraktivität verbunden sind. Der Dom, bzw. der Domplatz als kultureller und historischer Anziehungspunkt, wird über die bestehende Bushaltestelle in der Karfreitstraße erreicht (vgl. Abb. 4.12).

4.2.5 FUSSGÄNGERBEREICH

Durch die Anwendung des Schleifenkonzepts und verkehrsberuhigender Maßnahmen im innerstädtischen Bereich kann ein großflächiger und weitvernetzter Fußgängerbereich geschaffen werden.

Fußgänger können sich in diesem Bereich sicherer bewegen und genießen den Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, die mit Genehmigung die Zone befahren dürfen. Das reichhaltige Angebot an Kultur, Bildung, Unterhaltung, Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten wird gestalterisch mit dem Freiraum vereint und trägt zu einer gesteigerten Lebens- und Aufenthaltsqualität für Besucher und Bewohner der Innenstadt bei. Der Freiraum, der sich in städtischen Bereichen generell aus Grünflächen und befestigten Flächen zusammensetzt, wird durch verschiedene Freiraumelemente komplettiert (vgl. Unterkapitel 4.3.3).

Verschiedene Plätze und Objekte werden durch die Erweiterung der bestehenden Fußgängerzone wieder in Beziehung zueinander gestellt [7]. Es erfolgt eine Aufhebung von Straßenbarrieren, wodurch ein niveaufreies „Durch-wandern“ ermöglicht wird. Der aufgewertete und erweiterte Fußgängerbereich fördert die Belebung der Innenstadt, nicht nur zu Geschäftszeiten, oder besonderen festlichen Anlässen, sondern auch im alltäglichen Leben.

Die Fußgängerzone versteht sich als Erlebnis- und Bewegungsraum, der für Klagenfurt ein pulsierendes Zentrum darstellt. Insgesamt erhält die Innenstadt durch die verkehrlichen Veränderungen eine Qualitätsverbesserung im ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Sinn.

[1] Anmerkung: vgl. Unterkapitel 3.3.4

[2] Anmerkung: Die Innenstadt von Klagenfurt weist bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt verkehrsberuhigte Zonen auf, die, in ihrer Ausbildung, als Denkanstoß für die Weiterentwicklung selbiger dienen sollen.

[3] Quelle: SEEWER, Ulrich: Fussgängerbereiche im Trend? Strategien zur Einführung grossflächiger Fußgängerbereiche in der Schweiz und in Deutschland im Vergleich in den Innenstädten von Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg. Hrsg. Dozenten und DozentInnen des geographischen Institutes der Universität Bonn, S.243; Bonn, 2004

[4] Quelle: NEUFERT, Peter, NEUFERT, Cormelius, et. al.: Neufert Bauentwurfslehre – 37., erweiterte und überarbeitete Auflage; Braunschweig/Wiesbaden, 2002

[5] Quelle: STW Klagenfurt, Klagenfurter Stadtwerke: www.stw.at; 2007

[6] Quelle: STW Klagenfurt, Klagenfurter Stadtwerke: www.stw.at; 2007

[7] Anmerkung: vgl. Unterkapitel 4.3.1

4.3 FREIRAUMKONZEPT

Das neue städtebauliche Konzept einer Ausdehnung zu einem innerstädtischen, flächendeckenden Fußgängerbereich führt zu mehr erlebbarem Freiraum in der Innenstadt. Man gibt den Platz wieder an die Bewohner und Besucher zurück und „nimmt ihn den Autos weg“.

In Innenstädten sind Freiräume Erholungsräume für die Bewohner und Orte des Alltags für die Arbeitenden. Das differenzierte Freiraumangebot erhöht die Attraktivität und Lebensqualität der Innenstadt und trägt zur Verbesserung des Stadtklimas bei.

Unterschiedliche Funktionsbereiche setzen sich durch ein übergeordnetes Gestaltungsprinzip zu einem einheitlichen Gesamtkonzept zusammen. Urbane Plätze (Alter Platz, Pfarrplatz, Erzherzog-Johann-Platz, Dr.-Arthur-Lemisch-Platz, Neuer Platz, Heiligen Geist Platz, Benediktinerplatz, Domplatz, Kardinalplatz), sowie auch vorhandene, großflächige Grünflächen (Rauscherpark, Schubertpark, Schillerpark, Heiligengeistschütt, Karl-Bauer Park, Stadtgraben, Park der Kärntner Freiwilligen Schützen, Kardinalsschütt, Norbert-Artner-Park) sind in der Planung behandelt worden.

Ein innerstädtischer Sportplatz im Park der Kärntner Freiwilligen Schützen wird auch berücksichtigt. Besondere Freiräume stellen aber die Höfe und Passagen (vgl. Unterkapitel 3.2.2) dar, die durch eine stärkere Integration in das innerstädtische Gefüge hervorgehoben werden (vgl. Unterkapitel 4.3.2).

Die Freiraumgestaltung soll zur einen besseren Orientierung beitragen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird ein einheitliches Mobiliar vorgeschlagen, welches durch einen bewussten Einsatz von Farbe und Materialität unterstützt wird, aber um sich auch gleichzeitig in die historische Umgebung besser einfügen zu können.

Im mittelalterlichen Stadtteil wird die bestehende Fußgängerzone mit ihren neu hinzukommenden Straßenzügen und Plätzen durch eine gestaltete Mittelzone, als „Ruhezone“ [1] angedacht, bereichert, welche einen geordneten Platz für Caféplattformen, Wasserbecken und „Multifunktionszonen“ [2] bietet (vgl. Unterkapitel 4.4.1). Wasserbecken, welche nur wenige Zentimeter im Boden vertieft ausgeführt werden, sind am Heiligen Geist Platz und am Alten Platz zu finden.

Das Element Wasser wird eingesetzt, um einerseits das Mikroklima in der dicht bebauten Stadtstruktur zu beeinflussen, und andererseits, um historische Gebäudefassaden in der horizontalen Ebene zu reflektieren.

Die Multifunktionszonen am Alten Platz werden durch eine andere Pflasterung hervorgehoben und mit Lichtstelen an Kreuzungspunkten mit Seitengasse, sowie Bodenspots zusätzlich markiert (vgl. Abb. 4.32). Die Multifunktionszonen dienen zur Warenausstellung, als Aufstellplatz für Marktstände, Attraktionsfläche und Aufenthaltsfläche. Zum Teil sind sie mit Sitzbänken ausgestattet, die zum Verweilen einladen sollen (vgl. Abb 4.31).

4.3.1 FREIRAUMVERBINDUNGEN

Mit dem Ausbau der Ringstraße zu einer vierspurigen Stadtautobahn soll der bestehende Grüngürtel durch Aufforstungen geschlossen werden (vgl. Abb. 4.01, 4.02, 4.04 u. 4.05).

Der Grünring um die Innenstadt soll mit den Grünräumen und den anderen Freiräumen der Innenstadt zusammenwachsen und somit ein einheitliches, vernetztes und attraktives Freiraumangebot darstellen.

Die Freiraumverbindungen berücksichtigen nicht nur Grünflächen, sondern auch die urbanen Plätze. Wie in Abb. 4.13, ersichtlich ist, verlaufen diese Verbindungen, die als innerstädtische Grünzüge zu verstehen sein sollen, entlang der Radetzkystraße, der Ursulinengasse, der Dr.-Hermann-Gasse und der 8.-Mai-Straße bis zum Ring und weiter zum Ostbahnhof.

Eine weitere Verbindung stellt der Straßenverlauf Salmstraße, Burggasse, Heiligen Geist Platz, Stauderplatz, Viktrinker Ring, sowie Tarviserstraße mit Verknüpfung zum Lendkanal dar. Um auch das Messegelände dem Stadtkern näher zu bringen, wird die Karfreitstraße im Zusammenschluss mit dem Domplatz, mit diesem Freiraum vernetzt.

Als zwei wichtige Einrichtungen der Stadt zählen der Hauptbahnhof südlich der Innenstadt und das LKH Klagenfurt nördlich dieser. Daher wird auch diese Achse (Hauptbahnhof-Bahnhofstraße-Waaggasse-Heuplatz-St. Veiter Ring-Richtung LKH Klagenfurt) gestalterisch hervorgehoben. Sie ist schon durch eine bestehende Baumallee besonders betont, welche in der Ausbauplanung in regelmäßigen Abständen gegliedert und wo nötig, durch zusätzliche Bäume ergänzt werden soll. Generell erfolgt die Gestaltung dieser Achse mit Grünstreifen und entsprechender Bepflanzung, in der Fußgängerzone selbst jedoch wird auf Inseln mit gebundenem Erdmaterial und die besagte Alleebepflanzung gewechselt (vgl. Abb. 4.41). Zudem sind jeweils die Endpunkte der einzelnen Straßenabschnitte der Bahnhofstraße (innerhalb der Fußgängerzone) mit Sitzgelegenheiten in den „Erdinseln“ ausgestattet.



- FREIRAUMVERBINDUNGEN**
- Grünflächen
 - urbane Plätze
 - Passagen
 - Höfe
 - Höfe mit öffentlichen Funktionen
 - Kino
 - Gastronomie
 - Verkauf
 - Gastronomie
 - Multifunktionszone
 - Wasserfläche
 - Sportplatz
 - Verbindungen
 - (x) Weiterführung der Alleen

(Abb. 4.13, Schema zu den Freiraumverbindungen)

4.3.2 HÖFE UND PASSAGEN

Besondere Freiräume stellen die Höfe und Passagen in der Innenstadt dar.

Innenhöfe sind geschlossene Freiräume, die einen halbprivaten oder halböffentlichen Charakter haben. Sie sind Kurz- und Naherholungsgebiet und leisten einen positiven Beitrag für Innenstädte. Das Hof- und Passagensystem verleiht der Stadt Klagenfurt einen einzigartigen Charakter. Die Innenhöfe geben der Stadt besondere, geschützte Freiräume, welche man nicht nur als Verweilzonen und Rückzugsorte, sondern auch, pragmatisch gesehen, als Wegabkürzungen benutzen kann.

Die Höfe und Passagen mit bereits öffentlichen Funktionen befinden sich überwiegend in der mittelalterlichen Altstadt. Um diese Hofeingänge und Passagenöffnungen stärker hervorzuheben, wird der Pflasterbelag in der Altstadt unterbrochen und durch einen anderen Bodenbelag niveaugleich ergänzt und mit Lichtspots versehen. Dies hat zum Zwecke, die Hof- und Passagenzugänge sowohl tagsüber, als auch nachts zu unterstreichen und neugierige Besucher reinzuziehen (vgl. Unterkapitel 4.4.1) [3]. Im Altstadtbereich beschränken sich die Nutzungen der Höfe und Passagen fast ausschließlich auf den gastronomischen und gewerblichen Bereich (kleine Boutiquen und Lokale im Inneren). In der Renaissancestadthingegen sind die meisten Höfe privat und unzugänglich und dienen als Lager-, oder Pkw-Abstellplatz. Ausnahmen findet man zum Beispiel im Häuserblock an der Burggasse, Ecke Bahnhofstraße: der Burghof, der im Sommer temporär als Freilichtkino fungiert und einem Café Platz für sein Außenmobiliar bietet.

4.3.3 FREIRAUMELEMENTE UND STADTMOBILIAR

Ein Leitsystem anhand von Materialien (Farbwahl, wie in Unterkapitel 4.4.2 und 4.4.3 beschrieben) und durch eigens entworfenem Mobiliar soll für einen Wiedererkennungswert sorgen und zu einer besseren Orientierung in der Innenstadt beitragen.

Das Stadtmobiliar stellt einen wichtigen Bestandteil des öffentlichen Freiraumes dar. Es unterliegt verschiedener Nutzungen durch verschiedene Personengruppen. Die neu geplanten Freiraumelemente sollen sich in das städtebauliche Ensemble einfügen und der Innenstadt zu einer neuen Identität verhelfen. Durch ihren Einsatz wird die ästhetische Qualität des öffentlichen Raums erhöht und erzeugt ein einheitliches Stadtbild, wie die Schaubilder im Kapitel 4.4 im Folgenden zeigen.

Sitzgelegenheiten haben einen besonders kommunikativen Wert. Das Angebot an Sitzmöglichkeiten soll durch das eingesetzte Sitzmobiliar erweitert werden, da vor allem am Alten Platz und in der gesamten mittelalterlichen Stadt zu wenig öffentliche Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen. Die neu geplanten Sitzbänke mit ihrer Sitzfläche aus Holzbohlen, gelagert auf zwei seitlichen Betonklötzen (vgl. Abb. 4.14), werden in den Längen von einem bis zu vier Metern in der ganzen Innenstadt angeboten.

Begleitet werden diese Sitzbänke von, ebenso aus Beton gegossenen Abfalleimern (vgl. Abb. 4.15) [4].

Ein weiteres Element stellen die Fahrradabsperrbügel dar, die jeweils paarweise in einer farbig markierten Bodenplatte stecken und Platz bieten, sein Fahrrad sicher abstellen zu können (vgl. Abb. 4.16).

Informationstafeln am Alten Platz, wie Abb. 4.30 zeigt, geben ortsfremden und interessierten Besuchern Aufschluss über den Aufenthaltsort und dessen geschichtliche Eckdaten, und stellen auch einen Richtungsanzeiger für nahe-liegende, attraktive Orte dar (vgl. Abb. 4.17).

Eine Sonderform der Infotafel stellt die Anzeigentafel an den neu angelegten Bushaltestellen dar. Sie ist im Firmenrot der Klagenfurter Stadtwerke [5] gehalten und besitzt daher Wiedererkennungswert. Beleuchtete Balken informieren die ansteuernden Buslinien, sowie über deren Fahrpläne (vgl. Abb. 4.18).

Die abgebildete Leuchtstele (vgl. Abb. 4.19), sowie die, in den Boden eingelassenen Lichtspots sind die zentralen Beleuchtungselemente der Klagenfurter Innenstadt und werden ergänzend zur Straßen- und Fassadebeleuchtung aufgestellt. Die Leuchtstele besteht aus einem zwei Meter hohen, verzinkten Stahlrohr, auf das ein Meter hoher Glaszylinder aufgesetzt ist.

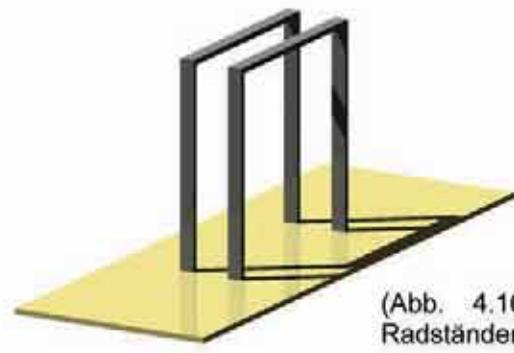
Das oben angeführte Mobiliar kommt mitunter auch in Verbindung mit anderen, freiraumgestalterischen Elementen zum Einsatz. Beispielsweise laden die Sitzbänke zum Verweilen auf den „Betonsteininseln“ am Alten Platz ein (vgl. Abb. 4.18), oder finden sich in den, in Cortenstahl eingefassten „Erdinseln“ in der Bahnhofstraße wieder (vgl. Abb. 4.20). Weitere, solcher Inseln sind die, in den Boden versenkten, oder am Boden montierten Caféplattformen, die nachts an der Unterseite beleuchtet werden (vgl. Abb. 4.21), oder die zahlreichen bodennahen, oder abgesetzten



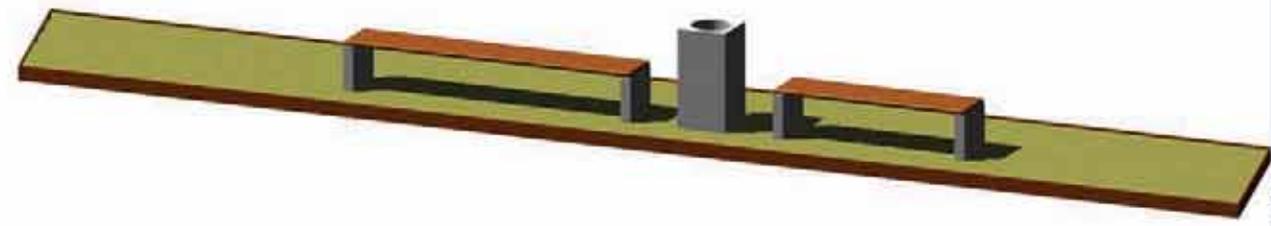
(Abb. 4.14, Image einer Sitzbank)



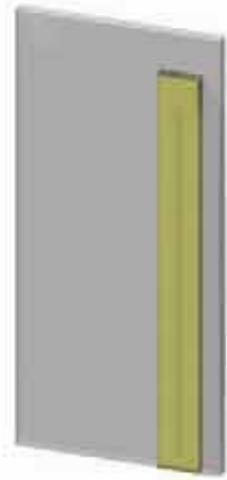
(Abb. 4.15, Image eines Abfalleimers)



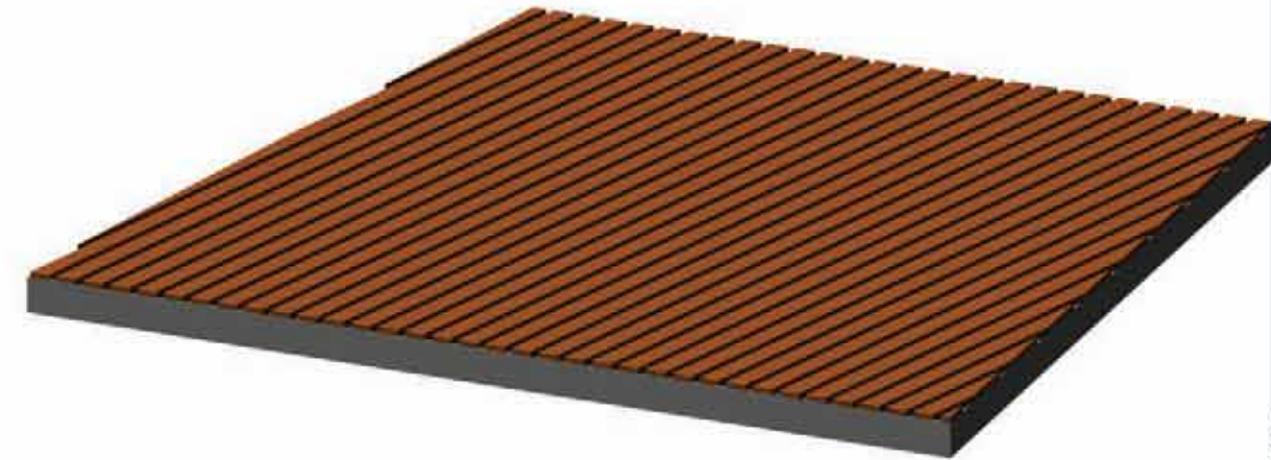
(Abb. 4.16, Image eines Radständers)



(Abb. 4.20, Image einer „Erdinsel“)



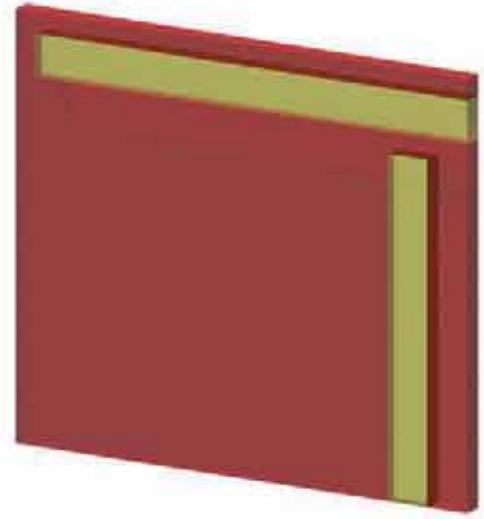
(Abb. 4.17, Image einer Info-tafel)



(Abb. 4.21, Image Caféplattform)



(Abb. 4.22, Image einer „Grüninsel“)



(Abb. 4.18, Image einer Info-tafel im Haltestellenbereich)



(Abb. 4.19, Image einer Leuchtstele)



(Abb. 4.23, Image eines „Wasserspiegels“)

Grün- und Erdinseln, die in der Innenstadt für zusätzliche Begrünung sorgen (vgl. Abb. 4.22 u. 4.20). Auch eine starke Rolle spielen die bodenniveaugleichen „Wasserspiegel“, die, wie oben bereits erwähnt, für ein besseres Mikroklima und die Reflexion der historischen Fassaden zuständig sind (vgl. Abb. 4.23).

Generell sind in der Innenstadt immer wiederkehrende Materialien und Farben zu finden. Gebürsteter und glatter Beton für die Gehbereiche und das Mobiliar, Steinplatten in den Farben Rot, Gelb, Hell- und Dunkelgrau als besondere Akzente in den einzelnen Innenstadtbereichen [5].

Bereits vorhandene Bodenbeläge sollen den zusätzlichen Eingriffen aber nicht weichen, sondern werden weiterverwendet.

4.3.4 BELEUCHTUNGSKONZEPT

Ein Beleuchtungskonzept, oder auch Lichtkonzept, in Innenstädten wird als Inszenierung des öffentlichen Raumes herangezogen. In den Abendstunden, bzw. in der Nacht soll dadurch eine Verbesserung der Sicherheit und Atmosphäre in den ausgewählten Bereichen erzielt werden.

Dazu werden zu der Straßenbeleuchtung Lichtstelen und Lichtspots zur Beleuchtung und Markierung wichtiger und interessanter Wegkreuzungen, Plätze, Gebäudefassaden, Objekte und Bepflanzung (Baumkronen) in der Fußgängerzone installiert (vgl. Abb. 4.24).

Als Inspiration dafür kann zum Beispiel das Beleuchtungskonzept in der Stadt Zürich in der Schweiz herangezogen werden, welches hier kurz beschreiben werden soll.

BEISPIEL ZÜRICH

Ein Vorbild für die Umsetzung eines Lichtkonzeptes in der Stadt Zürich wurde auch hier wo anders gesucht und in der Stadt Lyon in Frankreich gefunden. Lyon hat im Jahr 1989 ein Beleuchtungskonzept, einen „Plan Lumière“ (franz. für „Lichtplan“) konzipiert und größtenteils auch umgesetzt.

Das Lichtkonzept für Lyon wurde in einem „10-Jahres-Plan“ ausgeführt, dessen schrittweise Realisierung sich bewährt hat, weswegen die Stadt Zürich daher Ähnliches plant.

Auftraggeber für das Beleuchtungskonzept in Zürich ist der Gemeinderat. Für die planerische Umsetzung ist das Amt für Städtebau zuständig, welches mit weiteren Stellen kooperiert (Private, Institutionen, Kanton). In Abb. 4.25, Lichtplan Zürich, sind die Orte ersichtlich, welche im „10-Jahres-Plan“ mit zusätzlichen Lichtquellen ausgestattet werden sollen. Insgesamt sollen acht Gebiete in der Stadt durch den „Plan Lumière“ aufgewertet werden.

Im Jahr 2004 wurden die ersten Punkte des Plans realisiert. Drei Pilotprojekte (Brücken in der Innenstadt, sowie Gebäude in der Umgebung beim Stadthausquai, Bahnhofplatz von Affoltern, Brücken im Stadtteil Zürich-West) sollen in einer Testphase beobachtet und ausgewertet werden.

Da es in dieser Arbeit um die Aufwertung einer Innenstadt geht, wird kurz näher auf Beleuchtungsplan der Züricher Kernstadt eingegangen. Die Altstadt von Zürich setzt sich aus einem Nutzungsmix von Büros, Gewerbeeinrichtungen, Verwaltungsgebäuden, Wohngebäuden und Freizeitanlagen zusammen. Diese Durchmischung birgt unterschiedliche Anforderungen an die Aufenthaltsqualität. Wichtigste Elemente der Altstadt Zürichs sind der Limmatraum und die Quaianlagen, Brücken, Plätze, Höfe, Grünanlagen, repräsentative Gebäude, Denkmäler und Brunnen. In der Altstadt Zürichs wird darauf Wert gelegt, dass die kommerzielle Beleuchtung von Reklamen und Kaufhäusern (Schaufenster) in den Hintergrund rückt (vgl. Abb. 4.26).

Die oftmals versteckten Höfe in Altstadtgebieten werden, am Beispiel von Zürich, im Beleuchtungsplan durch bunte, aber dezente Beleuchtung in den angrenzenden Gassen hervorgehoben. Dabei sollen die verschiedensten Funktionen der Höfe, wie Verkauf oder deren Stille in der Intensität des Lichts zum Ausdruck gebracht werden. Beleuchtungskörper, welche an der Fassade angebracht werden, sollen, so weit es möglich ist, nicht sichtbar sein. Wie in Abb. 4.27 gezeigt, werden Beleuchtungskörper in den Boden eingelassen und bestrahlen für den Raum wichtige Elemente und Fassaden.

Der Beleuchtungsplan schafft eine Inszenierung des Raumes, um Objekte in der Stadt, sowie den Stadtraum sichtbar zu machen und Licht als gestalterisches Element einzusetzen, und die Stadt auch attraktiv in der Nacht zu präsentieren. Das Konzept für Zürich soll Bewohner in den Quartieren, Touristen, Durchreisende, Fußgänger, Radfahrer, Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel und auch Autofahrer ansprechen. Das Beleuchtungskonzept orientiert sich dabei am städtebaulichen Bestand. Durch den Plan sollen Qualitäten der unterschiedlichen Stadtgebiete betont und aufgewertet werden. Es sollen besondere Gebäude, Einzelobjekte und Stadträume durch



(Abb. 4.25, Zürich, Schnitt zum Lichtkonzept)



(Abb. 4.26, Zürich, Foto einer beleuchteten Erdgeschosßzone)



(Abb. 4.27, Zürich, Schema zum „Plan Lumière“)



(Abb. 4.24, Schema zum Beleuchtungskonzept)

gezielte Beleuchtung hervorgehoben werden. Um dies zu verstärken werden weniger bedeutende Objekte oder Räume zurückhaltend oder gar nicht beleuchtet. Um den Raum mit dem Licht zu betonen werden vorhandene Elemente, wie Vegetation, Brunnen und Mobiliar ebenfalls gezielt in Szene gesetzt. Durch die Beleuchtung sollen bessere visuelle Beziehungen entstehen, die zur besseren Orientierung in der Stadt beitragen. In den Quartieren werden verstärkt die Quartiersplätze mit den umliegenden Straßen behandelt, die einen wichtigen Orientierungspunkt darstellen.

Die Hauptziele des Beleuchtungskonzeptes kann man in die folgenden Punkten zusammenfassen:

- Sicherheit in öffentlichen Plätzen schaffen,
- das Hervorheben besonderer Gebäude,
- die Stärkung der Stadtidentität,
- die Schaffung einer nächtlichen Atmosphäre,
- eine Orientierungshilfe und
- die Aufwertung der Stadtquartiere.

„Ein Grundsatz des Plan Lumière ist: Nicht zusätzlich beleuchten, sondern anders.“
(Zitat: Plan Lumière Zürich, April 2004) [6]

Der „Plan Lumière“ soll dazu beitragen, dass die Stadt ihre Stadtbeleuchtung bewusster einsetzt. Durch diese Vorgehensweise kann einer Lichtverschmutzung, die entsteht, wenn Lichtkörper ungenutzt in den Himmel scheinen, vorgebeugt werden. Das senkt auch beträchtlich den Energieverbrauch.

Der Lichtplan beinhaltet nicht nur die gestalterische Beleuchtung, sondern integriert auch die Verkehrsbeleuchtung und Reklamelicht. Es wird versucht, funktionales Licht nur dort einzusetzen, wo es notwendig ist. Die Positionierung der Lichter dient zur Betonung der Besonderheiten in der Stadt, wie der Schanzengraben in Zürich, der noch alte Festungsanlagen aufweist, oder der Limmatraum, welcher für seine Erholungsqualität bekannt ist. Dafür wird der Limmatraum mit dessen Quaianlagen das Medium Wasser als Lichtreflektor einsetzen.

[1] Anmerkung: Als „Ruhezzone“, wie auch im folgenden Unterkapitel 4.4.1 beschrieben, soll ein Bereich jeweils in der Mitte des Platzes verstanden werden, der primär dem langsameren „Schlendern und Schauen“ vorbehalten sein soll.

[2] Anmerkung: Die Vielzahl an Möglichkeiten der Benutzung dieser „Multifunktionszonen“ wird einerseits durch die, teilweise vorhandene Stadtmöblierung, andererseits aber bewusst durch den Benutzer selbst getroffen.

[3] Anmerkung: Aus Gründen des Umfangs der vorliegenden Arbeit wurde auf die gestalterische Ausarbeitung der Innenhöfe und Passagen verzichtet. Auch würde dies im Zusammenhang mit der Behandlung des Wohnproblems in der Klagenfurter Innenstadt, der Erschließung der Dachgeschoßzonen, sowie der Hebung des Wohnstandards stehen und ist somit nicht Teil der gesetzten Aufgaben.

[4] Anmerkung: Generell ist das vorgeschlagene Mobiliar aus einer einfachen Kubatur bestehend und durch schlichte Materialien bestimmt, um sich harmonisch in die jeweilige historische Umgebung in der Klagenfurter Innenstadt einzufügen.

[5] Anmerkung: Erläuterungen zur Farbwahl finden sich in den Beschreibungen der Unterkapitel 4.4.1 bis 4.4.4.

[6] Quelle: Stadt Zürich: Plan Lumière Zürich, Gesamtkonzept, 1. April 2004, S.2; Zürich, 2004

4.4 DETAILPLANUNG

4.4.1 ALTER PLATZ

Der Alte Platz stellte den Mittelpunkt der Stadt Klagenfurt seit seiner Gründung durch die Kreuzung zweier Handelsstraßen im Jahre 1246 bis in die Renaissance-Zeit dar, als die mittelalterliche Altstadt unter den Plänen des Florentinischen Architekten De Lallo um den, heute als Neustadt bekannten innerstädtischen Stadtteil erweitert wurde (vgl. Kapitel 3.2).

Die zwei sich kreuzenden Handelsstraßen waren also maßgebend für die Ausformulierung der Platzgeometrie, welche sich im Grunde genommen seit damals nicht wesentlich verändert hat.

Seit der Alte Platz 1961 Teil der Klagenfurter Fußgängerzone wurde, hat sich auch in baulicher Hinsicht nicht viel getan. Wohl aber sind die Geschäfte und Gastronomierbetriebe an diesem Ort gewachsen und haben sich vermehrt, weswegen gerade die Erdgeschoßzone platzseitig aufgrund der zahlreichen Geschäftsauslagen und dem, den Cafés und Bars zugehörigem Mobiliar mitunter sehr überladen und voll wirkt. Dies führt häufig zum Verlust des eigentlichen Platzcharakters.

Um dieser Problematik entgegen zu wirken soll, wenn möglich ab Phase 01 des Phasenausbauplans (vgl. Kapitel 4.1), der Platz in seiner Längsrichtung in drei Zonen unterteilt werden: eine Mittelzone und zwei Randzonen, die sich jeweils aus den Drittelpunkten der Abstände zweier, sich gegenüberliegender Fassaden ergeben.

Die besagte Mittelzone soll in ihrem Charakter „ruhiger“ als die beiden Randzonen sein. Das heißt, dass sich die Geh- und Durchwanderungsgeschwindigkeit in ihr deutlich von der in den Randzonen unterscheiden soll. Der Zweck der Mittelzone soll demnach sein, den Besucher des Platzes, ob nun Tourist oder Stadtbewohner, zum Verweilen einzuladen, indem auf ihr Sitzgelegenheiten, Informationstafeln, Wasserspiele, Cafés und Geschäftsauslagen angeboten werden (vgl. Abb. 4.28 u. 4.29).

Dieses Angebot soll sich auf diversen „Inseln“ präsentieren, die in der Mittelzone entlang der West-Ost-Achse (Alter Platz, Herrengasse) und der Nord-Süd-Achse (Wiener Gasse, Kramergasse) situiert sind. Der Verlauf der beiden „Inselzonen“ soll dabei eine Referenz an die Entstehungsgeschichte des Alten Platzes mit der Kreuzung der eingangs erwähnten Handelsstraßen sein. Die einzelnen „Inseln“ befinden sich alle auf dem Niveau des bestehenden, roten Bodenbelags, der auch diesem Eingriff nicht weichen soll. Dennoch weisen die „Inseln“ teils unterschiedliche Oberflächengestaltung und Materialwahl auf.

Inseln, auf denen sich besagte Sitzgelegenheiten, Informationstafeln sowie die Auslagen der Geschäfte befinden sollen, weisen einen hellgrauen Steinboden auf, der von einem dunkelgrauen Betonsteinpolygon eingefasst ist. Die Ecken der jeweiligen Steinumrandung sind mit, in den Boden eingelassenen Strahlern besetzt. Eine Ausnahme hierzu bilden die Ecken der Inseln, deren Kanten entlang sich kreuzender Wege der Altstadt liegen. Hier sind die Ecken mit drei Meter hohen, zylindrischen Beleuchtungselementen besetzt (vgl. Abb. 4.31), welche als neue Beleuchtungselemente und auch Identitätsträger im gesamten innerstädtischen Gebiet wiederholt zum Einsatz kommen.

Cafés und Bars, die ihr Mobiliar bislang in Gruppen entlang der zugehörigen Fassaden orientiert haben, können selbiges auf speziell dafür eingerichtete „Inseln“ aufstellen. Diese Inseln sind in den Boden eingelassene Holzplattformen, welche nachts von unten beleuchtet werden sollen (vgl. Abb. 4.32).

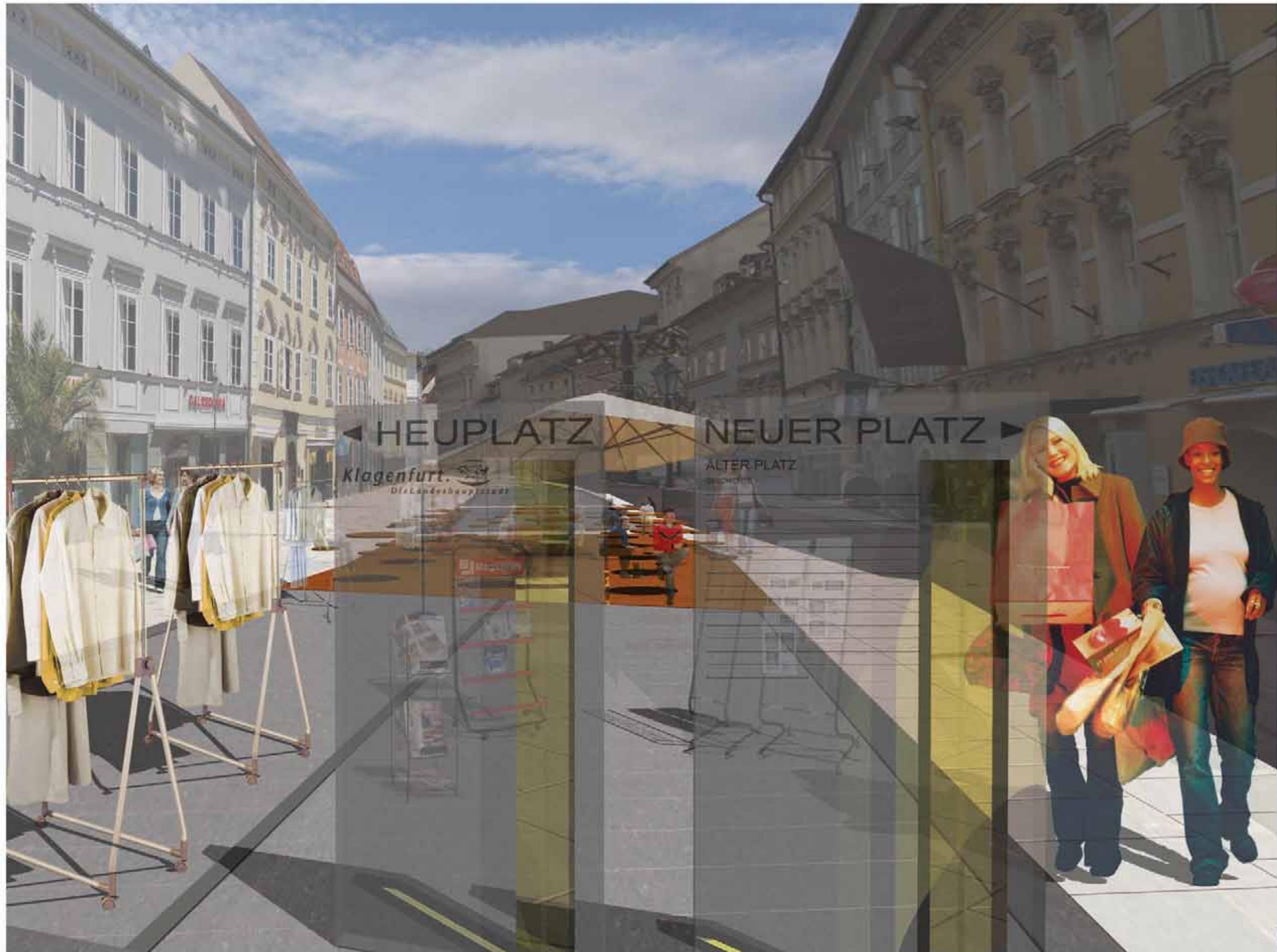
Die zweite Sonderform der „Inseln“ stellen die knöcheltiefen Wasserbecken dar. Sie sind vor historisch besonders wertvollen Gebäuden situiert und sollen dem Besucher als Fassadenspiegel dienen und eine zusätzliche Möglichkeit zur optischen Wahrnehmung des Platzes anbieten. Der Boden des zwischen nur etwa drei und fünf Zentimeter tiefen Wasserspiegels soll gestalterisch an die Oberfläche der „Steininseln“ erinnern und ebenfalls diese markanten Querlinien aufweisen, die auch eine Referenz an die alten Handelsstraßen sind. Die Querlinien der West-Ost orientierten Mittelzone verlaufen genau von Nord nach Süd und bilden somit entlang dieser Mittelzone immer wieder auftretende, kleine „Kreuzungen“. Mit der Nord-Süd-Zone verhält es sich konsequenterweise genau umgekehrt.

Ein wichtiger Grund, die Mittelzone niveaugleich mit den Randzonen zu halten, liegt in einer anderen Funktion des Alten Platzes und der angrenzenden Seitengassen. Alljährliche Stadtfeste (Klagenfurter Altstadtzauber) sowie Märkte und Aufführungen sollen auch weiterhin ungehindert stattfinden können [1].

Ein weiterer Vorteil ergibt sich aus der Tatsache, dass niveaugleiche Oberflächen auch für gehbehinderte Menschen wesentlich benutzerfreundlicher sind.



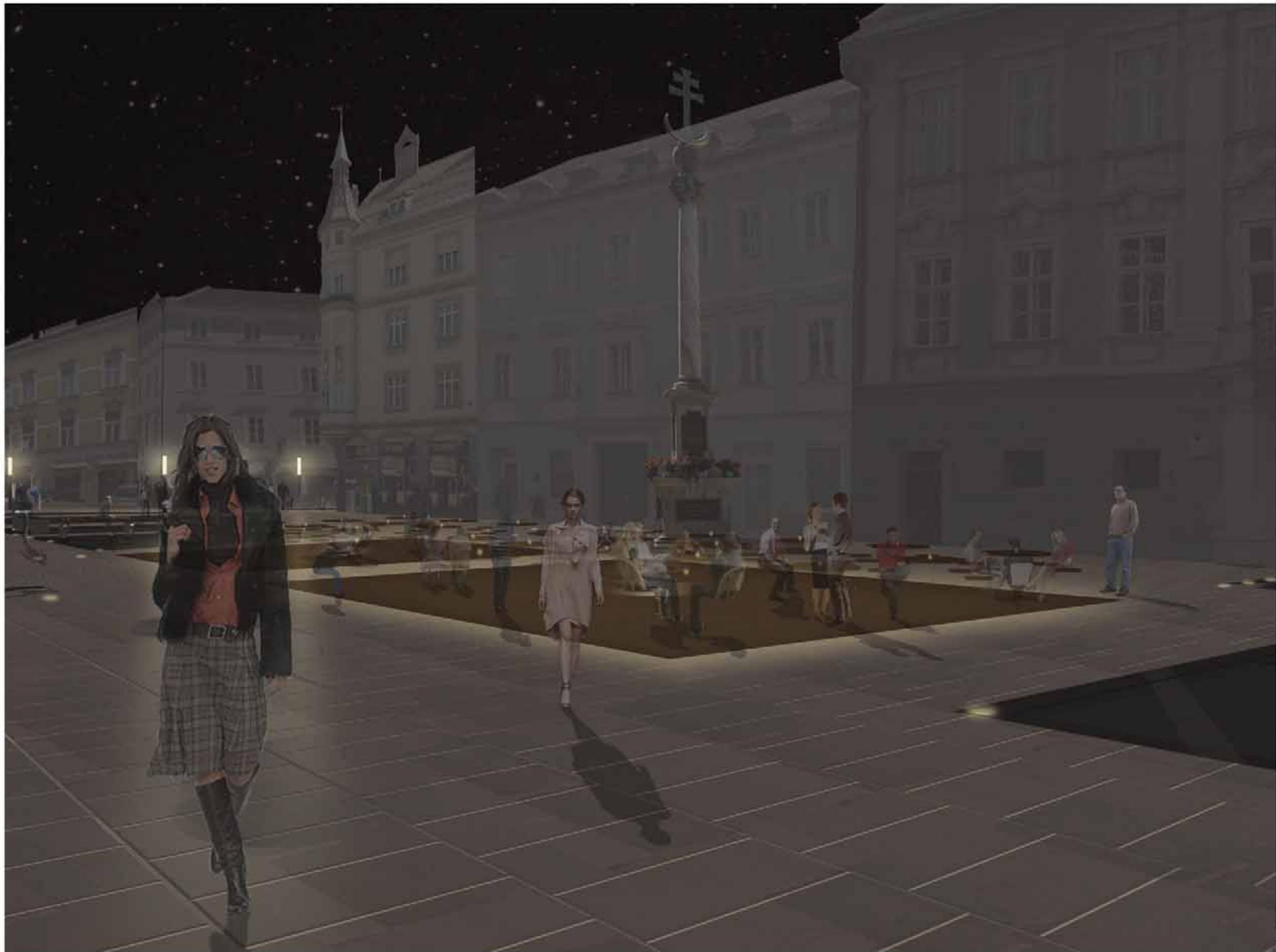
(Abb. 4.28, Alter Platz, wie er sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt darstellt)



(Abb. 4.30, Schaubild der Mittelzone am Alten Platz)



(Abb. 4.31, Schaubild, Wasserbecken vor dem alten Rathaus)



(Abb. 4.32, Schaubild, Cafés
bei Nacht mit Beleuchtung)

PASSAGEN, INNENHÖFE

Um das Problem der schlecht „erfahrbaren“ Passagen und Innenhöfe der Altstadt besser behandeln zu können, dass bereits Eberhard KRAIGHER [2] in den 1970er Jahren aufgezeigt hat, sollen gestalterische Maßnahmen an den platz- und gassenseitigen Zugängen zu den Passagen und Innenhöfen der Arkadenhäuser vorgenommen werden.

Diese Maßnahmen sollen den Besucher – vor allem aber den ortsfremden Besucher – auf das Vorhandensein selbiger öffentlicher Innenhöfe aufmerksam machen und ihn anlocken, das Fußgängerzonenleben auch abseits der großen Plätze zu erforschen.

Die hierfür erforderlichen gestalterischen Maßnahmen müssen selbstverständlich sowohl am Tag als auch in der Nacht funktionieren. Die in der Draufsicht und den Schaubildern dargestellte Lösungsvariante zeigt unterschiedlich große, längliche Steinplatten (in den bereits erwähnten zwei Grautönen gehalten), die alternierend aus den Passagendurchgängen quasi hervortreten zu scheinen und in den roten Steinbelag der Fußgängerzone eingreifen.

Um den teilweise sehr schönen Marmorstein der Passagen nicht unnötiger Weise entfernen zu müssen, greifen die grauen Steinplatten auch hier nur ein, setzen sich aber nicht über den gesamten Verlauf der Passagendurchgänge fort. Für die Attraktivierung der Durchgänge bei Nacht kommen erneut Bodenstrahler zum Einsatz, die sich von den Ecken der Steininseln in unregelmäßigen Abständen Richtung Passagen hinziehen (vgl. Abb. 4.29 und 4.31). Im Hofinneren könnte eine, in den Boden eingelassene Leuchtspur den Passagencharakter unterstreichen und abunden.

Ein Aspekt, der in der vorliegenden Arbeit nicht behandelt wurde, weil dieser den Umfang sprengen würde, ist die Umgestaltung der Innenhöfe, die teilweise durchaus notwendig wäre, aber auch die Sanierung gewisser Arkadenhäuser, um diese auf einen, in der heutigen Zeit geforderten Wohnungsstandard zu bringen (Erschließung der Dachgeschoßzonen mittels außenliegender Lifttürme und Ausbau der Dachgeschoße, Zusammenlegung von flächenmäßig zu kleinen Wohnungen zu größeren Einheiten, ...).

Wichtig für das „Hineinführen“ der Besucher in die Innenhöfe, und um das „Abschreckungspotenzial“ zu vermindern, wäre, die Passagentore tagsüber offen zu halten (vgl. Abb. 4.33).

4.4.2 HEILIGEN GEIST PLATZ

Das Konzept hinter dem in weiterer Folge beschriebenem Umgestaltungsvorschlag für das Gebiet um den Heiligen Geist Platz, den Stauderplatz (Villacher Straße Richtung Villacher Ring) und den Lendkanal (Lendhafen) sieht eine Attraktivierung und Aufwertung der fußläufigen Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Lendkanal, der in weiterer Folge zum Wörther See führt (vgl. Kapitel 3.2), vor.

Zwar besteht eine ungehinderte Fußverbindung zum Lendhafen sowie zum Kanalradweg ab dem Heiligen Geist Platz bereits, jedoch ist sie vor allem für ortsfremde Stadtbesucher nicht deutlich genug erkennbar. Auch der, hinter dem Kaufhaus Woolworth gelegene Schillerpark mit seiner Heiligen-Geist-Schütt ist für Touristen von diesem Ort aus nicht wahrnehmbar, weswegen der Gestaltungsvorschlag, ähnlich wie im bereits voran beschriebenen Problem mit den Passagen und Innenhöfen, auch hier ein „Hineinziehen“ und Weiterführen der Besucher des Heiligen Geist Platzes in den Schillerpark und in weiterer Folge zum Lendkanal provozieren möchte.

Geschehen soll dies vom Heiligen Geist Platz aus mit optischen Hilfsmitteln. Als „Verlängerung“ der beiden Erschließungsmöglichkeiten des Schillerparks (Woolworthpassage und Klostergasse) sollen zwei, mit Steinplatten gepflasterte Wege niveaugleich in die bestehende Pflasterung des Heiligen Geist Platzes integriert werden (vgl. Abb. 4.38). Die prägnante Farbgebung der Steinwege hat mehrere Gründe: Erstens soll mit den Signalfarben Rot und Gelb auf die Passage durch das Kaufhaus und auf die Klostergasse hingewiesen werden und bereits eine gewisse Attraktivität implementieren, zum Zweiten wurden diese Farben gewählt, um eine Referenz an die Bodenbeläge in den übrigen innerstädtischen Bereichen anzugeben.

Das Rot soll für das Historische, Alte stehen, weil es bereits im Bodenbelag am Alten Platz (wie oben beschrieben) verwendet wurde. Das Gelb stellt eine harmonische Kontrastfarbe zum Rot dar und soll für das Neue stehen. Es kommt zusammen mit dem Rot und den beiden Grautönen, die schon am Alten Platz verwendet wurden, auch in der neuangelegten Fußgängerzone immer wieder vor (vgl. Unterkapitel 4.4.3 und 4.4.4).

Entlang und in den Verschnitten dieser beiden, sich kreuzenden Steinwege sind Sitzgelegenheiten und anderes Stadtmobiliar angeordnet, die in ihrem Design derer vom Alten Platz gleich sind – simple Betonblöcke mit darauf



(Abb. 4.33, Geschlossene Tore vor einer öffentlich zugänglichen Passage in der Herrengasse)



(Abb. 4.34, Heiligen Geist Platz, wie er sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt darstellt)



(Abb. 4.37. Schaubild vom Heiligen Geist Platz mit Blick Richtung Heiligen Geist Kirche)



(Abb. 4.38, Schaubild mit Blick auf die Woolworthpassage)



(Abb. 4.39, Schaubild vom Heiligen Geist Platz mit Blick Richtung Stauderplatz)

montierten Holzlatten, wie sie auch in den Caféplattformen überall in der Stadt wiederzufinden sind. Weiters werden in den Zwickel der beiden Wege erhöhte Grünflächen angeboten, die mit einer Betonmauer eingefasst werden und beleuchtet sind. Die nördliche Grünfläche wird mit dem, sich bereits an diesem Ort befindlichen Baum besetzt.

Gegenüber der Grünflächen und im Schatten des Kaufhauses befindet sich eine 15 Zentimeter hohe Holzplattform für Cafémobiliar. Die Plattformaußenkante hat in zehn Zentimetern Höhe über dem Boden einen Versatz nach Innen, um die Plattform von unten beleuchten zu können, um ihr damit nachts einen schwebenden Charakter zu verleihen.

Vor der, für den Platz namensgeblichen Heiligen Geist Kirche (vgl. Kapitel 3.2) ist auch hier ein nur knöcheltiefes Wasserbecken situiert, dass ebenfalls als Fassadenspiegel funktionieren soll. Eingefasst ist das Becken mit dem dunkelgrauen Betonstein und vier, die Ecken markierenden Zylinderleuchten (vgl. Abb. 4.37).

Die bereits vorhandenen, hohen, zylindrischen Stelen, die mit Sonnenkollektoren und Scheinwerfern ausgestattet sind, werden dem Platz erhalten bleiben, aber teilweise neu positioniert. Da sich die Funktion des Bausbahnhofes am Heiligen Geist Platz nicht ändern soll, werden die Stelen nur in der optischen Verlängerung der Haltestellen als Trennung zwischen dem Platz und dem Busbahnhof angeordnet. Die Trennung wird zudem durch einen 15 Zentimeter hohen, jedoch für Rollstuhlfahrer leicht überwindbaren Höhenunterschied, mit besagtem dunkelgrauen Stein gepflastert, nochmals hervorgehoben.

STAUDERPLATZ

Am Stauderplatz, bzw. an der Verbindung zwischen ihm und dem Heiligen Geist Platz wird sich funktionell nur Folgendes ändern: Die bisher am Heiligen Geist Platz entlang und über den Stauderplatz zur Villacher Straße geführte zweisepurige Straße wird auf eine Spur reduziert und ist nur noch für Busse, Zulieferer und Einsatzfahrzeuge zu befahren.

Die durch das Wegfallen der zweiten Fahrspur entstandene Mehrfläche wird dem Gehsteig seitens des Stauderplatzes zugeschlagen und soll Holzplattformen für Cafés – zur Zeit werden Parkplätze durch Plattformen besetzt (vgl. Abb. 4.40) – und Grünstreifen mit Alleebäumen erhalten, die als Grünverbindung zum Ring und darüber hinaus verstanden werden sollen.

Auch die Fußverbindung vom Stauderplatz aus über den Schillerpark Richtung Lendhafen soll entsprechend aufgewertet werden. Besonders auf die Unterführung unterhalb des Villacher Rings soll hingewiesen werden.

LENDKANAL

Auf der, dem Schillerpark gegenüberliegenden Seite des Villacher Rings soll nach der Unterführung eine Aufpflasterung in der Linsengasse hergestellt werden, die eine Temporeduzierung für den Autoverkehr bringen und damit den Fußgänger- und Radfahrerverkehr Richtung Lendhafen, und in weiterer Folge Wörther See, begünstigen soll.

Auch die drei Gassen Richtung Lendhafen sollen entsprechend neugepflastert werden und in ihrer Einbahnrichtung umgekehrt werden – wie im Kapitel 4.1 beschrieben –, um die Befahrbarkeit zu begünstigen und die Parkplatzsituation seitens des Villacher Rings neudefinieren zu können.

4.4.3 BAHNHOFSTRASSE

Der nördliche Abschnitt der Bahnhofstraße zählt zu den am stärksten frequentierten Straßenräumen der Klagenfurter Innenstadt; sowohl hinsichtlich des MIV, wie auch der Fußgänger und ist nicht zuletzt wegen ihres großen Angebots an zahlreichen Geschäften und Gastronomiebetrieben nebem der Fußgängerzone in der Altstadt ein beliebter Einkaufsort der Stadtbewohner (vgl. Unterkapitel 3.3.3).

Im Zuge der Erbauung des Einkaufszentrums City-Arkaden verlor diese Straße aber zusehens an Attraktivität, da viele Ladenbesitzer und Lokalbetreiber um ihre Existenz fürchteten und den Verzug in den neuen Einkaufstempel am Heuplatz einem Ausharren in der Bahnhofstraße vorzogen (vgl. Abb 4.42). Auch Versuche, die Bahnhofstraße wieder zu beleben, blieben im Großen und Ganzen erfolglos [3].

Um einer weiteren Zurückentwicklung dieses Stadtteils – nicht nur die Bahnhofstraße, auch die anderen Einkaufs-



(Abb. 4.40, Stauderplatz, Cafés mit Plattformen auf den Parkplätzen)

straßen der Neustadt sind davon betroffen – entgegen zu wirken, sollen die Bahnhofstraße und auch die anderen Einkaufstraßen der Klagenfurter Innenstadt (vgl. Unterkapitel 3.3.3) einem „Facelifting“ unterzogen werden, um ihre Qualitäten als konkurrenzfähige Einkaufstraßen in der Innenstadt zu unterstreichen und um letztlich zusammen mit dem großen Einkaufszentrum eine attraktive Einheit zu bilden.

Das Gestaltungskonzept für die Einkaufsstraßen der Neustadt sieht, gleich wie in der Altstadt, eine Unterteilung der Straßenräume in jeweils drei Zonen vor: wiederum eine Mittelzone und zwei begleitende Randzonen.

Anders aber, als am Alten Platz, der Herrengasse und der Wiener Gasse und Kramergasse soll hier die Mittelzone nicht dem „langsameren“ Fußverkehr vorbehalten sein, sondern eine rasche Durchwanderung erlauben und frei von baulichen Einrichtungen jeglicher Art bleiben. Der Grund dafür ist in der Funktion der Neustadtstraßen zu finden. Bis zu ihrer Eingliederung in die Fußgängerzone dienten sie als Verkehrswege für den MIV und den ÖPNV (vgl. Unterkapitel 3.3.4). Mit dem Ausschließen des ortsfremden MIVs kann zwar eine Umnutzung im Sinne einer Fußgängerzone erfolgen, dennoch müssen die Straßen teilweise für Fahrzeuge der Müllabfuhr, Anrainer und Zulieferer, sowie für Einsatzfahrzeuge benutzbar bleiben.

Hierfür dient die besagte Mittelzone, die mit einer durchgehenden Breite von vier Metern eine großzügige Durchfahrtslichte besitzt und auch für große Fahrzeuge (etwa Löschzüge) genügend Seitenabstand zu den Randzonen mit ihren Geschäftsauslagen und Stadtmobiliar bietet (vgl. Abb. 4.43).

Zusätzlich soll sie natürlich auch dem Fußverkehr und den Radfahren, die sich nunmehr frei im innerstädtischen Gebiet bewegen können, ausreichend Raum für ein Vorankommen bieten.

Gestalterisch hebt sich die Mittelzone von den Rändern durch die Bepflasterung mit großen, farbigen Betonsteinen ab. Auch hier kommen wieder die zwei Signalfarben Rot und Gelb, sowie des Grau zum Einsatz und sollen, gleich wie auch schon am Heiligen Geist Platz (vgl. Unterkapitel 4.4.2), eine Referenz an das Alte und an das Neue darstellen und zu einer gestalterischen Einheit der Klagenfurter Innenstadt beitragen.

Im Zuge der Bauarbeiten der Einkaufsstraßen sollen unterhalb der Mittelzonen Betonschächte für die Bündelung von Zu- und Abwasserleitungen, sowie von Strom- und Telekabeln eingebracht werden, die durch eine abschnittsweise Überplattung auch im Schadensfall wieder leicht zugänglich wären (vgl. Abb. 4.43).

Die, die Mittelzonen begleitenden Randzonen sollen mit einer strukturierten Betondecke ausgelegt werden.

Im Falle der Straßenzüge, die für den Busverkehr vorgesehen sind, wird die Mittelzone asphaltiert und die Randzonen von Grünstreifen durchsetzt sein, die niedrige und hohe Bepflanzung aufnehmen sollen. Diese soll zur Begrünung und Attraktivierung des Stadtraumes beitragen, wie in der Draufsicht und der Schnittdarstellung zu entnehmen ist (vgl. Abb. 4.44 und 4.47).

Die Randzonen der Bahnhofstraße erhalten ebenfalls begrünte Streifen. Diese sind aber nicht mit Rasen bekleidet, sondern mit gebundenem Erdmaterial und mit einer Cortenstahleinfassung in den Boden eingelassen. In regelmäßigen Abständen ziehen sich zwei Baumreihen über jeden Straßenabschnitt und setzen damit die bereits vorhandene Idee einer innerstädtischen Allee fort. Jeweils an den Kreuzungspunkten warten die „Erdinseln“ auch mit dem bereits beschriebenen Stadtmobiliar auf und laden zum Verweilen ein.

Nächtens werden die Alleebäume und das Mobiliar durch Bodenstrahler von unten beleuchtet, die zusammen mit den bereits vorhandenen Hängelaternen den Straßenquerschnitt erhellen sollen (vgl. Abb. 4.45).

Wie das Schaubild 4.47 zeigt, ist in der 8.-Mai-Straße auf Höhe der Bahnhofstraße eine Bushaltestelle in die südliche Randzone eingelassen (vgl. auch Abb. 4.41). Aufgrund von Platzmangel weist diese Haltestelle kein Wartehäuschen, aber eine, im „Stadtwerke-Rot“ [4] gehaltene Informationstafel auf, die in nachts beleuchteten Balken über die ansteuernden Buslinien und die jeweiligen Zeitpläne unterrichtet.

Um sowohl den nahenden Radfahrer und Fußgänger, wie aber auch die Busfahrer zu warnen, sind die Zebrastreifen in den Kreuzungsbereichen der Bahnhofstraße mit den Busspuren in den gewählten Signalfarben Rot und Gelb gehalten. Selbiges gilt konsequenterweise für alle Busspuren kreuzende Mittelzonen.

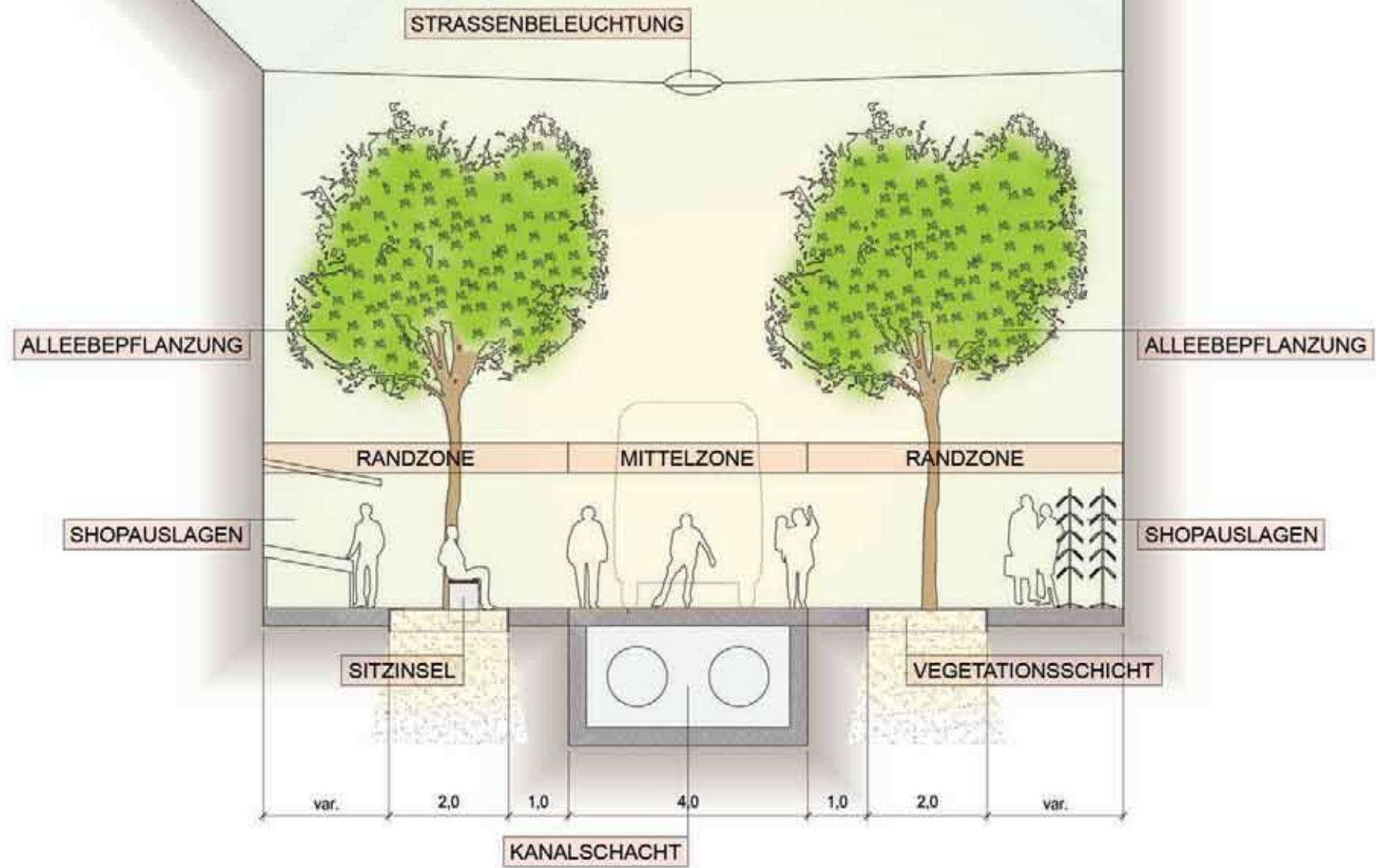
ABSCHNITTE NORD UND SÜD DER BAHNHOFSTRASSE

Das kurze Ausläuferstück der Bahnhofstraße im Norden zwischen der Priesterhausgasse und der Waaggasse wird in seiner Funktion in zwei gegenläufige Busspuren umgewandelt, die der reaktivierten CityBus-Linie (vgl. Kapitel 4.2) als Verbindung zum Einkaufszentrum City-Arkaden dienen.

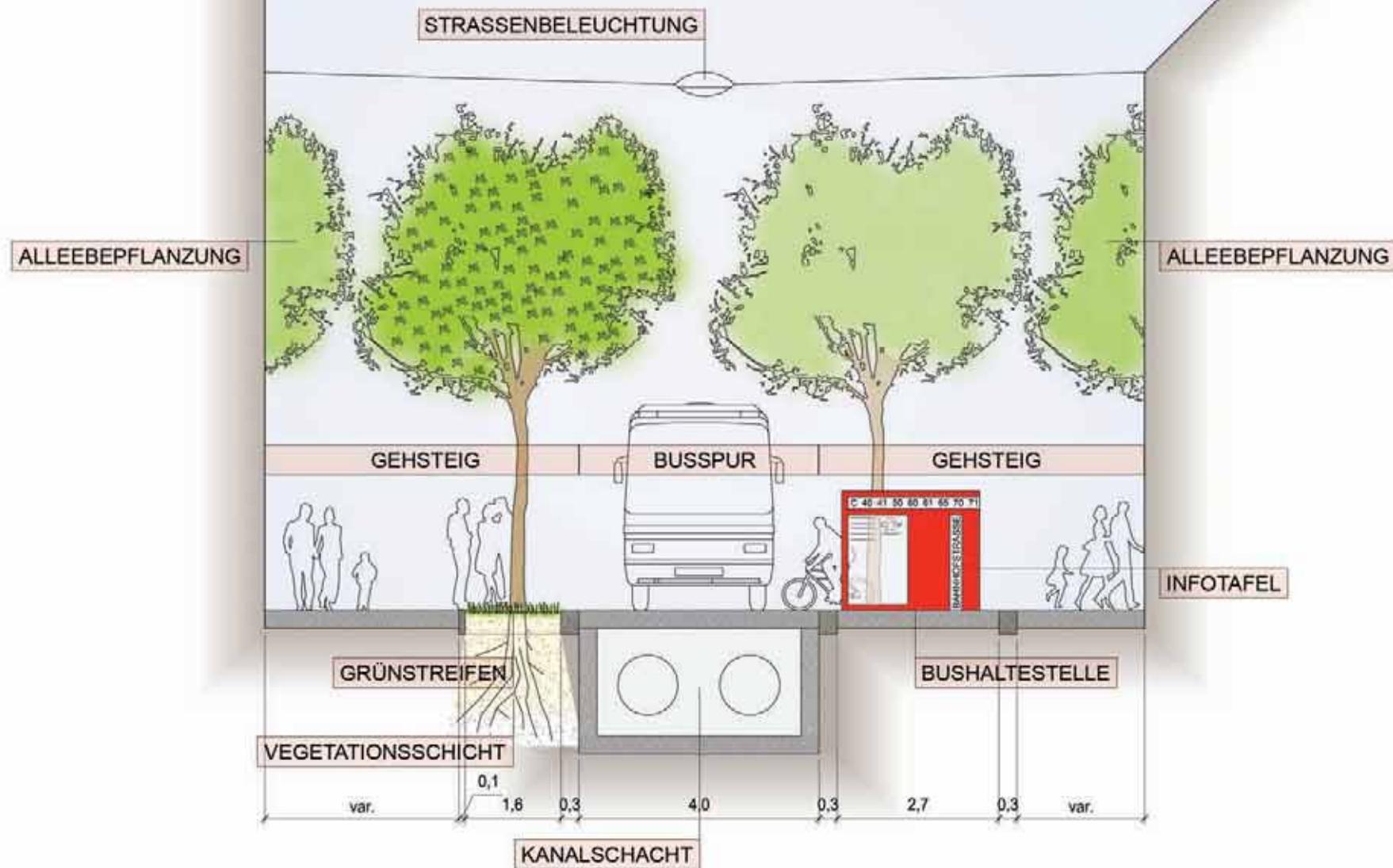
Gelegentlich, aus dem Verlauf Getreidegasse-Waaggasse kommende Pkws dürfen die Busspur in der Bahnhof-



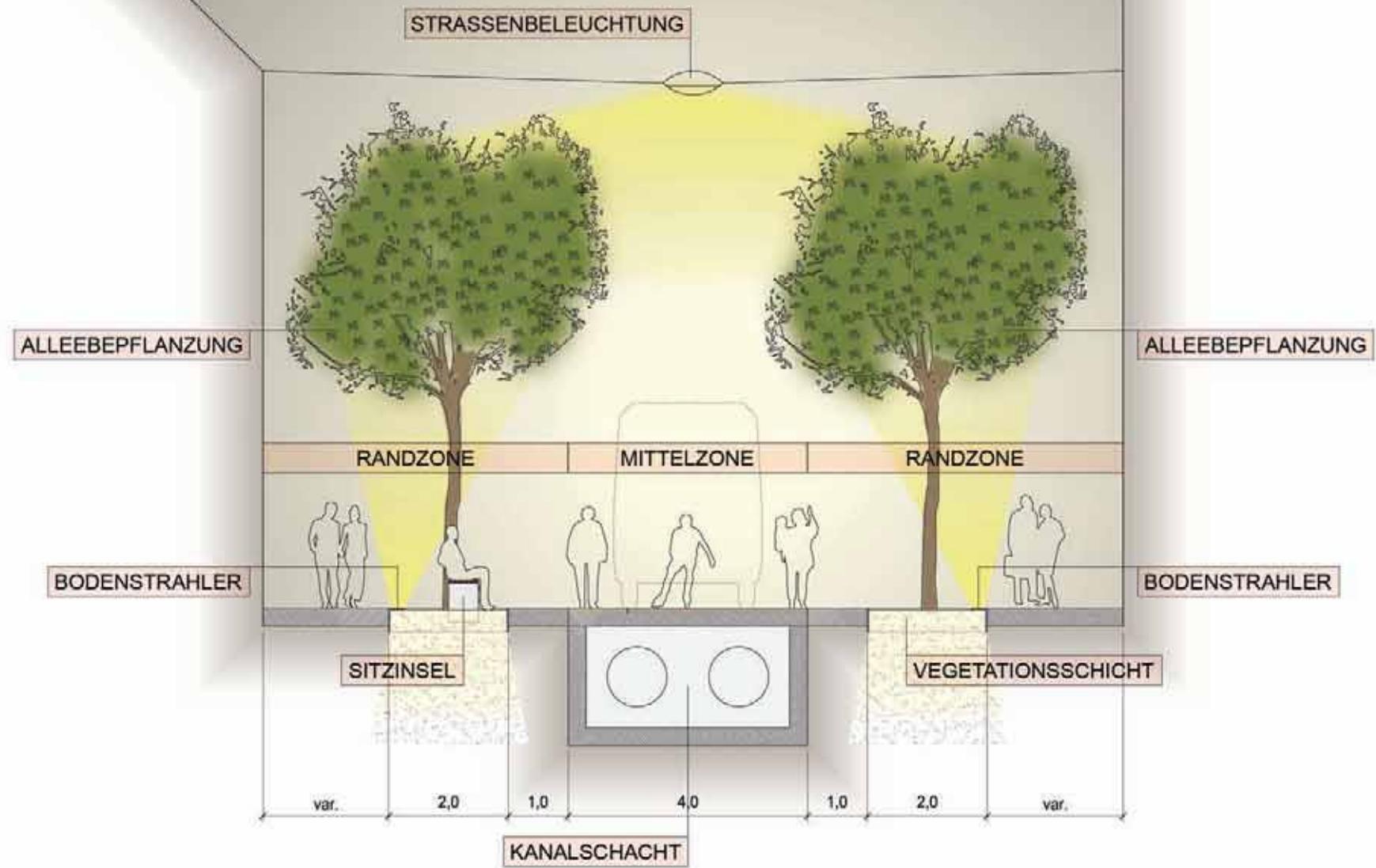
(Abb. 4.42, Leerstehende Geschäftslokale in der Bahnhofstraße)



(Abb. 4.43, Querschnitt durch die Bahnhofstraße bei Tag im Maßstab 1:100)



(Abb. 4.44, Querschnitt durch die 8.-Mai-Straße mit Bushaltestelle im Maßstab 1:100)



(Abb. 4.45, Querschnitt durch die Bahnhofstraße bei Nacht im Maßstab 1:100)



(Abb. 4.46, Schaubild der Bahnhofstraße mit Blick Richtung Süden)



(Abb. 4.47, Schaubild der Bushaltestelle in der 8.-Mai-Straße)



(Abb. 4.48, Schaubild der Bahnhofstraße am Arnulfplatz; Blick Richtung Norden)

straße Richtung Priesterhausgasse zum Verlassen der Innenstadt benutzen – „Rauscherparkschleife“ (vgl. Kapitel 4.2).

Der weitere Bahnhofstraßenverlauf südlich der Mießtaler Straße (Arnulfplatz) wird in seiner Funktion als gegenläufige Hauptverkehrsstraße erhalten bleiben, jedoch ab den beiden gegenüberliegenden Haltestellen am Arnulfplatz durch Radfahrstreifen und Grüninseln begleitet.

Die Zufahrt zur Domgarage in der Paulitschgasse bleibt für den MIV bis zur Garageneinfahrt offen. Ab dann wird nur noch eine Einbahnspur für den Busverkehr in die Karfreitstraße geführt (vgl. Abb. 4.41). Die Mießtaler Straße bleibt für den Individualverkehr offen.

Als gestalterischer Abschluss der Fußgängerzone in der Bahnhofstraße wird der Grünbereich vor dem Gebäude der Landesregierung mit einem länglichen Steinplatz aufgewertet, der mit roten, gelben und grauen Steinplatten gepflastert sein wird.

4.4.4 EINKAUFSZENTRUM CITY-ARKADEN

Wie bereits im Unterkapitel 3.3.3 dieser Arbeit beschrieben, stellen die City-Arkaden sowohl architektonisch, wie auch städtebaulich von Außen wie von Innen keine Ideallösung für die Klagenfurter Innenstadt dar. Das Fehlen beinahe jeglicher „echter“ Fenster vom Innenleben nach Außen lassen den großen Komplex im Inneren wie eine eigene Welt erscheinen, die in der gebauten Form in jeder beliebigen Stadt stehen könnte und keinen städtebaulichen Bezug zu seinem Umfeld aufweist.

Dies ist auch im Außenbereich spürbar, da das Gebäude über kein einziges Gestaltungsmittel mit der Stadt zu kommunizieren scheint. Einzig ein „knalliger“ Zebrastreifen lässt den, aus der Wiener Gasse kommenden Besucher erahnen, dass an diesem Ort etwas Besonderes zu erwarten ist. Tatsächlich haben die City-Arkaden auch eine sehr prominente Lage und das Gebäude könnte durch die, im Folgenden beschriebenen Maßnahmen durchaus eine Attraktivität erhalten.

Ein wichtiger Kritikpunkt an der baulichen Ausführung des Einkaufszentrums ist die fehlende Passagenwirkung. Zwei große Durchbrüche – einer quer zum Gebäude auf Höhe des Mittelrondos und einer als Fortsetzung des Längsganges (vgl. Abb. 4.49) – sollen zur Gliederung des Komplexes beitragen und ein Durchwandern ermöglichen, ohne das Gebäude am selben Zutrittspunkt wieder verlassen zu müssen. Diese Ausführung würde auch eine Widerspiegelung der zahlreichen Arkadenhäuser mit ihren Passagenfunktionen der Altstadt bringen und führe somit zu einer ersten ideellen Verbindung mit der Stadt Klagenfurt.

Um eine angenehme Durchwanderung des neuaufgeteilten Komplexes auch gewährleisten zu können und eine Art überdachte Plaza im Stil der alten Italienischen Einkaufsstraßen zu kreieren, müsste das in der Mittelzone offene Kellergeschoß vollständig eingedeckt werden. Dies hat natürlich zur Folge, dass das Kellergeschoß nicht mehr als Verkaufsgeschoß fungieren kann.

Der Vorschlag hierzu lautet, die beiden niedrigeren Parkdecks im Dachgeschoß abzutragen und mit dem Kellergeschoß zu tauschen (vgl. Abb. 4.50). Damit könnte das ohnehin schönste Geschoß dieses Gebäudes, nämlich das unter dem freien Himmel, einer neuen und wesentlich attraktiveren Funktion zugeführt werden, als es dies zur Zeit besitzt (vgl. Abb. 4.51).

In Anlehnung an das Bedürfnis, den Klagenfurter Grüngürtel innerhalb der vier Ringstraßen wieder lückenlos zu schließen, bietet das freigewordene Dachgeschoß die Möglichkeit an, einen Dachpark zu inszenieren und diesen optisch in den Grüngürtel mit entsprechender Bepflanzung einzubinden.

Weitere Vorteile, die so ein Dachpark mit sich bringen würde, wären die ausgedehnten Freizeitmöglichkeiten.

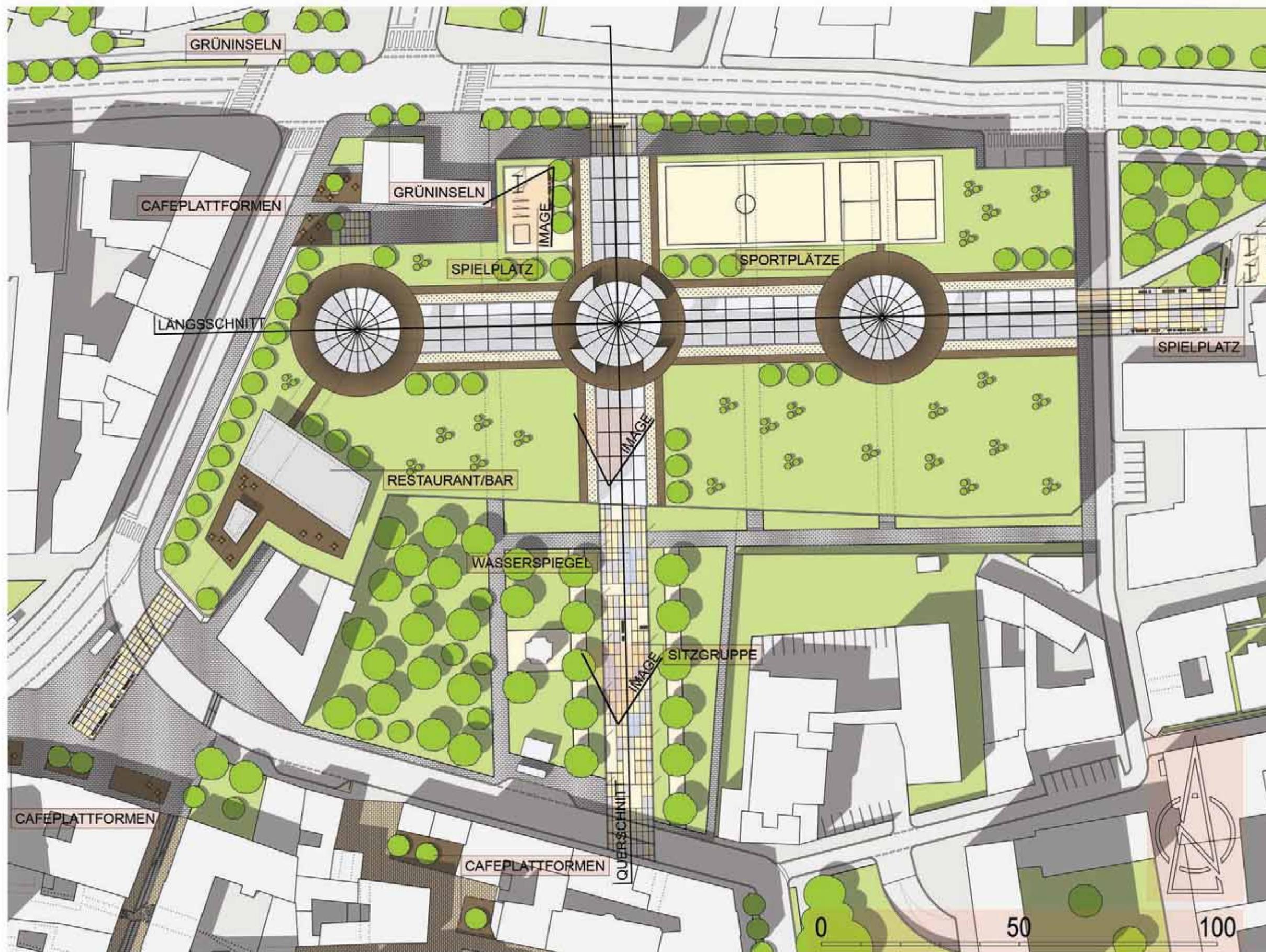
Ein betreuter Kinderspielplatz, sowie Spiel- und Sportflächen könnten wartende Kinder beschäftigen. Auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten sollten diese Einrichtungen zugänglich sein, um das Stadtleben generell anzukurbeln.

Möglich wäre dies durch die, zumindest teilweise Offenhaltung der Passage und die Zugänglichkeit zu den vier neuen Lifttürmen, die sich in den vier Ecken beim mittleren Rondo bis aufs Dach hochziehen. Ausgehend von dort sind alle Bereiche des Dachparks durch Holzstege miteinander verbunden, die sich im Bereich der Rondos auch über das Glasdach drüberziehen sollen. Um dies zu ermöglichen, und auch um dem Gebäude seinen amerikanischen „Mall-Charakter“ noch weiter zu nehmen, müssen die Glaskuppeln und Tonnengewölbe einem ebenen Glasdach weichen, das stilistisch auch wesentlich besser in das Gesamtkonzept passen würde.

An der südlichen Seite, über den denkmalgeschützten Fassaden des alten „Neuner-Areals“, die gleichsam, wie der



(Abb. 4.51, Dachparkdeck des Shoppingcenters City-Arkaden Klagenfurt)



- Gebäude
- Straßen
- Plätze, Höfe, Gehsteige
- Steinpflasterung hellgrau
- Steinpflasterung grau
- Steinpflasterung gelb
- Steinpflasterung rot
- Grünflächen
- Unbefestigte Flächen
- Wasserflächen
- Holzplattformen
- Stadtmobiliar
- Bepflanzung

(Abb. 4.49, Gestaltungsvorschlag für das Shoppingcenter City-Arkaden Klagenfurt, Draufsicht im Maßstab 1:1000)



(Abb. 4.52, Schaubild des Dachparks der City-Arkaden)



(Abb. 4.54, Schaubild der Magistrale außen mit Blick Richtung Norden)



(Abb. 4.55, Schaubild der
Magistrale innen mit Blick
Richtung Norden)

Rest des Gebäudes mit einer transparenten Glasfassade bekleidet werden sollen, könnte ein Dachrestaurant mit Bar und großzügiger Terrasse mit bestem Blick auf den Heuplatz und in die Stadt hinein errichtet werden. Mit der neuen Glasfassade muss natürlich auch eine Restrukturierung der Geschäftsnebenräume erfolgen. Der Vorschlag hierfür lautet, die Nebenräume von den Fassaden abzurücken und in Gruppen an den Schotterwänden der Geschäfte anzuordnen, wie Abb. 4.53 zeigt.

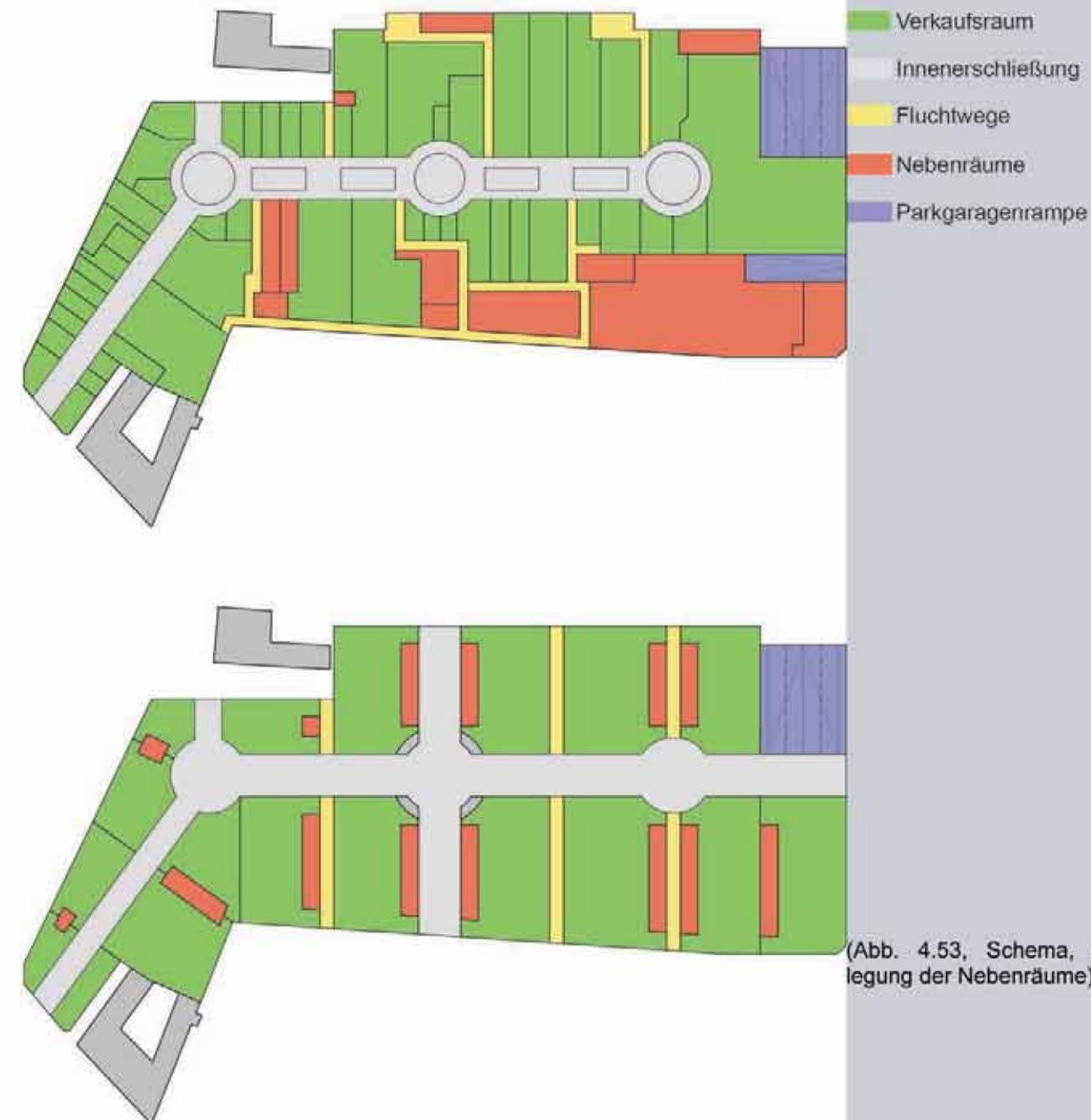
Die alten, sowie auch die neuen Zugangsportale sollen im Außenbereich durch breit angelegte Steinwege hervorgehoben werden. Auch hier kommen wieder die erwähnten Farben als Identitätsträger für die Stadt zum Einsatz. Entlang dieser Steinwege, die in die umgebenden Plätze eingebettet und auch über Verkehrswege drüber gezogen werden sollen (vgl. Abb. 4.54), wird wieder das einheitliche Stadtmobiliar aufgestellt und die bekannten Beleuchtungskörper runden den Eingriff ab.

Eine Besonderheit ist in diesem Zug die „Magistrale“, die sich im Verlauf des Querdurchbruchs durch die City-Arkaden durchzieht und als gedanklicher und optischer Abschluss der Gestaltungsintention der Bahnhofstraße funktionieren soll. Auch hier werden die farbigen Steinplatten verwendet, wie die Abbildung 4.54 zeigt, und auch hier sind Erd-, Gras- und Wasserflächen eingelassen, die auch im Inneren des Gebäudes vorkommen und mit Bepflanzung und Sitzgelegenheiten aufwarten (vgl. Abb. 4.55).

Die „Magistrale“ wird zudem von den Zylinderlaternen und zwei Baumreihen gesäumt, die im regenerierten Gebirgsjägerpark wachsen.

Durch die Verlegung der beiden Dachparkdecks in den Untergrund bietet sich die Überlegung an, den bestehenden Parkplatz im Gebirgsjägerpark aufzulösen und durch eine mehrgeschoßige Tiefgarage zu ersetzen, die im Weiteren mit den Parkdecks der City-Arkaden verbunden werden und durch die selbe Rampe (Zufahrt vom St. Veiter Ring aus) beschickt werden könnte. An dieser Stelle soll auch die bestehende Wareneinfuhr in der Getreidegasse entfernt werden und künftig über die Rampe am St. Veiter Ring erfolgen.

Das Denkmal am Heuplatz müsste dem Eingriff durch die Portalsteinwege seinen Platz räumen und könnte im neuangelegten Gebirgsjägerpark wieder aufgestellt werden. Eine gleichzeitige Aufforstung des Park würde auch wiederum den Eindruck eines „Schließen des Grüngürtels“ verstärken.



(Abb. 4.53, Schema, Umlegung der Nebenräume)

[1] Anmerkung: Für manche dieser Festivitäten ist das Aufstellen von Bühnen und Rednerpodesten an diesem Ort erforderlich (Quelle: Klagenfurt. Die Landeshauptstadt, www.klagenfurt.at, 2007).

[2] Quelle: KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989

[3] Anmerkung: Teilweise konnten Nachmieter für leerstehende Lokalitäten gefunden werden, die aber auch mit dem „großen Rivalen“ am Heuplatz zu kämpfen hatten/haben. Mitunter waren auch diese Versuche zum Scheitern verurteilt. Andere Gründe für fehlende Belegung sind freilich auch in der Grundstücksspekulation der Pächter und Gebäudebesitzer zu finden.

[4] Anmerkung: Sowohl die Busse als auch die Haltestellentafeln der Klagenfurter Stadtwerke haben ein kräftiges Rot, dass auch für die neuen Informationstafeln zum Einsatz kommen soll (Quelle: STW Klagenfurt, www.stw.at, 2007).

Literaturangaben:

- BIEDERMANN, Gottfried: Die Klagenfurter Altstadt im 16. Jahrhundert – Eine kunsthistorische Untersuchung der Bausubstanz; Klagenfurt, 1969
- BUSS, Georg, FREY, Frank, et. al.: Schwarzbuch Klagenfurt – Die Machenschaften der Polit-Marionetten – Schwerpunkt City Arkaden-Deal; Klagenfurt, 2006
- DOSTAL, Elfriede: Raumrelevante Auswirkungen von Einkaufszentren (Dipl.Arbeit.); Wien 1994
- ECE, www.ece.de/de/shopping/center/cak: City-Arkaden Klagenfurt; 2007
- ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG (Hrsg.): Architektur der ECE, 2. Auflage; Hamburg, 2004
- HARTWAGNER, Siegfried: Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen; Salzburg, 1980
- Klagenfurt. Die Landeshauptstadt, www.klagenfurt.at; 2007
- KNOFLACHER, Hermann: Verkehrsplanung für den Menschen; Wien, 1987
- KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989
- KRAIGHER, Eberhard, BERGMANN, Rainer: Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt; Klagenfurt, 1970
- NEUFERT, Peter, NEUFERT, Cormelius, et. al.: Neufert Bauentwurfslehre – 37., erweiterte und überarbeitete Auflage; Braunschweig/Wiesbaden, 2002
- Nürnberg online, www.nuernberg.de; 2007
- Nürnberg online, www.wirtschaft.nuernberg.de; 2007
- STW Klagenfurt, Klagenfurter Stadtwerke: www.stw.at; 2007
- SEEWER, Ulrich: Fussgängerbereiche im Trend? Strategien zur Einführung grossflächiger Fußgängerbereiche in der Schweiz und in Deutschland im Vergleich in den Innenstädten von Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg. Hrsg. Dozenten und DozentInnen des geographischen Institutes der Universität Bonn, S.243; Bonn, 2004
- WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, Band 7; Klagenfurt, 1987
- Zürich, Stadt Zürich: Plan Lumière Zürich, Gesamtkonzept, 1. April 2004, S.2; Zürich, 2004

5 NACHWORT

5.1 SCHLUSSFOLGERUNG UND AUSBLICK

In der vorliegenden Diplomarbeit, mit dem Thema „Begegnungsraum Innenstadt – Aufwertung und Weiterentwicklung der Klagenfurter Fußgängerzone“, wurde, wie im vorangegangenen Kapitel 4.1 beschrieben, von der Durchführung der zu treffenden Maßnahmen mittels eines „Phasenplans“ gesprochen, der mit dem prognostizierten Ende des Ringstraßenausbaus einsetzen soll und bis zu einem möglichen Umbau des Einkaufszentrums City-Arkaden Klagenfurt im Jahre 2015 ausgearbeitet wurde [1].

Faktisch stellt dieser erarbeitete „Phasenplan“ aber in erster Linie nur eine inhaltliche und zeitliche Begrenzung der vorliegenden Diplomarbeit dar und soll nicht zwangsläufig als das Finale der städtebaulichen Entwicklung Klagenfurts, oder der Klagenfurter Innenstadt angesehen werden.

Einige Punkte, wie etwa die Sanierung der Wohnsituation in den Arkadenhäusern am Alten Platz [2], sowie einer Mehrzahl der Wohnhäuser im südwestlichen Teil der Rasterstadt (vgl. Unterkapitel 3.2.2), wurden nur peripher erwähnt, nicht aber in die Ausarbeitung der vorliegenden Diplomarbeit miteinbezogen. Auch die teilweise noch notwendige Sanierung vereinzelter Arkaden- und Innenhöfe in der Altstadt sind weiterhin ein Kritikpunkt, wurden in der vorliegenden Arbeit aber nicht genauer betrachtet, weil eine detailliertere Behandlung dieser Freiräume am sinnvollsten Hand in Hand mit den Aufstockungen und Neuerschließungen der Dachgeschoßzonen in der Altstadt (Erschließungen in Form von außenliegenden, transparenten Lifttürmen) einhergehen würden. Wobei auch an dieser Stelle anzumerken ist, dass diesbezüglich, zumindest in den großen Höfen und den Passagen, bereits Einiges geschehen ist (Cafés, Bars, Geschäfte, sowie einfache Eingriffe in Form von Brunnen und Skulpturen zur Aufwertung des Freiraums). Die Abbildungen 5.01 bis 5.06 (Folgesseite) geben über den Istzustand Auskunft. Problematisch sind hier aber immer noch die kaum erfassbaren Zugänge, die teilweise auch noch tagsüber geschlossen sind und daher von den Besuchern nicht wahrgenommen werden können (vgl. Abb. 4.33 u. Unterkapitel 4.4.1).

Betreffend die Wohnsituation im südwestlichen Innenstadtteil, Bezirk IV (vgl. Unterkapitel 3.3.1), sollte eine großflächige Sanierung der Wohnhäuser mit teilweise Abriss und Neubau in Betracht gezogen werden. Ein Beispiel hierfür wird in der Aufnahme 5.07 gezeigt – Abbruch eines Wohnhauses, die Fassade bleibt aus Gründen des Ensembleschutzes stehen [3].

Um die städtebaulich für Klagenfurt charakteristische Rasterstruktur nicht zu zerstören, sollen sich die Neubauten in ihren Fluchtlinien an den Plänen des Florentinischen Architekten De Lallo [4] orientieren, sofern nicht sowieso ihre originalen Fassaden für den Erhalt des Stadtbildes von Bedeutung sind und deswegen stehen bleiben müssen.

Die bis ca. 2012 fertiggestellte, ausgeweitete Fußgängerzone der Klagenfurter Innenstadt – lt. „Phase 02“ der Planung erreicht die erweiterte Fußgängerzone bereits hier ihre vorgeschlagenen Endgröße (vgl. Unterkapitel 4.1.2) – soll in ihren Dimensionen und in ihrer funktionalen Ausprägung durchaus als Vorbild für andere Städte mit einer ähnlichen, städtebaulichen Situation herangezogen werden und in die Reihe ihrer Vorreiter, wie im Kapitel 2 und 4 angeführt, einordnen.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurde sich aber auch hier nur auf den geografischen Ausschnitt der Innenstadt beschränkt und die Möglichkeit zu weiteren Fußgängerzonen, sowie fußgängerfreundlichen Bereichen im übrigen Klagenfurter Stadtgebiet ausgelassen. Aufgrund der Größe Klagenfurts und der Zersiedlung, bzw. der teilweisen Einverleibung von Dörfern ist die Ausbildung einer zweiten Fußgängerzone ohnehin äußerst fraglich. Einzig Orts- und Bezirkszentren im Großraum Klagenfurt und Klagenfurt-Land könnten auf die Ausbildung solcher Zonen hin untersucht werden. Wichtiger erscheint hierbei aber die weitere Verstärkung des Wegenetzes für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer zur besseren Verknüpfung der abgelegenen Stadtteile.

Hinsichtlich des Einkaufszentrums City-Arkaden bleiben nur die, in Unterkapitel 4.1.1, bereits erwähnten drei Möglichkeiten für den Verbleib des Komplexes. Im Falle eines Abrisses und der Rückgewinnung des Grünraums wäre die Ausbildung einer vollflächigen „grünen Barriere“ rund um die Klagenfurter Innenstadt denkbar, die noch stärker als der „Grüngürtel“, wie er im Unterkapitel 4.3.1 beschrieben wird, die Wiederbelebung eines Parkbandes auf dem Gebiet der alten Artillerieschussflächen fördern soll. Eine Herstellung dieser Barriere ist aber nur in Verbindung mit dem Abtragen, den „Schluss“ störender Gebäude möglich und müsste mit der oben erwähnten Wohnblocksanierung einher gehen.

Das angedachte Verkehrskonzept mit der „Schleifenstraßenlösung“ hat sich, wie auch in Kapitel 4.2 beschrieben und veranschaulicht in anderen Städten mit einer Fußgängerzone ähnlicher Dimensionen (z.B. Nürnberg), bereits bewährt. Selbstverständlich bedarf das vorgeschlagene System einer exakten, detaillierten Planung – die in dieser



(Abb. 5.07, Abbruch eines Wohnhauses im 4. Bezirk)



1



2



3



4



5



6

1
(Abb. 5.01, Aufnahme eines ungepflegten Innenhofes in der Altstadt)

2
(Abb. 5.02, Transparenter Liftturm im Ossiacherhof)

3
(Abb. 5.03, Passage mit Brunnen und Geschäftslokal)

4
(Abb. 5.04, Passage mit Skulptur)

5
(Abb. 5.05, Innenhof mit Geschäft und Auslagen)

6
(Abb. 5.06, Aufnahme eines Lokals in einer Passage)

Diplomarbeit nicht durchgeführt werden konnte –, um einen reibungslosen Ablauf der Umsetzungsarbeiten, sowie das eigentliche Funktionieren des Systems garantieren zu können.

Das Angebot an Stellplätzen in Tief- und Hochgaragen, sowie auf Parkplätzen im innerstädtischen Bereich sollte den Anforderungen genügen – vor allem durch den zusätzlichen Bau der Tiefgaragen im Gebirgsjägerpark und unter dem Benediktiner Platz. Für den Fall des Platzmangels kann auch noch eine Tiefgarage im Park der Kärntner freiwilligen Schützen angedacht werden [5].

Für den ÖPNV wäre der Einsatz einer zweiten „CityBus“-Linie, ergänzend zu der bestehenden, die die Innenstadt mit wichtigen Punkten im Süden (Messegelände) und Norden (Landeskrankenhaus) verbindet, interessant. Diese neue Linie sollte die Innenstadt mit wichtigen Punkten und Parkplätzen im Westen (Lendkanal, Minimundus, Europapark und Wörther See) und im Osten (Völkermarkter Straße, Kinozentrum Cineplexx) verbinden.

[1] Anmerkung: vgl. Unterkapitel 4.1.2 u. 4.2.1

[2] Anmerkung: Der damalige Stadtplaner Klagenfurts, Dipl.Ing. Eduard KRAIGHNER, schreibt in seinem Werk „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt bereits in den 1970er Jahren von schlechten Zuständen in den Arkadenhäusern und deren teilweiseem Substandard. Hier sei zu erwähnen, dass sich doch Einiges hinsichtlich dessen seit damals getan hat, wie auch Eduard KRAIGHNER selbst berichtet. Aufstockungen auf die, auch von ihm vorgeschlagenen Arkadenhäuser, sowie Wohnungssanierungen und Zusammenlegungen kleinerer Wohnungen wurden durchgeführt.

[3] Anmerkung: Annahme der Verfasser

[4] Anmerkung: vgl. Unterkapitel 3.3.1

[5] Anmerkung: Diese Tiefgarage sollte sich unter der öffentlichen Parkfläche, aber auch unter dem Schulsportplatz der nördlich gelegenen Hauptschule (vgl. Unterkapitel 3.3.2) durchziehen und könnte über eine Rampe in der Adlergasse beschickt werden.

5.2 SCHLUSSBEMERKUNG

Klagenfurt ist in seiner Form als Landeshauptstadt Kärntens eine wunderschöne Stadt und ein guter Lebensraum mit einem reichhaltigen Angebot an Naturerlebnis- und Freizeitmöglichkeiten. Die Klagenfurter Innenstadt erhält durch ihren geschichtlichen Hintergrund und ihre damit auch verbundene, städtebauliche Ausprägung besondere Aufmerksamkeit.

Getrübt wird das „perfekte Bild“ aber durch kleinere Missstände, die sich durch Leerstand von sowohl Wohnungen als auch Geschäften und Lokalen ausdrücken – wie dies in der vorliegenden Diplomarbeit erörtert wurde.

Um einem Verlust der Attraktivität der Klagenfurter Innenstadt entgegenzuwirken, bedarf es zumindest notwendiger Sanierungsmaßnahmen und besser noch einem neuen innerstädtischen Konzept, das es versteht, die Lebensqualität noch zu verbessern. Ein mögliches Konzept wurde in dieser Arbeit untersucht: die Erweiterung und Aufwertung der Fußgängerzone, wie auch dem Titel der Arbeit zu entnehmen ist. Die Klagenfurter Innenstadt war und ist durch seine interessante Altstadt und die zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten und gastronomischen Einrichtungen ein zu schätzender Begegnungsraum und wird durch die geplanten Eingriffe noch attraktiviert. Gleichsam wird aber auch für die restliche Innenstadt eine Anbindung an die bestehende Struktur geschaffen, die letztendlich eine städtebauliche Einheit bewirken. Der Mehrgewinn an Lebensraum und –qualität durch die Ausweitung der Fußgängerzone, der Schaffung des „Schleifenkonzepts“ für den Individualverkehr und die damit verbundene Reduktion der Umweltbelastungen soll sich letztlich auch in der Wiederbesiedlung von Häuserblocks mit ausgedünnter Wohndichte und einer ausgeglichenen Verteilung der Kaufkraft über die innerstädtischen Einkaufsstraßen zeigen.

Literaturangaben:

- BIEDERMANN, Gottfried: Die Klagenfurter Altstadt im 16. Jahrhundert – Eine kunsthistorische Untersuchung der Bausubstanz; Klagenfurt, 1969
- HARTWAGNER, Siegfried: Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen; Salzburg, 1980
- Klagenfurt. Die Landeshauptstadt, www.klagenfurt.at; 2007
- KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989
- Nürnberg online, www.nuernberg.de; 2007
- Nürnberg online, www.wirtschaft.nuernberg.de; 2007
- STW Klagenfurt, Klagenfurter Stadtwerke: www.stw.at; 2007
- WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, Band 7; Klagenfurt, 1987

6 ANHANG

6.1 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Anmerkung: Alle in der vorliegenden Arbeit verwendeten Abbildungen wurden, wenn nicht seitens der Verfasser hergestellt, seitens der Verfasser grafisch und inhaltlich aufgearbeitet.

- Abb. 2.01 Beschilderung des Beginns einer Fußgängerzone, aus: Google.at: www.google.at; 2007
- Abb. 2.02 Beschilderung des Endes einer Fußgängerzone, aus: Google.at: www.google.at; 2007
- Abb. 2.03 Beschilderung einer Begegnungszone, aus: Google.at: www.google.at; 2007
- Abb. 2.04 Lyssalstraße mit Hinweistafel auf die „Flanierzone“, aus: Quelle: Burgdorf@, active since 1175: www.burgdorf.ch; 2007
- Abb. 2.05 Biel, Achse Bahnhof (14) – Altstadt (2) mit G.-Guisan-Platz (12) und Zentralplatz (1), aus: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgap.ch; 2007
- Abb. 2.06 Plan für die Begegnungszone in Biel, aus: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgap.ch; 2007
- Abb. 2.07 Zentralplatz in Biel, aus: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgap.ch; 2007
- Abb. 2.08 Luftaufnahme des Zentralplatzes, aus: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgap.ch; 2007
- Abb. 2.09 Fußgängerbereich am Zentralplatz in Biel, aus: VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgap.ch; 2007
- Abb. 2.10 Konzept „Shared Space“, aus: HOPFENSBERGER, Rebecca, HOPFENSBERGER, Paul: Action – Not politics, Listening to local people...; www.hopfensberger.co.uk, 2007
- Abb. 2.11 Lageplan der Altstadt Münchens, aus: Wikipedia.org, The free encyclopedia: www.wikipedia.org; 2007
- Abb. 2.12 Altstadtbezirk Lehel in München, aus: Wikipedia.org, The free encyclopedia: www.wikipedia.org; 2007
- Abb. 2.13 Perspektive München, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007
- Abb. 2.14 Diagramm zu Nutzungsverteilung, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007
- Abb. 2.15 Geplante Erweiterung der Münchner City, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007
- Abb. 2.16 Parkleitsystem in der City, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007
- Abb. 2.17 Blaue Zone, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007
- Abb. 2.18 Blaue Zone mit Zonenverteilung, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007
- Abb. 2.19 Beschilderung für die Blaue Zone, von: ZOTTL, Anna
- Abb. 2.20 Beschilderung der Fußgängerzone, von: ZOTTL, Anna
- Abb. 2.21 Aufnahme eines Radwegs in der Innenstadt, von: ZOTTL, Anna
- Abb. 2.22 Beschilderung des Radwegs, von: ZOTTL, Anna
- Abb. 2.23 Schemaplan der Radrouten, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007

- Abb. 2.24 Perspektive München, Aufwertung der Fußgängerzone, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007
- Abb. 2.25 Perspektive München, Freiräume in der Fußgängerzone, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007
- Abb. 2.26 Perspektive München, Themenwege in der FGZ, aus: München.de: www.muenchen.de; 2007
- Abb. 2.27 Modell für den Marstallplatz, München, aus: HABERLIK, Christina: Neue Architektur in München; Berlin, 2004
- Abb. 2.28 Modell für den Maximilianhof, München, aus: HABERLIK, Christina: Neue Architektur in München; Berlin, 2004
- Abb. 2.29 Schemaplan für das EKZ „Fünf Höfe“, aus: HABERLIK, Christina: Neue Architektur in München; Berlin, 2004
- Abb. 2.30 Schnitt durch das EKZ „Fünf Höfe“, aus: HABERLIK, Christina: Neue Architektur in München; Berlin, 2004
- Abb. 2.31 Schlingpflanzenbewuchs über den Höfen, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 2.32 Innenansicht des Amirahofs, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 2.33 Grundriss durch den „Schäfflerhof“, aus: HABERLIK, Christina: Neue Architektur in München; Berlin, 2004
- Abb. 2.34 Aufnahme des „Schäfflerhof“, von: ZOTTLE, Anna
- Abb. 3.01 Einteilung der Stadt Klagenfurt in Bezirke, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Bevölkerungsstruktur und Kultuswesen; Klagenfurt, 2006
- Abb. 3.02 Flächeneinteilung, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Bau- und Wohnungswesen, Städtischer Grundbesitz, Grünanlagen, S. 234; Klagenfurt, 2006
- Abb. 3.03 Einteilung der Stadt nach Grün- und Freiflächen, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Bevölkerungsstruktur und Kultuswesen; Klagenfurt, 2006
- Abb. 3.04 Verkehrswegenetz der Stadt Klagenfurt, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Verkehr, Straßenverkehrssicherheit, Nachrichtenübermittlung; Klagenfurt, 2006
- Abb. 3.05 Einteilung der Stadt nach Gewerbebezonen, aus: KRAIGHNER, Eberhard, HABERNIGG, Walter, et. al.: SEK'00 – Stadtentwicklungskonzept Klagenfurt 2000 – Gemeinderatsbeschluss vom 20. März 2001, S. 84; Klagenfurt, 2001
- Abb. 3.06 Tourismustendenz Kärnten, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Tourismus; Klagft., 2006
- Abb. 3.07 Ältester Plan Klagenfurts, aus: HARTWAGNER, Siegfried: Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen, S. 18; Salzburg, 1980
- Abb. 3.08 Lendhafen von 1843, aus: BAUM, Wilhelm: Klagenfurt – Geschichte einer Stadt am Schnittpunkt dreier Kulturen, S. 18; Klagenfurt, 2002
- Abb. 3.09 Alter Platz um 1848, aus: HARTWAGNER, Siegfried: Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen, S. 55; Salzburg, 1980
- Abb. 3.10 Neuer Platz um 1660, aus: HARTWAGNER, Siegfried: Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen, S. 159; Salzburg, 1980

- Abb. 3.11 Klagenfurt mit Bezirksgrenzen, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.12 Denkmalpflegerische Schutzzonen Klagenfurts, aus: KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, S. 147, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989
- Abb. 3.13 Denkmalgeschützte Gebäude der Innenstadt, aus: KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, S. 150, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989
- Abb. 3.14 Arkadenhöfe, Innenhöfe, Passagen und Hofzugänge, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.15 Prozentueller Anteil an der Bevölkerung unter 15 Jahren im Stadtgebiet Klagenfurt, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Bevölkerung und Kultuswesen, S. 27; Klagenfurt, 2006
- Abb. 3.16 Prozentueller Anteil an der Bevölkerung über 60 Jahren im Stadtgebiet Klagenfurt, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Bevölkerung und Kultuswesen, S. 30; Klagenfurt, 2006
- Abb. 3.17 Prozentuelle Verteilung der Wohnnutzung der Klagenfurter Innenstadt 1986, aus: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, S. 93, Band 7; Klagenfurt, 1987
- Abb. 3.18 Prozentuelle Verteilung der Wohnnutzung der Klagenfurter Innenstadt 2007, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.19 Öffentliche und private Grünflächen im Stadtkern Klagenfurt, aus: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, S. 99, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, Band 7; Klagenfurt, 1987
- Abb. 3.20 Kirchliche und Kulturelle Einrichtungen der Innenstadt Klagenfurt, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.21 Schülerpendelverkehr aus den Kärntner Bezirken und dem übrigen Österreich nach Klagenfurt, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Unterricht, Kulturelle Einrichtungen, Sport, S. 139; Klagenfurt, 2006
- Abb. 3.22 Schülerpendelverkehr nach Klagenfurt in Prozent, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Unterricht, Kulturelle Einrichtungen, Sport, S. 139; Klagenfurt, 2006
- Abb. 3.23 Verteilung der Geschäfts- und Gastronomiebetriebe in der Klagenfurter Innenstadt, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.24 Verteilung der Erwerbstätigkeiten in der Klagenfurter Innenstadt, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.25 Korrelationsdreieck mit der Verteilung der vier Hauptfunktionstypen, aus: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, S. 99, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, S. 135, Band 7; Klagenfurt, 1987
- Abb. 3.26 Physiognomische Typisierung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach dem Schaufensterindex, aus: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, S. 99, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, S. 131, Band 7; Klagenfurt, 1987
- Abb. 3.27 Einteilung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach ihren Hauptfunktionen, aus: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, S. 99, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, S. 135, Band 7; Klagenfurt, 1987

- Abb. 3.28 Einteilung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach dem Attraktivitätsindex, aus: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, S. 99, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, S. 137, Band 7; Klagenfurt, 1987
- Abb. 3.29 Physiognomische Typisierung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach dem Schaufensterindex, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.30 Einteilung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach ihren Hauptfunktionen, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.31 Einteilung der innerstädtischen Geschäftsstraßen nach dem Attraktivitätsindex, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.32 Einkaufszentrum City-Arkaden Klagenfurt, aus: ECE, www.ece.de/de/shopping/center/cak: City-Arkaden Klagenfurt; 2007
- Abb. 3.33 Einzugsbereich des Einkaufszentrums City-Arkaden Klagenfurt im Unterkärntner Raum, aus: ECE, www.ece.de/de/shopping/center/cak: City-Arkaden Klagenfurt; 2007
- Abb. 3.34 Verteilung der Geschäfts- und Gastronomiebetriebe im EKZ City-Arkaden Klagenfurt, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.35 Schema zur Verkehrsorganisation der Klagenfurter Innenstadt, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 3.36 Versenkbarer Poller an der Ostseite des Alten Platz, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 3.37 Schema zur Organisation des ÖPNV, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.01 Masterplan, Phase 00, M 1:3500; Bis zur Fertigstellung des Rings, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.02 Masterplan, Phase 01, M 1:3500; Ab ca. 2009, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.03 Alter Platz, Mobiliar und Auslagen verstellen Sicht auf Fassaden, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 4.04 Masterplan, Phase 02, M 1:3500; Ab ca. 2012, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.05 Masterplan, Phase 03, M 1:2000; Ab ca. 2015, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.06 Schema zur Verkehrsentwicklung, Phase 00, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.07 Schema zur Verkehrsentwicklung, Phase 01, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.08 Schema zum Schleifenkonzept der Stadt Nürnberg, Deutschland, aus: SEEWER, Ulrich: Fußgängerbereiche im Trend? Strategien zur Einführung grossflächiger Fußgängerbereiche in der Schweiz und in Deutschland im Vergleich in den Innenstädten von Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg. Hrsg. Dozenten und DozentInnen des geographischen Institutes der Universität Bonn, S.243; Bonn, 2004
- Abb. 4.09 Schema zur Verkehrsentwicklung, Phase 02, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.10 Schema zur Verkehrsentwicklung, Phase 03, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.11 Schema Radwegenetz neu, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.12 Schema ÖPNV neu, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.13 Schema zu den Freiraumverbindungen, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna

- Abb. 4.14 Image einer Sitzbank, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.15 Image eines Abfalleimers, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.16 Image eines Radständers, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.17 Image einer Infotafel, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.18 Image einer Infotafel im Haltestellenbereich, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.19 Image einer Leuchtstele, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.20 Image einer „Erdinsel“, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.21 Image Caféplattform, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.22 Image einer „Grüninsel“, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.23 Image eines „Wasserspiegels“, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.24 Schema zum Beleuchtungskonzept, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.25 Zürich, Schnitt zum Lichtkonzept, aus: Stadt Zürich: Plan Lumière Zürich, Gesamtkonzept, 1. April 2004, S.2; Zürich, 2004
- Abb. 4.26 Zürich, Foto einer beleuchteten Erdgeschoßzone, aus: Stadt Zürich: Plan Lumière Zürich, Gesamtkonzept, 1. April 2004, S.2; Zürich, 2004
- Abb. 4.27 Zürich, Schema zum „Plan Lumière“, aus: Stadt Zürich: Plan Lumière Zürich, Gesamtkonzept, 1. April 2004, S.2; Zürich, 2004
- Abb. 4.28 Alter Platz, wie er sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt darstellt, von: TAKEYAMA, Nami
- Abb. 4.29 Gestaltungsvorschlag für den Alten Platz, Draufsicht im Maßstab 1:500, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.30 Schaubild der Mittelzone am Alten Platz, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.31 Schaubild, Wasserbecken vor dem alten Rathaus, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.32 Schaubild, Cafés bei Nacht mit Beleuchtung, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.33 Geschlossene Tore vor einer öffentlich zugänglichen Passage in der Herrengasse, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 4.34 Heiligen Geist Platz, wie er sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt darstellt, von: ZOTTL, Anna
- Abb. 4.35 Gestaltungsvorschlag für den Heiligen Geist Platz, Draufsicht im Maßstab 1:500, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.36 Querschnitt durch die Platzsituation mit Blick Richtung Innenstadt, Maßstab 1:200, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.37 Schaubild vom Heiligen Geist Platz mit Blick Richtung Heiligen Geist Kirche, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.38 Schaubild mit Blick auf die Woolworthpassage, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna
- Abb. 4.39 Schaubild vom Heiligen Geist Platz mit Blick Richtung Stauderplatz, von: WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna

- Abb. 4.40 Stauderplatz, Cafés mit Plattformen auf den Parkplätzen, von: ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.41 Gestaltungsvorschlag für die Bahnhofstraße, Draufsicht im Maßstab 1:500, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.42 Leerstehende Geschäftslokale in der Bahnhofstraße, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 4.43 Querschnitt durch die Bahnhofstraße bei Tag im Maßstab 1:100, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.44 Querschnitt durch die 8.-Mai-Straße mit Bushaltestelle im Maßstab 1:100, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.45 Querschnitt durch die Bahnhofstraße bei Nacht im Maßstab 1:100, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.46 Schaubild der Bahnhofstraße mit Blick Richtung Süden, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.47 Schaubild der Bushaltestelle in der 8.-Mai-Straße, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.48 Schaubild der Bahnhofstraße am Arnulfplatz; Blick Richtung Norden, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.49 Gestaltungsvorschlag für das Shoppingcenter City-Arkaden Klagenfurt, Draufsicht im Maßstab 1:1000, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.50 Längs- und Querschnitt durch das umgestaltete Shoppingcenter City-Arkaden Klagenfurt im Maßstab 1:500, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.51 Dachparkdeck des Shoppingcenters City-Arkaden Klagenfurt, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 4.52 Schaubild des Dachparks der City-Arkaden, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.53 Schema, Umlegung der Nebenräume, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.54 Schaubild der Magistrale außen mit Blick Richtung Norden, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 4.55 Schaubild der Magistrale innen mit Blick Richtung Norden, von: WISSER, Bernhard, ZOTTLE, Anna
- Abb. 5.01 Aufnahme eines ungepflegten Innenhofes in der Altstadt, von: ZOTTLE, Anna
- Abb. 5.02 Transparenter Liftturm im Ossiacherhof, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 5.03 Passage mit Brunnen und Geschäftslokal, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 5.04 Passage mit Skulptur, von: WISSER, Bernhard
- Abb. 5.05 Innenhof mit Geschäft und Auslagen, von: ZOTTLE, Anna
- Abb. 5.06 Aufnahme eines Lokals in einer Passage, von: ZOTTLE, Anna
- Abb. 5.07 Abbruch eines Wohnhauses im 4. Bezirk, von: WISSER, Bernhard

6.2 LITERATURVERZEICHNIS

3sat, anders fernsehen: www.3sat.de; 2007

Advantage: www.advantage.at/?siid=2&arid=2698; Standorte im Einzelhandel; 2007

Bauinfo24.at: www.bauinfo24.at/projekt/city-arkaden-klagenfurt/uebersicht/city-arkaden-klagenfurt; City-Arkaden, Klagenfurt; 2007

BAUM, Wilhelm: Klagenfurt – Geschichte einer Stadt am Schnittpunkt dreier Kulturen; Klagenfurt, 2002

Begegnungszonen in der Schweiz: www.begegnungszonen.ch; 2007

BIEDERMANN, Gottfried: Die Klagenfurter Altstadt im 16. Jahrhundert – Eine kunsthistorische Untersuchung der Bausubstanz; Klagenfurt, 1969

BOEKEMANN, Dieter: Kaufkraftströme, Zentrenentwicklung und Versorgungsqualität in Wien; München, 1982

BOEKEMANN, Dieter: Theorie der Raumplanung; München, 1982

BOEKEMANN, Dieter: Zentralitätsgefüge und Versorgungsqualität: Grundlagen zu einem Zentrenkonzept; München, 1982

BOESCH, Hans, HUBER, Benedikt, et. al.: Der Fussgänger als Kunde – Beobachtungen zum Komplex Bevölkerungsbewegung, Fussgängerdistancen, Kundendichte, Parkplätze und öffentlicher Verkehr, in: Berichte zur Orts-, regional- und Landesplanung Nr. 58, 3. Auflage; Zürich, 1988

BORCHARD, Klaus: Orientierungswerte für städtebauliche Planung; München, 1974

BREMEN, Egbert: Raum für Radfahrer und Fußgänger. Ein Beitrag zur Stadtgestaltung. Beispiel Neue Stadt Wulfen; Wulfen/ Huckingen, 1983

Burgdorf©, active since 1175: www.burgdorf.ch; 2007

BUSS, Georg, FREY, Frank, et. al.: Schwarzbuch Klagenfurt – Die Machenschaften der Polit-Marionetten – Schwerpunkt City Arkaden-Deal; Klagenfurt, 2006

CERWENKA, Peter, HAUGER, Georg, et. al.: Einführung in die Verkehrssystemplanung; Wien, 2004

COMPRES Verlag (Hrsg.): Einkaufsszene – Perspektiven, Nr. 9/1990; Wien, 1990

DEUTSCHLANDFUNK, Dradio.de: www.dradio.de; 2007

DOSTAL, Eifriede: Raumrelevante Auswirkungen von Einkaufszentren (Dipl.Arbeit.); Wien 1994

ECE: www.ece.de/de/shopping/center/cak; City-Arkaden Klagenfurt; 2007

ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG (Hrsg.): Architektur der ECE, 2. Auflage; Hamburg, 2004

FELDTKELLER, Andreas: Stadtqualität Nutzungsmischung – Eine Zukunftsaufgabe, in: Wohnbund Informationen 4-93; Wien, 1994

FRÖHLICH, Thomas: Ein Manager für die Innenstädte, in: Süddeutsche Zeitung, Nr. 23, 29.01.1989, München, 1989

FÜRSTWEGER, Walter: Die City muss für Kunden attraktiv bleiben, in: Süddeutsche Zeitung, 11.01.1989; München, 1989

Fussverkehr Schweiz: www.fussverkehr.ch; 2007

- GODAI, Wolfgang: Mega Einkaufszentren out. Zukunft gehört den Kleinen, in: Kurier, 13.05.1994; Graz, 1994
- Google.at: www.google.at; 2007
- HABERLIK, Christina: Neue Architektur in München; Berlin, 2004
- HARTWAGNER, Siegfried: Klagenfurt Stadt – Ihre Kunstwerke, Historischen Lebens- und Siedlungsformen; Salzburg, 1980
- HOCQUEL, Wolfgang: Architektur für den Handel: Kaufhäuser, Galerien, Geschichte - gegenwärtige Tendenzen; Basel, 1996
- HOPFENSBERGER, Rebecca, HOPFENSBERGER, Paul: Action – Not politics, Listening to local people...; www.hopfensberger.co.uk, 2007
- ROSINAK, Ingenieurbüro: Bewertung der Verkehrsberuhigung als Mittel zur Assanierung; Wien, 1986
- KIRSCHENMANN, Jörg C.: Stadtzentren – Fußgängerbereiche, aus: architektur wettbewerbe 75: Stadtzentren – Fußgängerbereiche – Town Centers – Pedestrian Areas; Stuttgart, 1973
- Klagenfurt. Die Landeshauptstadt: www.klagenfurt.at; 2007
- KNOFLACHER, Hermann: Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien; Wien/Köln/Weimar, 1995
- KNOFLACHER, Hermann: Verkehrsplanung für den Menschen; Wien, 1987
- KOERDT, Arne: Planung und Realisierung autonomer und autofreier Quartiere. Ein Konzept zur Verringerung verkehrsbedingter Probleme. Dipl.Arb, SS 1999, TU-Berlin; Berlin, 1999
- KORDA, Martin: Städtebau. Technische Grundlagen. 5. Auflage; Wiesbaden, 2005
- KRAIGHER, Eberhard: „Perspektive 2000“ – Stadtentwicklungsplan Klagenfurt, in: Stadtplanungsamt 1989; Klagenfurt, 1989
- KRAIGHER, Eberhard, BERGMANN, Rainer: Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt Klagenfurt; Klagenfurt, 1970
- KRAIGHER, Eberhard, HABERNIGG, Walter, et. al.: SEK'00 – Stadtentwicklungskonzept Klagenfurt 2000 – Gemeinderatsbeschluss vom 20. März 2001; Klagenfurt, 2001
- MARCHART, P.: Stadt für Fussgänger – Gestaltung öffentlicher Räume in Wien – Ausgewählte Beispiele, in: „der aufbau“ Magistratsabteilung 19 – Stadtgestaltung, Stadt Wien; Wien, 1985
- MIGROS (Hrsg.): City Shopping; Zürich, 1984
- MOSER, Friedrich: Der Handel als wichtiges Element der Stadtgestaltung – Wechselwirkung zwischen Erhaltung und Entwicklung der Städte, in: Der Markt 1978/4; Wien, 1979
- München.de: www.muenchen.de; 2007
- NAGEL, Siegfried: Bauten des Handels - Läden, Warenhäuser, Einkaufszentren; Gütersloh, 1973
- NEUFERT, Peter, NEUFERT, Cornelius, et. al.: Neufert Bauentwurfslehre – 37., erweiterte und überarbeitete Auflage; Braunschweig/Wiesbaden, 2002
- Nürnberg online: www.nuernberg.de; 2007
- Nürnberg online: www.wirtschaft.nuernberg.de; 2007

- PETERS, Paulhans: Fußgängerstadt: Fußgängergerechte Stadtplanung und Stadtgestaltung; München, 1977
- PETERS, Paulhans: Stadt für Menschen. Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt; München, 1973
- RAITH, Erich: Einkaufen in der Stadt (Dipl.Arbeit, Bd. 1 und 2); Wien, 1982
- REUTTER, Oscar, REUTTER Ulrike: Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand; Dortmund, 1996
- RING, Peter: Stadtentwicklungsplan Zentren 2020; Berlin, 2005
- SCHNERMANN, Johannes: ECE-Konzept für Entwicklung und Management innerstädtischer Einkaufszentren; Hamburg, 1988
- SHARED SPACE: www.shared-space.org; 2007
- SEEWER, Ulrich: Fussgängerbereiche im Trend? Strategien zur Einführung grossflächiger Fußgängerbereiche in der Schweiz und in Deutschland im Vergleich in den Innenstädten von Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg. Hrsg. Dozenten und DozentInnen des geographischen Institutes der Universität Bonn, S.243; Bonn, 2004
- STANKIEWITZ, Karl: München: Stadt der Träume: Projekte Pleiten Utopien; München, 2005
- STW Klagenfurt, Klagenfurter Stadtwerke: www.stw.at; 2007
- VCS, Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell: www.vcs-sgap.ch; 2007
- WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, Band 7; Klagenfurt, 1987
- Wikipedia.org, The free encyclopedia: www.wikipedia.org; 2007
- Wien.at, Stadt Wien: www.wien.gv.at; 2007
- ZEITWISSEN, Zeit.de: www.zeit.de; 2007
- Zürich, Stadt Zürich: Plan Lumière Zürich, Gesamtkonzept, 1. April 2004, S.2; Zürich, 2004

6.3 TABELLENVERZEICHNIS

Anmerkung: Alle in der vorliegenden Arbeit verwendeten Tabellen wurden, wenn nicht seitens der Verfasser hergestellt, seitens der Verfasser inhaltlich aufgearbeitet.

- | | |
|-----------|--|
| Tab. 2.01 | Untersuchungen in der „Flanierzone“ in Burgdorf, in der Schweiz, aus: Verkehrsclub der Schweiz, St. Gallen/Appenzell, 2000 |
| Tab. 3.01 | Einteilung Klagenfurts nach Katastralgemeinden, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT: Bevölkerung und Kultuswesen; Klagenfurt, 2006 |
| Tab. 3.02 | Zahl der Beherbergungsbetriebe und Betten im Städtevergleich, Stand 2005, aus: STATISTIK AUSTRIA, Wien, 2006 |
| Tab. 3.03 | Zahl der Nächtigungen im Städtevergleich, Stand 2005, aus: STATISTIK AUSTRIA, Wien, 2006 |
| Tab. 3.04 | Tourismuszahlen für die Wörther See Region, Stand 2005, aus: STATISTIK AUSTRIA, Wien, 2006 |
| Tab. 3.05 | Veränderung der Wohnungsgrößen 1971 – 1981, aus: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, Band 7; Klagenfurt, 1987 |
| Tab. 3.06 | Veränderung der Anteile der unterschiedlichen Wohnungsgrößenklassen 1971 – 1981 in %, aus: WASTL-WALTER, Doris: Die Innenstadt von Klagenfurt – Struktur und Entwicklungsperspektiven, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Landeshauptstadt Klagenfurt, Band 7; Klgt., 1987 |
| Tab. 3.07 | Veränderung der Gebäude- und Wohnungsanzahl der Innenstadt zwischen 1971 und 2001, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT; Klagenfurt, 2005 |
| Tab. 3.08 | Bevölkerungsentwicklung in der Innenstadt, aus: KRAIGHER, Eberhard, HABERNIGG, Walter, et. al.: SEK'00 – Stadtentwicklungskonzept Klagenfurt 2000 – Gemeinderatsbeschluss vom 20. März 2001; Klagenfurt, 2001 |
| Tab. 3.09 | Einwohnerzahl Innenstadt 2001, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT; Klagenfurt, 2002 |
| Tab. 3.10 | Bevölkerungsentwicklung, aus: KRAIGHER, Eberhard, HABERNIGG, Walter, et. al.: SEK'00 – Stadtentwicklungskonzept Klagenfurt 2000 – Gemeinderatsbeschluss vom 20. März 2001; Klagenfurt, 2001 |
| Tab. 3.11 | Grün- und Waldflächenzunahme zwischen 1973 und 2003, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT; Klagenfurt, 2005 |
| Tab. 3.12 | Pflichtschulen der Stadtbezirke I, II, III und IV 2005/06, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT; Klagenfurt, 2006 |
| Tab. 3.13 | Parkmöglichkeiten in Parkgaragen und Parkplätzen der Klagenfurter Innenstadt, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT; Klagenfurt, 2006 |
| Tab. 3.14 | Parkmöglichkeiten im Straßenraum der Klagenfurter Innenstadt, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT; Klagenfurt, 2006 |
| Tab. 3.15 | Taxistandplätze in der Klagenfurter Innenstadt, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT; Klagenfurt, 2006 |
| Tab. 4.01 | Phasenausbauplan für die Erweiterung der Klagenfurter Fußgängerzone, aus: Eigener Erhebung; WISSER, Bernhard, ZOTTL, Anna |
| Tab. 4.02 | Stellplatzangebot aus Tief- und Hochgaragen, sowie Parkplätzen, aus: STATISTISCHES AMT KLAGENFURT; Klagenfurt, 2006 |

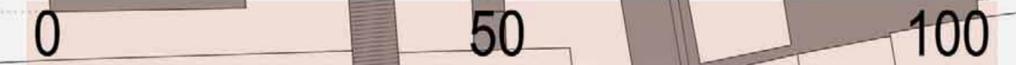


- ALTER PLATZ_M 1:500
- Gebäude
 - Straßen
 - Plätze, Höfe, Gehsteige
 - Steinpflasterung hellgrau
 - Steinpflasterung grau
 - Steinpflasterung gelb
 - Steinpflasterung rot
 - Grünflächen
 - Unbefestigte Flächen
 - Wasserflächen
 - Holzplattformen
 - Stadtmobiliar
 - Bepflanzung

(Abb. 4.29, Gestaltungsvorschlag für den Alten Platz, Draufsicht im Maßstab 1:500)



- BAHNHOFSTRASSE_M 1:500
- Gebäude
 - Straßen
 - Plätze, Höfe, Gehsteige
 - Steinpflasterung hellgrau
 - Steinpflasterung grau
 - Steinpflasterung gelb
 - Steinpflasterung rot
 - Grünflächen
 - Unbefestigte Flächen
 - Wasserflächen
 - Holzplattformen
 - Stadtmobiliar
 - Bepflanzung



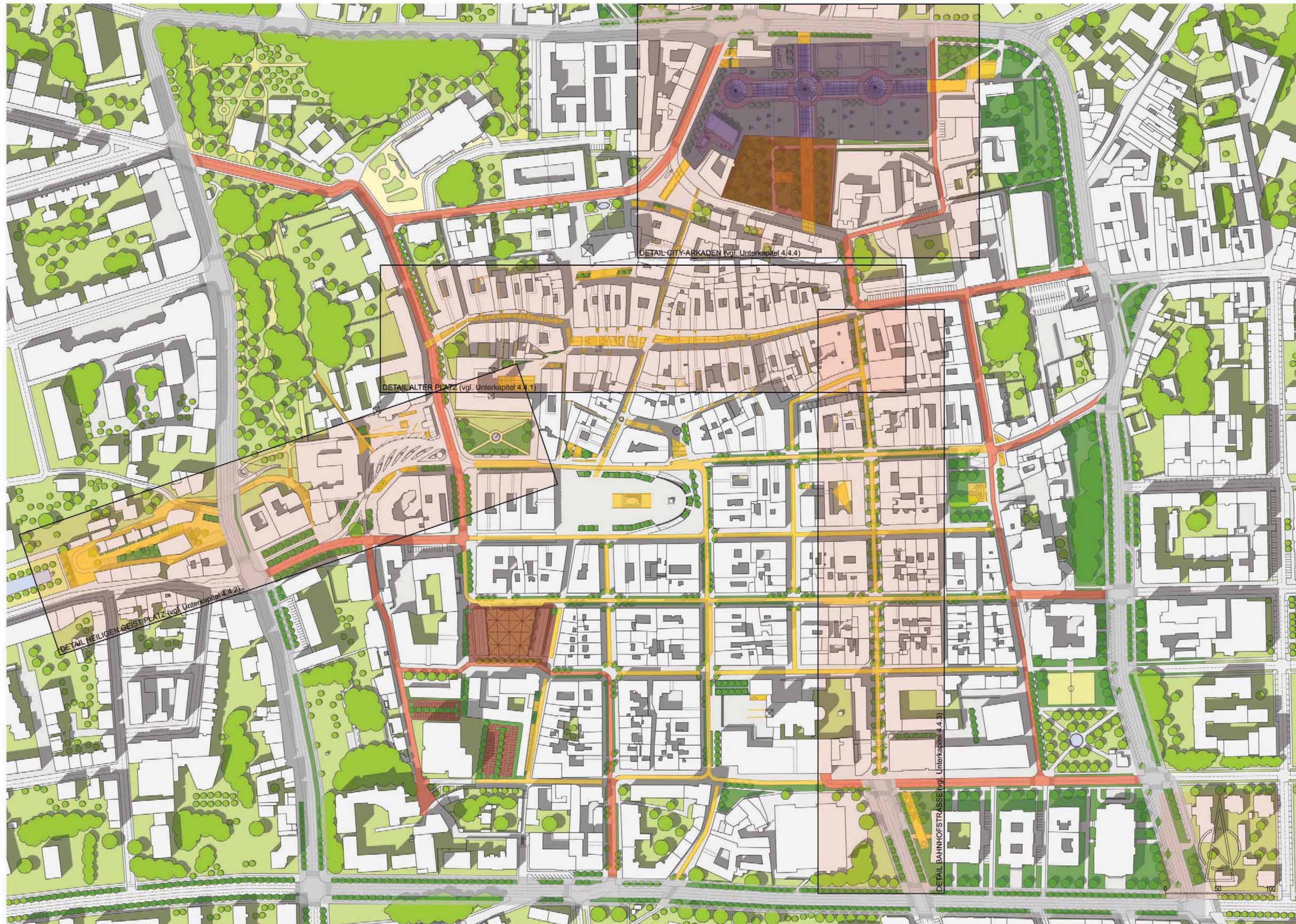
(Abb. 4.41, Gestaltungsvorschlag für die Bahnhofstrasse, Draufsicht im Maßstab 1:500)



- HEILIGEN GEIST PLATZ_M 1:500
- Gebäude
 - Straßen
 - Plätze, Höfe, Gehsteige
 - Steinpflasterung hellgrau
 - Steinpflasterung grau
 - Steinpflasterung gelb
 - Steinpflasterung rot
 - Grünflächen
 - Unbefestigte Flächen
 - Wasserflächen
 - Holzplattformen
 - Stadtmöbiliar
 - Bepflanzung

(Abb. 4.35, Gestaltungsvorschlag für den Heiligen Geist Platz, Draufsicht im Maßstab 1:500)

- Gebäude
- Straßen
- Plätze, Höfe, Gehsteige
- Befestigte Flächen
- Grünflächen
- Unbefestigte Flächen
- Wasserflächen
- Holzplattformen
- Bepflanzung



DETAIL CITY-ARKADEN (vgl. Unterkapitel 4.4.4)

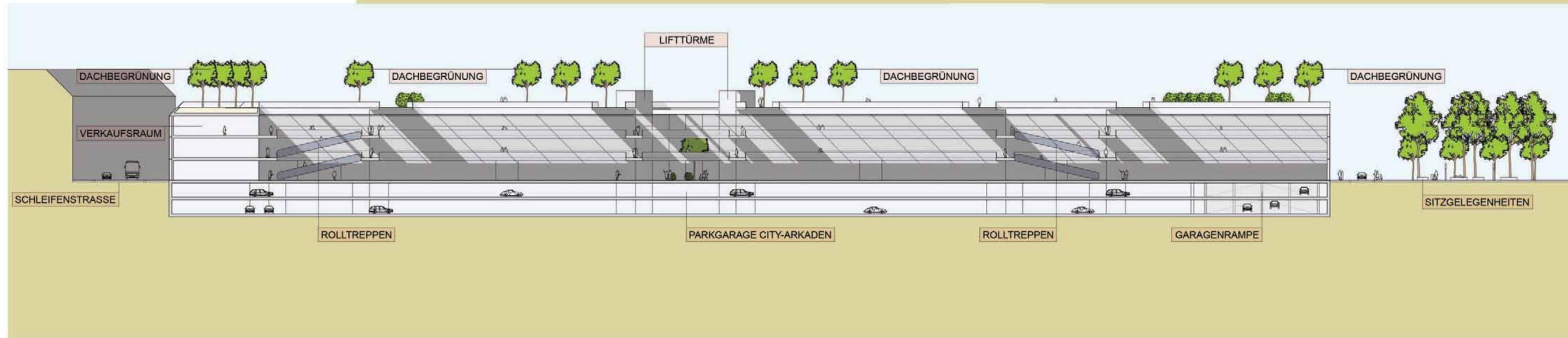
DETAIL ALTER PLATZ (vgl. Unterkapitel 4.4.1)

DETAIL HEILIGEN-GEIST-PLATZ (vgl. Unterkapitel 4.4.2)

DETAIL BAHNHOFSTRASSE (vgl. Unterkapitel 4.4.3)

- Ringausbau
- Bepflanzungen
- Fußgängerzonenausbau
- Schleifenstraßenausbau
- Parkgaragenneubau
- Umbau City-Arkaden





(Abb. 4.50, Längs- und Querschnitt durch das umgestaltete Shoppingcenter City-Arkaden Klagenfurt im Maßstab 1:500)



(Abb. 4.36, Querschnitt durch die Platzsituation mit Blick Richtung Innenstadt, Maßstab 1:200)