

DRAUSTEGE VILLACH

VERKNÜPFUNGSACHSEN
ZWISCHEN FLUSS & STADT



DIPLOMARBEIT

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer
Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von
Univ. Ass. Dipl.-Ing. Dr. Norbert TROLF
E260/L Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen
Abteilung Landschaftsplanung und Gartenkunst

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von Verena Vanessa Elbe
Matr.Nr.: 0825765

Wien, am

abstract

Villach always fascinated me with its southern charm and its unconventionally character. The „Draustadt“, as it is also called, is not a typical austrian city: It is located in the heart of Carinthia and it combines the italian, slavic and austrian culture and at the same time it is a historic transportation hub in the south of Austria. With its partly italian flair, the city center has a very individual character, which is also determined by the river Drau.

In this city I spent my school years and my free time, I noticed all these influences subconsciously and it has a lasting influence on me since then. But one thing became clear to me during my architectural studies regarding my hometown: Villach has many different identities and characters with a lot of potential, which, however, does not show to the outside. It seems that, especially in the last few decades, Villach was not worth to put a lot of effort and work into to achieve a harmonic and memorable cityscape. With this master thesis, I want to primarily provide ideas to strengthen the urban space Villach.

Due to a design class called „Villach Waterfront“, I faced the issues of the urban development of the city, especially the interaction between the town and the river, for the first time and since then I considered it as my task to work further along on this subject in more detail.

This thesis gives an overview of the city life, it offers suggestions for improvement and wants to serve as a basis for discussion. It forms concepts on how to revitalize the waterfront and how to connect the river and the city in a better way to develop a mutual interaction. The river Drau should return to the city center and in the consciousness of the citizens and should be released from its „isolation“.

This diploma project shows the potentials of the city and designates certain areas, where the concept of my project - the „Draustege“ - draws on. These jetties are opening new visual axis between the city and the river and are providing a new connection between these two elements. With different functions, depending on the location, the Draustege offer new open spaces alongside the river.

0	VORWORT		5
1	EINFÜHRUNG		7
1.1	Stadtebene	9	
	1.1.1 Villach heute	11	
	1.1.2 Faktencheck	13	
	1.1.3 Stadtgeschichte	15	
	1.1.4 Nutzungen	19	
	1.1.5 Bestandsaufnahme	21	
	1.1.6 Problemstellung	25	
	1.1.7 Stadtplanung	27	
1.2	Flussebene	33	
	1.2.1 Stadt & Fluss	35	
	1.2.2 Beispiele - Flussraum gestalten	41	
	1.2.3 Faktencheck	51	
	1.2.4 Flusslauf	53	
	1.2.5 Ufer	57	
	1.2.6 Nutzung	59	
	1.2.7 Problemstellung	67	
	1.2.8 Stadtplanung	69	
1.3	Potentialgebiete	75	
	1.3.1 Konzept	77	
	1.3.2 urbane Stege	81	
	1.3.3 Projektgebiete	87	
2	PROJEKTENTWÜRFE		123
2.1	4 Zentrum	125	
2.2	5 Wasenboden	147	
2.3	8 Seeblick	163	
3	SCHLUSSFOLGERUNG		177
4	VERZEICHNISSE		179
4.1	Quellen	181	
4.2	Abbildungen	183	



VERKNÜPFUNGEN
M 1:65 000

T H E M A

Villach hat mich mit seinem südlichen Charme und dem eigenwilligen Charakter von jeher fasziniert. Die Draustadt ist keine typische österreichische Stadt: Sie liegt im Herzen von Kärnten und vereint spielerisch die italienische, slawische und österreichische Kultur und ist gleichzeitig ein historischer Verkehrsknoten in den Süden. Mit seinem teils italienischem Flair hat das Zentrum einen ganz eigenwilligen Charakter, welcher auch durch die durchfließende Drau bestimmt wird.

In dieser Stadt habe ich meine Schul- und Freizeit verbracht, habe all diese Einflüsse unterbewusst wahrgenommen und bin durch sie geprägt worden. Eines jedoch wurde mir im Laufe meines Architekturstudiums in Bezug auf meine Heimatstadt klar: Villach hat viele unterschiedliche Identitäten und Charaktere in denen beträchtliches Potential steckt, welches sich jedoch nach außen hin nicht zeigt. Es scheint, als wäre vor allem in den letzten paar Jahrzehnten kaum Wert auf ein harmonisches und einprägsames Stadtbild gelegt worden. Mit dieser Arbeit will ich in erster Linie Ideen zur Aufwertung des Stadtraumes Villach liefern.

Aufgrund eines Stegreifentwerfens im Zuge meines Studiums, welches den Titel „Villach Waterfront“ hatte, setzte ich mich erstmals mit der Wechselwirkung zwischen Stadt und Fluss auseinander und emp-

fund es seitdem als meine Aufgabe, an diesem Thema weiter und ausführlicher zu arbeiten.

Diese Arbeit gibt einen Gesamtüberblick über Villachs Stadtgefüge und bietet Anregungen sowie Denkanstöße. Sie bildet Konzepte aus, wie man den Flussraum wieder beleben und den Fluss- und Stadtraum besser verknüpfen kann um eine gegenseitige Wechselwirkung zu entwickeln. Die Drau soll wieder in die Stadtmitte und in das Bewusstsein der Einwohner aufgenommen werden und aus ihrer „Isolation“ gelöst werden. Es werden Potentiale aufgezeigt und Gebiete ausgewiesen, an denen das Konzept meiner Arbeit - die Draustege - ansetzt und mittels unterschiedlicher Interventionen eine Aufwertung des Uferraums erzielt.

Durch das ausgearbeitete Konzept dieser Stege werden neue Sichtachsen und Blickbeziehungen zwischen der urbanen Struktur und dem Fluss hergestellt und geben neue Aussichten frei. Es bilden sich neue Schnittstellen, an denen das Element der Stadt zum Wasser verlängert wird und das Wasser wiederum in die Stadt hineingezogen wird.

Ziel dieser Arbeit ist, den Naherholungsraum der umliegenden Seen in die Stadt hineinzuziehen und dadurch den Flussraum als einen erweiterten Freiraum der Seen zugänglich zu machen.

E I N F Ü H R U N G
S T A D T | F L U S S | G E B I E T E



01.01 Blick auf die Innenstadt



01.02 Blick vom Nikolaiplatz Richtung Hauptplatz



01.03 Hotel Post am Hauptplatz mit der Stadtpfarrkirche im Hintergrund

S T A D T L E B E N

In diesem Abschnitt wird näher auf die konkrete Situation in Villach und die Beziehung der Stadt zum heimischen Fluss, der Drau, eingegangen. Es wird ein Überblick über wichtige Fakten, der Stadtgeschichte und dem heutigen Stadtbild gegeben.

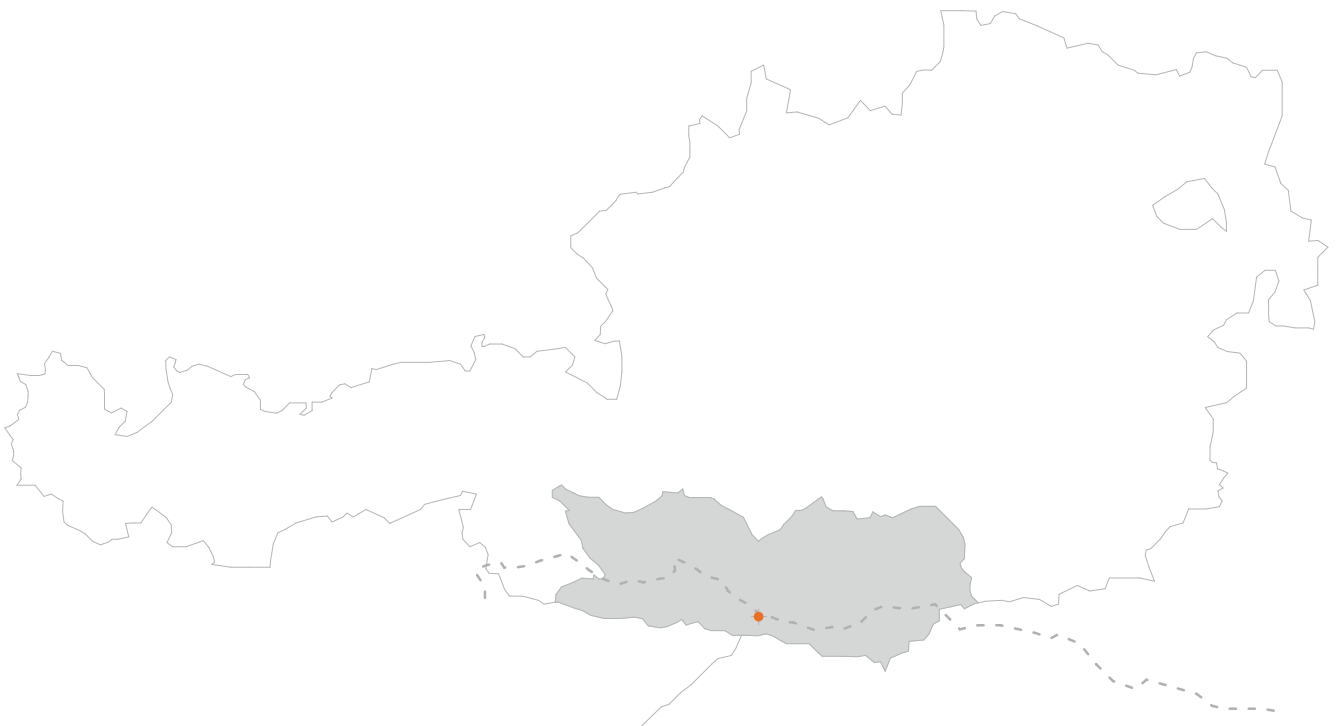
Villach liegt südlich im Herzen von Kärnten nahe der Grenze zu Italien und Slowenien. Es ist die zweitgrößte Stadt des Bundeslandes und ist eine Statutarstadt. Die Stadt befindet sich im Zentrum des Alpen-Adria-Raums und ist mit zahlreichen Unternehmens- und Forschungssitzen wie Infineon, SEZ, dem Technologiepark und der Fachhochschule Kärnten eine Drehscheibe in der Hightech Industrie. Diese Wirtschaftskompetenz ist eines der heutigen Markenzeichen der Stadt. Diese Unternehmen befinden sich alle entlang der Drau und der Gail, deren Wasserläufe sich weiter östlich der Altstadt vereinen. Die Drau, welche der Innenstadt ihre Struktur verleiht, ist der längste Fluss Kärntens und durchquert das Land von West nach Ost. Überbrückungen der beiden Wasserläufe sind ebenfalls formgebend für das Aussehen der Stadt.

Eingebettet im Villacher Becken ist die Stadt von mehreren Bergen wie zum Beispiel ihrem „Hausberg“ dem

Dobratsch - slawisch für „Eichenberg“ - der Gerlitzten und den Ossiacher Tauern umringt. Umgeben von zahlreichen Badeseen und den Bergen ist die Region ein touristischer Anlaufpunkt, besonders für Italiener und Slowenen. Vor allem das kulturelle Angebot ist ausschlaggebend für das Stadtimago. Veranstaltungen wie der Villacher Kirchttag, Faschingsitzung oder der Sommerbühne auf der Drau locken immer tausende Schaulustige in die Innenstadt. Mit einzigartigen Sehenswürdigkeiten wie der Burg Landskron oder dem alten Römerweg bei Warmbad (ein Stadtteil im Südwesten), ist das gesamte Stadtgebiet sehenswert.

Im vergangenen Jahrzehnt starb die Innenstadt jedoch zusehends aus, was vor allem an ausgelagerten, augenscheinlich attraktiveren Einkaufsmöglichkeiten am Stadtrand liegt (*siehe Kap.1.1.6*). Aber auch der fehlende Grünraum in der Altstadt trägt dazu bei, dass die Stadt selbst kaum als Aufenthaltsort für Freizeitaktivitäten genutzt wird und die Einwohner bevorzugt in das umliegende Grünland mit Seen und Bergen fahren.

Es scheint, als wäre in den letzten paar Jahren das aktive Bewusstsein für den Stadtkern verloren gegangen.



V I L L A C H

geographische Lage:

östlich Länge	13°51'
nördlich Breite	46°37'
Seehöhe (am Oberen Kirchenplatz)	501müA
höchster Punkt (Villacher Alpe)	1.848müA
Katastralgemeinden	17

Flächen:

Wald	134,85km ²
Dauersiedlungsraum	76,16km ²
Landwirtschaft	58,26km ²
	21,13km ²

Gewässer:

Flüsse	7,5km²
	Drau
	Gail
Seen	Ossiacher See
	Faaker See
	Silbersee
	Magdalener See
	Vassacher See
	Leonharder See
	Fleetsee
	Grünsee

demographische Daten:

Einwohner	60.004 (01 2014)
davon Frauen	31.432
Männer	28.572
Einwohner pro ha	4,47
durchschnittliches Alter	43,2 Jahre

Brauchtum & Kultur:

Villacher Fasching
 Villacher Kirchtag
 Villacher Bier Brauerei
 VSV (Eishockey)

Statistiken:

www.statistik.at
www.villach.at



Stadtwappen von Villach



01.04 Villacher Stadtplan von 1649



01.05 1922 Draubücke zum Hauptplatz



01.06 um 1905 Promenade an der Drau, Blick zum Nordufer

01.07 19.2.1945 Zerstörtes Villach



HISTORISCHES

früher Siedlungsraum

Villach war von jeher ein wichtiger Knotenpunkt im Süden Österreichs. Bereits in der Römerzeit bestand hier eine Straßenstation für die Strecke in den Norden. Auch heute existiert noch ein Teilabschnitt dieses Wegenetzes im Stadtteil Warmbad. Die ältesten Spuren von Menschen führen jedoch zurück in die späte Jungsteinzeit.

Mittelalter

Die erste Erwähnung der Stadt Villach - und somit der früheste offizielle Nachweis des Bestehens - war 878 in einem urkundlichen Schreiben einer Länderübergabe, wobei auch die Drau erwähnt wird. Im Mittelalter war Villach eine aufblühende Stadt. Früh erlangte die Siedlung eine ansehnliche Größe und bekam das Stadt- und Marktrecht. Seit 1007 war die Stadt im Besitz vom Bistum Bamberg, wessen Grundherrschaft bis 1759 dauern sollte. Die Zugehörigkeit zu Bamberg, und nicht zu Österreich, prägte die Stadt bis ins 20. Jahrhundert. Erstmalige planmäßige Siedlungserweiterungen fanden Mitte des 12. Jahrhunderts statt, in Zuge dessen der Hauptplatz mit seiner Randbebauung entstand. Bis zum 25. Jänner 1348 gedieh Villach unaufhaltsam. Doch an diesem Tag fand „das schwerste Beben, das je österreichischen Boden erschütterte“ statt. Infolge

der großen Zerstörung durch das Erdbeben kam es in der Region zu einer Wirtschaftskrise, welche von bambergischer Seite mit Steuerbefreiung und Geldzuschüssen jedoch rasch abgefangen wurde. Das 15. und 16. Jahrhundert war die Blütezeit der Stadt. Villach war von Naturkatastrophen und Kriegen verschont geblieben. Doch wegen ihrer auswärtigen Grundherren konnte sie nie zur Landeshauptstadt aufsteigen. Mitte des 16. Jahrhunderts hielt die Reformation in Villach Einzug, dem viele der damaligen Einwohner folgten. Im Jahr 1600, im Zuge der Re-katholisierung, wurden die Bürger jedoch gezwungen „sich entweder zur katholischen Kirche zu bekehren oder auszuwandern“. Als Folge dessen wanderte knapp ein Drittel der Bevölkerung ab, wovon sich die Stadt lange nicht erholen sollte.

Stagnation und Verfall

Das 17. und 18. Jahrhundert war geprägt von Stagnation und Verfall. Nach unzähligen Großbränden und weiteren schweren Erdbeben lag Villach wirtschaftlich am Boden. Auch von Seiten des bambergischen Herrschers kam keine Hilfe mehr bis am 15. Juni 1759 Kaiserin Maria Theresia die Stadt und alle anderen kärntner Gebiete in bambergischer Hand aufkaufte. Zu diesem Zeitpunkt war das Stadtgebiet in einem desolaten und zerfallenen Zustand.

Stadtgeschichte:
Neumann, Dieter,
 Neues aus Alt-Villach
 - Beiträge zur Stadtgeschichte, 47. Jahrbuch 2010,
 Museum der Stadt Villach

Franzosenzeit

1797 war Villach erstmals seit Jahrhunderten wieder vom Krieg betroffen. In der Franzosenzeit fanden hier einige Schlachten statt wobei am 14. Oktober 1809 der Villacher Kreis mitsamt Oberkärnten und Osttirol an Frankreich fiel und zur französischen Illyrischen Provinz hinzukam. Während der französischen Zeit fanden viele strukturelle und bauliche Neuerungen statt. Die Schleifung der Wehranlagen 1811 war eines der nachhaltigsten. 1813 nahm Österreich erneut den Krieg gegen das napoleonische Reich auf, wobei im Zuge der Kriegshandlungen Villach mehrfach den Besitzer wechselte und dabei am 29. August 1813 beinahe komplett abbrannte.

Eisenbahnzeitalter

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war das Stadtgebiet aufgrund der Folgen der Katastrophen, Kriege und finanziellen Erschöpfung nicht über ihre mittelalterlichen Grenzen hinausgewachsen. Mit der notwendigen Infrastruktur wollte man wieder mehr Leute anlocken, und so wägte man verschiedene Möglichkeiten ab. Man überlegte zum Beispiel die Drau für Dampfschiffe befahrbar zu machen. Doch mit dem Ausbau der österreichischen Bahnstrecken sicherte sich Villach 1864 mit der Eröffnung der Strecke zwischen Klagenfurt und Villach einen Vorreiterposten. Mit weiteren Ausbauten

wie der Verbindung zur Brennerbahn, nach Italien, ins Gailtal und zur Tauernbahn wurde Villach zur Eisenbahnerstadt als südlicher Verkehrsknotenpunkt. Die Bahnanlagen und die dazugehörigen Brücken über die Drau und Gebäudekomplexe prägen das Stadtbild bis heute. Mit der Eisenbahn kam auch ein enormer Bevölkerungszuwachs. Waren es Mitte des 19. Jahrhunderts noch 4000 Einwohner, stieg die Zahl bis 1890 auf 10.000 an. Es wurde ein Stadtentwicklungsplan für das weitere Wachstum erstellt, welcher eine zukünftige Einwohnerschaft von 100.000 vorsah.

1. und 2. Weltkrieg

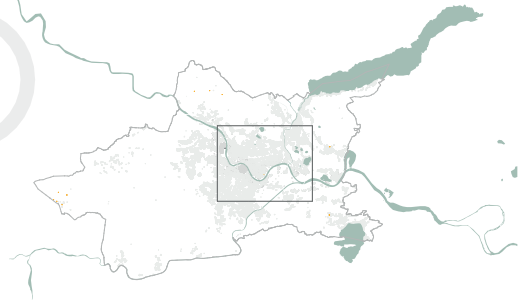
Im ersten Weltkrieg war Villach Frontstadt zu Italien und wurde vom Militär besetzt. Aufgrund des hohen Transportaufkommens wurde unter anderem die „Kriegsbrücke“ am Wasenboden erbaut, welche in den 1930ern und nochmals in den 90ern neu errichtet wurde. Während des zweiten Weltkrieges war Villach zum Angriffsziel der Alliierten Luftbomben geworden. Ab 1944 wurden 52 Luftangriffe auf das Stadtgebiet ausgeführt, welche hauptsächlich den Bahnanlagen und Brücken galten, aber auch den Großteil des historischen Zentrums zerstörten. Nach Kriegsende waren circa 85% der Bausubstanz in der Stadtmitte zerstört, womit Villach neben Wiener Neustadt die am schwersten betroffene Stadt Österreichs war.

Wiederaufbau und Neuordnung

Nach dem Krieg war das Stadtbild geprägt von Barackenlagern und Schutt. Erst ab 1948 setzte der Wiederaufbau der Stadt ein. Die historischen Bauwerke in der Innenstadt wurden so gut es ging nach Vorbild der Originale aufgebaut, und die Bahnanlagen und Bahnhöfe waren eines der ersten großen Bauvorhaben. 1960 war der Wiederaufbau beendet und Villach genoss dank seiner immer noch guten Infrastruktur einen anhaltenden Bevölkerungszuwachs. Im Zuge der Neuordnung der Gemeinden in Kärnten, kamen 1973 drei große Nachbargemeinden zum Stadtgebiet dazu (Landskron, Fellach und Maria Gail). Somit wuchs die Stadt von ehemals 40 auf 135km² und kam von ursprünglich 34.600 Einwohnern auf 51.000. Mit den neu erlangten Stadtteilen wurden in den 1980er Jahren neue Konzepte für die Stadt erarbeitet, so etwa das 1989 beschlossene Stadtentwicklungskonzept, welches Bestandserhebung, Prognosen und Zielsetzungen für die Stadt enthielt. Seit den Siebziger Jahren wurde auch an der Wichtigkeit der Verkehrslage gearbeitet. Ergänzend zum bestehenden Bahnknotenpunkt wurde viel in das bestehende Straßennetz investiert. Es wurden Umfahrungsstraßen um das Stadtzentrum angelegt und ein neuer Autobahnknoten geschaffen, welcher die Süd-, die Tauern- und die Karawankenautobahn miteinander verbindet. Die Bauar-

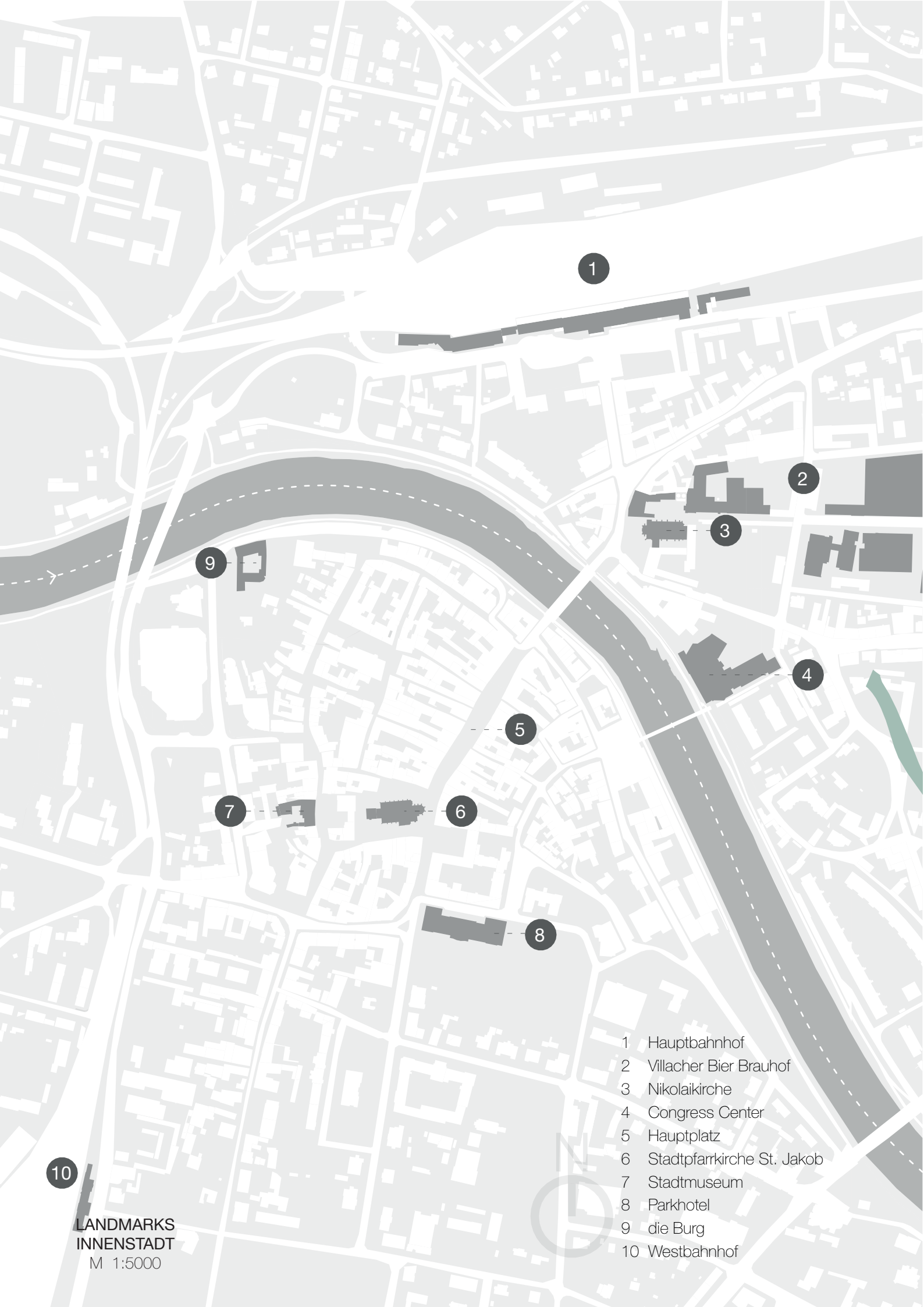
beiten der neuen Straßeninfrastruktur waren bis 1992 fertiggestellt. Ein weiteres Entwicklungskonzept war das 1995 entwickelte Zukunftskonzept, welches die wirtschaftliche und kulturelle Richtung für Villach vorgab. Großes Augenmerk wurde hier auf die Unterstützung von Technologieunternehmen, Forschung und einem Elektronik-Cluster gelegt. Aus diesem Konzept entstand auch der Technologiepark in St. Magdalen, an dem sich heute unter anderem die Fachhochschule Kärnten befindet.

Heutzutage definiert sich die Draustadt unter anderem durch ihr Brauchtum, wie zum Beispiel dem Villacher Kirchtag oder dem Fasching, aber auch als Ursprung des „Villacher Biers“ ist die Stadt bekannt. Vor allem der Eisenbahninfrastruktur ist es zu verdanken, dass die großen Volksfeste seit 1936 auch bei Auswertigen sehr beliebt sind. Wie man an diesen „Aushängeschildern“ der Stadt Villach merkt, ist die Relevanz des heimischen Flusses bis dato kein wichtiges Thema gewesen. Er war einfach da. Dies merkt man vor allem in den Entwicklungsplänen voriger Jahrzehnte, in der die Drau mit ihren Ufern eine eher unwichtige Rolle spielte, da das Augenmerk der Stadtplanung in der Nachkriegszeit eher auf wirtschaftliche Aspekte ausgerichtet war, wie zum Beispiel der Unterstützung von hightech-gerichteten Firmen.



NUTZUNG
STADTGEBIET
M 1:25 000





1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

- 1 Hauptbahnhof
- 2 Villacher Bier Brauhof
- 3 Nikolaikirche
- 4 Congress Center
- 5 Hauptplatz
- 6 Stadtpfarrkirche St. Jakob
- 7 Stadtmuseum
- 8 Parkhotel
- 9 die Burg
- 10 Westbahnhof

LANDMARKS
INNENSTADT
M 1:5000

S T A D T S P A Z I E R G A N G

Dieser Abschnitt ist eine Bestandsaufnahme der Villacher Innenstadt und gibt gleichzeitig einen Einblick in das heutige Stadtbild von Villach. In Form eines Spaziergangs durch die Innenstadt werden wichtige Gebäude und Landmarks aufgezeigt und die Hintergründe des städtebaulichen Gefüges beleuchtet.

Der Spaziergang startet am **Hauptbahnhof** (1). Zusammen mit dem **Westbahnhof** (10) bildet er das Zentrum der gesamten Gleisanlagen der Stadt. Von hier aus verlaufen Verbindungen in alle Himmelsrichtungen und bilden dadurch einen wichtigen Knotenpunkt zwischen Süd- und Mitteleuropa. Aufgrund der Tatsache, dass die Draustadt einst eine Eisenbahndirektion hatte, prägen noch heute große Bahnhofsgebäude und -anlagen den Bereich entlang der Gleise.

Vom Hauptbahnhof aus spazieren wir weiter Richtung Altstadt der Bahnhofstraße entlang. Diese Straße stellt eine wichtige Achse im innerstädtischen Stadtgefüge dar und ist relativ stark frequentiert. An dieser Straße befindet sich der **Brauhof** der Villacher Brauerei (2). Er befindet sich direkt am Nikolaiplatz und der **Nikolaikirche** (3). Die Villacher sind sehr stolz auf ihre Braukunst, weshalb das Gasthaus der Brauerei

immer gut gefüllt ist. Die großen Fabrikhallen zur Herstellung des Gersensafts befinden sich hinter dem Brauhof und erstrecken sich über mehrere Parzellen.

Von hier aus geht es weiter der Bahnhofstraße entlang und über die Stadtbrücke. Diese Überquerung war die erste Draubrücke in ganz Kärnten und verband Jahrhunderte lang die Stadt mit ihren Vororten. Erstmals erwähnt wurde sie zusammen mit dem Stadtnamen bereits im Jahr 878 unter dem Namen „Pons Uillah“. Bis 1858 bestand die Brücke aus Holz und wurde in diesem Jahr von einer Stahlbogenbrücke mit Fachwerkausbildung ersetzt. 1960 wurde diese Brücke abgerissen und durch die heutige Stadtbrücke ersetzt. Heute hat man von der Brücke aus einen guten Überblick über die Drauufer. Man erblickt das **Congress Center** (4), welches mit seiner roten Farbe heraussticht. Direkt vor dem Bau befinden sich die sogenannten Drauterrassen mit einer Anlegestelle für Personenfähren der „Drauschiffahrt“. Diese Fähren verbinden die Villacher Innenstadt über mehrere Anlegepunkte entlang der Drau mit Wernberg, einer Ortschaft außerhalb des Stadtgebietes. Des Weiteren überblickt man auch den Uferraum der Drau flussab- und -aufwärts. Beide Uferseiten sind

hier im innerstädtischen Bereich von Mauern gesäumt, welche die Stadt im Falle eines Hochwassers schützen sollen. Der Fluss selbst verläuft einige Meter unter dem Stadtniveau. Noch vor einigen Jahrzehnten war der Wasserstand deutlich höher und die heutigen Bereiche der Uferwege waren überflutet. Damals waren die Straßen oberhalb der Ufermauern die Promenade direkt am Wasser. Doch aufgrund mehrfacher Hochwasserkatastrophen wurde 1984 am oberen Flusslauf das Villacher Kraftwerk errichtet, welches heute den Wasserpegel reguliert, die Strömung verlangsamt und dem Fluss mit seinen Ufern ihr heutiges Erscheinungsbild verleiht. Überquert man die Stadtbrücke, gelangt man zur Fußgängerzone am **Hauptplatz** (5). Dieser Platz bildet das Herzstück der Altstadt und besteht bereits seit dem 12. Jahrhundert in dieser länglichen Form. Er fällt vom südlichen Ende Richtung Drau um fast zehn Meter ab, wodurch der Platz mehr Dynamik gewinnt. Von diesem zentralen Platz aus verlaufen viele enge Gassen und führen zu weiteren kleineren Plätzen. Das charakteristische an diesen Gassen sind die vielen Stützbögen, welche sich bis hinauf zur Dachtraufe ziehen. Sie wurden als Pufferelemente zwischen den

Gebäuden angebracht, um größere Erdbebenschäden zu vermeiden.

Einst war der Hauptplatz am oberen und unteren Ende von Gebäuden gefasst. An der Stadtbrücke stand das Stadttor und an der **Stadtpfarrkirche** (6) befand sich das sogenannte Rautterhaus. Diese Bauten wurden jedoch wegen der aufkommenden Motorisierung Anfang des 20. Jahrhundert abgebaut, um den Hauptplatz als neue Durchzugsstraße auszubauen. Diese bestand bis 1988, wo der Hauptplatz zur Fußgängerzone umgestaltet wurde. Heute finden hier unter anderem der Villacher Kirchtag, der Faschingsumzug oder ein Teil der Parade der European Bike Week statt und ist somit der Mittelpunkt der kulturellen Ereignisse der Draustadt.

Wandert man weiter den Hauptplatz hinauf, landet man am Kirchenplatz vor der Stadtpfarrkirche. Hier kann man den Stadtpfarrturm erklimmen, um einen 360 Grad Blick über die Stadt zu werfen. Die Drau sucht man jedoch vergeblich. Sie verschwindet aufgrund des abgesenkten Wasserpegels und der dichten Uferbebauung.

Am südlichen Rand der Fußgängerzone befindet sich das **Parkhotel**(8). Es sticht primär wegen der enormen Größe, im Verhältnis zur Nach

barbebauung, heraus. Es entstand in der Eisenbahnzeit als eine prestigeträchtige temporäre Unterkunft für die gehobene Klasse. Heute wird es allerdings nicht mehr als Hotel genutzt, sondern dient in erster Linie als Veranstaltungsort.

Vom Parkhotel zurück zum Kirchenplatz geht unser Spaziergang weiter zur Widmannngasse. Sie liegt westlich des Hauptplatzes, und ist ebenfalls Teil der Fußgeherzone. Am oberen Ende der Gasse befindet sich das **Stadtmuseum** (7). Neben dem üblichen geschichtlichen Inhalt der Ausstellung befinden sich im Innenhof des Gebäudes die letzten Überreste der ehemaligen Stadtmauer und eines Wehrturms, welche während der Franzosenzeit Anfang des 19. Jahrhunderts demoliert wurden. Die Betreiber des Museums sind in der Aufarbeitung und Recherche der Stadtgeschichte sehr engagiert. Jedes Jahr erscheint ein Jahrbuch mit dem Titel „Neues aus Alt-Villach“ und handelt jedes Jahr unterschiedliche Themen ab. Basierend auf den geschichtlichen Recherchen und alten Aufnahmen der Stadt wurde im Jahr 2014 auch eine Freiluftausstellung mit dem Titel „Zeitenwende: Kulturelle Spurensuche in Villachs Altstadt“ ins Leben gerufen. Über

den gesamten Stadtkern verstreut, lassen sich Schautafeln zu historischen Ereignissen finden und laden so zum aktiven Entdecken der Stadtgeschichte ein.

Verlässt man das Stadtmuseum und wendet sich nach Norden, geht man die Widmannngasse hinab bis zum Draufer. Hier treffen die Lederergasse von der östlichen Seite und der Marktplatz auf der westlichen Seite der Gasse aufeinander. Dieses Gebiet mit kleineren Plätzen und Gassen war einst das Handwerker- viertel. Dies lässt sich auch an der Bebauungsform ablesen, welche im Vergleich zum Hauptplatz niedriger und schmaler ausfällt. Heute befindet sich in der Lederergasse, den kleinen Seitenwegen und -plätzen das Fortgeviertel der Innenstadt.

Am Flussufer, welches in diesem Abschnitt Draulände genannt wird, endet die Fußgängerzone. Spaziert man etwas flussaufwärts gelangt man zur **Burg** (9). Mit ihrem Kern aus alter Bausubstanz bildet sie den ältesten Teil von Villach und war früher der Sitz der Herrscher aus Bamberg. Mit dem großzügigem Arkadenhof dient die Stadtburg heute als Wohnbau und zum Teil als Erweiterung des Stadtmuseums und markiert das äußere Ende der Altstadt.



01.08 Blick vom Hauptplatz Richtung Stadtbrücke und Drau



01.09 Parkplätze auf Altstadtufer, rechts die Stadtbrücke Richtung Hauptplatz



01.10 Treppenaufgang zur Stadtbrücke in der Altstadt

01.11 unter der Stadtbrücke



A K T U E L L E L A G E

Die Villacher Innenstadt stirbt aus. Die Gründe dafür sind vielschichtig, folgende Faktoren tragen jedoch verstärkt dazu bei:

Einer dieser Faktoren, welcher vor allem im letzten Jahrzehnt zum Aussterben führte, sind Einkaufsmöglichkeiten. Noch vor zehn Jahren war der Hauptplatz sehr belebt und ein beliebtes Einkaufsviertel. Mit der Errichtung mehrerer großer Einkaufszentren an den Stadtgrenzen verlor das Zentrum an Bedeutung. Einige der ansässigen Geschäfte zogen mit der Eröffnung der EKZ um. Diese Shoppingzentren sind logistisch nah an Autobahnabfahrten erbaut, um auch den Kunden aus dem Umland und aus Italien das Einkaufen und die Erreichbarkeit zu erleichtern. Durch ein breites Angebot und kostenlosen Parkflächen sind die Einkaufszentren gern genutzt, während die Altstadt über die Jahre an Bedeutung verloren hat. Viele Läden stehen mittlerweile leer, vor allem die Widmannngasse ist stark davon betroffen. Auch fehlende bzw. unattraktive Parkflächen potenzieren diesen Effekt und tragen zum Aussterben der Innenstadt bei.

Villach ist eine Stadt umringt von Seen und Bergen. Das war schon immer so. Doch dieser Faktor spielt vor allem heute eine wichtige Rolle in der Altstadtbelebung. Weder in der Innenstadt noch in den Vororten an der Drau spielt die Freizeit in der Stadt eine wichtige Rolle. Die Anwohner fahren lieber mit ihren Autos aus der Stadt raus, an die zahlrei-

chen Badeseen oder auf die umliegenden Berge. Villach, und vor allem die Innenstadt, kann mit so einem Freizeitangebot nicht konkurrieren bzw. keine solchen Freiflächen zur Verfügung stellen, man kann jedoch die aktuelle Lage verbessern und der Innenstadt wieder mehr Aufenthaltsqualität geben.

Auch die Beziehung zwischen Stadt und Fluss spielt bei diesem Faktor eine wichtige Rolle, stellen die Ufer im Städtinneren eine urbane Freifläche dar, welche jedoch nicht als solche angesehen bzw. genutzt wird.

In den letzten zwei bis drei Jahren konnte man jedoch eine langsame Renaissance der Altstadt feststellen. Die Stadt ist bemüht, das Zentrum wieder aufblühen zu lassen und unterstützt dies mit diversen Aktionen und Bauprojekten (*Kap. 1.1.7*). Die Anwohner selbst scheinen wieder ein Bewusstsein für ihren Stadtkern aufzubauen und auch kleinere unabhängige Läden siedeln sich im Bereich des Hauptplatzes und seinen Nebengassen an und beleben dieses Gebiet wieder allmählich.

Ziel

Diese aufwärts Bewegung soll aufgegriffen werden um Villach wieder zu beleben und den Einwohner eine neue Seite ihrer Stadt zeigen. Es soll ein innerstädtischer Freiraum geboten werden, welcher nicht mit den Umliegenden konkurriert, sondern als deren Ergänzung dient und somit den urbanen Kern mit dem ländlichen Umfeld verbindet.

STADTENTWICKLUNG 2015

Die Stadt Villach ist sehr engagiert den Stadtraum aufzuwerten und unterstützt diesen Vorgang mit unterschiedlichen Wettbewerben, Infoveranstaltungen und Vorträgen. Zurzeit ist ein deutlicher Umschwung der Denkweise im Bezug auf den urbanen Raum, insbesondere der Innenstadt mit ihrem Fluss, bemerkbar. Es wird viel investiert um die Altstadt wieder lebendiger und attraktiver zu gestalten.

Dies geschieht alles im Rahmen der „Altstadtoffensive“ und der seit 2014 laufenden Entwicklung des neuen **Stadtentwicklungskonzept 2015**. Unter dem Titel „**stevi :konzept²⁰²⁵**“ finden seit letztem Jahr laufend themenbezogene Vorträge und Veranstaltungen statt, an denen sich die Bevölkerung beteiligen kann. Weiters wurde ein Informationsbüro im Zentrum eingerichtet, welches als direkte Anlaufstelle, als Ansprechpartner und als eine Vermittlung zwischen den verantwortlichen Behörden und den Ideen der Einwohner dienen soll. Durch dieses Bürgerbeteiligungsmodell werden gleichzeitig Informationen zum aktuellen Stand der Entwicklung ausgegeben und präsentiert, und dabei auch die Visionen der Bürger eingeholt und diskutiert. Weiters dient das Infobüro als Ausstellungsraum,

wie zum Beispiel für themenbezogene Beiträge aus Schulprojekte. Abgesehen des Bürgerbeteiligungsmodells, wird das neue Entwicklungskonzept der Stadt in fünf Arbeitsgemeinschaften mit unterschiedlichen Schwerpunkten erarbeitet. Die AG's widmen sich den Aufgabengebieten „Stadtentwicklung 2.0“, „Urbanes Leben“, „Umwelt & Ressourcen“, „Arbeit & Wirtschaft“ und „Urbane Infrastruktur“. Begleitet wird der gesamte Prozess der Entstehung des neuen Konzeptes von der Technischen Universität Graz und dem StadtLABOR Graz. Mitte 2015 soll das **stevi :konzept²⁰²⁵** fertiggestellt sein und der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Zum Zeitpunkt dieser Arbeit durfte jedoch noch nicht preisgegeben werden, wie das neue Stadtentwicklungskonzept aussehen wird, feststeht jedoch, dass die Aufenthaltsqualität der Stadt und auch, wie der Name „Altstadtoffensive“ bereits vermuten lässt, die Wiederbelebung der Innenstadt wichtige Punkte im neuen Konzept darstellen. Auch die Beziehung zur Drau steht im Fokus der Ausarbeitungen und wird ein starker Faktor in den kommenden Jahren der Stadtgestaltung sein.

Stadtplanung:

<http://www.villach.at/inhalt/185804.asp>

stevi :konzept²⁰²⁵

<http://www.villach.at/stevi/>



ÜBERSICHTSPLAN PROJEKTE
M 1:10 000

-  bereits umgesetzte Projekte
-  aktuelle Projekte

P R O J E K T E

Um einen Überblick über die gegenwärtige Stadtplanung zu bieten, werden im Nachfolgenden aktuelle Projekte im innerstädtischen Bereich aufzeigt. Es wird auf bereits umgesetzte Projekte der Stadt (grün), als auch auf derzeitige Wettbewerbe und Umsetzungen (violett) eingegangen, um die aktuelle Stadtentwicklung am Fluss aufzuzeigen.

1



01.12 Shared Space Bahnhofstraße

2



01.13 Blick auf den neuen Hans Gasser Platz

3



01.14 Draupassagen am Bahnhofplatz

SHARED SPACE BAHNHOFSTRASSE

Ende 2012 wurde in der Bahnhofstraße die erste Shared Space der Stadt im Zuge der Altstadtinitiative fertig gestellt. Die Straße bildet die Hauptachse vom Bahnhof über die Stadtbrücke ins Zentrum und ist dementsprechend stark frequentiert. Um dies zu entschärfen wurde diese Begegnungszone errichtet. Sie bildet mit ihrer Ausgestaltung eine neue und attraktive Fläche und wertet die Straße mit den neu-

pflanzten Bäumen enorm auf. Auch die neuen Sitzmöbel fügen sich gut ein und werden auch gern genutzt. Die neue Zone als solche wird jedoch kaum angenommen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird von den Autofahrern oft nicht eingehalten, und so wurden bereits innerhalb des ersten Jahres Straßenpoller errichtet, welche die Verkehrsteilnehmer wieder in ihre üblichen Bahnen verweisen.

HANS GASSER PLATZ

Der Platz liegt am südlichen Ende des Hauptplatzes, an dem die innerstädtische Fußgängerzone beginnt. Fast 10 Jahre stand hier das ehemalige Kastner&Öhler Gebäude leer und wurde als „Schandfleck“ angesehen. Auch hier wurde ein Wettbewerb ausgelobt - für einen neuen Bau anstelle des Alten, und einem neuen Freiraumkonzept für den gesamten Platz. Das Architekturbüro *Trecolore Architects* bekam den Zuschlag

und bereits im Herbst 2014 begannen die Bauarbeiten, welche im Frühjahr 2016 beendet sein sollen. Das neue Gebäude weicht von der Platzmitte zurück, um so mehr Raum für die Freiraumnutzung zu bieten und den Platz insgesamt zu allen Seiten hin besser zu öffnen. Das Gebäude selbst soll hauptsächlich aus Wohnungen und Büroflächen bestehen, mit einer kleinen Gewerbefläche im Erdgeschoss.

DRAUPASSAGEN

Am Bahnhofplatz befindet sich seit vielen Jahren eine große Baulücke. Hier sollte im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofviertels ein Einkaufszentrum und das neue Kletterzentrum entstehen. Die Kletterhalle befand sich in der ehemaligen Mehrzweckhalle des Gymnasiums St. Martin. Bei der Errichtung einer neuen Turnhalle sollte das Sportklettern vom Gymnasium in die Draupassagen verlegt werden.

Aufgrund diverser Probleme mit Investoren wurde dieses Projekt jedoch bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht umgesetzt. Nun befindet sich im neugestalteten Areal eine große Brachfläche, welche mit Absperrgittern abriegelt ist.

W E C H S E L W I R K U N G

In diesem Abschnitt wird die allgemeine Wechselbeziehung zwischen Stadt und Wasser erläutert. Es werden unterschiedliche Aspekte beleuchtet um für die folgenden Kapitel eine generelle Wissensbasis zu schaffen.

historisch

Wasser war seit jeher ein ausschlaggebender Faktor für das Sesshaftwerden der Menschen. Es ist eine unumgängliche Voraussetzung um zu überleben. Dementsprechend verwundert es nicht, dass die meisten Städte an einem Meer, See oder einem Fluss entstanden sind.

Früh entdeckte die Menschheit, wie sie die Wasservorkommen zu ihrem Vorteil nutzen konnte. Ein gutes Beispiel sind die Bewässerungssysteme von Feldern die über Jahrhunderte bestand hatten. Aber auch zur Verteidigung von Ansiedlungen war Wasser ideal. Ein Flusslauf stellte eine große unüberwindbare Barriere für Feinde dar. Man leitete Wasser in einen sogenannten Burggraben, welcher rund um eine Burg verlief, um die Schutzfunktion noch zu verstärken.

Drohende Überflutungen waren ebenfalls ein Faktor für die Standortwahl. Früher vermochte man die wilden Flussläufe noch nicht zu bän-

digen. Deshalb finden sich einige historische Stadtzentren fernab vom Flusslauf, um den notwendigen Abstand zu bewahren und vor Hochwasser sicher zu sein. Ein gutes Beispiel dafür ist Wien, wo sich die Altstadt weitab von der Donau befindet.

Aber auch der aufkommende Handel machte sich die fließenden Gewässer zu Nutze. Es entstanden neue Handelsrouten und Verkehrswege zu Wasser, wo anfänglich vor allem schweres Gut wie Holz, aber auch Erz transportiert wurde. Die Handwerker verwendeten die Strömungen für ihre Wasserräder, welche ihnen erlaubten, mehr und im größeren Maßstab die angekommenen Waren zu verarbeiten.

Im 19. Jahrhundert gewann das Promenieren am Fluss an Bedeutung. Hier traf man sich für einen Spaziergang und genoss die Nähe zum kühlen Nass. Aufgrund dessen fanden Ausbauten der Uferkanten statt, wo sich Wegesysteme mit Sitzmöglichkeiten wiederfanden.

Der vorangegangenen Aufzählung zufolge sind also viele Faktoren ausschlaggebend wo und wie eine Stadt seinen Anfang gefunden hat. Das Gewässer war fest im Bewusstsein der Stadtbewohner verankert, denn das

historisch:

Posch, Anita, Wasser und Stadt - Ideen einer Verknüpfung am Beispiel der Donau in Wien, 1997, Diplomarbeit TU Wien, Seite 9-11

Stadtleben war mehr oder weniger abhängig davon. Diese intensive Nutzung hat über die letzten Jahrhunderte aufgrund der Entwicklung des Straßen- und Eisenbahnnetzes nachgelassen und die Flüsse gerieten immer mehr in den Hintergrund des Stadtgeschehens. Vor allem wegen großen Hochwasserkatastrophen schirmte man sich immer mehr von der Wasserseite ab. Mittels Uferregulierungen verliefen einige Gewässer nun auf einer tiefer gelegten Ebene, welche teilweise nicht mehr zugänglich war.

In den letzten Jahrzehnten änderte sich jedoch der Gedanke der absoluten Trennung von Fluss und Stadt wieder in Richtung der Erneuerung dieser Beziehung. Zahlreiche Städte investieren heute in ein besseres Erscheinungsbild der eigenen Ufer und versuchen den Flussraum aufzuwerten um eine neue Wechselwirkung zu entfalten.

Stadt & Fluss heute

Flüsse prägen das Bild einer Stadt. Sie strukturieren, sind Grenzen und auch Verbindungen nach außen, beeinflussen das Klima der Stadt, können Freiräume und ein Markenzeichen sein. Die Wechselwirkung zwischen urbanem Raum und dem Wasser ist vielschichtig und in jeder Stadt unterschiedlich ausgeprägt.

Der Einfluss auf das *städtische Klima* ist einer der größten Vorteile eines Gewässers. Die Stadt selbst stellt eine große versiegelte Fläche dar. Diese absorbiert mehr Sonnenstrahlung als das Umland, wodurch sich das Stadtgebiet rascher und intensiver aufheizt. Aufgrund mehr oder weniger enger Bebauung wird eine Durchlüftung der Stadt verhindert, welche jedoch zum Abtransport dieser aufgewärmten Luft notwendig wäre. Dieses Aufstauen von heißer Luft beeinflusst wiederum das Wetterverhalten über einer Stadt. Wenn sich die Luft immer mehr aufheizt und sich die Luftfeuchtigkeit erhöht, bilden sich Quellwolken, welche zu mehr Niederschlag führen. Dieser Prozess kann durch einen Flusslauf positiv beeinflusst werden. Ein Fluss ist wie ein großer Schnitt durch die Stadt zu sehen. Ein nicht bebauter oder versiegelter Raum, der sich durch das ganze Gebiet zieht und dadurch eine Art Korridor bildet. Durch diesen Korridor wird - sofern die Ausrichtung und Lage des Flusses mit der vorrangigen Windrichtung harmonisieren - frische und kühlere Luft aus dem Umland in die erhitzte Stadt hinein transportiert und die stickige und warme Luft abtransportiert. Der Flusslauf durchlüftet demnach das Stadtgebiet entlang der Ufer. Aber

Stadtklima:

Posch, Anita, Wasser und Stadt - Ideen einer Verknüpfung am Beispiel der Donau in Wien, 1997, Diplomarbeit TU Wien, Seite 6-8

auch das Wasser selbst wirkt sich auf das Klima aus. Im Bereich der Ufer sinkt die Umgebungstemperatur aufgrund der Wasserverdunstung merklich ab. Diese Verbesserung der Luftqualität hängt jedoch von der Größe und Fläche des Gewässers ab und beeinflusst demnach einen größeren oder kleineren Raum des Stadtgebietes. Die Uferzonen entlang eines Flusses werden aufgrund dieser klimatischen Verbesserungen zu einem idealen Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität.

Der Verlauf eines Flusses ist jedoch auch maßgeblich für die *Struktur* und Form einer Stadt. Er bildet, wie bereits erwähnt, eine Art Korridor, wodurch ein signifikanter Einschnitt im Stadtgefüge entsteht. Hier wird die Enge der Bebauung aufgesprengt und öffnet einen komplett anderen Typ von Stadtraum. Die Rolle des Flusses im städtebaulichen Kontext kann sich dabei negativ oder positiv äußern. Einerseits steht die Linearität dieses Gewässers für eine Verbindung zwischen verschiedenen Punkten in der Stadt, aber auch zwischen Stadt und dem Umland oder sogar eine länderübergreifende Verbindung. Andererseits kann ein Fluss auch eine Barriere sein, welche überwunden werden

muss. Diese kann unter anderem durch andere Faktoren, wie steile Böschungen oder Verkehrswege verstärkt werden, was allerdings zur Abgrenzung des Flusses von der Stadt führt. Städtische Grenzlinien wie ein Fluss verleihen dem Stadtbild einen eigenen Charakter, da die damit verbundenen Infrastruktur, wie zum Beispiel Brückenanlagen, zu einem eigenwilligen Rhythmus entlang dieser Flussachse führen.

Eine Wasserader beeinflusst die städtische Bau- und Wegestruktur schon zum Zeitpunkt des Entstehens. Die topographische Lage eines Flusses, die Wildheit und die Größe sind entscheidend, wie eine Stadt entsteht bzw. wächst. Die markante Trennung durch den Einschnitt bildet Stadtteile aus und kann sie zugleich auch miteinander verbinden. Entlang dieser Achse werden Blickbeziehungen zwischen verschiedenen Standorten hergestellt, womit der Flussraum auch als Orientierungshilfe in der Stadt dient.

Ein Gewässer, sei es ein Meer, See oder ein Fluss, stellt immer ein besonderes Kapital einer Stadt dar. Kein Ufer gleicht dem anderem, jede städtische Situation ist anders, doch liegt viel Potential in einer natürlichen Wasserquelle. Dies muss erkannt

Stadtstruktur:

Posch, Anita, Wasser und Stadt - Ideen einer Verknüpfung am Beispiel der Donau in Wien, 1997, Diplomarbeit TU Wien, Seite 15

und gefördert werden, in Form von schonender Nutzung der Ufer- räume und durch sensible Eingriffe zur Gestaltung. Der sorgsame Umgang mit diesen Freiräumen am Wasser kann dem *Stadtimage* dienlich sein und so das Bild nach außen hin nachhaltig stärken.

Nutzungsraum

Je nach Bebauung und Beschaffenheit der Ufer, deren Zugänglichkeit und der Wasserqualität sind verschiedene Nutzungen im Flusstraum möglich.

Unterschieden werden kann zwischen Nutzungen am Ufer oder direkt auf der Wasseroberfläche. An Land ist meist ein Geh- oder Radweg vorhanden. Er ermöglicht eine rasche Verbindung zwischen Punkten entlang der Flussachse. Neben dieser können sich Promenadencafés, Spielplätze oder Aufenthaltszonen befinden. Abhängig von der Ausformulierung der Uferkante - Ufermauer, Damm, Promenade - und der Nähe der Bebauung zum Fluss, sind auch gewerbliche Nutzungen direkt am Wasser nicht ausgeschlossen. Primär finden im Uferraum jedoch Freizeitaktivitäten statt, welche an den Gewässertypus gebunden sind. Von Wassersportarten wie Rudern oder Schwimmen bis hin zum

Angeln ist alles in einem städtischen Flussgebiet denkbar. Zu beachten sind hier vor allem die Wasserbedingungen und die wasserbaurechtlichen Vorschriften und Bestimmungen. Je nach Strömung und Qualität des Wassers variiert hier die Zahl der Nutzungsmöglichkeiten. Wasserfahrzeuge sind ebenfalls an diese Bedingungen gebunden. Sowohl Anlegestellen für Fährenverkehr oder private Bootsstege sind möglich. Besonders der Personenverkehr am Fluss gewinnt immer mehr an Bedeutung, da er zur Verkehrsentslastung auf den Straßen beitragen kann.

Gestaltungsstrategien und -ziele

Das Hauptziel einer Ufergestaltung sollte eine langfristige und nachhaltige Nutzung sein und dadurch die Beziehung zwischen Stadt und Fluss stärken. Um dies zu erreichen und eine Wechselwirkung zu gewährleisten erfordert es zunächst eine genaue Analyse der Stadt, dem Fluss und deren Schnittstelle, dem Ufer. Die Gegebenheiten und Eigenheiten vor Ort sind überall anders. Jede Stadt hat ihren eigenen Charakter, welcher zum Beispiel von Kultur, geographischer Lage und Baustil beeinflusst wird. Wichtig hierbei ist es, die Gesamtstimmung einzufangen und in

Strategien & Ziele:
Strauß, Christian,
Amphibische Stadtentwicklung - Wasser im Lebensraum Stadt, 2001,
Leue Verlag Berlin,
Seite 67, 156, 157, 165

eine auf den Ortscharakter angepasste Gestaltung umzuwandeln. Auch die Bedürfnisse der Anwohner sind ein wichtiger Faktor, welcher bedacht werden muss. Durch Bürgerbefragungen, Workshops oder Vorträge werden die Einwohner in einen Analyseprozess eingebunden, und auf diese Weise ihre Meinungen und Wünsche zu evaluiert. Dieser analytische Prozess soll vor einem gestalterischen Ansatz stehen, um eine langfristige Nutzung zu gewährleisten. Schnelles gewinnorientiertes Denken oder Kopieren anderer fremdartiger Ansätze führen selten zu den gewünschten Ergebnissen.

Gestalterisch sind keine Grenzen gesetzt, jedoch gibt es einige Grundsätze und Planungsstrategien, welche dabei beachtet werden sollten. Das Ufer stellt eine Schnittstelle zwischen dem urbanen Raum und dem Fluss dar. Es trennt diese beiden Elemente, bildet jedoch zugleich einen Übergang vom einen ins andere und bietet somit Verknüpfungspunkte um Stadt und Wasser miteinander zu verbinden. Eine Strategie um Verknüpfungspunkte zu schaffen ist, das jeweilige Element linear zu erweitern um auf diese Weise eine Verzahnung der beiden zu erreichen. Das heißt: Die Stadt zum Fluss verlängern, und

den Fluss wiederum in die Stadt hineinziehen, wobei das Ufer als Vermittler zwischen den Beiden dient. Ein weiterer unumgänglicher Faktor für die Gestaltung sind Zugänge. Das direkte Erleben von Wasser macht den Uferraum dynamischer und sollte durch das Gestalten von öffentlichen Bereichen und einer guten Erschließung der Uferzonen gewährleistet werden. Das Einbeziehen unterschiedlicher Nutzergruppen wie Radfahrer oder Fußgänger belebt den linearen Freiraum entlang des Wassers. Dies kann jedoch zu Konflikten führen, weshalb man eigene Bereiche bzw. Zonen ausweisen sollte. In gestalterische Überlegungen sollte man auch das Verkehrspotential eines Flusses inkludieren. Die Wasserfläche kann als eigener „Straßenraum“ für Schiffsverkehr dienen, aber auch die Uferzonen selbst können eine rasche (autofreie) Verbindung zwischen Stadtvierteln sein. Wichtig bei all diesen Ansätzen ist, das Potential dieses Stadtraumes zu entfalten bzw. entwickeln, und die Flüsse aus ihrer momentanen „Isolation“ zu lösen und zur Stadt hin zu öffnen. Der Fluss soll sich als langsam wachsender Freiraum über die Jahre aktiv im Zentrum der urbanen Struktur eingliedern und eine neue Lebensader der Stadt bilden.

Strategien & Ziele:
Krieger, Alex & Lechner, Christoph, Vienna riverfront studio, 2007, President and Fellows of Harvard College, USA, Seite 70, 89, 99

FLUSSRAUM GESTALTEN

Die folgenden Seiten geben einen Überblick über verschiedene Möglichkeiten einen Flussraum zu gestalten. Anhand von allgemein erläuterten Gestaltungsmethoden, bis zu ausgewählten Projekten wird die Diversität einer Beziehung zwischen Stadt und Fluss aufgezeigt. Zur Einführung in das Thema, wie schon erwähnt, wird ein Überblick über gängige Ausformulierungen der Uferkante und der grundlegende Umgang mit einem Fluss im urbanen Kontext gegeben. Danach wird explizit auf bereits umgesetzte Projekte eingegangen und ein Bezug zu Villach hergestellt. Dieser zweite Schwerpunkt beinhaltet sowohl allgemeine Beispiele als auch Beispiele, welche in Villach interpretiert werden könnten.

Ufergestaltung

Je nach Ausgangslage vor Ort wird von Stadt zu Stadt anders mit dem heimischen Fluss umgegangen, generell kann man jedoch die verschiedenen Vorgehensweisen in zwei Kategorien zusammenfassen: Entweder eine Umgestaltung des gesamten Uferbereichs bzw. eines Abschnittes in Form von einem zusammenhängenden Konzeptes, oder punktuellen Eingriffen entlang

des Flussraums. Egal welche Gestaltungsvariante gewählt wird, jede Flussstadt muss mehr oder weniger mit der gleichen Grundsituation eines Wasserlaufes beginnen. Wasserpegelschwankungen, Barrieren entlang des Flusses und die Erreichbarkeit des Ufers stellen am Anfang einer Gestaltung die Grundbedingungen des weiteren Planungsverlaufes.

Wasserpegel

Wasserpegelschwankungen sind nicht überall gleich stark ausgeprägt, sind jedoch bei einem fließendem Gewässer immer vorhanden. Somit wird jeweils unterschiedlich damit umgegangen. In den meisten Fällen befindet sich der Flusslauf mit seiner Uferzone in einem reguliertem Flussbett, um das Stadtgebiet vor stärkeren Schwankungen bzw. Überflutungen zu schützen. Gestaltungen innerhalb solcher Flussräume sollten demnach überflutungsbeständig ausgestaltet sein. Egal ob Uferwege, Stege, Mobiliar oder Bepflanzungen, alles unterliegt diesen Voraussetzungen.

Ein gutes Beispiel, welches all diese Elemente in sich vereint, ist das Projekt „*Berges du Rhône*“ in Lyon, Frankreich. Hier befindet sich eine

Berges du Rhône:
Hölzer, Christoph,
 Stromlagen - Urbane
 Flusslandschaften ge-
 gestalten, 2008, Birkhäu-
 ser Verlag AG, S. 62,
 63, 160-163

komplett ausgestaltete Uferkante mit unterschiedlichsten Sitzgelegenheiten, Uferwegen und Bepflanzungstreifen entlang des Wassers. Die Stauden- und Gehölzpflanzen verleihen dem Ufer eine grüne Atmosphäre. Die Wahl der Begrünung unterlag dem Kriterium, dass die Pflanzen dem Wechsel zwischen Überflutung und Trockenzeit standhalten. Bei der Wahl der Möblierung wurde auf hochwasserbeständige und schwere Materialien Wert gelegt, die Ausrichtung der Liegen entlang der Ufermauer sind jedoch aus hydraulischer Sicht nicht ideal zur Strömungsrichtung ausgerichtet und bieten dadurch größere Angriffsflächen.

Bei Gestaltungen innerhalb solcher Überflutungszonen sollte man jedoch die erforderlichen Pflegemaßnahmen nach einem Hochwasser mit einplanen. In Lyon wurde bewusst eine großzügige Gestaltung zugunsten der Aufenthaltsqualität gewählt und solche Pflegemaßnahmen in Kauf genommen.

Der Umgang mit überflutbaren Uferbereichen in Lyon galt als Vorbild für meine Arbeit, vor allem die Anwendung von geeigneter Bepflanzung, Materialien und Konstruktionen finden sich in der Projektausarbeitung der Draustage wieder.

Zugänge

Aufgrund des meist abgesenkten Uferraumes stellt die Erreichbarkeit Jenes eine Herausforderung, vor allem in Sachen Barrierefreiheit, dar. Besonders die Ufermauern bilden hier ein Hindernis, welches überwunden werden muss, ohne die Schutzfunktion zu beeinträchtigen. Die üblichsten Methoden um mehrere Meter Höhenunterschied zu verbinden sind im Idealfall uferparallele Rampen und Treppen. Am *Leineufer* in Hannover, Deutschland, befinden sich unter anderem solche uferparallelen Rampen. In die vorhandene Böschung eingelassen entwickelt sich die Rampe nahtlos von der Uferpromenade Richtung Uferradweg und bildet somit einen sanften Übergang. Diese Aufgänge benötigen im Vergleich zu Treppenanlagen zwar mehr Raum, bieten jedoch vielen Nutzergruppen (Radfahrer, Inlineskater, Fußgänger) einen komfortablen Wechsel zum Stadtniveau.

Es gibt auch kreative Arten einen Zugang zum Ufer zu erschließen. Erneut am Beispiel des Projektes in Lyon, *Berges du Rhône*, zeigen sich die Gestaltungsmöglichkeiten. Hier wurde die Ufermauer als Ergänzung für einen Spielplatz am Uferweg genutzt und der Niveauunterschied

Leineufer:

Hölzer, Christoph,
Stromlagen - Urbane
Flusslandschaften ge-
stalten, 2008, Birkhäu-
ser Verlag AG, S. 55,
154, 155

Berges du Rhône:

Hölzer, Christoph,
Stromlagen - Urbane
Flusslandschaften ge-
stalten, 2008, Birkhäu-
ser Verlag AG, S. 62,
160-163

ins Positive umgewandelt. Es wurden Rutschen installiert, welche eine Verbindung, zumindest für Kinder, zwischen den beiden Ebenen bildet. Hier wurde ebenfalls auf eine stabile und robuste Konstruktion geachtet, welche starken Strömungen und mitgerissenem Treibgut standhält. Problematisch ist wahrscheinlich die Ausrichtung und exponierte Lage, welche trotzdem einen Angriffspunkt für Treibgut bildet.

Barrieren

Ufermauern bilden Hindernisse in der Erreichbarkeit von Flussräumen. Aber auch Straßen, Eisenbahnlinien oder Böschungen behindern einen fließenden Übergang zwischen Stadt- und Uferlevel. Vor allem in innerstädtischen Bereichen stellt dies eine große Herausforderung dar, wenn es um eine Revitalisierung des Flussgebietes geht. Mit dem Projekt „*Stadtmitte am Fluss*“ in Saarbrücke, Deutschland, wurde diese Herausforderung angenommen und eine komplette Uferneugestaltung angestrebt. Die vorhandene Autobahn entlang der Saar wird nun unterirdisch geführt und bietet somit einen größeren und definitiv geräuschärmeren Raum entlang des Flusses und einen nahtlosen Anschluss von der Stadt an die Saar. Dies ist ein

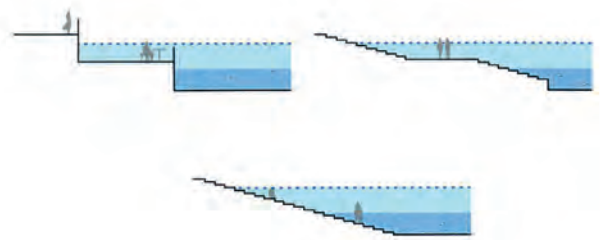
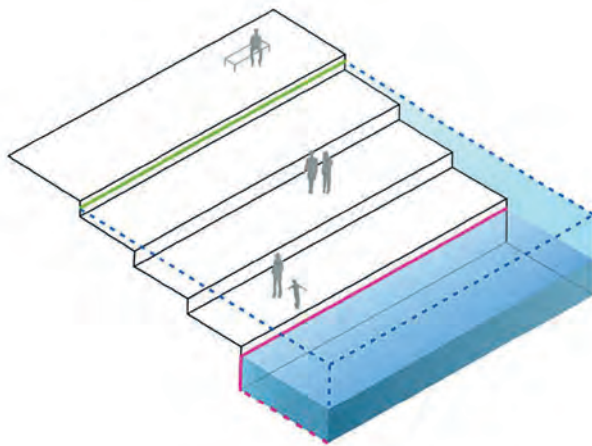
Beispiel für ein Großvorhaben, welches sich zur Aufgabe gemacht hat, die vorhandenen unüberbrückbaren Barrieren zu überwinden und somit den Flussraum in der Innenstadt wiederzubeleben. Dies ist natürlich mit Kosten in Millionenhöhe verbunden und ist in der Bevölkerung von Saarbrücken stark umstritten.

Auch in Villach finden sich Barrieren, wenn sie auch nicht so ausgeprägt sind wie in Saarbrücken. Am oberen Flusslauf verläuft eine Eisenbahnstrecke, entlang des gesamten Flusslaufes finden sich Höhenunterschiede und Böschung von drei bis dreißig Metern. In der Innenstadt ist die Drauf zwischen Ufermauern gefasst und zum Teil von Kleinstraßen und Parkplätzen flankiert. Dies bilden mehr oder weniger kleine Barrieren, welche bereits durch Brückenkonstruktionen, Rampen und Treppenanlagen teilweise überwunden werden können.

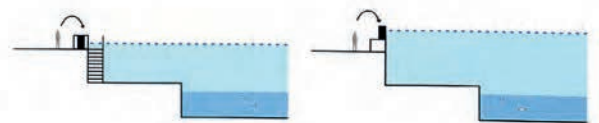
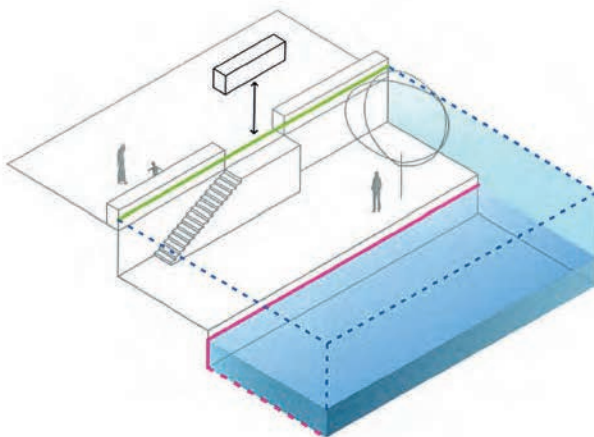
Diese angesprochenen Faktoren sind ausschlaggebend für die Gestaltung eines Flussraumes, und prägen dadurch jede Stadt auf unterschiedlichste Weise.

Stadtmitte am Fluss:

http://www.saarbruecken.de/rathaus/stadtentwicklung/stadtmitte_am_fluss



01.15 Raum linear erweitern mittels Zwischenebenen, Terrassen oder großen Ufertreppen



01.16 temporär widerstehen: mit verschließbaren Zugängen für den Hochwasserschutz

HERANGEHENSWEISEN

Dieser Abschnitt soll einen kleinen Überblick über die Gestaltungsmöglichkeiten im Flussraum bieten. Eine ausführliche Auflistung von Methoden findet sich im Buch „*Fluss. Raum. Entwerfen - Planungsstrategien für urbane Fließgewässer*“ von Martin Prominski. Nachfolgendes wurde aus diesem Leitfaden entnommen.

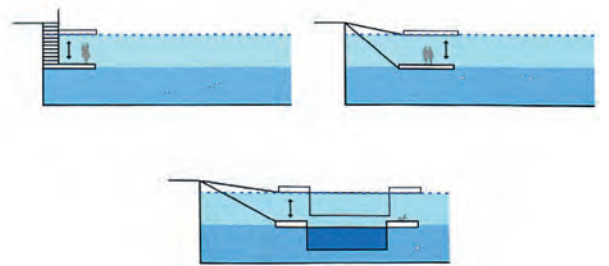
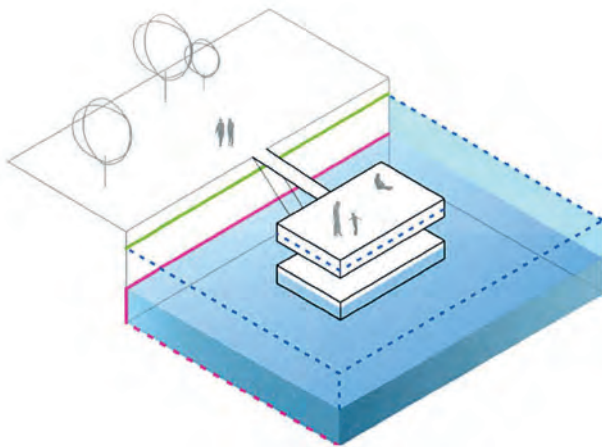
Raum linear erweitern (Abb.01.15)

Diese Entwurfsmethode strukturiert und gliedert die Uferzone und gibt gleichzeitig dem Wasser etwas mehr Raum zum Ausweiten, das bedeutet es liegt im Überflutungsbereich. Es gibt unterschiedliche Variationen wie etwa der Einsatz von Zwischenebenen, Terrassen oder große Ufertreppen. Diese können kleine punktuelle Eingriffe in die Ufermauer sein oder längere Flussabschnitte einbeziehen. Hiermit findet eine Verbindung zwischen Stadt und Fluss statt, denn man schafft einen direkten Zugang zum Wasser. Diese variierenden Abstufungen bieten verschiedene Nutzungen an - die Wahl der Stufentiefe, -höhe und der Oberfläche sind dabei ausschlaggebend. Ein Beispiel für diese Ausführung einer Uferkante ist das Mendelssohner in Leipzig, siehe Seite 51.

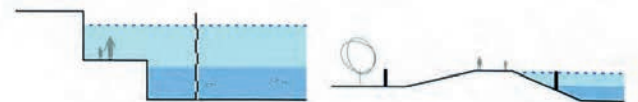
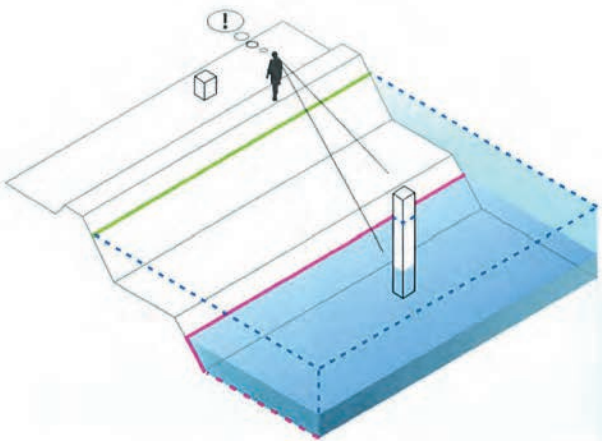
temporär widerstehen (Abb. 01.16)

Unter temporär widerstehen ist ein mobiler Hochwasserschutz gemeint, welcher nur im Überflutungsfall zum Einsatz kommt. Dieser Schutz besteht aus unterschiedlichen Elementen und wird an Uferöffnungen angebracht, um so die Schutzwirkung der Flussmauer wieder zu aktivieren. Je nachdem wie hoch über dem regulären Wasserpegel diese Elemente angebracht sind, kommen diese entweder nur bei extremen Hochwasserfällen zum Einsatz oder müssen häufiger auf- und abgebaut werden. Zu beachten ist, dass diese Variante eine andere Strategie bei Hochwasser erfordert und nach einer ausreichenden Vorwarnungszeit verlangt. Weiters setzen diese Schutzelemente eine Lagermöglichkeit voraus. Dank dieser temporären Lösung bleibt der Zugang zum Uferbereich aber auch der Hochwasserschutz erhalten. Auch die Sichtbeziehung zwischen Stadt- und Flussraum bleibt dadurch erhalten. Des Weiteren fördern die offensichtlichen Anfügepunkte dieser Schutzelemente das Bewusstsein für die potentielle Gefahr, welche vom Gewässer ausgeht.

Prominski, Martin,
Fluss. Raum. Entwerfen
- Planungsstrategien für
urbane Fließgewässer,
2012,
Birkhäuser Verlag AG
S.52-53, 56-57



01.17 mitgehen: schwimmende Stege, Inseln oder vertäute Schiffe



01.18 Wasserdynamik wahrnehmbar machen: Mittels Hochwassermarken, Mobiliar oder Kunstobjekten

mitgehen (Abb. 01.17)

Hier ist ein auf der Wasseroberfläche schwimmendes Element gemeint, welches mit den Pegelschwankungen mitgeht und nicht im Untergrund verankert ist. Varianten davon sind zum Beispiel Stege, schwimmende Inseln (als Cafètterrasse oder Badeinsel) aber auch Hausboote. Je nach Art können diese Elemente temporär oder permanent sein. Durch die auffällige Lage auf dem Wasser beeinflusst es direkt das Stadtbild. Diese schwimmenden Objekte sind vorzugsweise in strömungsarmen Gewässern einzusetzen. Bei stärkeren Strömungen muss auf eine Verankerung und auf die Absicherung gegen Treibgut bei Hochwasser geachtet werden.

Ein gutes Beispiel hierfür ist Amsterdam mit seinen unzähligen Hausbooten, oder in Wien das Badeschiff.

Wasserdynamik wahrnehmbar machen (Abb. 01.18)

Neben den konkreten Hochwasserschutzmaßnahmen ist es wichtig, auch bei der Bevölkerung das Bewusstsein für die potentielle Gefahr einer Überflutung zu steigern. Heutzutage fühlen sich die Menschen sicher mit den modernen Schutzmaßnahmen und haben die Gefahr des Gewässers vergessen. Diese gestalterische Methode führt die Dynamik des Flusses vor Augen und kann zum Beispiel mittels Hochwassermarken ehemaliger Wasserstände auch einen Teil zur Identifikation des Ortes beitragen. Diese können sich auf Gebäuden oder eben im Uferbereich befinden.

Prominski, Martin,
Fluss. Raum. Entwerfen
- Planungsstrategien für
urbane Fließgewässer,
2012,
Birkhäuser Verlag AG
S. 64-65, 84-85



01.19 Mendelssohnufer mit begrünten Treppen zum Wasser



01.20 Ruhezone mit Liegen an der Ufermauer



01.21 Freizeithalle und Jugendtreff unter der Dreirosenbrücke

MENDELSSOHNUFER

Das Mendelssohnufer in Leipzig entstand im Zuge der Neugestaltung des Elster- und Pleißemühlgraben in den Jahren 2005-2008. Im Rahmen des Projektes „Neue Ufer“, welches kontinuierlich seit 1996 realisiert wird, entstand an dieser Stelle eine große Ufertreppe, welche zum Wasser des Pleißemühlgrabens hinab führt. Für die Planung zeichnet das Büro *GFSL clausen landschaftsarchitekten* verantwortlich.

Die Ausführung der Abtreppe wäre eine gute Option zur Umgestaltung der aktuellen Treppenanlagen am Draufufer in Villach. Durch die begrünten Sitzstufen bewahrt man ein kühleres Klima, im Gegensatz zu versiegelten Flächen wie zum Beispiel aus Beton. Dadurch erhalten die Aufenthaltszonen direkt am Wasser mehr Qualität zum Verweilen.

Prominski, Martin,
Fluss. Raum. Entwerfen
- Planungsstrategien für
urbane Fließgewässer,
2012,
Birkhäuser Verlag AG,
S. 150

BERGES DU RHÔNE

2007 wurde in Lyon, Frankreich, das östliche Ufer der Rhône neu definiert. In acht Uferzonen eingeteilt verwandelt sich die Uferkante je nach Ausdehnung in Durchfahrts-, Verweil- oder Ruhezone. Gestaltet wurde der 10ha große Wasserfreiraum von *In Situ* (Landschaftsarchitekten) und *Jourda Architects*. Der Umgang mit den unterschiedlichen Breiten des Ufers galt für mich als Vorbild meiner Arbeit, vor allem die

Diversität der Funktionen prägte sich bei mir ein. Übernommen wurden hier einzelne Ansätze des Gesamtprojekts, wie die Vielfalt der Funktionen auf einem schmalen Streifen, und der Einsatz der Ufermauer als Teil der von Liegen. Auch das Konzept des überflutbaren Uferraums samt Mobiliar und Bepflanzung und wie damit umgegangen wird diente mir als Ansatz für meine Projektarbeit.

Hölzer, Christoph,
Stromlagen - Urbane
Flusslandschaften gestalten,
2008, Birkhäuser Verlag AG, S. 414

FREIZEITHALLE BASEL

In Basel in der Schweiz wurde am Rheinufer die Dreirosenanlage und eine neue Autobahnbrücke über den Fluss geplant. Augenmerk wird hier auf die Freizeithalle unter dem Brückenkopf gelegt. Geplant wurde die Halle von *Jura Oplatek Architekt SIA* und wurde 2006 fertiggestellt. Aufgrund der Größe der Brücke findet sich in der Halle genug Platz für großzügige Sportflächen und Aufenthaltszonen.

Die Situation von ungenutzten und unattraktiven Räumen unter Brücken wird hier gestalterisch ausformuliert und eine bestimmte Funktion zugewiesen. Die Idee, einem ungenutzten und vergessenen Ort wieder eine Funktion zuzuteilen, kann man auch für die Draustadt interpretieren und in kleinem Maßstab umsetzen, um diesen Bereich wieder attraktiver und interessanter zu machen.

Hölzer, Christoph,
Stromlagen - Urbane
Flusslandschaften gestalten,
2008, Birkhäuser Verlag AG, S. 257

D R A U

Ursprung	Innichen, Südtirol	Hochwasserchronik
Mündung	Osijek, Kroatien - in die Donau	Kärnten: www.wasser.ktn.gv.at
Verlauf	Italien (Südtirol) Österreich (Osttirol, Kärnten) Slowenien Kroatien Ungarn	Hydrographischer Dienst - Kärnten: https://info.ktn.gv.at/asp/hydro/daten/abfluss_ext.HTML
Zufluss in Villach	Gail	
Flusslänge gesamt	749km	
Streckenlänge Villach	18,89km	
Fläche im Stadtgebiet	2,15km ²	
Drauradweg (Quelle-Maribor,SLO)	366km	
Pegelstände:		
aktuell (04 2015)	485,40müA	
HQ30	489,97müA	
HQ100	490,92müA	
HQ300	491,61müA	
letzte Hochwasserereignisse:		
09 1965	100-200 jährliches HW-Ereignis	
08, 1966	100-200 jährliches HW-Ereignis	
Wasserkraftwerke (HW-Schutz):		
Österreich gesamt	10	
Villach	seit 1984	
Rosseg-St. Jakob	seit 1974	



01.22 Postkarte von 1910, Blick Richtung Innenstadt und der damaligen Uferverbauung



01.23 Ufer an der Altstadt heute



01.24 Hochwasser 1965, unterer Hauptplatz Blick zur Stadtbrücke

W A S S E R B A U

In dieser Arbeit war es mir ein Anliegen, einen realistischen Umgang mit wasserbaulichen Themen zu finden. Deshalb setzte ich mich bereits zu Beginn mit den grundsätzlichen Themen des Wasserbaus in Villach auseinander. Folgende Aussagen beruhen auf Recherchen und auf einem Interview mit Dipl.-Ing. Zobernig vom Wasserbauamt Villach.

Hochwasser

Wie bereits mehrfach erwähnt, ist Villach eine von Hochwasser geprägte Stadt. Mehrfach war das Zentrum betroffen, zuletzt 1965 und 1966. Eine Uferverbauung existierte zu dieser Zeit bereits, jedoch hatte sie bei einem hundertjährigen Hochwasser wie in den Sechziger Jahren keine Schutzfunktion mehr, da der Wasserpegel im Allgemeinen recht hoch lag. Die Überflutungen reichten bis weit in den Hauptplatz hinein. Erst durch den Bau eines Wasserkraftwerkes am oberen Flusslauf vor Villach konnte die Gefahr einer Überflutung eingedämmt werden. Dies hatte zur Folge, dass sich der Pegel drastisch senkte und die Ufer ihr heutiges Gesicht erhielten.

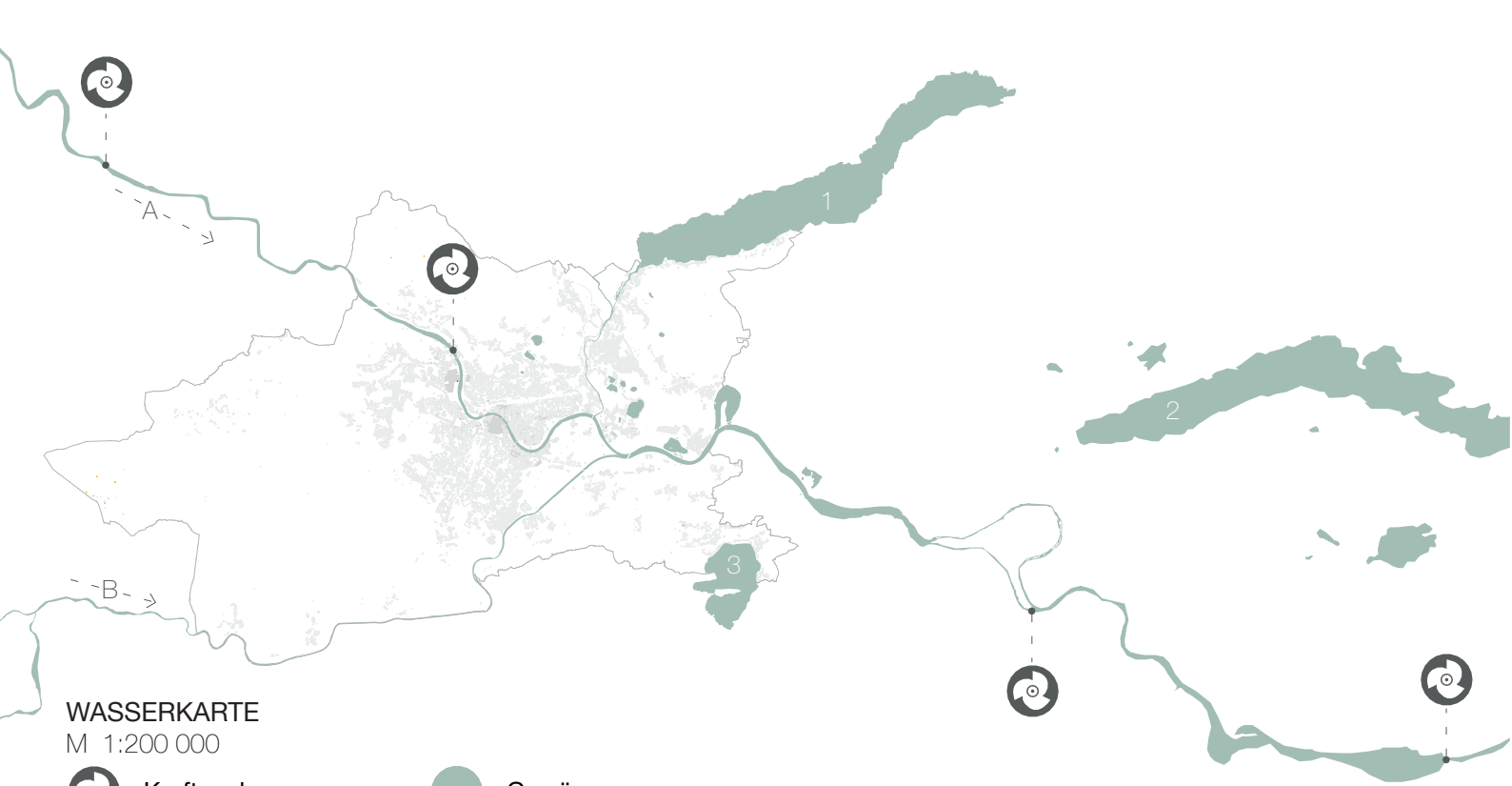
Das Kraftwerk Villach bildet den Beginn einer Kraftwerkette entlang der Drau. Bis Villach verläuft der Fluss wild und unverbaut, die Strömung ist viel stärker und das Wasser tritt häufiger über die Ufer. Ab der Draustadt verläuft das Gewässer gemäßiger und ruhiger und wird weitere neun Mal durch Kraftwerke reguliert. Dadurch erhöht man vor allem in Hochwasserfällen die Kont-

rollfähigkeit des Flusses.

Im Fall einer Überschwemmung beschränkt sich der Überflutungsbereich in der Innenstadt auf den Bereich zwischen den Ufermauern. Hierbei werden gegebenenfalls auch die seitlich angelegten Uferwege überflutet. Sollte es zu einem extremen Hochwasserfall - zum Beispiel einem 300-jährigem Ereignis - kommen, können an den Uferzugängen mobile Schutzwände installiert werden.

Außerhalb des Stadtzentrums flussabwärts befinden sich größere Überflutungsflächen im Gefahrenbereich eines Hochwassers. Der Wasenboden ist eine dieser Flächen und befindet sich noch in dicht besiedeltem Gebiet. Der große Grünraum an der Kriegsbrücke dient als Freiraum für die Anwohner, aber auch als Überschwemmungsraum. Am nördlichen Rand der Grünfläche befindet sich ein aufgeschütteter Damm, um die dahinterliegenden Wohnhausanlagen zu schützen. Auf dieser Fläche tritt das Wasser bereits bei einem 30-jährigen Hochwasser über die Ufer und überströmt ein Drittel der Fläche. Im Fall eines 100 oder 300-jährigen Ereignisses läuft das Wasser bereits bis zum angelegten Damm.

Weitere Überflutzonen laut Gefahrenzonenplan befinden sich auf Ackerland in dünn besiedeltem Gebiet flussabwärts des Wasenbodens. Vor allem das Areal rund um die Mündung der Gail in die Drau stellt einen großen Flutungsraum dar.



WASSERKARTE

M 1:200 000



Kraftwerke:

- - - Kellerberg
- - - Villach
- - - Rosegg-St. Jakob
- ↓ Feistritz-Ludmannsdorf



Gewässer:

- A Drau
- B Gail
- 1 Ossiacher See
- 2 Wörther See
- 3 Faaker See



HOCHWASSER

M 1:25 000



Innenstadt



Hochwasser Gefahrenzonen

1

Wassenboden

Wasserbau Richtlinien

Ein großes Problem bei erhöhtem Wasserstand durch Dauerregen ist Treibgut. Die Drauf führt bei starker Strömung im Falle eines Hochwassers sehr viel Geäst, teilweise große Baumstämme mit sich, welche rasch abgeleitet werden müssen. Dementsprechend sind auch gestalterisch einige Dinge zu beachten. Ein wichtiger Faktor ist, dem Schwemmgut so wenig Angriffsfläche wie möglich zu bieten um ein Aufstauen von Material zu verhindern. Aus diesem Grund ist es wichtig, Aufgänge und Rampen, welche parallel zum Fluss liegen, mit der Fließrichtung auszurichten um ein Anstauen bis hinter die Ufermauern zu vermeiden. Weiters sollte darauf geachtet werden in der Überflutungszone so wenig wie möglich Angriffsflächen durch Gebäude oder großen Baumansiedlungen zu bieten. Wenn ein kleinerer Bau (wie zum Beispiel Toilettenanlagen) errichtet werden soll, muss man darauf achten, ihn in Strömungsrichtung ideal auszurichten und einen möglichst geringen Querschnitt zur Fließrichtung wählen. Dies ist zum Beispiel auch am Wasenboden der Fall. Der bestehende Skatepark ist so angelegt, dass die Skaterampen so wenig Staufläche wie möglich ausbilden und die Materialien einer Überflutung standhalten.

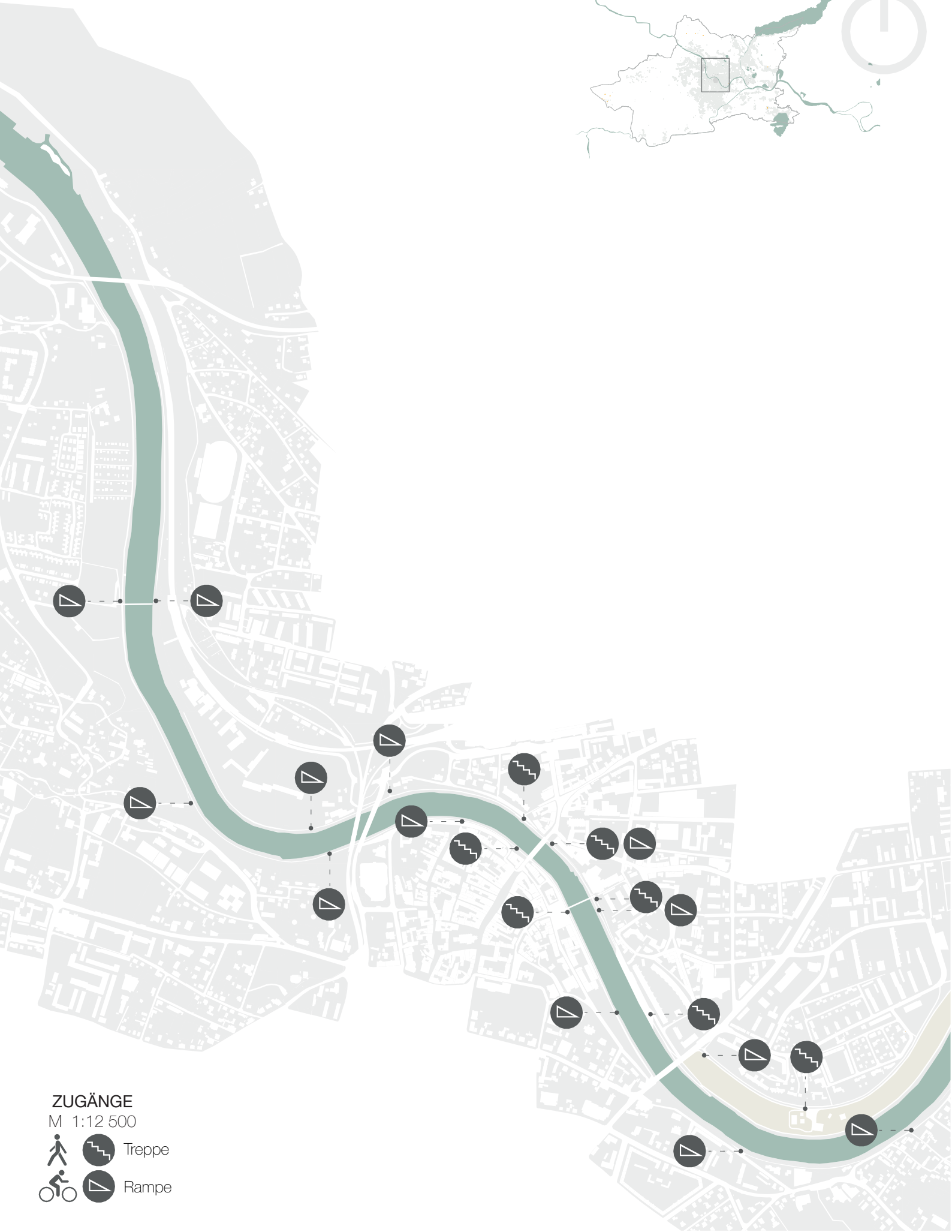
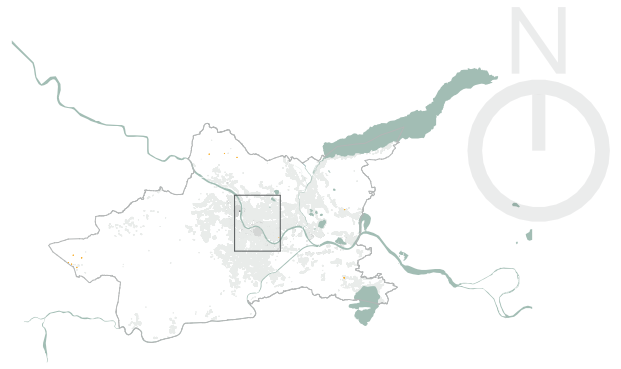
Im Bezug zum Hochwasserschutz

ist darauf hinzuweisen, dass in der Überflutungszone sämtliches Mobiliar entweder nach vorangegangenen Kriterien gestaltet wird oder im Notfall innerhalb von maximal einem Tag abbaubar ist (wie zum Beispiel Parkbänke). Aus diesem Grund stellen schwimmende Elemente direkt auf dem Wasser in Villach ebenfalls ein Problem dar. Diese sollten eher nur als temporäre Installationen entwickelt werden.

Auch eine direkte Verbauung am Übergang zwischen Wasser und Ufer unterliegt einigen Gesichtspunkten. Im Prinzip ist (fast) alles erlaubt, solange es das Querprofil des Flusses und somit auch die Strömung nicht beeinflusst.

Eine Gestaltung des Uferraums unterliegt demnach einigen Kriterien und involviert diverse Parteien wie Stadtplanung, Wasserwirtschaft aber auch das Land Kärnten (der Flussraum bis zu den Ufermauern gehört dem Bundesland). Immer wenn größere Eingriffe im Uferbereich stattfinden, wird dies durch zahlreiche Tests (zum Beispiel Strömungsveränderung etc.) überprüft und kontrolliert.

All diese Faktoren waren bei der Entwicklung meines Konzeptes wichtig, da es mein Ziel war, einen möglichst realistischen Zugang zu diesen Themen zu bewahren.



ZUGÄNGE

M 1:12 500

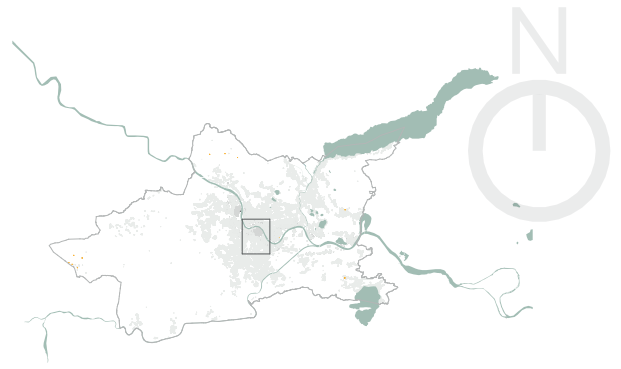
-   Treppe
-   Rampe

ZUGÄNGE

Ein bedeutender Faktor in der Beziehung zwischen Fluss und Stadt sind deren Verbindungsglieder. Villach scheint auf den ersten Blick über eine gute Infrastruktur von Treppen- und Rampenanlagen zu verfügen. Anhand des Plans auf der linken Seite erkennt man eine hohe Dichte, vor allem im Bereich des Zentrums. Der ausschlaggebende Punkt ist jedoch nicht die Anzahl an verfügbaren Verbindungen zwischen Stadt- und Uferlevel, sondern deren Positionierung im Stadtgefüge und deren Ausführung. Da das Radfahren eines der Hauptnutzungen am Ufer darstellt, sind vor allem Rampen ein wichtiges Thema. Außerhalb der Altstadt, wo sich keine Uferverbauungen in Form von Mauern befinden, wird eine Verbindung zum Großteil barrierefrei ausgeführt. Dies liegt zum einen an der etwas schwächeren Bebauungsdichte, aber auch an der Ausformulierung der Uferkanten, welche mehr Raum für großzügigere Aufgänge bieten. In der dicht besiedelten Innenstadt wird der Platz für Zugänge stark durch angrenzende Gebäude und der Ufermauer eingeschränkt, weshalb diese hauptsächlich aus steilen Treppenanlagen bestehen. Auf der linken Uferseite gegenüber der Altstadt wurde be-

reits vor einigen Jahren ein neuer barrierefreier Aufgang an der Stadtbrücke errichtet, der den Drauradweg mit der Stadt fließend verbindet. An der Uferkante der Altstadt verliert sich jedoch der Bezug zum Flussufer. Vor allem in unmittelbarer Nähe zur Stadtbrücke befinden sich keine erkennbaren Zugänge. Diese liegen versteckt oder weit abseits des Geschehens. Dabei wäre es aus meiner Sicht wünschenswert besonders den historischen Stadtteil mit dem Flussraum zu verbinden. Auch die Ausführung der Zugänge auf dieser Seite stellt eine große Barriere dar. Die Steigung der Stiegen ist sehr steil und ist besonders für ältere und körperlich eingeschränkte Personen ein großes Hindernis. Auch für Radfahrer erschwert sich dadurch der Zugang zur Altstadt. Es sind zwar Schienen an den Treppen vorhanden, jedoch bedarf es einem enormen Kraftaufwand ein Rad diese Steigung hinaufzuschieben.

Des Weiteren finden sich vereinzelt versperrte Zugänge entlang des Uferraums. Dies sind meist Hochwasserschutz Elemente, welche einfach nicht entfernt wurden und dadurch den Zugang zum Fluss unterbinden.



Radfahrerer



Familien



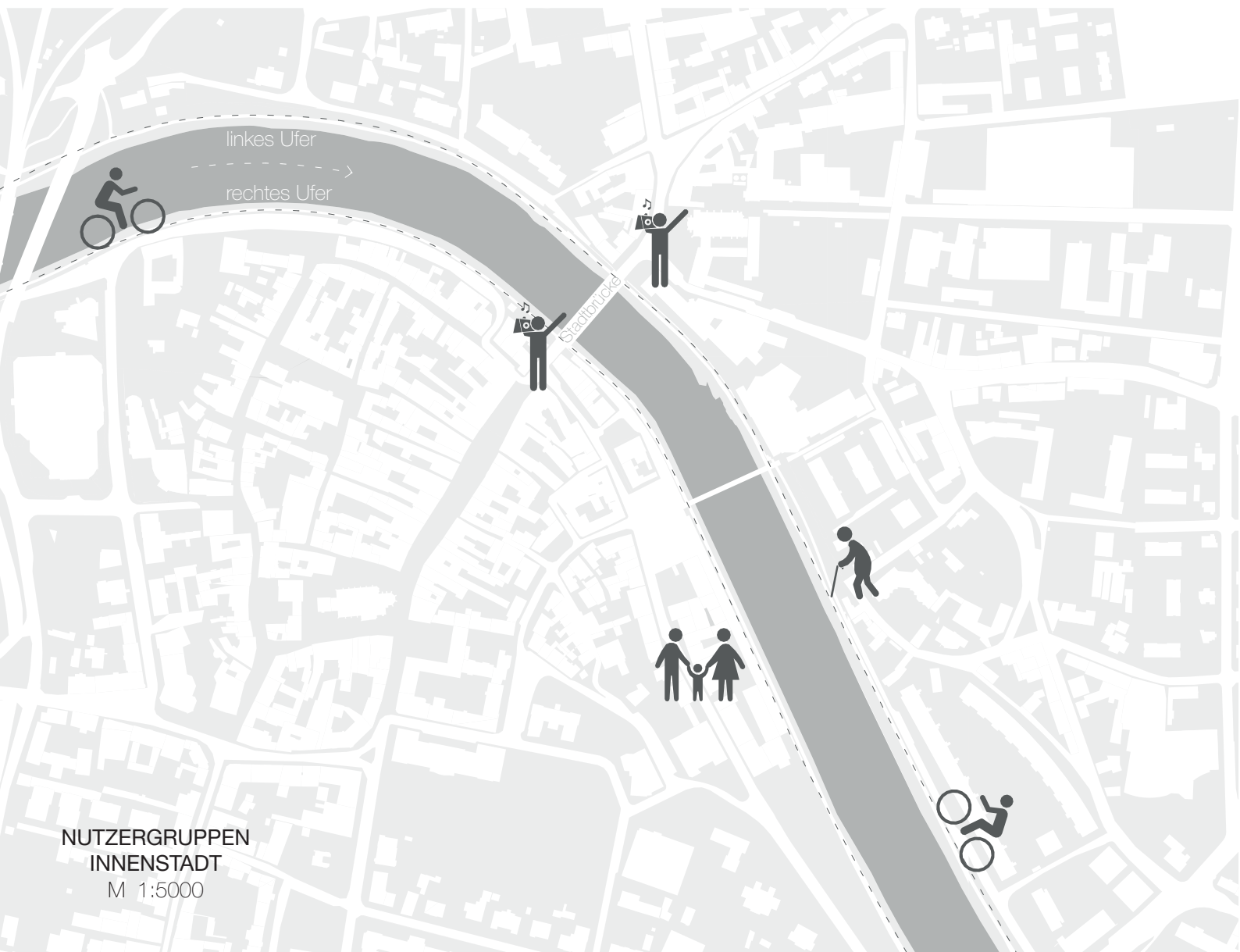
Senioren



Jugendliche



Touristen



NUTZERGRUPPEN
INNENSTADT
M 1:5000

B Ü R G E R B E F R A G U N G

Im Zuge des Stegreifentwerfens „Villach Waterfront“ im Juli 2013 führte ich mit meiner Arbeitsgruppe an zwei Tagen eine Bürgerbefragung an den Ufern der Drau durch. Nachfolgendes bezieht sich lediglich auf die Aussagen der Passanten und auf den Uferbereich der Innenstadt und soll einen groben Überblick über die Gedanken der Einwohner verschaffen. Alle befragten Personen werden hier in folgenden Kategorien zusammengefasst:

Familien:

Generell sind Eltern besorgt wegen der Sicherheit ihrer Kinder am Uferweg. Sie befürchten, ihre Kinder könnten in die Drau fallen und mitgerissen werden. Einige schlugen eine Absicherung bzw. eine Barriere zum Flusslauf vor. Des Weiteren wurde mehrfach die rechte Uferseite, als angenehmer empfunden, wobei sie nicht hundertprozentig zufrieden sind. Positiv auf dieser Seite der Drau sei im Sommer das kühlere Klima und das hier nicht so viele Radfahrer durchrauschen. Es ist im Allgemeinen viel ruhiger und entspannter auf der Innenstadtseite. Negatives sei jedoch der starke Uringeruch entlang der Ufermauer und die unattraktiven Plätze unter den Brücken.

Jugendliche:

Im Allgemeinen fühlen sich die Jugendlichen in eher versteckten Plätzen wohl, wie zum Beispiel unter den Brücken. Hier sind sie von den Blicken der Erwachsenen geschützt und können ihrem Zeitvertreib nachgehen. Dieser besteht laut Angaben einiger Teenagergruppen aus Musikhören, Rauchen, Alkohol trinken und „Abhängen“. Auch bei dieser Personengruppe ist die rechte Uferseite, welche im Schatten liegt, beliebter. Sie wird von ihnen die „coole“ Seite genannt, da dort nicht so viele Leute unterwegs sind und sie dadurch mehr Freiraum hätten.

Aber auch am linken Ufer der Drau, wiederum vor allem unter der Stadtbrücke, halten sich Jugendgruppierungen auf. Auch auf den aufgestellten „Enzis“ (bekannt aus dem Wiener MQ) fühlen sie sich wohl.

Pensionisten:

Ältere Personen halten sich am liebsten am linken Ufer flussabwärts der Fußgängerbrücke auf. Hier ist der Uferraum etwas großzügiger und bietet daher mehr Platz für verschiedene Nutzergruppen. Hier ist es viel ruhiger, abseits des Zentrums rund um die Stadtbrücke. Die Pensionisten kommen hier gerne

zum Lesen her und um eventuell neue Kontakte zu knüpfen. Negativ merkten viele die „rüpelhaften“ Jugendlichen, die lauten Migranten an der Draupromenade und den starken Uringeruch an den Ufermauern an. Auch die mangelhafte Beleuchtung des Uferweges wurde mehrfach angesprochen.

Radfahrer:

Die meisten Radfahrer nutzen die linke Uferseite, an der sich auch der offizielle Drauradweg befindet. Hier ist es meist schön sonnig, wodurch sich hier auch mehr Durchzugverkehr bildet. Einige Radler merkten an, dass sie für schnelle Strecken, zum Beispiel um zur Arbeit zu gelangen, lieber auf der anderen Seite der Drau entlang fahren, da hier nicht so viele „Bummler“ unterwegs seien, und auch nicht so viele Fußgänger ihren Weg kreuzen. Auch das bestehende Café am Radweg wird als unangenehmer Abschnitt empfunden, da sich die Tische direkt auf der Radspur befinden und dadurch eine schmalere und langsamere Durchfahrt ergibt. Des Weiteren wird ebenfalls auf die schlechte Ausleuchtung des Radweges entlang der Drau hingewiesen.

Touristen:

Der erste Eindruck über den Flussraum in Villach fällt bei Touristen po-

sitiv aus. Die meisten kamen jedoch bis zum Zeitpunkt der Befragung nicht selbst auf die Idee, zum Wasser hinunter zu gehen und sich dort aufzuhalten. Angemerkt wurden hier mehrfach die versteckten Zugänge, welche vor allem von der Altstadtseite unauffindbar zu sein scheinen. Urlauber, welche bereits das Draufer erkundet hatten, merkten vor allem den Uringeruch als sehr negativ an.

Sonstige Passanten:

Einige Personen haben laut eigener Aussage keine bestimmte Stelle entlang des Draufers an dem sie sich bevorzugt aufhalten. Auffällig ist, dass die meisten die sonnigere linke Uferseite augenscheinlich lieber nutzen würden, es jedoch vor allem im Sommer unmöglich sei sich zum Beispiel an den Ufertreppen aufzuhalten. Es fehle an der notwendigen Verschattung und es sei sehr unangenehm auf den heißen Betonstufen zu sitzen. Die meisten Befragten merkten jedoch an, dass sie im Sommer lieber die Uferseite an der Altstadt nutzen würden, aufgrund der besseren klimatischen Verhältnisse, es jedoch hier keine attraktive Fläche zum Verweilen gäbe.

Z U S A M M E N F A S S U N G

Festzustellen anhand dieser Befragung und meinen Beobachtungen im Laufe der letzten Monate ist, dass sich die Nutzergruppen auf unterschiedliche Uferabschnitte entlang der Drau konzentrieren. Sie versuchen sich hier anscheinend aus dem Weg zu gehen, da offensichtlich die verschiedenen Personengruppen nicht miteinander auskommen.

Problematisch sind vor allem die Bereiche um die Stadtbrücke. Hier treffen verschiedene Nutzer aufeinander und es kommt nicht selten zu kleineren Auseinandersetzungen. Vor allem Jugendliche halten sich hier vermehrt auf und beschimpfen auch ab und an vorbeikommende Leute. Vermutlich sehen sie diesen Uferabschnitt als ihr „Revier“ an und wollen nicht durch Passanten gestört werden. Diesen Bereich durchqueren die meisten Leute eher mit einem Unwohlsein und wollen schnell weiter. Hier würde sich die Idee einer Nutzung dieser unattraktiven Räume von *Seite 51* gut eignen um diese Bereiche aufzuwerten. Die verschiedenen Jugendgruppen belagern mittlerweile auch die Enzis, welche von ihnen auch gerne verunstaltet werden und dadurch „ihren“ Bereich noch deutlicher kennzeichnen und eine gewisse Kontrolle darüber gewinnen.

Aber auch der starke Radverkehr an der linken Seite der Drau stellt an

diesem Knotenpunkt der Gruppen ein Problem dar. Das Gebiet rund um die Stadtbrücke wird am meisten genutzt, bietet jedoch nur einen gemeinsamen schmalen Weg für alle. Die meist geringe Uferbreite, vor allem an der Stadtbrücke, bietet nicht genügend Raum für getrennte Wegeführungen. Hinzu kommt, dass sich hier auch ein Café direkt am Weg befindet, welches die Begegnungsfläche noch mehr einschränkt.

Weiters kristallisiert sich die Rolle der Zugänge zu den Uferbereichen erneut heraus. Wie bereits in *Kapitel 1.2.5* ausführlich erläutert, trägt die unübersichtliche Situierung von Aufgängen zum aktuellen Charakter des rechten Ufers an der Altstadt bei. Vor allem für Personen ohne Ortskenntnis stellt dies vor die Herausforderung ihren Weg hinab zum Wasser auf detektivische Art und Weise aufzuspüren.

Auffällig bei den Befragungen war, dass die bestehenden Ufertreppen nie als Aufenthaltsort genannt wurden. An sich sind diese Treppen ein gutes Mittel um einen direkten Bezug zum Wasser zu erhalten (*siehe Kap.1.2.2*), jedoch die Ausführung und besonders die unverschattete Lage im Sommer spielen eine große Rolle in der Nutzbarkeit dieser Anlagen.



01.25 das Café am Drauradweg



01.26 Ufertreppen bei den Drauterrassen



01.27 Aussichtsterrasse am historischen Promenadenlevel, im Hintergrund die Stadtbrücke

01.28 Sitzbänke entlang der Ufermauer



A N A L Y S E

Im Kapitel 1.1.4 wurde bereits ein Überblick über die verschiedenen Nutzungen in der Stadt und entlang der Drau gegeben. Es besteht eine große Diversität an den Flussufern, welche jedoch nicht mit dem Flussraum kommunizieren. Egal ob Gewerbe, Wohnbau oder Freizeitnutzungen, alles findet unabhängig vom Gewässer statt. Die Drau stellt jedoch eine Verbindung zwischen all den einzelnen Punkten der Stadt dar, die man mit einbinden und nutzen sollte. Entlang der Ufer führt bereits der Drauradweg durch Villach und bietet somit bereits eine gute Infrastruktur an der man anknüpfen kann.

Nutzung

Der Flussraum wird demnach hauptsächlich von Radfahrern genutzt, und nicht als Freiraum wahrgenommen. Ausnahme bildet hier die Innenstadt, wo sich am linken Draufer rund um die Stadtbrücke verschiedene Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Hier besteht bereits ein kleines Café (*Abb.1.25*) direkt am Rad-/Gehweg (näheres dazu in Kap. 1.3.3). Weiters finden sich hier Ufertreppen (*Abb.1.26*), welche zum Wasser hinab führen, eine Schiffsanlegestelle und vereinzelte Sitzmöglichkeiten. Die Ufertreppen sind bereits etwas in die Jahre gekommen und brechen an manchen Stellen schon auseinander. Im Sommer wird dieser Platz aufgrund der unverschatteten Lage gemieden

und somit kaum genutzt. Der Platz, die Drauterrassen, an der Anlegestelle wurde vor einigen Jahren neu ausgestaltet (siehe Kap. 1.2.7) und mit den aus dem Wiener Museums Quartier bekannten „Enzis“ möbliert (*Abb. 1.26*). Auch diese aus Plastik bestehende Möblierung ist zum Großteil nicht verschattet, was vor allem bei warmem bzw. heißem Wetter von Nachteil ist, da man auf den Kunststoffflächen schnell zu schwitzen beginnt und dadurch das Verweilen unangenehm wird.

Entlang des linken Draufers, welches im innerstädtischen Bereich südlich ausgerichtet ist, befinden sich einige Sitzmöglichkeiten, teils direkt am Radweg, der Großteil jedoch am historischen Promenadenlevel (*Abb. 1.27*). Diese bieten zwar einen schönen Ausblick über das Wasser und den Stadtraum, sind jedoch nicht direkt mit dem Uferraum verbunden und bilden demnach nur reine Blickbeziehungen aus, jedoch keine Interaktionen. Die Sitzmöglichkeiten (*Abb.1.28*) am Uferweg im Bereich des Potentialgebietes 3 (*Kap.1.3.3*) sollten eigentlich zum Entspannen einladen, doch durch ihre steife Ausführung ist ein längerer Aufenthalt auf diesen Bänken unangenehm und unbequem. Hier könnte man das vorhandene Potential der bestehenden Uferverbauung mehr nützen. Dies habe ich bei der Ausformulierung des Potentialgebietes 3 berücksichtigt und in das Konzept eingearbeitet.



01.29 die Servicestelle „Radbutler“ mit den „Enzis“ im Vordergrund



01.30 Schaufenster auf der „Hinterhof“-Seite am Ufer



01.31 Parkflächen entlang der Ufermauer am Altstadtufer

01.32 Unter der Fußgängerbrücke



Uferwiederbelebung

An den Drauterrassen seit zwei Jahren ein von der Stadt geförderter Radservice - der Radbutler (Abb. 1.29). Er befindet sich direkt an der Rampe und dient als gesicherter Abstellplatz und Radservice um währenddessen sorglos die Stadt erkunden zu können. Bemerkenswert hier ist die direkte Interaktion mit der bestehenden Ufermauer, welche als vertikaler Radparkplatz dient. Auch die Reaktivierung und Nutzung eines bestehenden Raumes in der Mauer sind lobenswert.

Ein weiteres gutes Beispiel, welches den langsam aufkommenden Willen zur Veränderung zeigt, befindet sich am rechten Ufer in der Altstadt. Die hauptsächlich gewerblich genutzten Gebäude sind Richtung Innenstadt ausgerichtet, demnach bildet die Uferseite die Hinterhöfe der Geschäfte. Hier finden sich Parkflächen und Müllplätze. Der hier ansässige Trachtendesigner „Pleamle“ installierte jedoch in diese kaum frequentierte Gasse großzügige Schauwindower in seinen Shop (Abb. 1.30). Einerseits um neue Blicke aus dem Geschäftsraum freizugeben, andererseits wertet dieser Eingriff das Gesicht zum Ufer enorm auf.

Parken

Wie bereits erwähnt finden sich an den Ufern der Altstadt primär Park-

flächen (Abb. 1.31). Der Platz ist begrenzt, weshalb sich Autos entlang der Ufermauer aufreihen und dadurch ein weiteres Hindernis in der Kommunikation zwischen Stadt und Fluss bilden. Da die Hauptfassaden der Uferbebauungen zum Hauptplatz ausgerichtet sind, werden die Flächen am Ufer in den Hintergrund getrieben und dienen nun als Abstellplatz für Autos. Diese Parkflächen werden unter all den Parkmöglichkeiten primär aufgesucht, da sie dem Hauptplatz am nächsten sind. Sie sind meist die erste Anfahrstelle und demnach sehr beliebt. Folglich findet man immer ein voll geparktes Uferbild. Für das Villacher Zentrum stellt die aktuelle Parksituation ein Erschwernis in der Altstadtbelebung dar. In den außerhalb liegenden Einkaufszentren ist es möglich in unmittelbarer Nähe der Shops sein Auto kostenlos abzustellen, wo hingegen im Stadtkern ein solches Modell nicht funktioniert. Rund um die Fußgängerzone der Altstadt sind entlang der Straßen Parkmöglichkeiten vorhanden, es existieren auch größere Parkflächen, jedoch sind diese Abstellflächen immer mit Kosten und weiteren Wegen verbunden. Dies macht das Einkaufen bzw. den Aufenthalt in der Innenstadt unattraktiver als in den Shoppingzentren am Stadtrand und trägt zum Aussterben des Zentrums bei.



01.33 Blick vom Hauptplatz Richtung Stadtbrücke und Drau



01.34 Blick vom Stadtpfarrturm mit Blick auf die Stadtbrücke und Nikolaikirche

A K T U E L L E L A G E

Wie bereits in Kapitel 1.1.6 angesprochen, ist das Bewusstsein für urbane Freiräume nicht wirklich ausgeprägt. Wie bereits erwähnt ist das Freizeitangebot im Umland wesentlich attraktiver für die Einwohner.

Die Hauptproblematik in der Beziehung zwischen Drau und Villach ist, dass der Fluss nicht in das alltägliche Stadtgeschehen involviert ist. Weder in der Innenstadt noch in den Vororten an der Drau spielt die Freizeit am Ufer eine wichtige Rolle. Die Anwohner fahren lieber mit ihren Autos aus der Stadt raus, an die zahlreichen Badeseen oder auf die umliegenden Berge. Der öffentliche Raum entlang des Wasserlaufs rückt dadurch in den Hintergrund der Stadt und wird nicht bewusst wahrgenommen.

Weiters trägt dazu der Höhenunterschied zwischen Stadt- und Flusslevel bei. Wie schon auf den vorangegangenen Seiten erläutert, reguliert ein Wasserkraftwerk den Pegelstand in der Stadt. Dies führt jedoch dazu, dass dadurch eine zusätzliche Barriere entsteht, welche nicht nur den Zugang erschwert, sondern auch die Sichtbeziehung zum Fluss einschränkt. Bewegt man sich in der

Innenstadt, wird einem die Präsenz der Drau erst bewusst, wenn man mitten auf einer der Brücken steht (*Abb. 1.33*). Der Fluss verschwindet aus dem Sichtfeld der Stadt. Sogar vom Aussichtspunkt am Stadtpfarrturm, welcher einen Rundumblick über Villach bietet, verschwindet die Drau im Häusermeer (*Abb. 1.34*).

Zusätzlich wird durch die angesprochene Parkplatzsituation und den problematischen Uferzugängen eine wirkliche Verknüpfung zwischen Stadt und Fluss erschwert.

Ziel

Es soll das Potential der Uferzonen als Freiraum entwickelt werden, um mehr Aufenthaltsqualität, vor allem für den innerstädtischen Bereich, zu erlangen. Der Flussraum soll als Ergänzung zu den umliegenden Naherholungsgebieten dienen und diese mittels der Drau miteinander verbinden. Zudem soll durch diesen Uferfreiraum eine Verknüpfung zwischen Stadt und Fluss stattfinden, die Drau soll sich zu Villach hin öffnen und wieder bewusst qualitätsvoller Aufenthaltsort wahrgenommen werden.



ÜBERSICHTSPLAN PROJEKTE
M 1:10 000

- bereits umgesetzte Projekte
- aktuelle Projekte
- Hochwasser Gefahrenzonen

P R O J E K T E

Um einen Überblick über die gegenwärtige Stadtplanung zu bieten, werden im Nachfolgenden aktuelle Projekte im innerstädtischen Bereich aufgezeigt. Es wird auf bereits umgesetzte Projekte der Stadt (grün), als auch auf derzeitige Wettbewerbe und Umsetzungen (violett) eingegangen, um die aktuelle Stadtentwicklung am Fluss aufzuzeigen.

1



01.35 Grundrissausschnitt aus dem Projektentwurf

2



01.36 Blick von der Fußgängerbrücke zu den Drauterrassen

LEDERERGASSE

2013 fand ein Ideenwettbewerb für die innerstädtische Fortgehmeile statt. Gefordert war ein innovatives städtebauliches Gesamtkonzept, welches das etwas verrufene Viertel wieder beleben sollte. Vergeben wurde der Auftrag an das Büro *club L94*, welches mit einem Lichtkonzept und einem neuen Freiraumkonzept an der Drauseite überzeugte. Mit eingeplant wurden unter anderem eine weitläufige Ab-

treppung zum Uferweg, eine neue Parkordnung für die Einbahnstraße entlang der Flussseite, und ein Balkon an der Ufermauer in der Nähe der Stadtbrücke. Dieser Balkon soll in den nächsten Jahren als erstes umgesetzt werden. Das Projektgebiet erstreckt sich vom Marktplatz bis hin zur Stadtbrücke und soll in den nächsten Jahrzehnten schrittweise umgesetzt werden.

DRAUTERRASSEN | EUROPAPLATZ

Mit einem Ideenwettbewerb 2006 wurde eine Neugestaltung des nördlichen Draufers mit Anbindung an den vor dem Congress Center liegenden Europaplatzes initiiert. Ausgeführt wurde es durch das Büro *Neugebauer Architektur* und wurde 2007 fertiggestellt. Hier befindet sich auch die Anlegestelle für die „Drauschiffahrt“ und es wurde die erste barrierefreie Rampe in der Innenstadt errichtet. Die neue Wege-

führung bietet eine gute Verbindung zum Stadtniveau und fügt sich in die bestehenden Bebauungen gut ein. Am Ufer wurden nachträglich Bäume als Schattenspender gepflanzt um die mit Betonplatten stark versiegelte Uferzone vor allem in den Sommermonaten erträglicher macht. Möblierungen wurden nicht eingeplant, einzige Sitzmöglichkeiten boten bisher die Treppen zum Wasser.

A U S S I C H T E N

Das Team „Stadtentwicklung 2.0“ des stevi :konzept²⁰²⁵ definiert Villach unter anderem als die „grüne“ Stadt mit identitätsstiftenden und lebendigen Stadtteilen. Als die Draustadt und als aktiven Partner der „Alpen-Adria-Region“. Dies sind alles richtungsweisende Aus-

sagen und geben einen Einblick in die weitere Entwicklung der Stadt. Mit den nachfolgenden Kapiteln und den darin entwickelten Ideen und Konzepten möchte ich einen identitätsstiftenden Beitrag leisten, um aktiv an der Zukunft meiner Heimatstadt mitzuwirken.

Stadtentwicklung 2.0
<http://www.villach.at/stevi/page/stadtentwicklung>

Potentialgebietsbene 1.3

URBANE STEGE

Kärnten ist reich an Badeseen, an denen die Bevölkerung gerne ihre Freizeit verbringt. Vor allem in der Sommerzeit sind die Liegewiesen rund um die Seen voller Menschen. Aber auch im Winter werden die Seen als Freizeitfläche genutzt, zum Beispiel als Eislauffläche. Man könnte also sagen, in dieser Region Österreichs ist es durchaus üblich, seine Freizeit außerhalb der Stadt zu verbringen. Auch in Villach ist dies der Fall. Vor allem im Sommer will kaum einer seine freie Zeit in der heißen Stadt verbringen, sondern lieber im kühlen Nass der nahegelegenen Seen wie dem Silber-, Ossiacher- oder Faaker See baden. Villach selbst hat aber auch im Sommer eine kühlende Quelle: die Drau. Die Uferzone in der Stadt ist jedoch keine ernstzunehmende Konkurrenz zu den umliegenden Badeseen, da es als Naherholungsgebiet nicht wirklich genutzt wird, obwohl die Drau mit ihren Ufern das geeignete Potential dazu hätte. Die Leute fahren lieber mit ihren Autos raus aus der Stadt, anstatt den Freiraum in ihrer unmittelbaren Nähe zu nutzen. Der Flussraum gleicht eher einer Durchzugsstraße: An beiden Uferseiten befindet sich der Drauradweg,

welcher sich bis hinauf nach Osttirol zieht. Hier fahren die Radfahrer mit einer enormen Geschwindigkeit dahin, so dass man sich als Fußgänger eher als störend empfindet. Dieser Uferadweg führt unter anderem auch weiter östlich zum Silbersee.

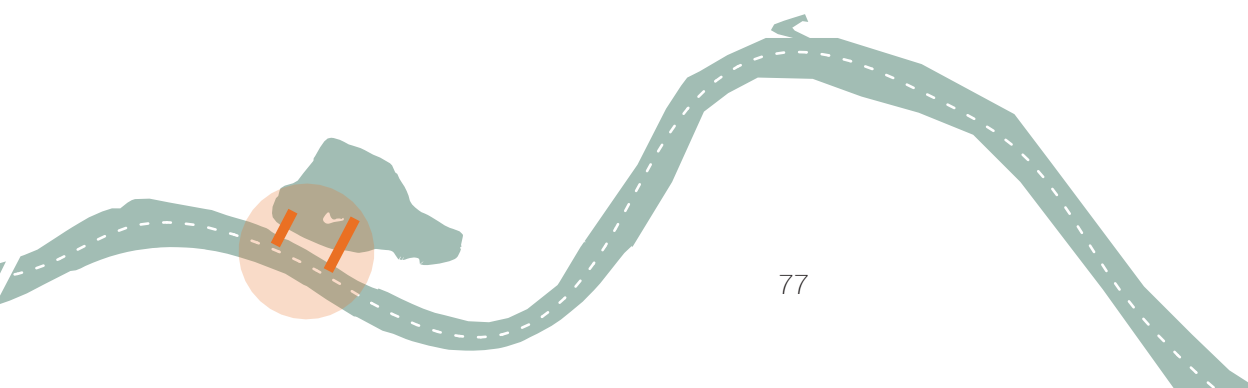
Konzept Draustege

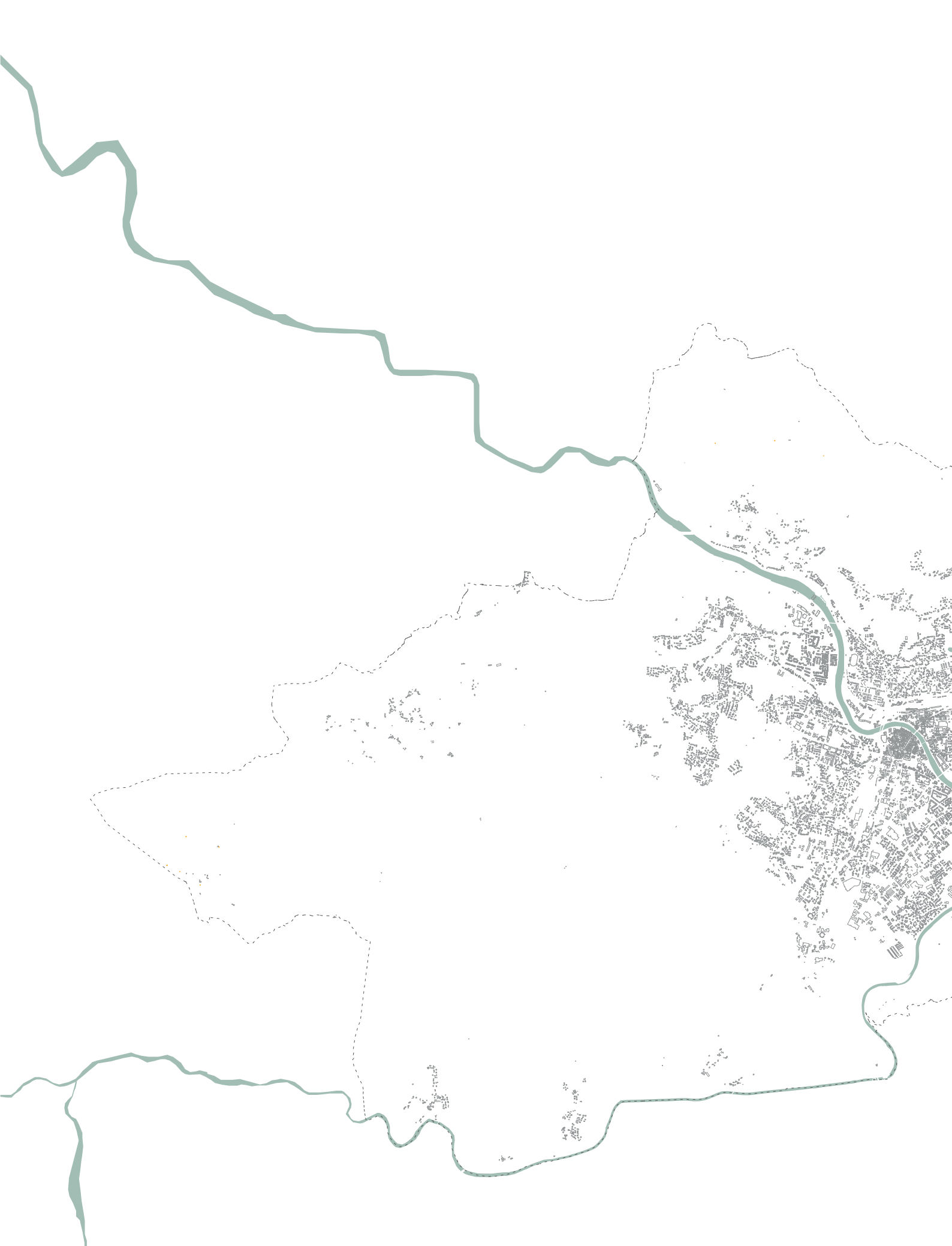
Mein erarbeitetes Konzept sieht den innerstädtischen Freiraum an der Drau nicht als Konkurrenz zu den Seen, sondern als Ergänzung. Um den Uferraum aufzuwerten und um neue Verknüpfungspunkte und -achsen zwischen Stadt und Fluss zu schaffen, wird das Element des Stegs von den Badeseen aufgegriffen und in einen urbanen Kontext gesetzt. Mit ihrer linearen Form öffnen sich neue Sichtachsen, werden städtische Barrieren durchbrochen und noch nicht gekannte Ausblicke auf das Wasser freigegeben. Die Drau soll wieder ins Bewusstsein der Menschen rücken, gleichzeitig auch einen gewissen Charakter bekommen, der nicht aufgesetzt wirkt. Das Konzept bringt einen Identifikationsfaktor in die Stadt, welcher sich von anderen Flussstädten unterscheidet.

Die Draustege verlängern das Element „Stadt“ zum Fluss hinaus, gleichzeitig wird das Element des Wassers durch die entstehende Blickbeziehung in die Stadt hineingezogen. Am Uferweg stellen die Stege einen Orientierungspunkt dar, da man aufgrund der sehr dichten Bepflanzung entlang des Flussraums kaum etwas von der Stadt mitbekommt. Die Stege haben auch den Vorteil, dass sie trotz der teilweise enormen Höhenunterschiede zwischen Stadt- und Flusslevel funktionieren. Auch in der Innenstadt, wo die Drau mittels einer Ufermauer reguliert wird und der Freiraum am Wasser beengt ist, funktioniert diese lineare Verbindung ohne den Hochwasserschutz zu gefährden. In die vorhandene Brückeninfrastruktur lässt sich das Konzept gut einfügen, wirken die Überbrückungen selbst wie groß angelegte Stege, welche die Drau überspannen. Untereinander verknüpft werden die verschiedenen Standorte durch den ebenfalls linearen Flusslauf.

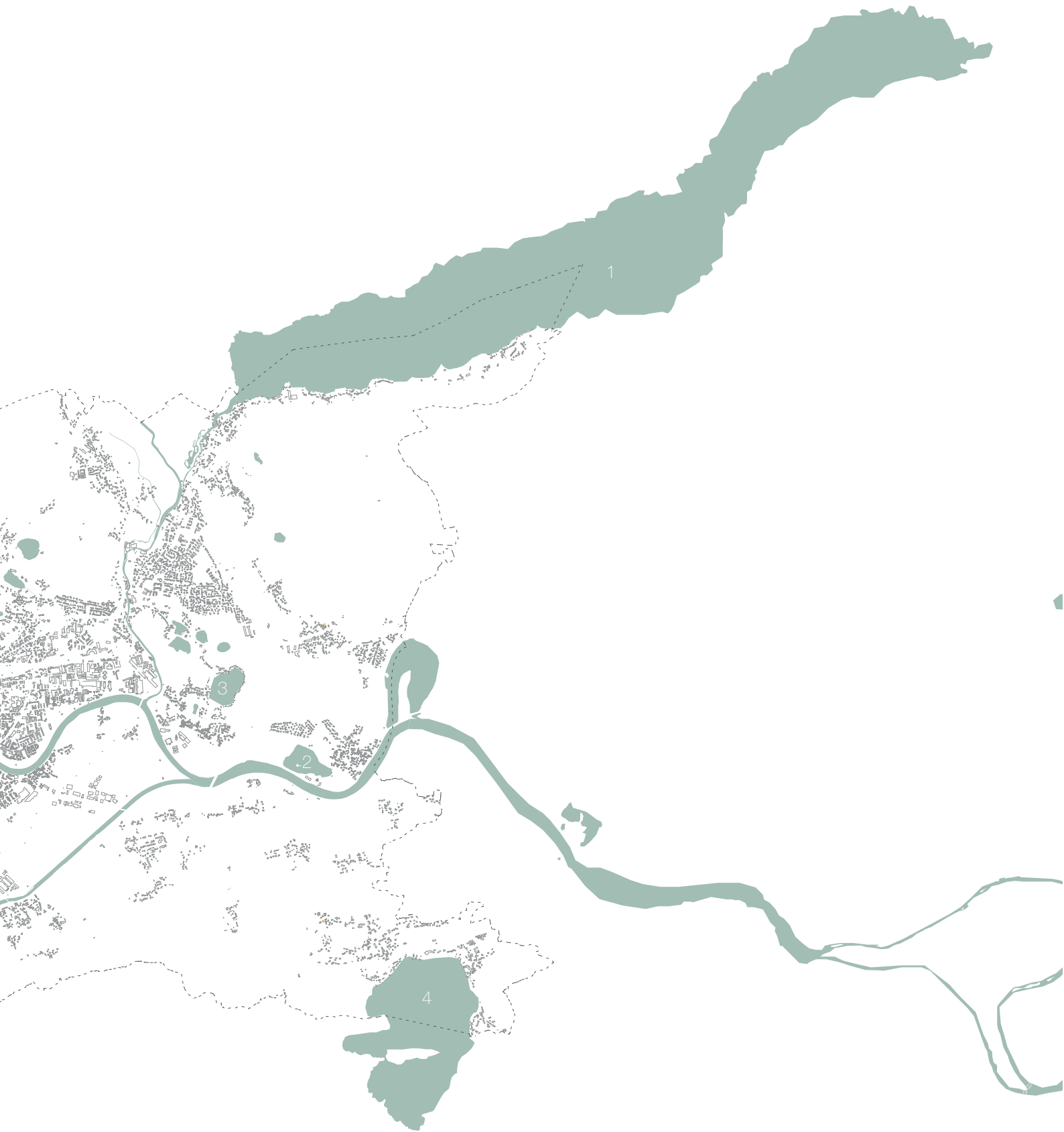
Potentialgebiete

Entlang der Drau werden Potentialgebiete ausgewiesen, an denen die Draustege zum Einsatz kommen. Die Standorte sind aufgrund verschiedener Kriterien ausgewählt, welche in den Detailbeschreibungen in 1.3.3 *Potentialgebiete* ausführlich erläutert werden. Diesen urbanen Stegen werden je nach Gegebenheit vor Ort unterschiedliche Funktionen zugeteilt: Aussichtsstege, Terrassenstege, Balkone, Schiffsanlegestege und Fischerstege. Je nach Art werden die Stege unterschiedlich ausformuliert. Die folgenden Potentialgebiete sind jedoch nur konzeptionelle Ideen und Anregungen und gehen nicht ins Detail ein. Anhand der Gebiete *4-Zentrum*, *5-Wasenboden* und *8-Seeblick* wird aufgezeigt, wie die Stege sich in die Stadtstruktur eingliedern und wie sie ausformuliert werden. Das Kapitel *2-Projektentwurf* steht demnach exemplarisch für alle anderen Potentialgebiete.





WASSERLANDSCHAFT
VILLACH
M 1:65 000



- 1 Ossiacher See
- 2 Silbersee
- 3 St. Magdalener See
- 4 Faaker See



S T E G E

Hauptelement, wie der Titel „Draus-tege“ verrät, ist der Steg. Er dient als symbolische Verbindung zwischen dem Umland und der Stadt und gleichzeitig auch als eine Verknüpfung zwischen Stadt und Fluss.

Auf den folgenden Seiten werden Beispiele von Stegen gezeigt,

welche mir eine Inspirationsquelle für die Ausarbeitung der Draus-tege waren. Es sind gute Beispiele, wie vielfältig sich das Element „Steg“ variieren und konstruieren lässt, einen urbanen und modernen Charakter annehmen kann und dadurch neue Wegeführungen und Sichtkorridore schafft.



01.37 der auskragende „Steg der Wünsche“ an der Leuchtenburg



01.38 der Fußgängersteg verbindet die Ortschaften Rapperswil und Hurden



01.39 hölzerne „Loirebalkone“ am Flussufer

SKYWALK LEUCHTENBURG

Der im Rahmen der Ausstellung „Porzellanwelten Leuchtenburg“ errichtete Skywalk wurde 2014 von *Bau-Consult Hermsdorf GmbH* in Zusammenarbeit mit *Silke Loose* in Thüringen, Deutschland, umgesetzt. Die Burg selbst erfuhr aufgrund dieser Dauerausstellung ebenfalls eine Modernisierung. Der „Steg der Wünsche“, wie der Skywalk genannt wird, gibt einen Panoramablick über das Saaletal frei. Dieser Steg steht

zwar in keinster Weise im Bezug zu einem Wasserlauf, jedoch fand mein Konzept vor allem an diesem Projekt einen großen Anhaltspunkt. Am Beginn meiner Überlegungen für die Draustege war dies ein Anlaufpunkt, welcher mich bei der Ausformulierung der Achsen weiterbrachte. Die Idee eines in die Landschaft ragenden Steges um Ausblicke und neue Sichtachsen zu erschließen finden sich in meinem Konzept wieder.

FUSSGÄNGERSTEG ZÜRICHSEE

Das Gebiet des oberen Zürichsees, Schweiz, ist schon Jahrhunderte lang geprägt von Brücken- und Stegbauten. 2001 wurde dieser Gedanke erneut aufgegriffen und unter der Zusammenarbeit von *Walter Bieler* (Holzbau), *Huber & Partner AG* (Bauingenieure) und Architekt *Reto Zindel* ausgearbeitet und umgesetzt. Der Steg ist 814 Meter lang und verbindet die Ortschaften Rapperswil und Hurden. Auf die

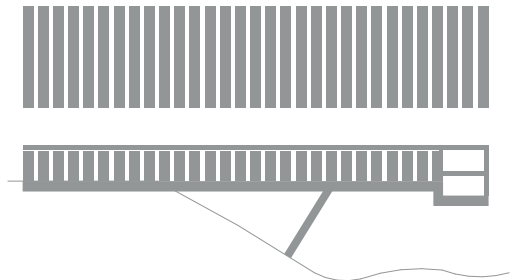
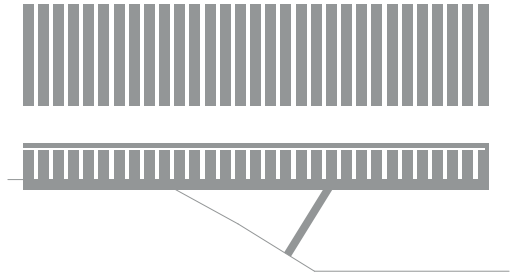
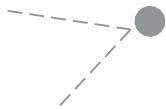
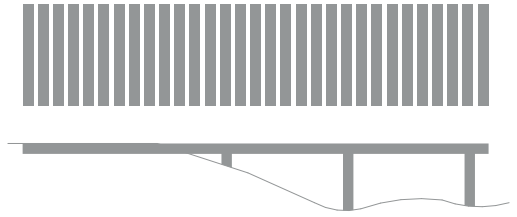
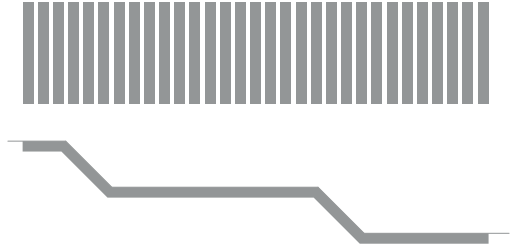
Ausformulierung wurde besonderes Augenmerk gelegt. Durch eine hochgezogene Geländerwand wirkt der Steg raumbildend und schützend und gibt durch mehrmaliges ändern der Richtung immer neue Blicke frei. Auch die Art und Weise wie der Steg mit Holz gestaltet ist, gibt ihm einen ganz eigenen Charakter. An diesen Aspekten habe ich mich bei der Gestaltung der Draustege orientiert und inspirieren lassen.

QUAI DU CHÂTELET

Der Quai du Châtelet ist ein Uferabschnitt in der französischen Stadt Orléans. Unter dem Projekt „Loire Trame Verte“ - eine Kooperation von 22 Nachbarkommunen - wurde dieser Abschnitt an der Loire bearbeitet. Das *Atelier Corajoud* (Landschaft) und der Architekt *Pierre Gangnet* gaben 2008 dem Ufer ein neues Gesicht. Mit der Verlegung bzw. Verkleinerung der Autostraße wurde mehr Raum am Fluss ge-

schaffen um eine großzügige Promenade anzulegen. An diesem Uferweg finden sich unter anderem die sogenannten „Loirebalkone“, welche mir ebenfalls als Anreiz und Inspirationsquelle dienten. Diese Balkone sind hölzerne Stege am Wasser mit unterschiedlichen Sitzmöglichkeiten aus Stahl und dienen als Aussichts- und Verweilplätze mit einem Blick auf die Flusslandschaft.

Hölzer, Christoph,
Stromlagen - Urbane
Flusslandschaften ge-
stalten, 2008, Birkhäu-
ser Verlag AG, S. 474



T Y P E N

Auf der linken Seite wird die Diversität und die unterschiedlichen Funktionen der Draustege aufgezeigt. Je nach Anforderung und Standort wird er verschieden ausformuliert und bedient sich dadurch variierender Konstruktionsmethoden.

Als einfache Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer kann der Steg als Leitsystem dienen.

Da es an den Ufern der Drau unterschiedlichste Böschungen und Höhenunterschiede gibt, wird eine direkte Verbindung zwischen Stadt- und Flussebene problematisch. Hier zeigt sich der Vorteil der Draustege: Sie bilden sich je nach Neigungsverhältnis verschieden aus. Dadurch ergeben sich bei einer flachen Böschung zum Beispiel Liege- oder

Terrassenstege. Bei einem größeren Niveauunterschied kommen die Aussichtsstege zum Einsatz, um trotz der Barriere eine (Sicht-) Beziehung herzustellen.

Die ursprüngliche Form als Badesteg kommt bei direktem Wasserkontakt zum Einsatz, wie etwa an den Seen oder als Schiffsanlegestelle. Eine weitere Abwandlung dieses Typs ist eine spezielle Form für Angler, welche an der vorderen Spitze so ausformuliert ist, dass ein bequemes Angeln möglich ist.

In den nachfolgenden Potentialgebieten kommen diese Typen der Draustege zum Einsatz und zeigen die Vielfältigkeit dieses Konzeptes auf.

1

2

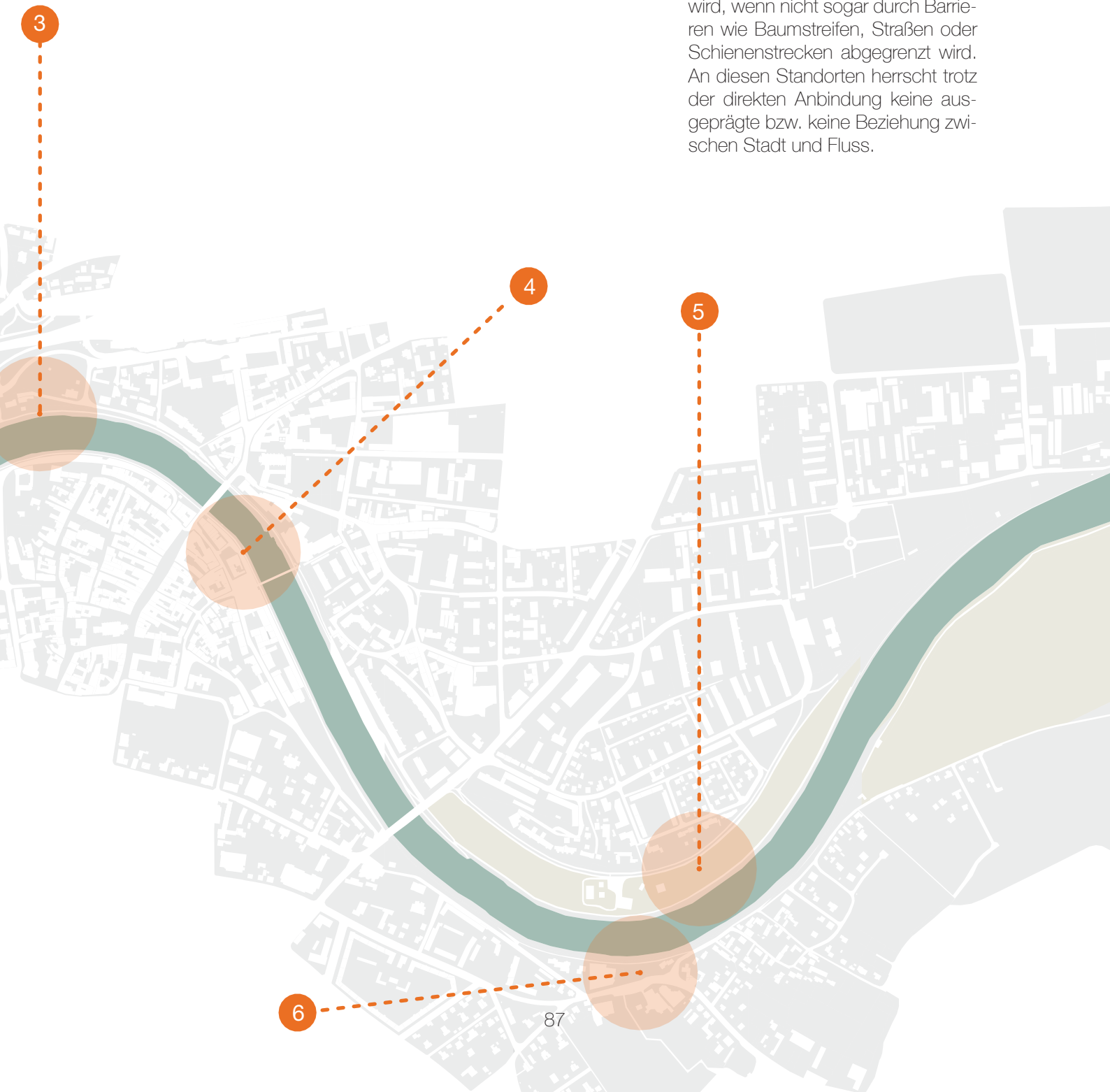


ÜBERSICHTSPLAN
M 1:10 000

-  Potentialgebiet
-  Hochwasser Gefahrenzonen

Projektgebiete 1.3.3

Dieses Kapitel gibt einen Überblick über die von mir ausgewiesenen Gebiete an den Ufern der Drau und ergänzt die aktuellen Stadtplanungskonzepte von Kapitel 1.1.7 und 1.2.7. Jedes Gebiet wurde aus unterschiedlichen Gründen gewählt, welche auf den nachfolgenden Seiten näher erläutert werden. Das übergeordnete Auswahlkriterium für alle Areale war in erster Linie die direkte Nähe zur Drau, welche vor Ort jedoch nicht erkannt bzw. genutzt wird, wenn nicht sogar durch Barrieren wie Baumstreifen, Straßen oder Schienenstrecken abgegrenzt wird. An diesen Standorten herrscht trotz der direkten Anbindung keine ausgeprägte bzw. keine Beziehung zwischen Stadt und Fluss.

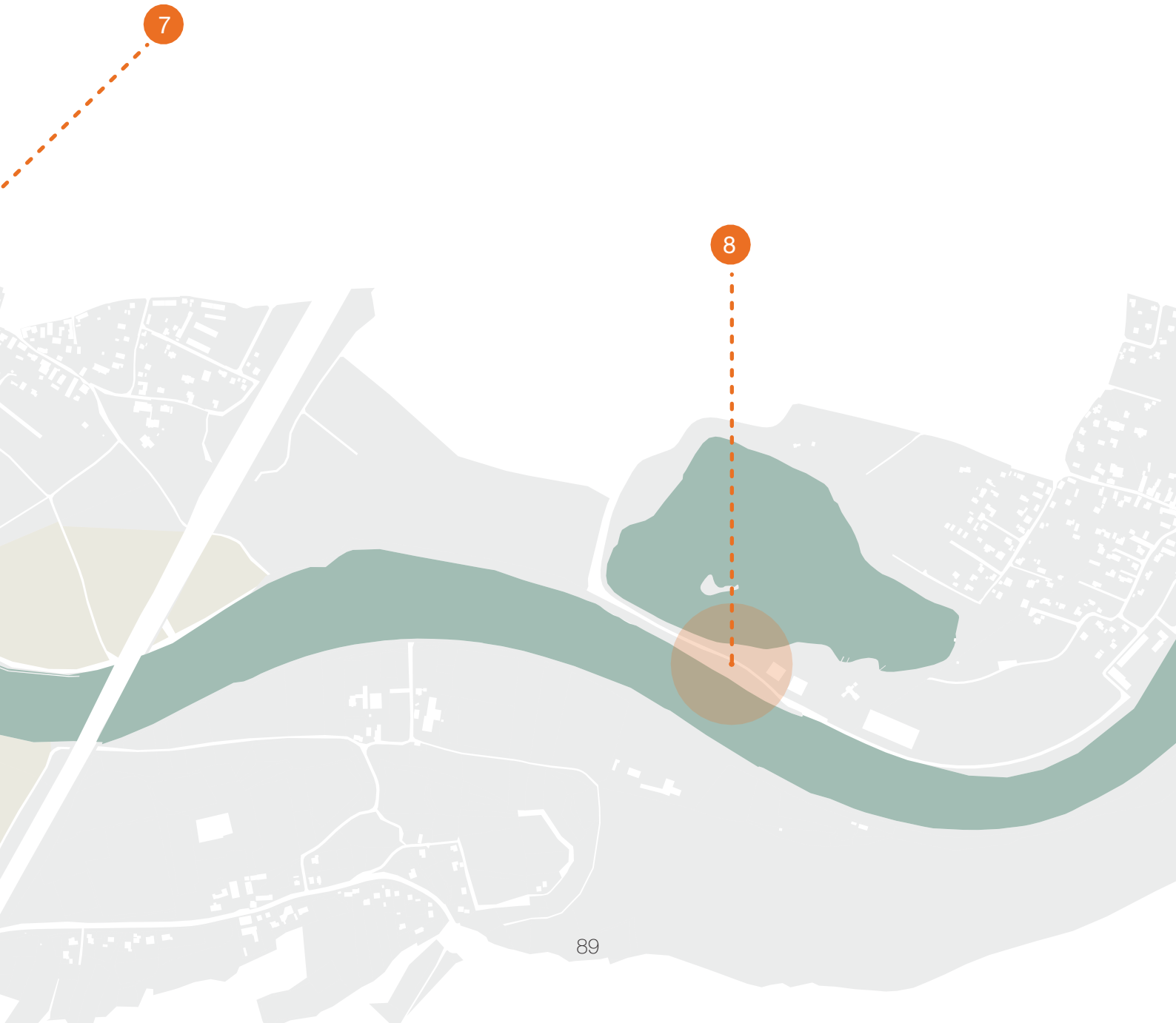




ÜBERSICHTSPLAN

M 1:10 000

-  Potentialgebiet
-  Hochwasser Gefahrenzonen



1

VORORT



Blick von der Fußgängerbrücke flussaufwärts 01.40

Standort Überblick

- + Einfamilien- und Reihenhäuser
- + Brücke für Fußgänger und Radfahrer
- + ausgewiesene Freizeitfläche
- Waldstreifen grenzt Fluss ab
- Abstand der Bebauung zum Fluss
- steile Böschung wirkt als Barriere



LAGEPLAN
M 1:2000

Situation

Nicht nur im innerstädtischen Bereich fehlen Verknüpfungspunkte zwischen Stadt und Fluss, auch außerhalb der Innenstadt ist man sich der Nähe zur Drau nicht bewusst. Aufgrund dichter Bepflanzung entlang des Uferraums wird der Ausblick auf das Wasser verhindert. Zusätzlich trägt auch die Distanz der Einfamilien- und Reihenhäuser zur Drau zu dieser Wahrnehmung bei. Die Bebauung ist vom Draufer weggerückt, nähert sich aber aufgrund der Platznot allmählich wieder an. Am Westufer liegt eine größere Freifläche, welche laut Flächenwidmungsplan als Freizeit- und Erholungsfläche ausgewiesen ist, sie wird jedoch nicht als solche genutzt. Anbei ist auch eine Schrebergartensiedlung entstanden, jedoch ebenfalls nur zu den Wohnhäusern zugewandt und mit einem dichten Waldstreifen vom Wasser getrennt. Des Weiteren gibt es einen variierenden Höhenunterschied zwischen Stadt- und Uferlevel. Dieser Unterschied stellt nicht nur eine zusätzliche Abgrenzung dar, sondern auch eine große Barriere.

Ideen und Visionen

Hier greift das Konzept ein, um den Anwohner ihren heimischen Fluss näher zu bringen und ihn als Naherholungs- und Freizeitraum zu öffnen. Die Idee für dieses Areal besteht darin, den blickdichten Waldstreifen stellenweise aufzubrechen, um einen Blick auf die Flusslandschaft frei zu geben und neue Sichtkorridore zu öffnen. Die Wegestruktur der Schrebergartensiedlung wird auf der Freifläche fortgeführt und sticht mit Aussichtstegen am Westufer der Drau durch die Bepflanzung hindurch. Die Stege nehmen die Wegrichtung auf, und verlängern diese durch die Bäume hinaus und geben den Blick frei auf das Wasser. Der Niveauunterschied zwischen Stadt- und Uferraum nimmt in Stromrichtung immer mehr zu. Die Länge der Stege greift diese Ungleichheit auf und schaut mal mehr, mal weniger aus dem Baumwall heraus, bis der Höhensprung so groß ist, dass es dem Steg erlaubt bis hinaus auf den Fluss zu ragen. Die Aussichtspunkte werden sowohl von der Flussseite aus wahrgenommen, als auch von Seiten der Stadt.



2

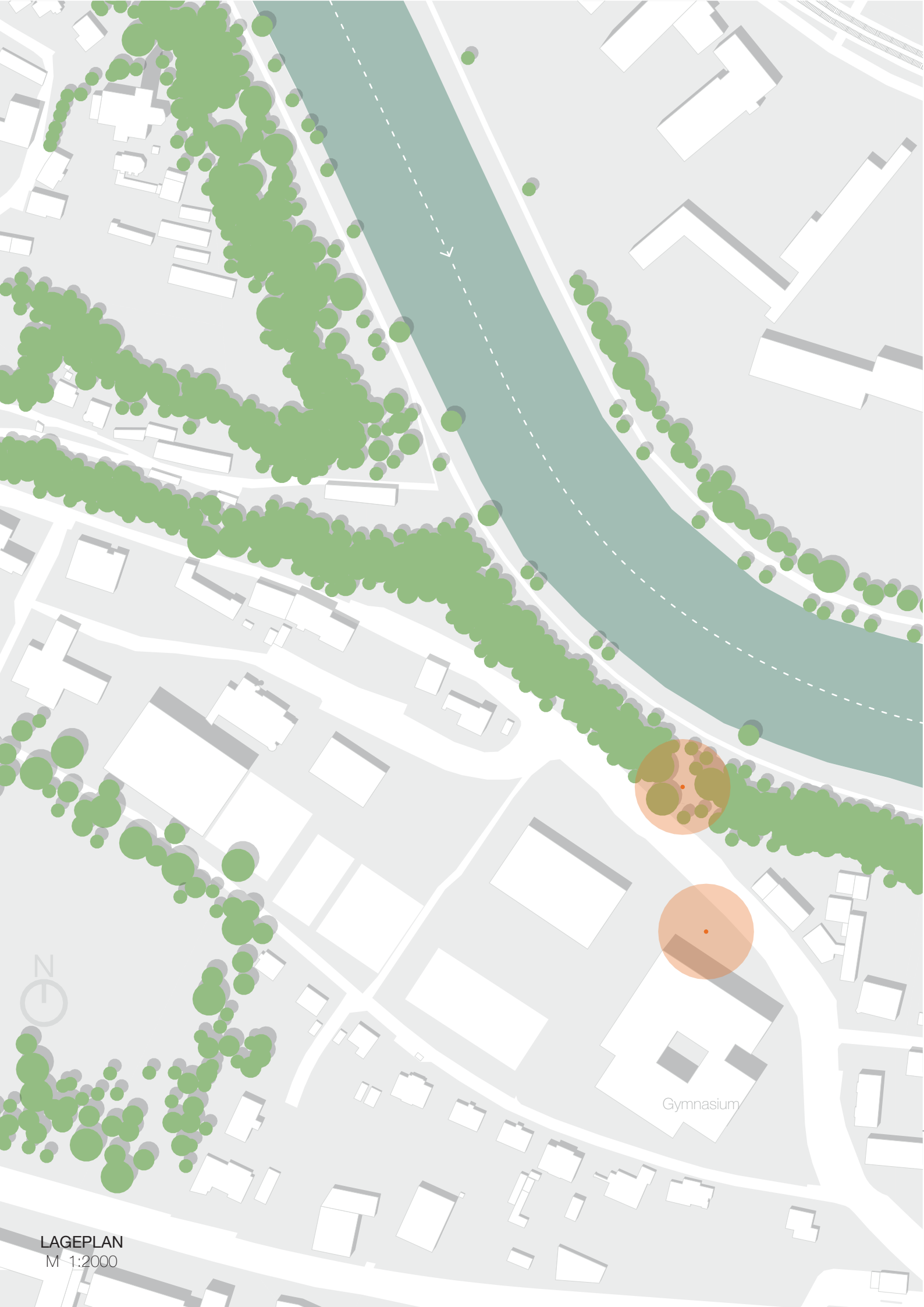
SCHULE



Ausblick vom Eingang des Gymnasiums Richtung Drau 01.41

Standort Überblick

- + ruhig gelegener Schulcampus
- + Sportvereine
- + viel Personenverkehr
- Waldstreifen grenzt Fluss ab
- Hang von 30m trennt Gelände von Fluss
- Straße verstärkt diese Barriere



Gymnasium

Situation

In das BG & BRG St. Martin wurde in den letzten Jahren viel investiert. Die Schule wurde restauriert und erneuert. Der eigenständige Turnsaalkomplex - die Mehrzweckhalle - wurde abgerissen und durch eine neue ersetzt. In dieser neuen Sporthalle finden ebenfalls Sportvereine jeglicher Art ihren Platz. Diese beiden Gebäude werden von einem großen Parkplatzareal und diversen Sportflächen umgeben. Diese Parkflächen werden auch meist für die nahegelegene Eis- bzw. Stadthalle genutzt. Das Gymnasium liegt in etwa 30 Meter über dem Flussraum. Ein so enormer Höhenunterschied ist kaum zu überwinden, aber es lässt sich auch hier die Idee der Aussichtsstege einbringen um eine Verbindung zwischen Schulgelände und der Drauf herzustellen. Weiters kommt eine Trennung durch eine Straße und einem Waldstück hinzu. Die Straße ist jedoch nur schwach befahren und stellt eher eine Zufahrt zum Schul- und Sportgelände als eine frequentierte Durchzugsstraße dar.

Ideen und Visionen

Im Außenbereich der Schule findet sich kein Aufenthaltspotential, weder für die Schüler noch für die Lehrenden. Daher wird der Aussichtssteg an diesem Standort etwas erweitert. Er soll nicht nur als Sichtkorridor zum Fluss dienen, sondern auch als eine Art Terrasse der Schule fungieren. Durch etwas mehr Breite findet auf dem Steg notwendiges Mobiliar zum Verweilen und Entspannen Platz. Der lineare Terrassensteg greift direkt am Eingang ins Schulgebäude an, wo sich bereits ein Ansammlungsplatz befindet. Von hier aus wird er über die Straße gezogen und bindet auf der anderen Straßenseite die Bushaltestelle mit ein. Ab hier beginnt dann die Aussichtsterrasse zu wirken: je weiter man an den Flussraum kommt, umso intimer und ruhiger wird die Umgebung. Da sich direkt gegenüber des Areal ein etwas unattraktives Fabrikgelände befindet, ist der Terrassensteg leicht verdreht zwischen dem Baumbestand eingebettet, so dass der Besucher einen freien Blick Flussaufwärts genießen kann.



3

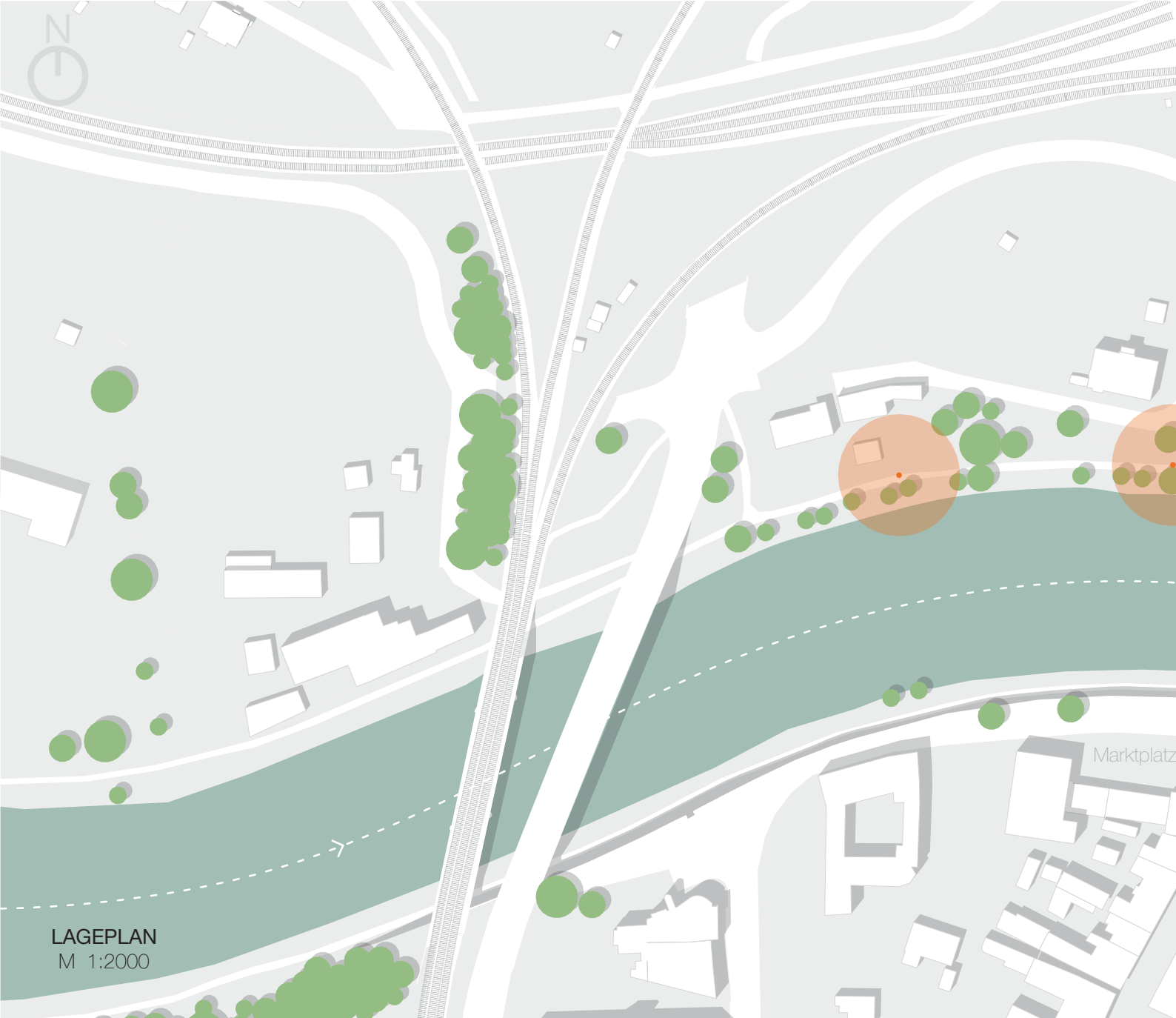
PROMENADE



Cafèbereich und Abtreppe auf der Ufermordseite 01.42

Standort Überblick

- + Grünstreifen am Ufer in der Innenstadt
- + optimale Sonnenlage
- + breiteres Ufer
- + Drauradweg
- + vorhandenes Cafè
- eine Wegespur für alle
- dicke Bepflanzung verhindert Aussicht
- schlechte Verbindung zum Ufer für Radfahrer



LAGEPLAN
M 1:2000

Situation

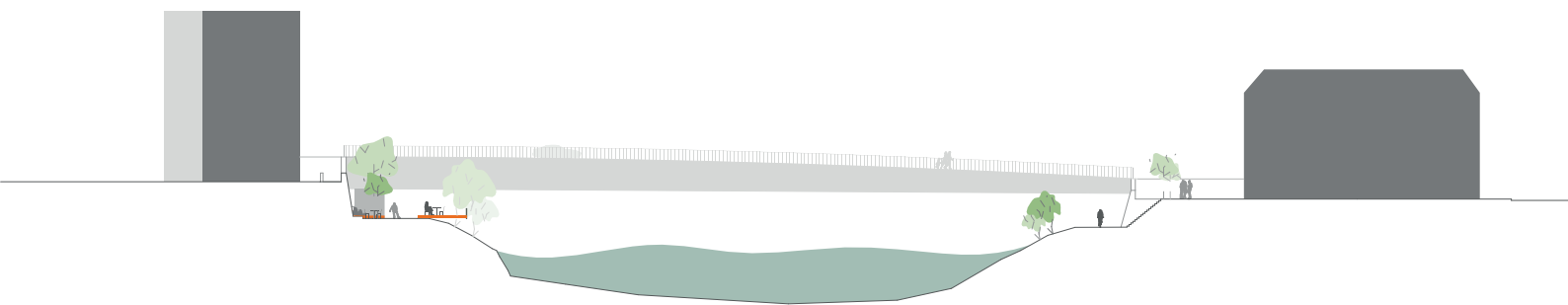
Dieser Grünstreifen in der Innenstadt ist ein heiß diskutiertes Areal. Mit viel Bepflanzung, optimaler Sonnenlage und etwas mehr Uferbreite steckt viel Potential entlang des Abschnittes. Jedoch schottet sich dieses Potential vom Wasser mit zu dichter und zu hoher Bepflanzung ab. Es ist dadurch ein schattiger Flur nur für den Durchzugsverkehr geworden. Ein weiteres Problem hier ist die Mobilität mit Fahrrädern. In die Ufermauer sind meist nur steile Treppen eingelassen, Rampen befinden sich weit verstreut entlang des ganzen Innenstadtabschnittes. Es gibt keine gute und schnelle Verbindung vom Radweg rauf aufs Stadtniveau um rasch ins Zentrum oder zum Hauptbahnhof zu gelangen. Von Seiten der Stadt wäre es wünschenswert wenn sich die aktuelle

Lage verbessern würde und die Verbindung für Radfahrer erleichtert wird. Deswegen ist in den nächsten Jahren auch ein diesbezüglicher Ideenwettbewerb vorgesehen.

Ideen und Visionen

Mit kleinen Eingriffen entlang der Uferkante soll der ruhige und unberührte Charakter erhalten bleiben. Ergänzt wird dies durch ein neues Rampensystem, welches sich parallel zum Fluss eingliedert. Das Konzept mit den Stegen wird hier als eine Art Stadtmöblierung wirksam. Entlang der Ufermauern befindet sich bereits eine Erhöhung, an der Sitzbänke installiert sind. Die Stege werden hier direkt an die Ufermauer angelegt und bilden Stadtmöbel in Form von Liegeflächen aus und ragen bis zum Radweg vor. Dadurch rücken die Aufenthaltsflächen

vom Radweg fort, wodurch sich die konfliktreiche Lage zwischen Radlern und Fußgänger entschärft. Eine weiterführende Sichtachse wird in den bestehenden Bepflanzungsstreifen an der Uferböschung angebracht, um so auch einen direkten Ausblick auf die Drau und die Villacher Innenstadt zu bieten. Diese Liegestege ziehen sich in regelmäßigen Abständen bis zur Stadtbrücke hin, wo sich ein kleines Café befindet. Hier denen sich die Liegestreifen zu Terrassenstegen auseinander. Diese trennen den Radweg, welcher hier entlang führt, vom Cafébereich durch eine Anhebung um eine Stufenhöhe ab. Dadurch gibt es eine klare Teilung zwischen Ruhe- und Bewegungszone. Diese Stege werden zum Wasser hin in die bereits vorhandenen Sitzstufen integriert.



SCHNITT
M 1:750

4

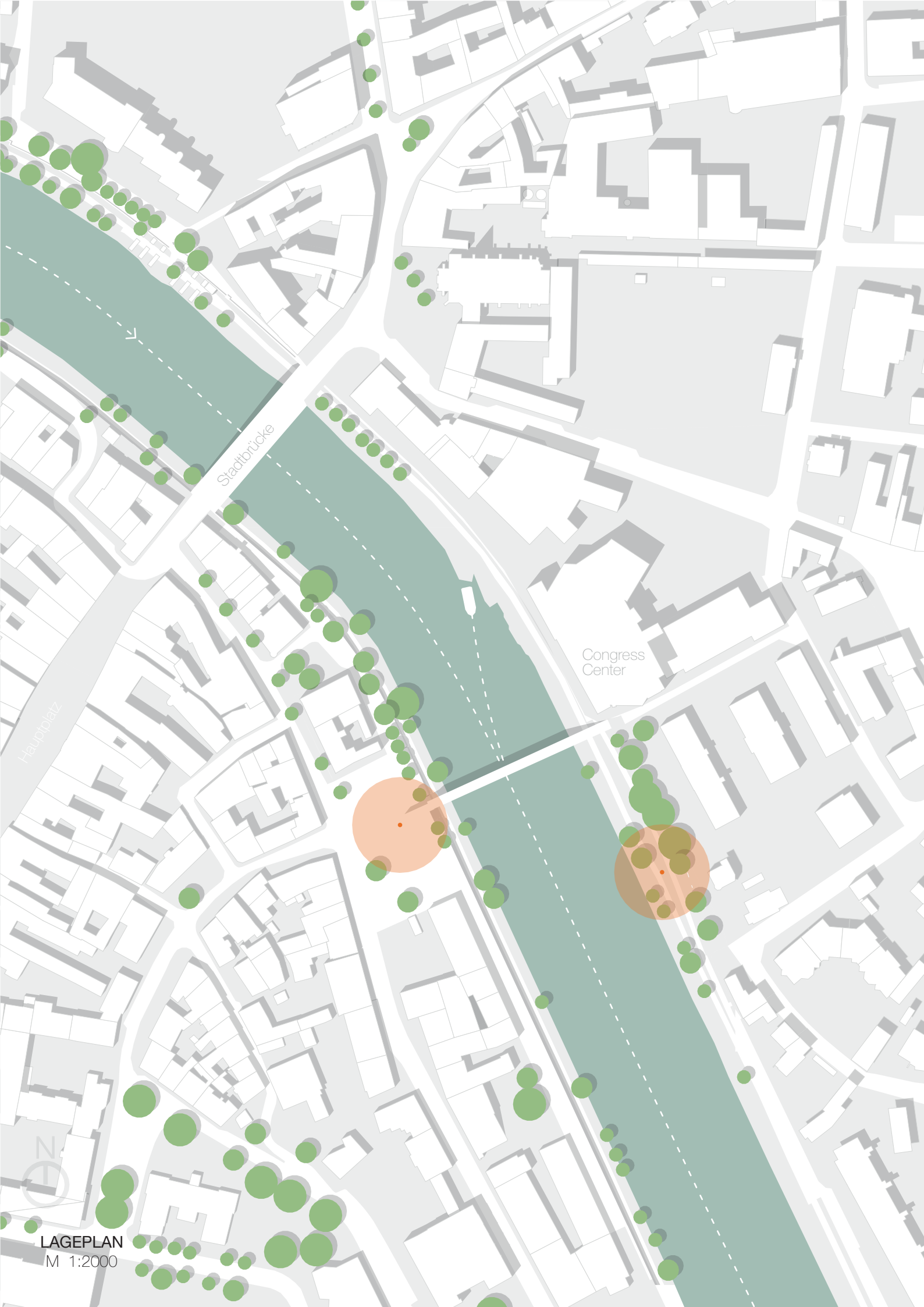
ZENTRUM



rechtes Draufer in der Innenstadt 01.43

Standort Überblick

- + ruhig & ein wenig abseits vom Hauptplatz
- + Fußgängerbrücke
- + Bebauung öffnet sich hier zur Drau
- Parkplatz am Ufer
- zu steile Treppen zum Ufer und zur Brücke Gelände von Fluss
- „versteckte“ Zugänge zur Fußgängerbrücke



Stadtbücke

Congress Center

Hauptplatz



LAGEPLAN
M 1:2000

Situation

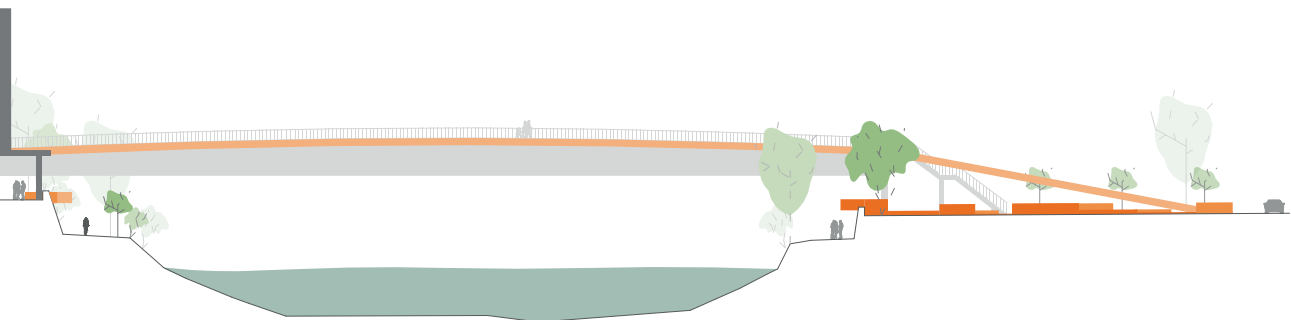
In der Altstadt gibt es viele Punkte, an denen man mit dem Konzept der Draustege anknüpfen könnte. Der Hauptplatz mit seiner linearen Verlängerung, der Stadtbrücke, wäre die auffälligste Wahl. Auch die flusseitigen Gassen, welche nach dem Brückende abgehen, könnte man aufwerten. Ich entschied mich jedoch für das Areal rund um die Fußgängerbrücke, welche ein wenig abseits vom Stadtgeschehen liegt, aus mehreren Gründen. Zum einen die Brücke selbst: Sie wird von Fußgehern nicht so stark frequentiert wie etwa die Stadtbrücke, da sie auf der Nordostseite einen eher versteckten Zugang hat und sich auf beiden Uferseiten jeweils eine sehr steile Treppe befindet, welche für Radfahrer und auch für Kinderwagen ein Hindernis ist. Des Weiteren liegt die Überbrückung weitaus höher als die nahegelegenen Autobrücken.

Diese Überquerung für Fußgeher mündet auf der Innenstadtseite mitten in einem Parkplatz. Autoabstellplätze sind in und um die Altstadt ein sehr großes Problem (siehe Kapitel 1.4.2). Es gibt zu wenige bzw. sie sind den Leuten zu weit entfernt. Diese Parkfläche ist eine der Größeren, welche sich in unmittelbarer Nähe zum Hauptplatz befinden. Es ist ein großer, mit Asphalt versiegelter Platz

welcher eine weite Lücke zwischen den Uferbebauungen aufreißt. Es ist eine eher unattraktive Fläche für das Zentrum und bietet somit genug Potential dem erheblichen Wunsch der Bürger nach mehr Grün in der Innenstadt an diesem Ort, nachzugehen. (siehe Kapitel 1.4.3)

Ideen und Visionen

Auf diesem Parkplatz werden die Draustege mit einem Freiraumkonzept kombiniert, welches die lineare Bewegung Richtung Wasser aufnimmt. Dies geschieht ebenfalls in Streifenform und lässt hier mit Begrünungs- und Wasserelementen die Grenzen zwischen Stadtstruktur und Flussraum verschmelzen. In diese Platzgestaltung wird auch eine überarbeitete Version der Fußgängerbrücke integriert, um die Mobilität für mehr Personengruppen zu erleichtern. Dieser neue Fußgängersteg verbindet den Platz mit der gegenüberliegenden Uferkante, wo sich das Congress Center befindet. Auch hier wird durch die neue Ausformulierung der Brücke der Zugang erleichtert. Auf dieser Seite der Drau wird das Konzept des Stegeparks in kleinerem Maßstab weitergeführt. Hier befinden sich unter einer großen Baumreihe bereits Sitzbänke von denen man aus auf die Altstadt blicken kann. Genauere Erläuterungen finden dazu im Kapitel 3 statt.



5

WASENBODEN



Blick von der Kriegsbrücke flussabwärts auf den Wasenboden 01.44

Standort Überblick

- + großer Grünraum
- + Veranstaltungsfläche
- + Skatepark
- + Schiffsanlegestelle
- Waldstreifen grenzt Fluss ab
- liegt in Hochwassergefahrenzone



LAGEPLAN
M 1:2000

Situation

Der Wasenboden in Villach ist ein großer Grünraum entlang der Drau, welcher sich von der Kriegsbrücke bis hin zum Friedhof erstreckt. Diese Freifläche dient am westlichen Ende, bekannt unter dem Namen Polzeiwiese, für größere Veranstaltungen wie zum Beispiel den Zirkus oder Konzerte. Hier befindet sich auch eine Anlegemöglichkeit des Drauschiffes. Im Mittleren Bereich befindet sich ein Skatepark. Das restliche Areal besteht aus Grünfläche, ab und an ein paar alten Bäumen und dem dichten Baumstreifen zur Drau hin. Wegeführungen bestehen nur als obere und untere Grenze des Wasenbodens. Der Grund für diese geringe Nutzung ist, dass der Wasenboden in der Hochwassergefahrenezone liegt. Der Freiraum erstreckt sich bis zur

Bebauung im Norden und schließt mit einem Damm ab, der die dahinter liegenden Wohnbauten schützt. Die Wohnungen hier sind sehr beliebt, die Grünfläche wird aber nicht so intensiv von den Anwohnern genutzt als man vermuten möchte. Es bestehen nur vereinzelt attraktive Stellen zum Verweilen und im Sommer findet man nur vereinzelt Schatten auf dem weiten Wiesenareal. Der Wasenboden ist, bis auf den Skatepark, ungestaltet aufgrund der obengenannten Gefahrenzone. Alles was in diesem Gebiet geschieht unterliegt strengen Richtlinien und Untersuchungen seitens des Wasserbauamtes. Da die Drau bei Hochwasser sehr viel Treibgut mit sich führt, muss gewährleistet sein, dass jegliche Bebauung so wenig Angriffsfläche wie möglich bietet bzw. innerhalb von ein paar Stun-

den abbaubar ist (z.B.: Parkbänke).

Ideen und Visionen

Der Wasenboden bietet Potential, welches mit einem minimalistischen Bepflanzungskonzept zutage gebracht wird. Mit einer Ausarbeitung der Draustege als Terrassen soll sich alles auf das Zentrum des Freiraums konzentrieren. Die Fläche des Skateparks wird zur Drau hin erweitert und auch hier durchbrechen Stege die Baumreihen um den Blick auf das Wasser frei zu geben. Der Aussichtssteg wird hier durch einen Schiffsanlegesteg und einen Terrassensteg erweitert. Die bestehende Anlegestelle an der Kriegsbrücke wird aufgelöst. Der Terrassensteg ist direkt nach Süden ausgerichtet und bietet so die Möglichkeit zu entspannen oder eine Radlerpause einzulegen.



SCHNITT
M 1:500

6

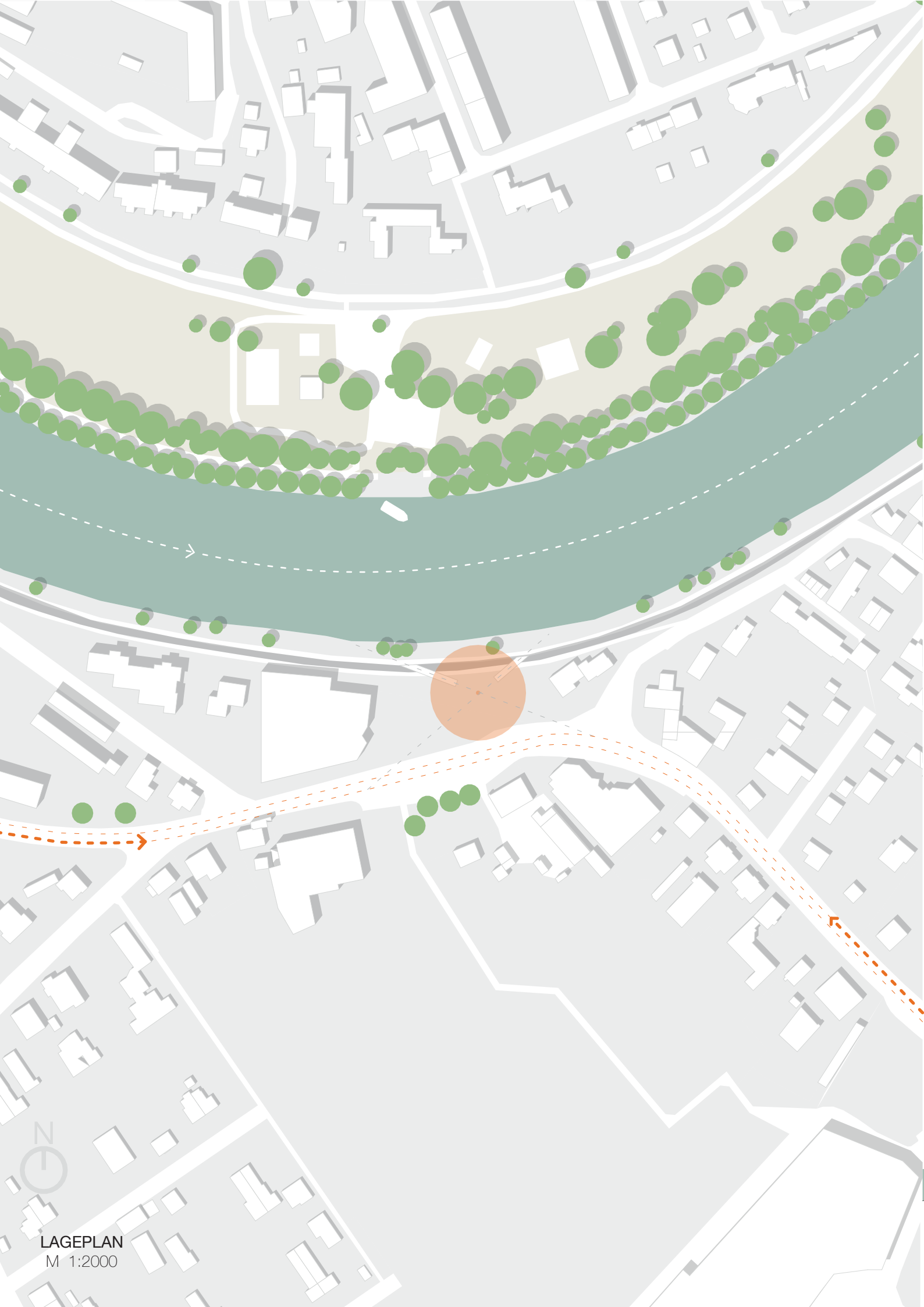
FENSTER



Maria Gailer Straße Stadteinwärts mit Blick auf Bepflanzung vom Wasenboden 01.45

Standort Überblick

- + direkte Nähe einer Hauptverkehrsader
- + Bebauung öffnet sich hier zur Drau
- Drau ist nicht sichtbar, trotz unmittelbarer Nähe



LAGEPLAN
M 1:2000

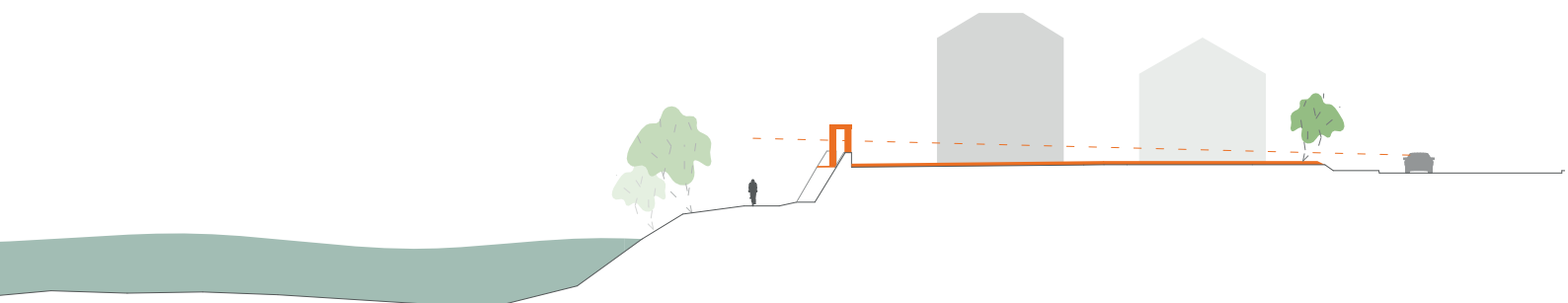
Situation

Gegenüber des Wasenbodens befindet sich dicht besiedeltes Gewerbe- und Wohngebiet. Hauptverkehrsader ist die Maria Gailer Straße, welche die Südautobahn mit der Innenstadt verbindet. Auf beiden Seiten dieser Achse befinden sich größere Handelsketten, Kinos und andere Geschäfte, weit weg vom Flussgeschehen. Aber an einem bestimmten Standort kommen sich diese Verkehrsachse und die Drau sehr nahe. An dieser Stelle öffnet sich die Bebauung um einen raschen Blick in die Weite zu bieten. Von der unmittelbaren Nähe des Flusses bekommt man allerdings nichts mit. Auch hier fehlen die Verknüpfungspunkte zwischen Stadt- und Flussraum. Es ist augenscheinlich zwar kein wichtiger Punkt in der Stadtstruktur, er bietet aber einen Vorgeschmack auf das versteckte Potential der Stadt.

Ideen und Visionen

Da es sich hier um eine der stärksten befahrenden Straßen von Vil-

lach handelt, zielt das Konzept hier nicht unbedingt auf Fußgänger, sondern auf die Autofahrer ab. Die Idee dahinter ist, einen neuen Orientierungspunkt zu schaffen - einen Blick auf den Fluss freizugeben, an einem Standort an dem man es nicht erwartet hätte. Ob Stadteinwärts oder -auswärts - von beiden Seiten soll ein rascher Blick auf die Drau gewährleistet werden. Die Aussichtsstege bilden hier die Sichtachsen der von beiden Seiten kommenden Autofahrer und stellen ein Aussichtsfenster zum Wasser dar. Dieses Aussichtsfenster bietet einen Panoramaausschnitt der Draulände. Das Problem des Sichtbarmachens der Drau ist hier, wie fast überall im innerstädtischen Bereich, die Niveauunterschied und die Ufermauer. Um diesen Höhensprung, welcher die Sicht versperrt, zu überwinden, führen die Aussichtsstege wie Rampen zum Uferweg hinab. Dadurch werden die Aussichtsstege gleichzeitig zu einer Möglichkeit den Drauradweg barrierefrei begehbar zu machen.



7

CAMPUS



Mensaterrasse und Drauradweg am Campus der FH-Kärnten 01.46

Standort Überblick

- + FH-Campus
- + Forschungseinrichtungen
- + Mensa direkt am Drauufer
- + an Drauradweg angeschlossen
- kein qualitativvoller Aufenthaltsort im Freien am Campus
- schlechte Anbindung an öffentlichen Verkehr
- schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt



Hauptgebäude



Situation

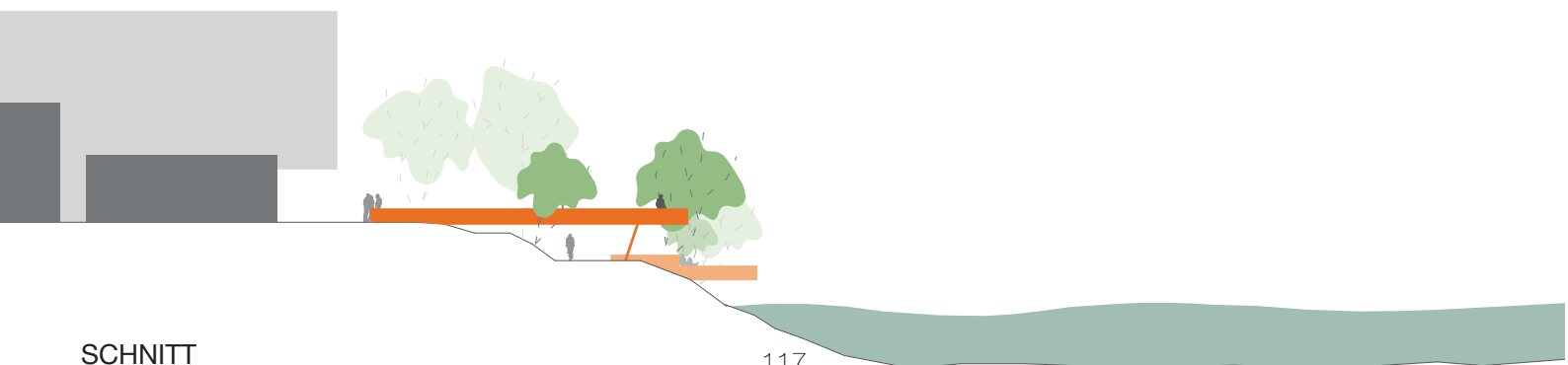
Der Campus des Villacher Standortes der FH-Kärnten liegt flussabwärts außerhalb der Innenstadt im sogenannten Technologiepark. Hier sind neben einigen Industrieunternehmen vor allem Studierende und Forschungsabteilungen beheimatet. Villach ist mit Firmen wie Infineon und SEZ ein Zentrum der Hightech Industrie in Österreich. Auffallend sind die Standorte dieser Firmen- und Forschungssitze: Der Großteil von ihnen finden sich in Flussnähe wieder, sowohl an der Drau als auch an der Gail.

Wie schon erwähnt liegt das Areal der Hochschule weitab der Innenstadt. Aufgrund der schlechten Anbindung an den öffentlichen Verkehr finden sich Studenten und Mitarbeiter der Fachhochschule isoliert vom Stadtgeschehen wieder. Kaum einer fährt in der Mittagspause in die Altstadt - auch aufgrund der geringen Parkmöglichkeiten - sondern bleibt lieber am Campus oder fährt in die Gewerbezone an der Maria Gailer Straße (siehe Potentialgebiet *6-Fenster*). Dabei wäre es meiner Meinung nach wichtig, junge innovative Leute mit einzubinden und ihnen das Stadtleben so attraktiv wie möglich zu machen. Da sich am ganzen Campus

keine angenehme Aufenthaltsmöglichkeit an frischer Luft zum Lernen, Entspannen und Abhängen gibt, wird dies mit dem Konzept der Draustege ermöglicht.

Ideen und Visionen

Ausgewählt wurde das Haupthaus der Hochschule, da es die Mensa beinhaltet und diese bereits mit einer Terrasse zum Fluss hin ausgestattet ist. Hier befindet sich auch die Auffahrt vom vorbeiführenden Drauradweg. Die Terrasse selbst ist eher klein gehalten und der Blick zur Drau ist durch große Büsche und Bäume sehr eingeschränkt. Durch die erhöhte Lage der Terrassenfläche und der vielfältigen Bepflanzung ist dies ein idealer Platz um Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die kleine Freifläche wird mittels eines Aussichtssteiges vergrößert und durchbricht auch hier die dichte Begrünung um eine Sichtachse zum Wasser freizugeben. Auf dem Niveau des Radweges wird zum Fluss hin ein Terrassensteg angelegt. Hier befinden sich, eingebettet zwischen den dichten Büschen, Sitz- und vor allem Liegemöglichkeiten direkt am Wasser. Somit wird den Leuten vor Ort ein intimer Rückzugsort geboten, ungestört vom etwas lauterem Treiben der Mensaterrasse und den vorbeifahrenden Fahrrädern.



8

SEEBLICK



Blickrichtung flussabwärts - rechts der Silbersee und links die Drau 01.47

Standort Überblick

- + Naherholungsgebiet See
- + gute Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr
- + ganzjährige Nutzung des Sees (Baden, Eislaufen)
- + direkt an der Drau
- + Schiffsanlegestelle
- Drau rückt in Hintergrund
- Waldstreifen trennt See von Fluss



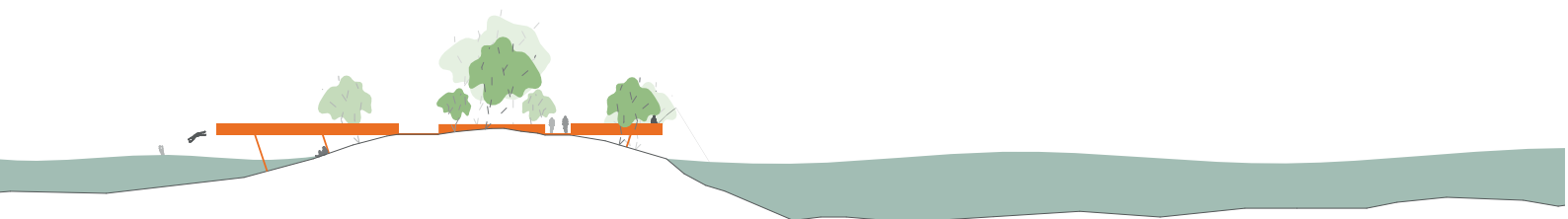
LAGEPLAN
M 1:2000

Situation

Der Silbersee ist im Vergleich zu den anderen umliegenden Seen eher klein, nichtsdestotrotz ist er vor allem bei den Villacher Einwohnern sehr beliebt. Vor allem wegen seiner naturbelassenen Schönheit und der einfachen Erreichbarkeit - zum Beispiel über den Drauradweg - aber auch wegen der Ruhe wird er von vielen bevorzugt. Hier kann man noch ohne großen Trubel am See mit freiem Sezugang das kalte Nass genießen. Die Lage des Sees ist auch bei Anglern beliebt, welche hier hauptsächlich in der Drau ihre Fische fangen. Und auch im Winter wird der Silbersee viel genutzt. Aufgrund seiner geringen Größe bildet sich hier jedes Jahr sehr rasch eine Eisdecke, welche für das Eislaufvergnügen bereit steht. Man könnte also sagen, dass der See das ganze Jahr über genutzt wird, im Vergleich zu seinen größeren Nachbarn. Eine weitere Besonderheit hier ist, dass das Gewässer selbst nur durch eine schmale Landbrücke von der Drau getrennt wird. An diesem Streifen führen nur eine kleine Zufahrtsstraße zum Strandbad und der Radweg entlang. Auch hier befindet sich wieder eine Anlegestelle für die Drauschiffahrtlinie, welche bis nach St. Niklas (Nähe Faaker See) führt.

Ideen und Visionen

Hier trifft das Konzept mit seinem Ausgangspunkt zusammen. Die Draustege, welche sich von den westlichen Stadtteilen, über die Altstadt flussabwärts bis zum östlichen Stadtrand von Villach befinden, fügen sich hier mitten im Naherholungsgebiet des Silbersees mit den Liegestegen am See zusammen. Als letzte Station der Potentialgebiete werden hier fließendes und stehendes Gewässer durch die Draustege verbunden und bilden so einen nahtlosen Übergang zwischen den urbanen Stegen und ihren ländlichen Verwandten. Die neu geschaffenen Achsen bilden Brücken zwischen den beiden Gewässern und verbinden so die zwei gänzlich unterschiedlichen Uferzonen. Auf der einen Seite die Liegezonen und der Badebereich, über den Auto- und Fahrradweg, zur Uferböschung an der Drau. Am Seeufer wird der Steg zu seiner ursprünglichen Funktion zurückgeführt und dient zum Liegen und als Sprungbrett. Zur Flussseite hin dienen die Stege den Fischern als Verlängerungen, welche bisher nur an der Schiffsanlegestelle angeln konnten. So erhalten auch sie ihren eigenen ruhigen Platz. Genaueres dazu in Kapitel 3.



PROJEKTENTWURF
G E B I E T E 4 , 5 , 8



02.01 Blick zum Parkplatz Richtung Innenstadt, im Hintergrund die Stadtpfarrkirche



02.02 Stiegenaufgang auf der Parkplatzseite der Brücke



02.03 Blick vom Parkplatz Flussaufwärts zur Stadtbrücke

02.04 Parkfläche entlang der Drau



A N A L Y S E

In Kapitel 2.2.3 *Potentialgebiete* wurde bereits die Situation an diesem Standort erläutert. Zusätzlich dazu findet hier eine genauere Analyse und Ausarbeitung dieses Potentialgebietes statt.

Standortbeschreibung & Analyse

Dieses Projektgebiet teilt sich in zwei Gebiete auf: die linke und die rechte Uferseite. Verbunden werden sie durch die bestehende Fußgängerbrücke. Auf der linken Uferseite - in der Altstadt, befindet sich ein Parkplatz, welcher auch entlang der Uferbebauung weiterführt. Diese Fläche ist eine der wenigen Parkzonen in der unmittelbaren Nähe zum Hauptplatz. Auf diesem Parkplatz und entlang der Ufermauer befindet sich bereits ein älterer Baumbestand aus Trauerweiden, Eichen und Buchen. Diese vorhandene Bepflanzung wird in die Platzgestaltung eingebunden. Des Weiteren verläuft eine Fußgängerbrücke von der Mitte des Parkplatzes hinüber zur anderen Uferseite. Der Aufgang zum Brückenniveau ist sehr steil. Es befindet sich zwar eine schmale Schiene für Fahrräder an der Treppe. Diese wird jedoch kaum genutzt, da die Treppe steigung überdurchschnittlich steil ist. Ein weiteres Problem hier ist, dass vor allem ältere und körperlich eingeschränkte Personen diese Brücke aufgrund der Steigung meiden. Und auch der versteckte Zugang auf der anderen Flussseite führt zusätzlich dazu, dass diese Überquerung viel geringer frequen-

tiert wird als die Stadtbrücke. Dabei hat der deutlich höherliegende Fußgängerweg einen viel besseren und ruhigeren Aussichtspunkt zu bieten. Unter dieser Fußgängerbrücke auf der Altstadtseite befindet sich ein Treppenabgang zum Uferweg. Dieser ist wiederum sehr versteckt hinter Mülltonnen und dem Brückentrupp angelegt und weist ebenfalls eine deutlich zu hohe Steigung auf.

Auf der dem Stadtzentrum gegenüber liegenden Uferseite mündet die Fußgängerbrücke direkt neben dem Congress Center. Von da aus geht es durch eine versteckte Hinterhofgasse weiter Richtung Europaplatz. Der Weg ist recht unattraktiv - wenn man den Weg nicht kennt, ist man der Auffassung, man sei falsch abgebogen. Es fehlt hier definitiv ein Leitsystem zur Brücke um auch Ortsfremden den Zugang zu erleichtern. Auch auf dieser Seite ist der Treppenzugang zum Uferlevel viel zu steil und zu versteckt.

An dieser Stelle ist der Uferraum in zwei Ebenen ausgebildet. Auf der Unteren befindet sich der Draurradweg, auf der Oberen eine Art Terrasse. Diese beiden Ebenen sind mit einer Rampe verbunden. Auf der oberen Ebene befindet sich ein alter Baumbestand, darunter sind Bänke aufgestellt. Die Ufermauer wird hier um 20 Zentimeter niedriger, sodass man auch im Sitzen einen uneingeschränkten Blick Richtung Altstadt hat.



02.05 Treppenaufgang unter der Fußgängerbrücke



02.06 Stiegenaufgang beim Congress Center



02.07 rechtes Ufer beim Congress Center Blick Flussabwärts, mit Radfahrererrampe

02.08 vorhandene Einschnitte in der Grasfläche



K O N Z E P T

Ziel

An diesem Projektstandort soll mittels der Stege und einem Bepflanzungskonzept ein Grünraum entstehen, welcher die bestehende Fußgängerbrücke einbindet und die Zugänge verbessert.

Maßnahmen

Auf der linken Uferseite wird eine Hälfte des Parkplatzes in einen Park umgewandelt. Das Freiraumkonzept basiert ebenfalls auf dem Gedanken, den Erholungsraum „See“ in die Stadt zu erweitern. Deshalb finden sich in der Ausgestaltung der Freifläche auch Wasser- und Seethemen wieder.

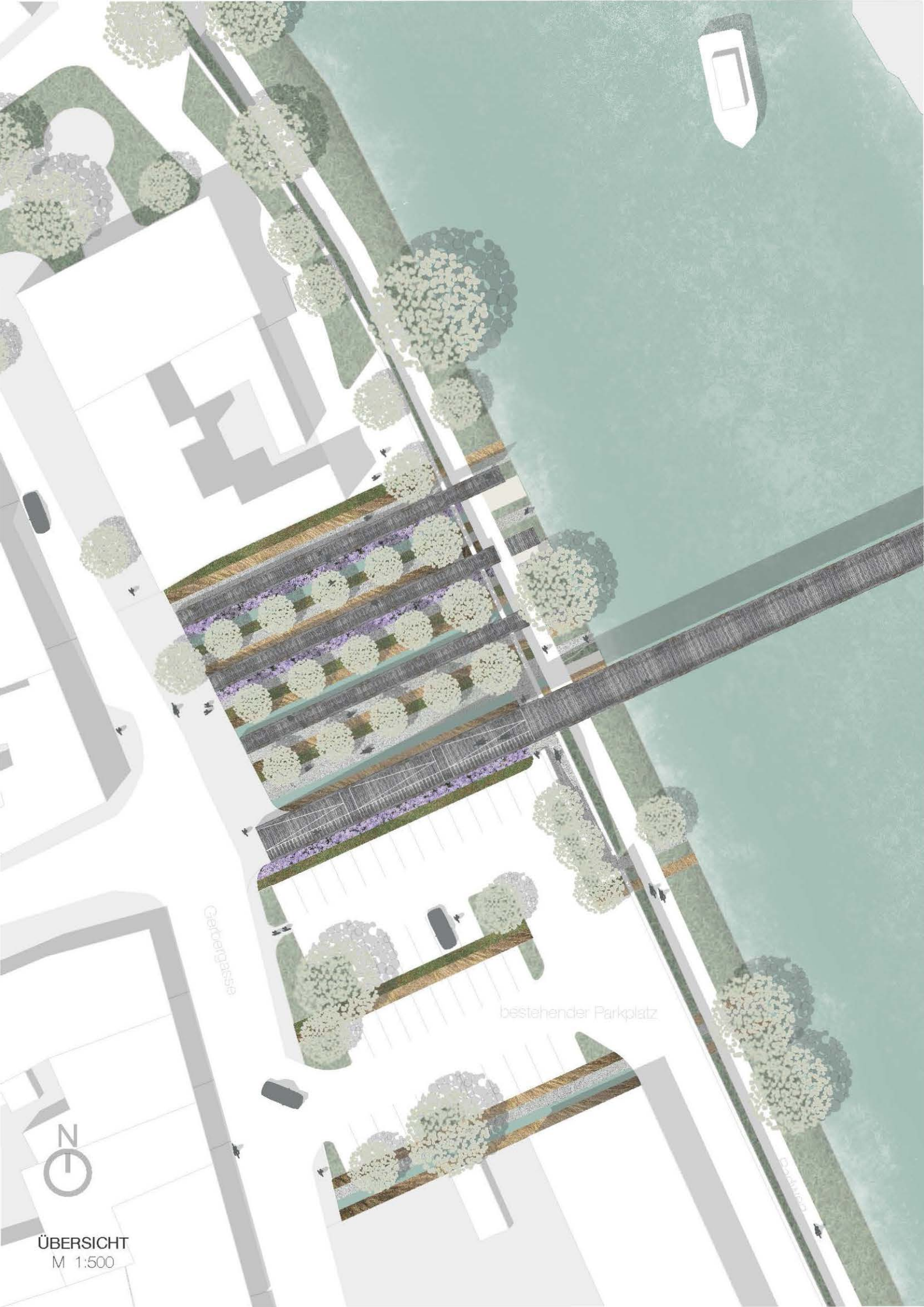
Grundsätzlich unterliegt die Gestaltung dem linear verlaufendem Steg und dem aktuellen Baumbestand. Die Stege werden zwischen diesen Bestand gelegt wodurch ein Raum zwischen ihnen entsteht. Dieser unterliegt wiederum dem Rhythmus der Bäume und wird dadurch in gleichmäßige Streifen geteilt. So befinden sich zwischen den Stegen jeweils fünf Vegetationstreifen. Der Mittlere markiert dabei immer den Baumbestand, welcher hier durch neue Bäume ergänzt und weitergeführt wird. Die anderen Streifen werden abwechselnd angeordnet um ein spannendes und abwechslungsreiches Umfeld zu generieren. Es alternieren ein Schilfstreifen, ein Gehweg, ein Wasser- und ein Blumenstreifen. Diese Streifen werden auch auf dem nebenliegenden Parkplatz und am Ufer weitergeführt. Gequert werden diese Streifen entlang der Ufermauer. Dieser Weg nimmt die bestehende Richtung der Ufertreppe auf und verlängert diese Richtung Stadtbrücke. Die bestehende Treppe wird durch eine längere Rampe ersetzt, ähnlich der

bereits bestehenden auf der anderen Uferseite.

Die Stege selbst sind als Wegführung oder aber auch als Sitzelemente gedacht. Sie sind auf beiden Seiten mit einer Holzbrüstung eingefasst, welche in der Höhe variiert und dadurch unterschiedliche Nutzungen bieten. Entweder mit einer Höhe von einem Meter als Windschutz oder zum Anlehnen, in 40 Zentimeter Höhe als Sitzbank oder ohne Brüstung als Wegeführung um Querungen zwischen den Streifen zu ermöglichen. An der Ufermauer selbst werden die Stege als temporäre Aussichtspunkte ausgeführt. Die vorgefertigten Elemente sitzen wie Rucksäcke auf der bestehenden Mauer und können im Fall eines Hochwasser entfernt werden.

Die Fußgängerbrücke wird ebenfalls als Steg umgesetzt. Die bestehenden Treppenaufgänge an beiden Seiten werden entfernt und durch eine weitläufigere Rampe mit eingelegten Treppen ersetzt. Die Brücke mit ihren Auflagern bleibt soweit bestehen, wird aber gestalterisch den Stegen angepasst um sie auch äußerlich attraktiver zu machen. Der Treppenaufgang unter der Brücke wird ebenfalls durch eine Rampe ersetzt.

Auf dem rechten Ufer wird das Konzept der Stege weitergeführt. Diese Stege werden in die bereits vorhandene Einkerbungen des Grasfeldes eingepasst und in Flussrichtung verlängert. Unter den Bäumen wird der Steg als Sitzbank genutzt. Am unteren Uferniveau befinden sich in der Wiese optische Verlängerungen der darüber schwebenden Aussichtsstege. Diese sind leicht vom Untergrund angehoben und dienen zum Liegen und Verweilen.



Gerbangasse

bestehender Parkplatz



ÜBERSICHT
M 1:500

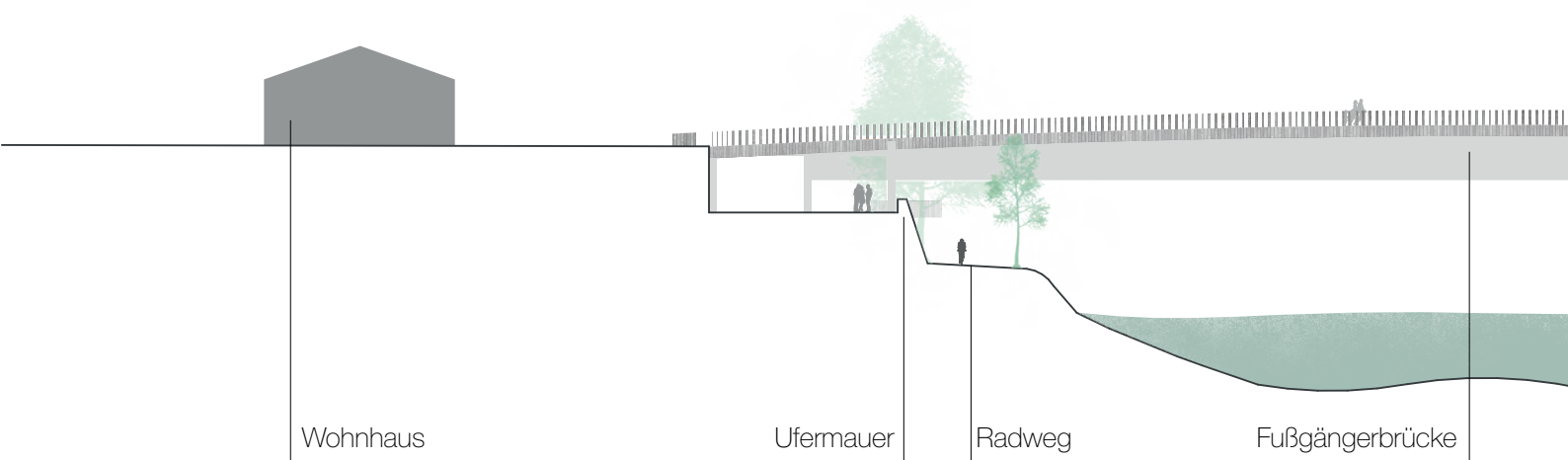


Radweg

Congress Center

Wohnhaus

Drau →



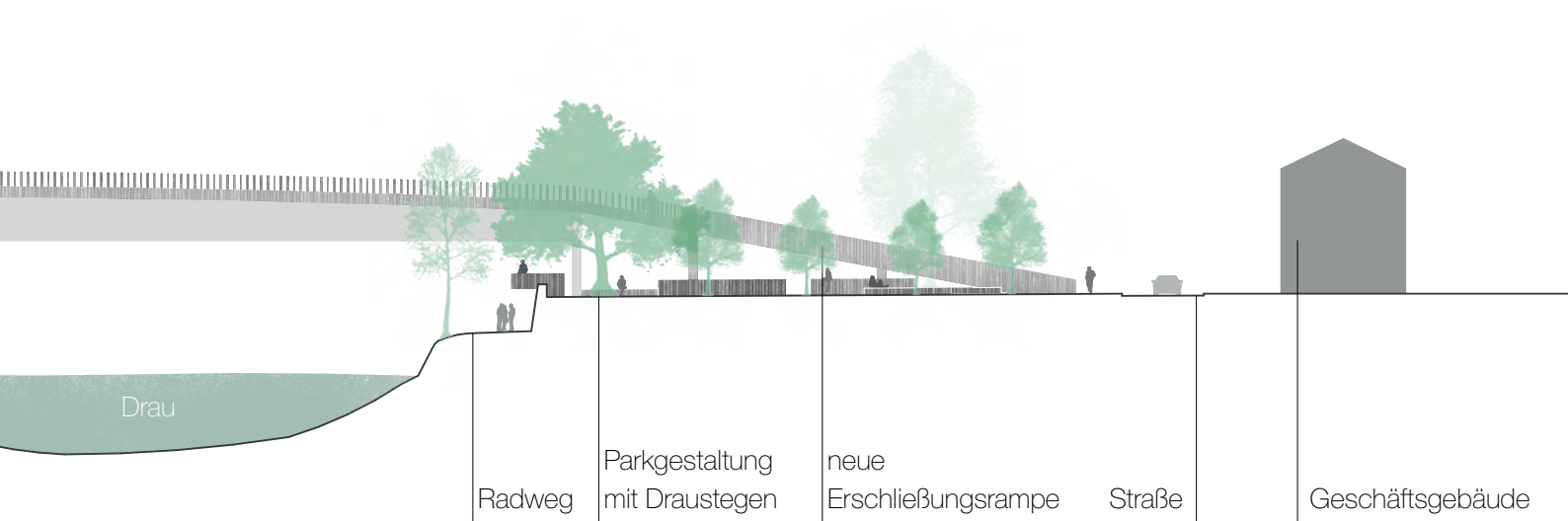
Wohnhaus

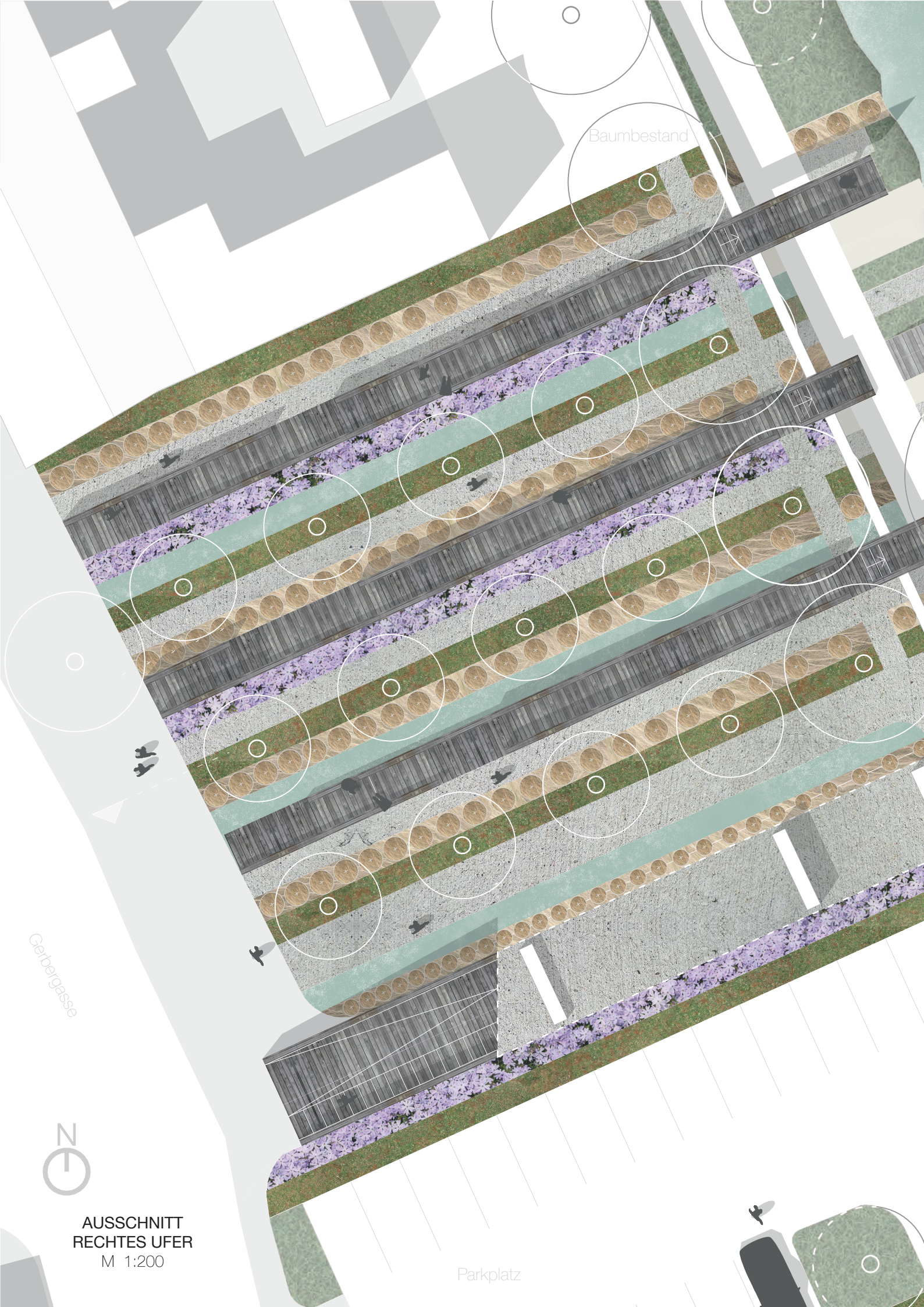
Ufermauer

Radweg

Fußgängerbrücke

SCHNITT
M 1:500





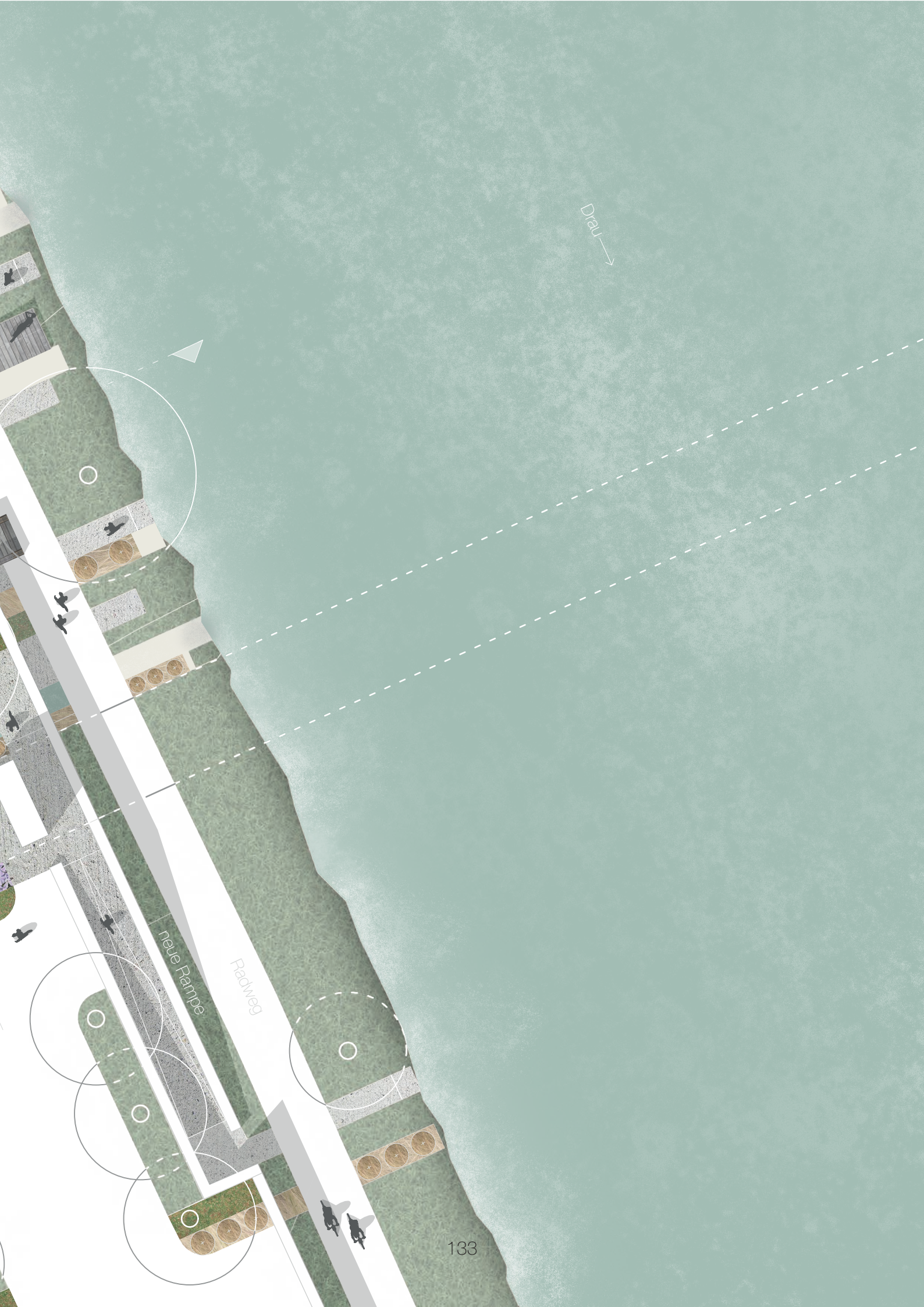
Baumbestand

Gerbergasse



AUSSCHNITT
RECHTES UFER
M 1:200

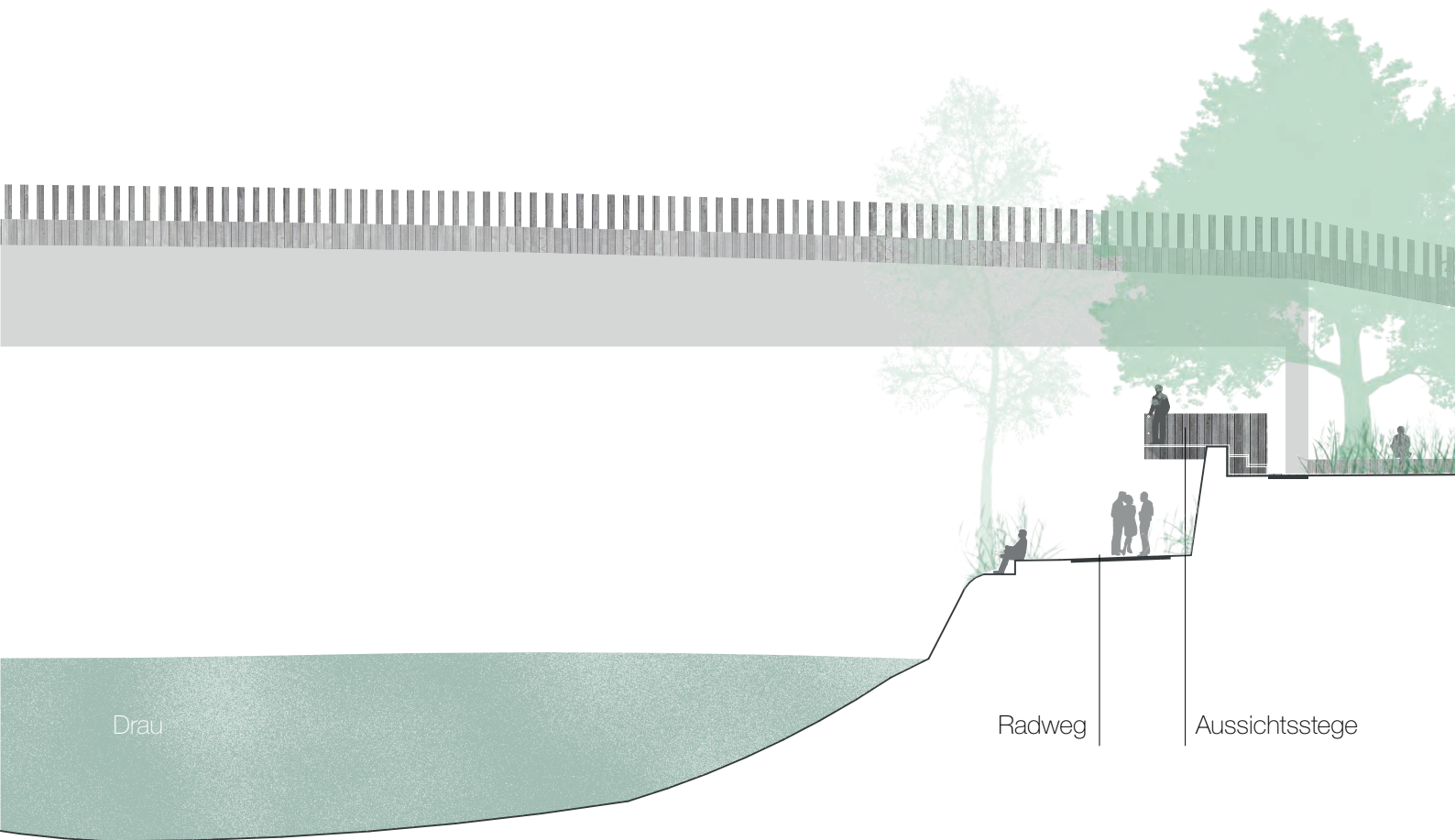
Parkplatz



Drau →

neue Rampe

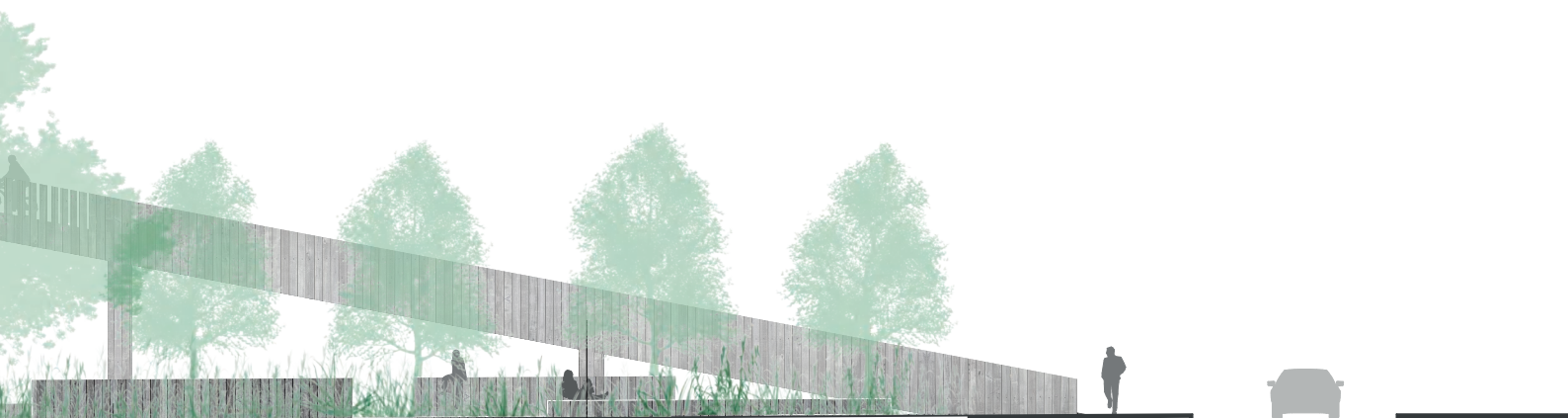
Radweg



Drau

Radweg

Aussichtsstege



Park- und Sitzlandschaft mit
Draustegen

neue Brückenerschließung

Gerbergasse



Geschäft

Steg

Blumen

neue Baumreihen

RECHTES UFER
M 1:100

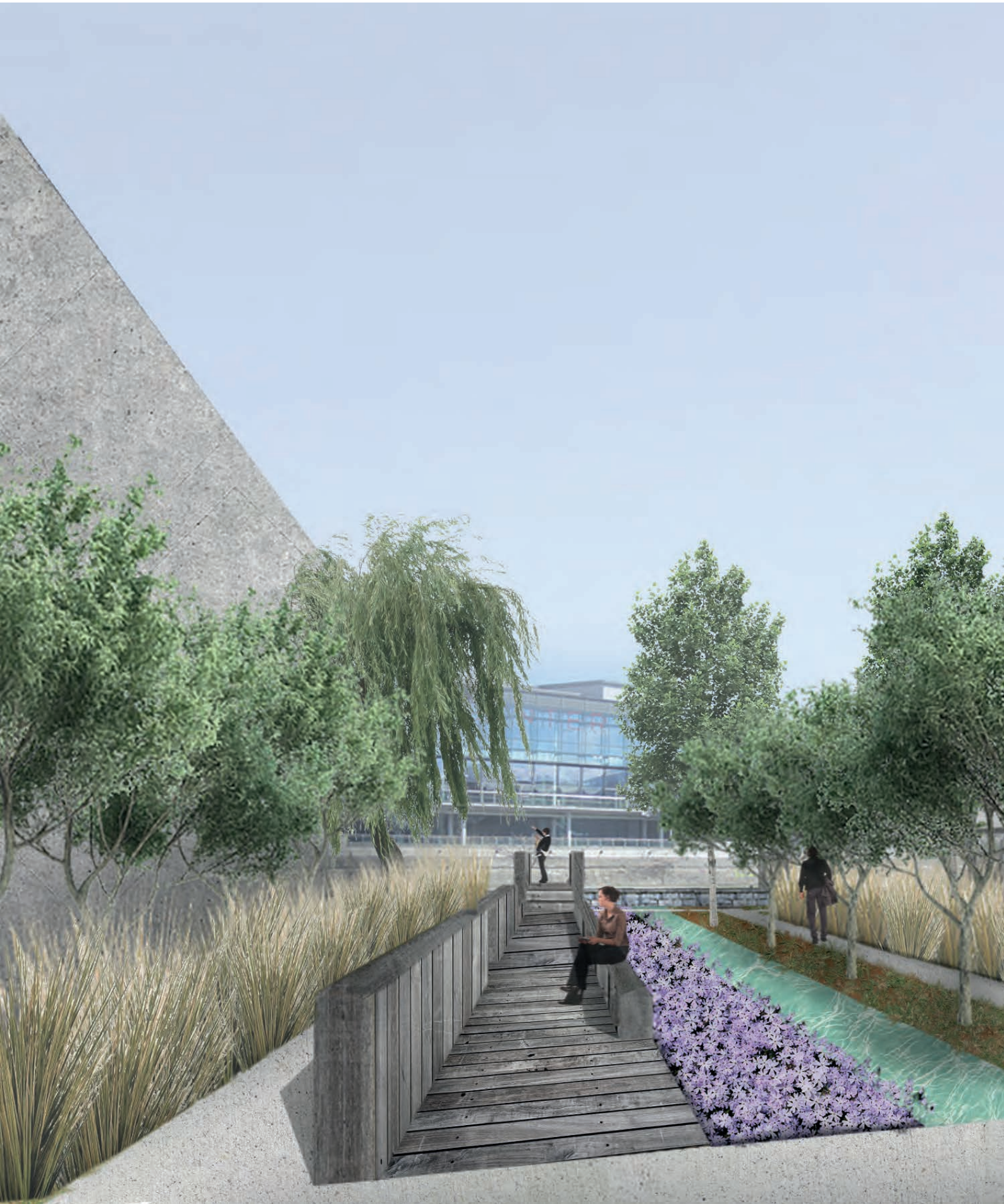


Wasserbecken

Schilf

neue Brückenerschließung

bestehender
Parkplatz

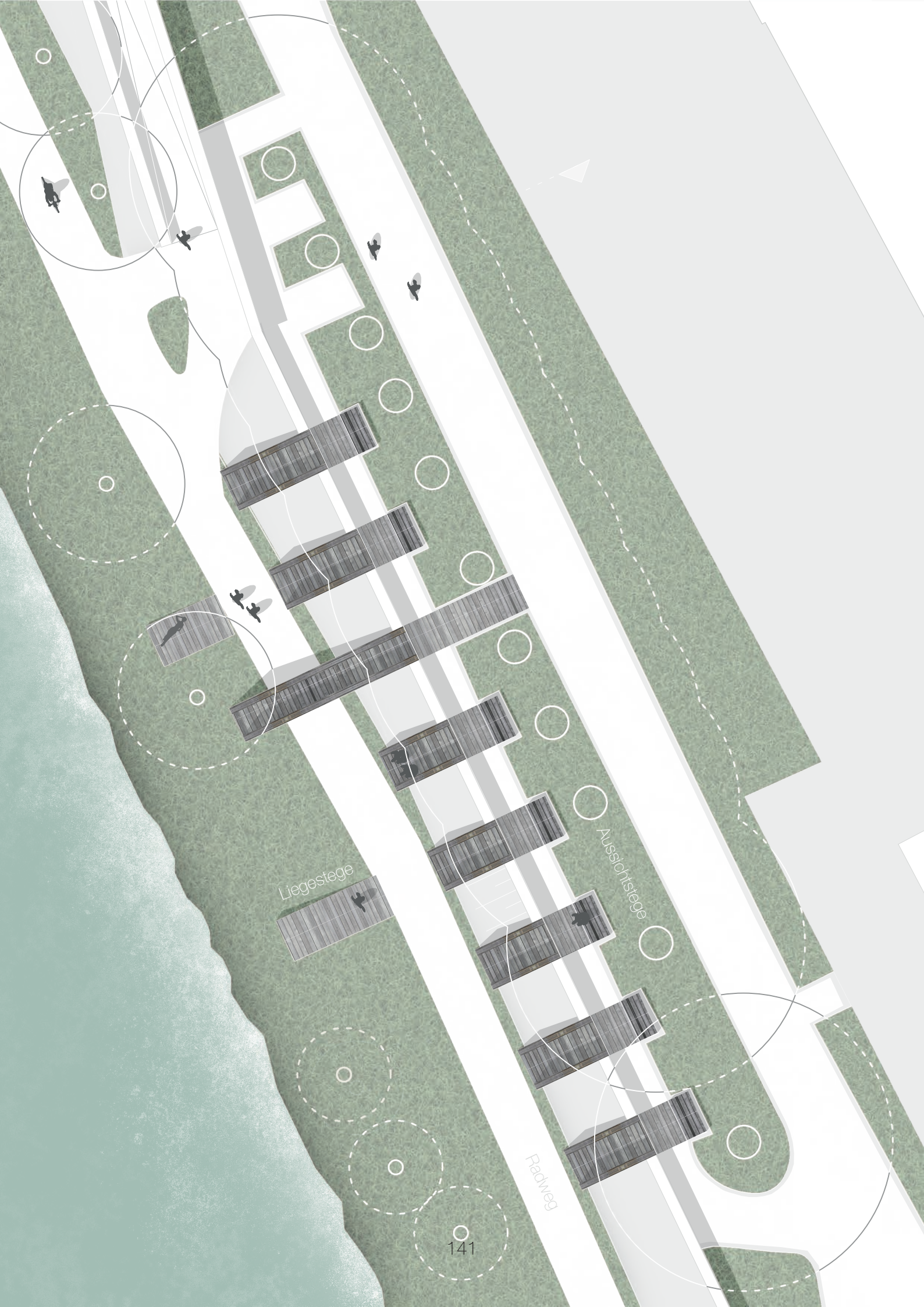




Drau →



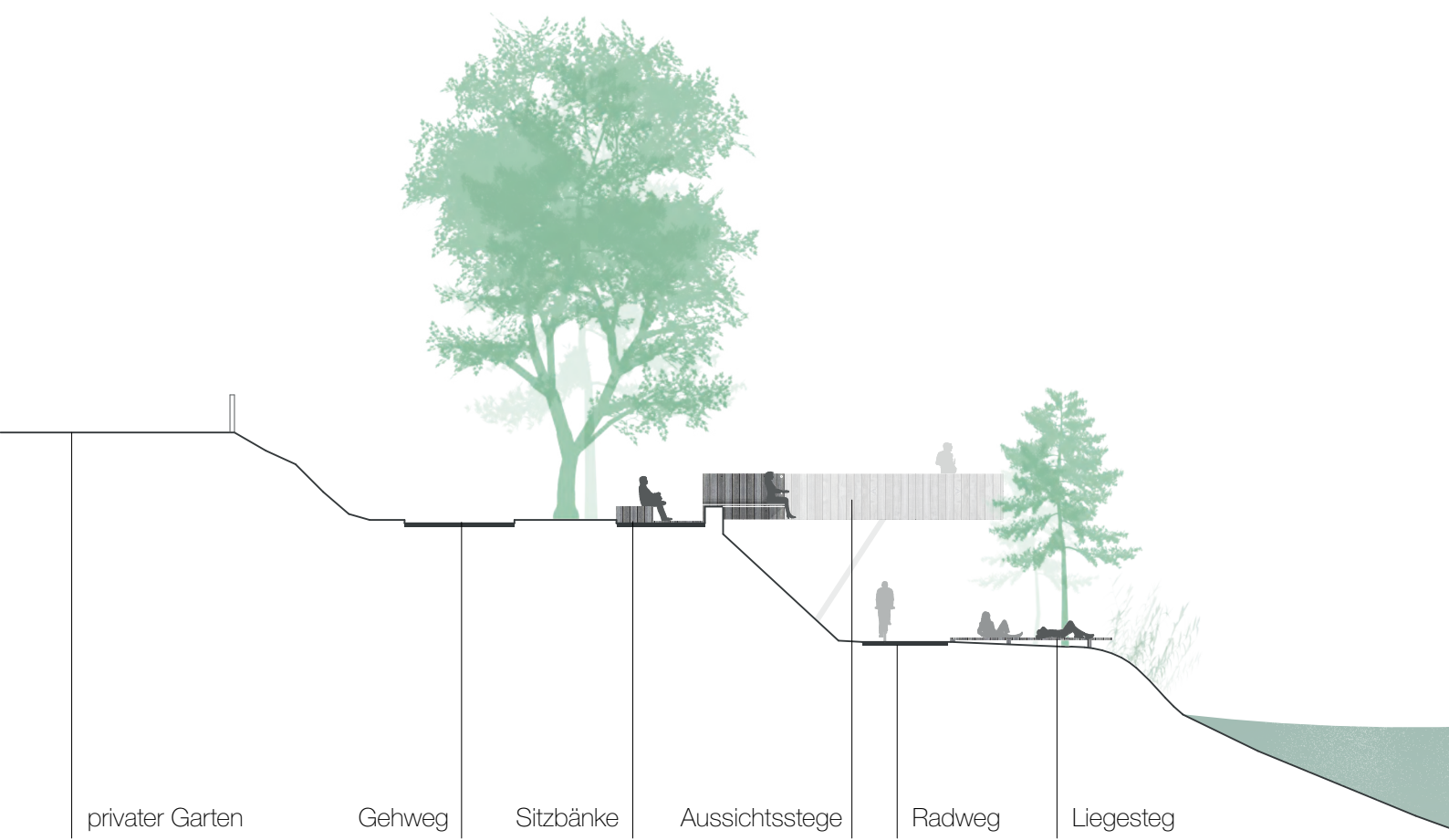
AUSSCHNITT
LINKES UFER
M 1:200



Liegesteige

Ausichtsteige

Radweg



privater Garten

Gehweg

Sitzbänke

Aussichtsstege

Radweg

Liegesteg

SCHNITT LINKES UFER
M 1:200

Drau







02.09 Blick vom Hochwasserdamm Richtung Skatepark



02.10 Zugang zum Skatepark



02.11 Sicht von der Kriegsbrücke über den Wasenboden

02.12 Uferkante beim Skatepark



A N A L Y S E

In Kapitel 1.3 *Potentialgebiete* wurde bereits die Situation an diesem Standort erläutert. Zusätzlich dazu findet hier eine genauere Analyse und Ausarbeitung dieses Potentialgebietes statt.

Standortbeschreibung & Analyse

Der Wasenboden erstreckt sich am linken Drauferfer von der Kriegsbrücke bis hin zum Stadtfriedhof. Flankiert wird dieser große längliche Freiraum hauptsächlich durch Wohnbauten und dem großen Polizeiareal an der Kriegsbrücke. Am nördlichen Rand des Grünraums befindet sich vor den Bebauungen ein schützender Hochwasserdamm, an dem auch der Drauradweg entlang führt, und am südlichem Rand, dem Flussufer, begrenzt neben der Drau ein dichter begrünter Streifen mit Bäumen, Sträuchern und einer verbauten Böschung die Freifläche. Im westlichen Teil an der Kriegsbrücke erstreckt sich die sogenannte „Polzeiwiese“, welche - wie bereits in Kapitel 1.3 erwähnt - für größere Veranstaltungen genutzt wird. Durch die direkte Nähe zu einer der Hauptverkehrsadern der Stadt (Ossiacherzeile), welche über die anliegende Brücke führt, stellt dieser Bereich des Wasenbodens den öffentlichsten Teil des Areal dar.

Demnach kann man im länglichen Freiraum entlang der Drau einen Verlauf von unterschiedlichen Wahrnehmungen der Privatheit feststel-

len. Es bildet sich ein West-Ost-Gefälle mit unterschiedlichen Zonen aus. Zone 1 stellt dem zufolge die Polzeiwiese im Westen dar. Direkt an der Ossiacherzeile situiert ist es ein öffentliches und gut vernetztes Areal für Großveranstaltungen, wirkt dadurch jedoch auch aufgrund der unbepflanzten Fläche unangenehm groß und etwas „unpersönlich“ und unübersichtlich. Hier befindet sich auch die Schiffanlegestelle, welche jedoch keine gut ersichtliche Erschließung aufweist.

Der Skatepark in der Mitte des Wasenbodens definiere ich als Zone 2 - semiprivat. Es ist zwar ein öffentlicher Platz mit einem kleinen Kiosk und einem Kinderspielplatz, jedoch ist er nur zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar und wirkt somit etwas isolierter und ruhiger.

Der östliche Teil des Wasenbodens stellt Zone 3 dar. Die Wiesenfläche wird durch vereinzelt gesetzte Bäume und anderen Bepflanzungen in unterschiedlich große Bereiche unterteilt, wodurch die eigentliche Größe und Länge des Areals gebrochen und somit eine angenehme Atmosphäre zum Verweilen geschaffen wird.

Das ausgewählte Planungsgebiet befindet sich somit in Zone 2. Den Skatepark selbst kann ebenfalls in unterschiedliche Stufen der Privatheit unterteilen. Je weiter man in den Park Richtung Fluss vordringt, umso ruhiger und privater wird die Umgebung.

K O N Z E P T

Ziel

Auf diesem Areal soll ein gemeinsames Zentrum für den gesamten Grünraum des Wasenbodens geschaffen werden, welcher sich durch eine ruhige aber auch belebtere Atmosphäre definiert und Blickachsen zur Drau öffnet.

Maßnahmen

Der Fokus der Gestaltung liegt wie bereits erwähnt im Zentrum des Wasenbodens, dem Skatepark. Da die derzeitige Positionierung der Schiffsanlegestelle recht unübersichtlich bzw. versteckt ist, wird diese ebenfalls in den Mittelpunkt des Freiraums gerückt. Da der Rad- bzw. Gehweg am oberen nördlichen Rand des Areals entlang führt ist ein klarer eindeutiger Weg zur neuen Anlegestelle wichtig. Hierfür wird ein Steg fugenlos in den aktuellen Asphaltbelag eingelassen und dient somit als Leitsystem zur leichteren Erschließung der Steganlagen am Ufer der Drau. Dieser Stegstreifen ist dank der Niveaugleichheit kein Hindernis am Skateplatz und kann sowohl von Radfahrern als auch von Skateboardern oder Inlineskatern befahren werden. Im Bereich der Skaterampen, wo sich der Steg der bestehenden Grünfläche nähert, wird wie

bereits beim *Potentialgebiet 4* ein Geländer auf Sitzhöhe angebracht, um so einen schattigen Platz zum Verweilen oder zum Zuschauen zu haben. Nach der bestehenden Asphaltfläche passt sich der Steg dem Niveau mittels einer Rampe an und mündet am Flussufer in einem kleinen Steg am Wasser, welcher den Passagieren zum Ein- und Aussteigen dient.

Als Ergänzung dazu befinden sich im Bereich südlich des Platzes Liegestege, welche die ruhige Atmosphäre direkt am Ufer aufgreifen und einen schattigen Platz zum Liegen bieten. Gleichzeitig werden durch die drei Liegestege neue Sichtachsen zur Drau geöffnet, wodurch der Fluss auch im Inneren des Wasenbodens mehr an Präsenz gewinnt. Die Stege selbst passen sich durch ihre stufenhaften Absenkungen der vorhandenen Böschung an. Durch diese Absenkungen entstehen unterschiedliche Niveaus und Räume, auf denen man allein oder in kleinen Gruppen verweilen kann. Der Niveausprung beträgt genau so viel, dass man sich bequem zurücklehnen und die freie Aussicht auf die Drau genießen kann, ohne einem anderen die Sicht zu versperren.

Pullzeiwiese

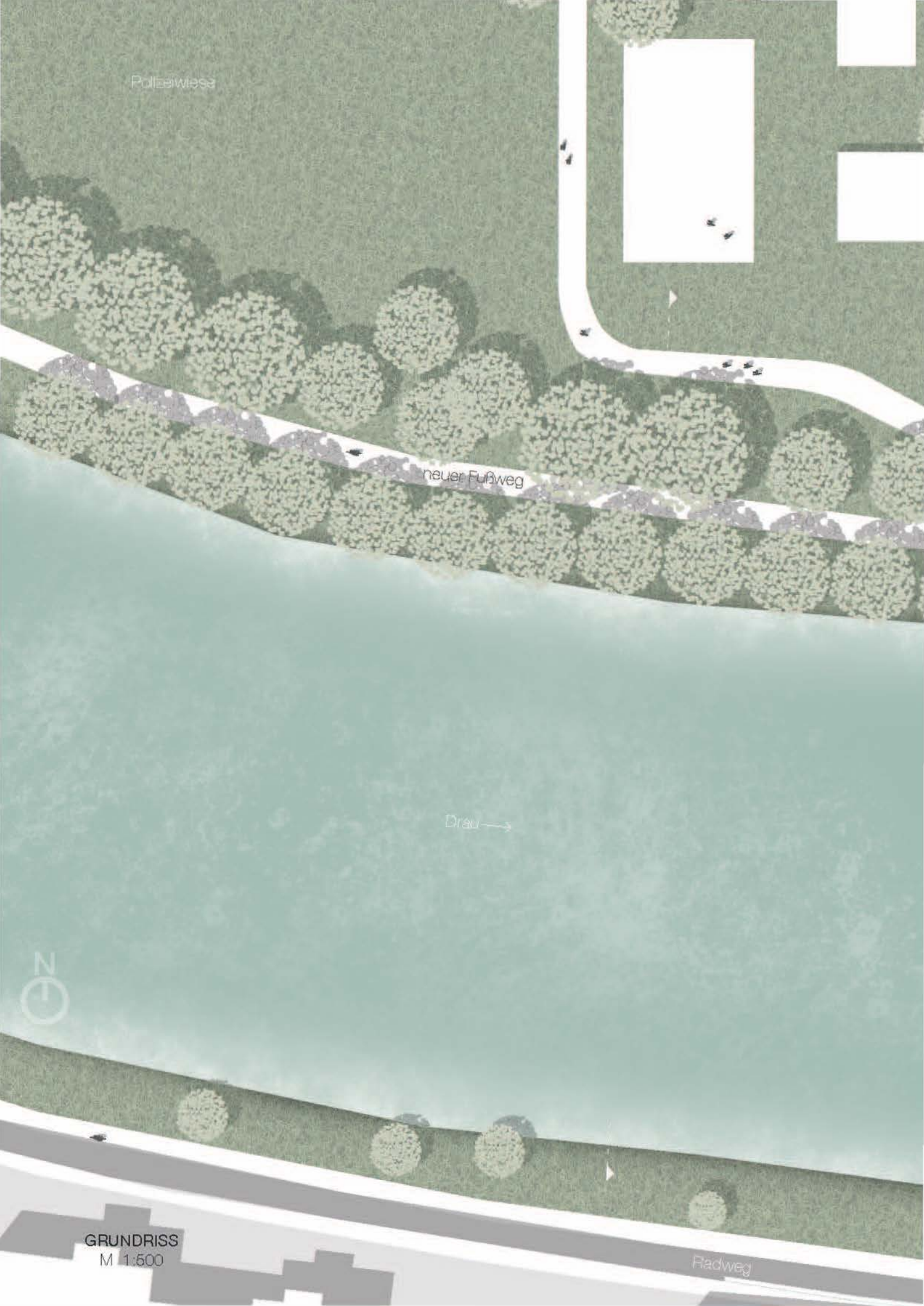
neuer Fußweg

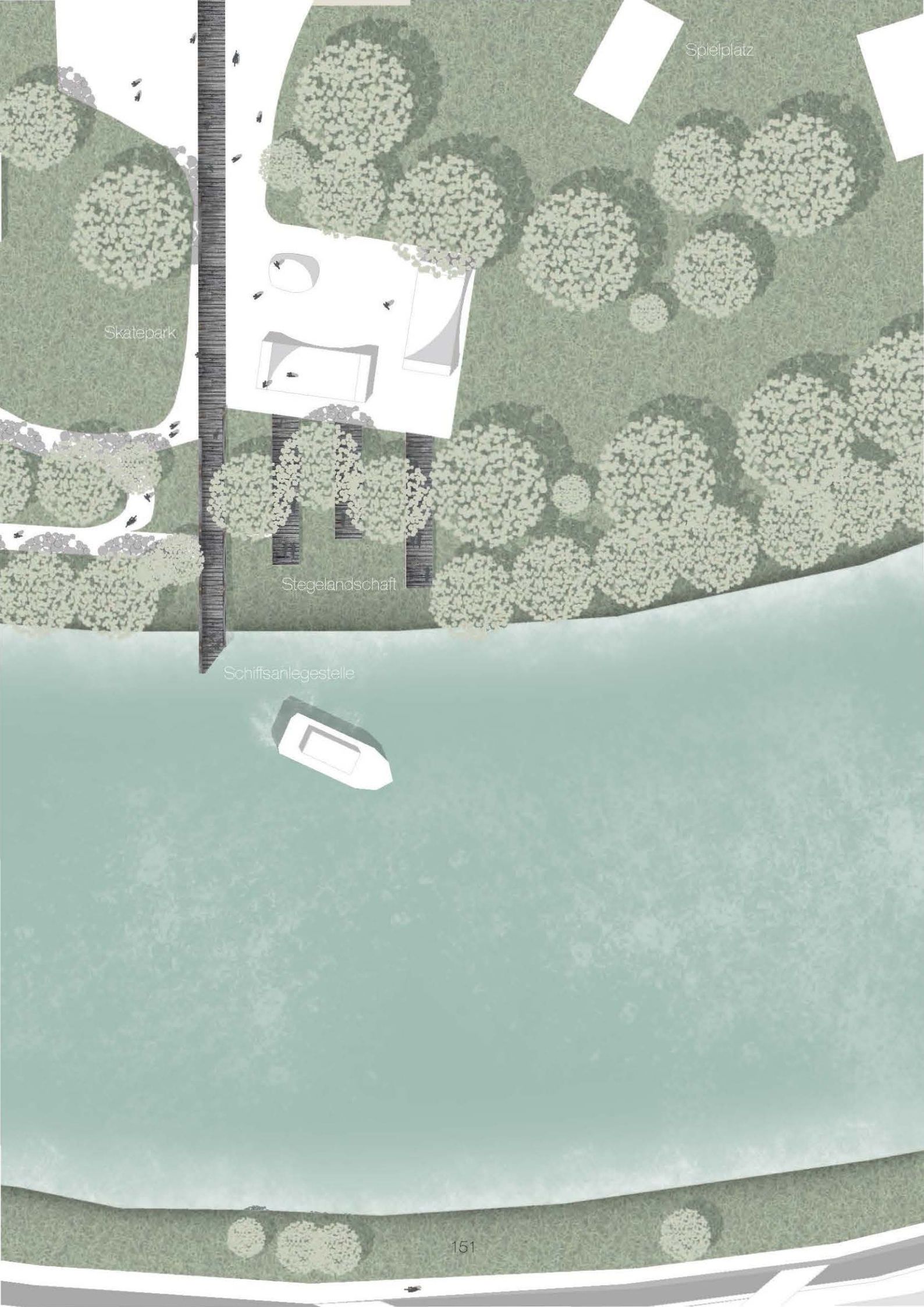
Drau →



GRUNDRISS
M 1:500

Radweg



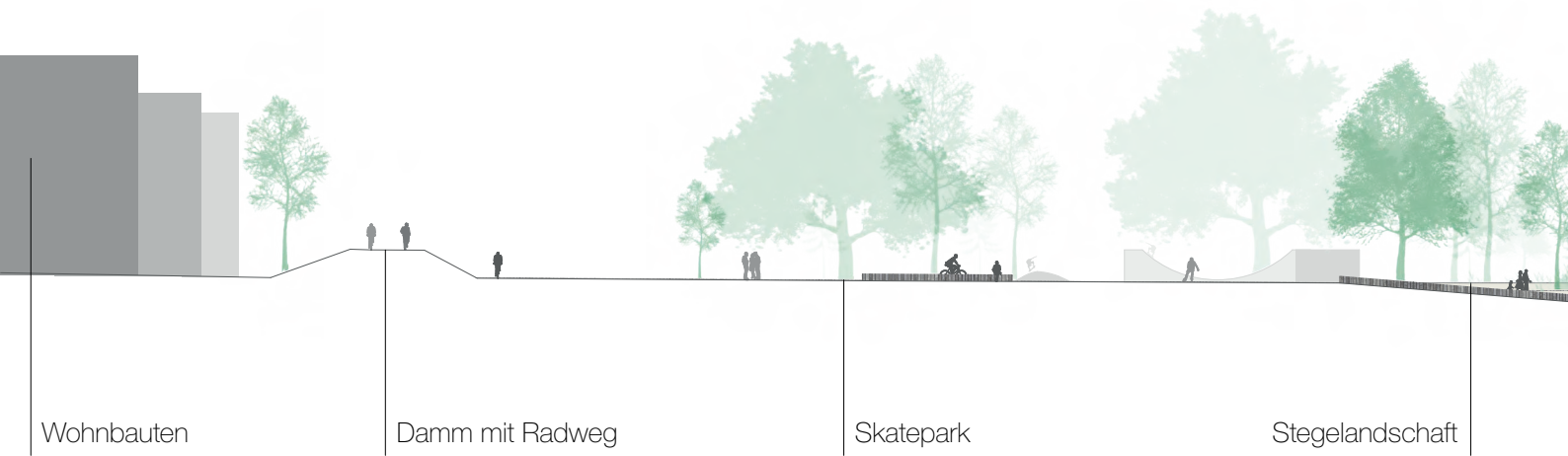


Spielplatz

Skatepark

Stegelandschaft

Schiffsanlegestelle



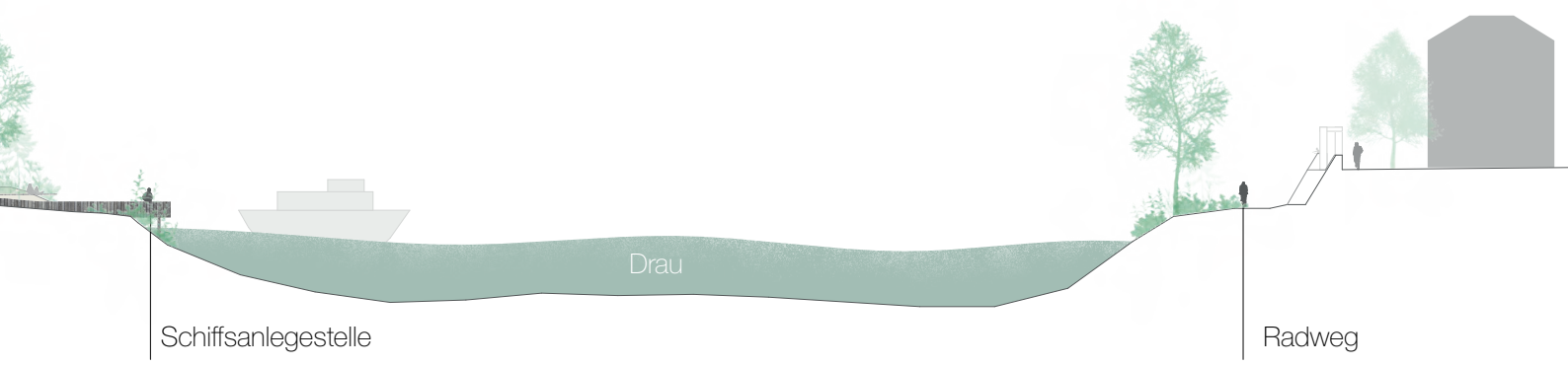
Wohnbauten

Damm mit Radweg

Skatepark

Steglandschaft

SCHNITT
M 1:500



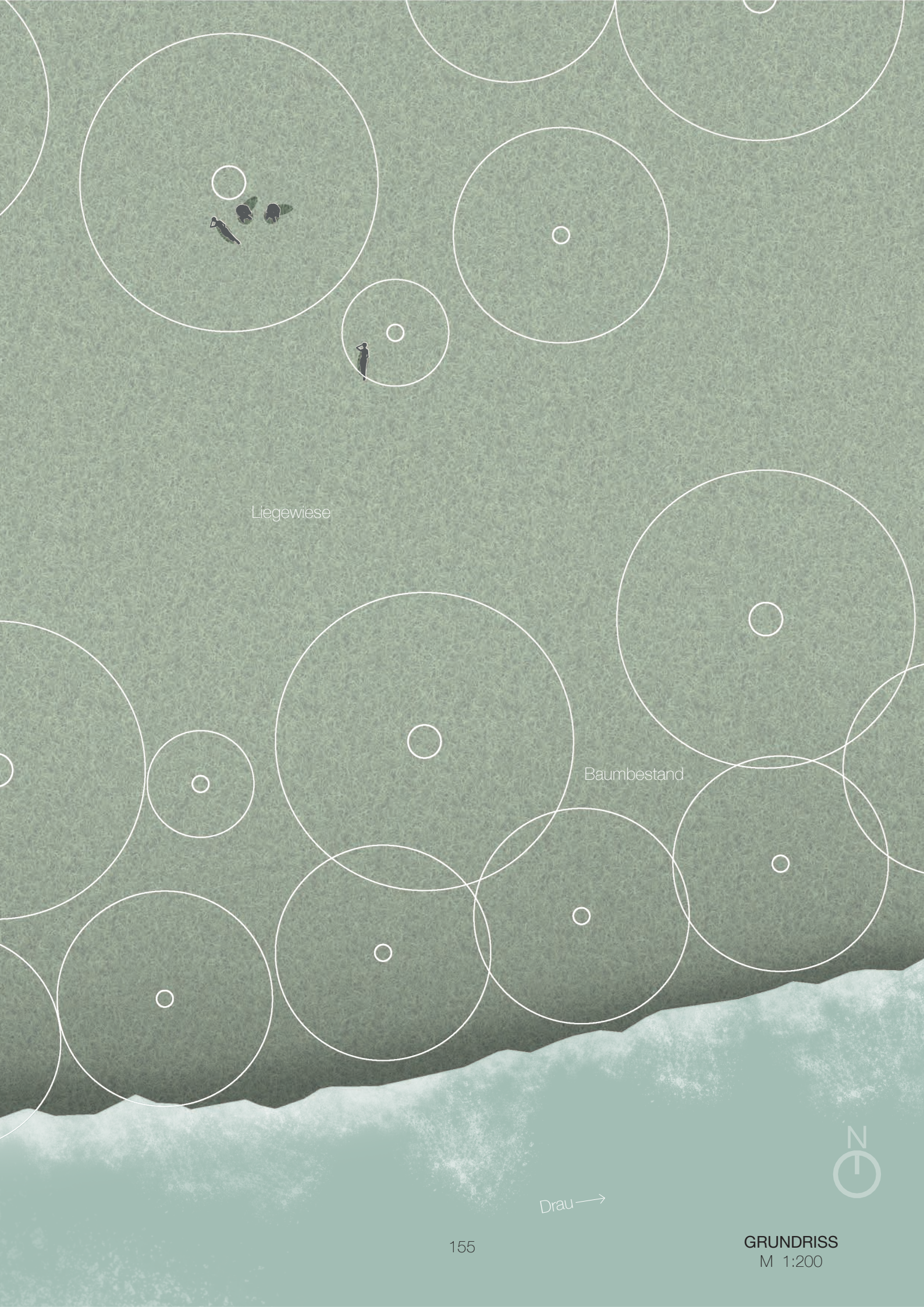


Leit-Steg

Skatepark

Liegestege

Schiffsanlegestelle



Liegewiese

Baumbestand

Drau →





Sitzbank

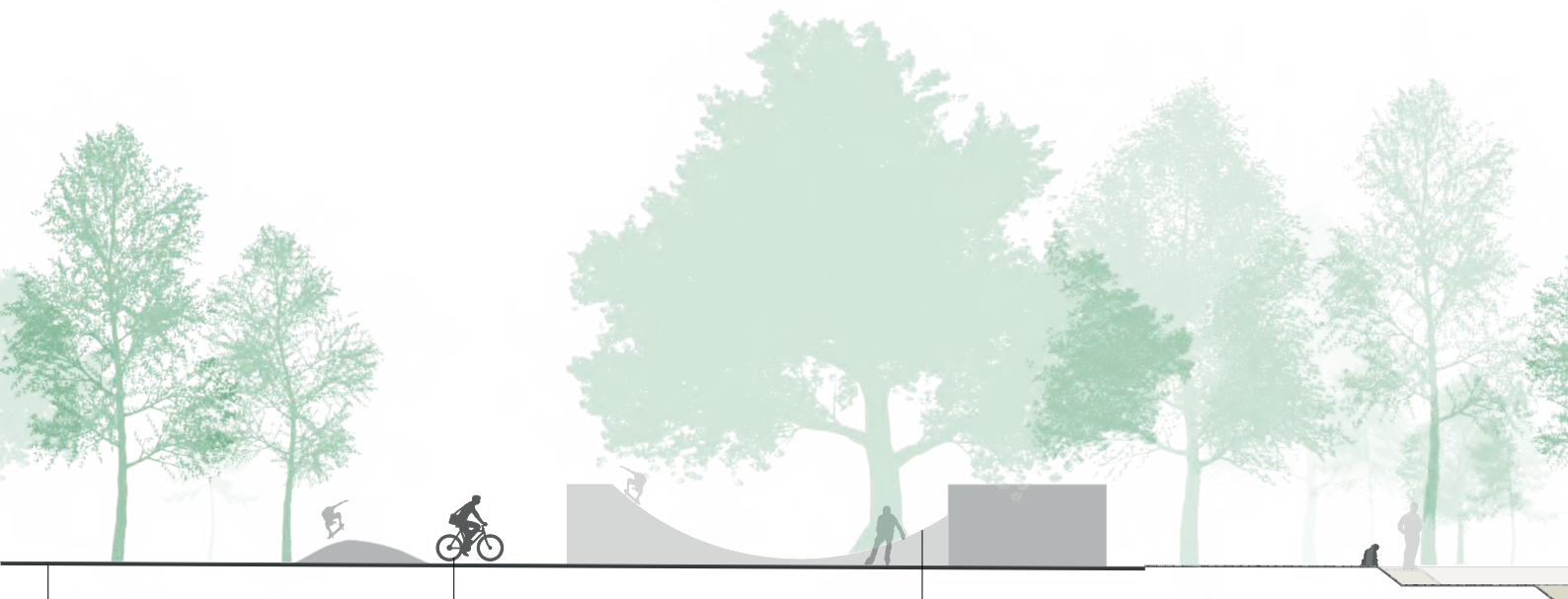
Leit-Steg

Skaterampen

Rampe

SCHNITT MIT
ANLEGESTEG
M 1:200





Skatepark

Leit-Steg

Skaterampen

**SCHNITT MIT
LIEGESTEGEN**
M 1:200



Liegestege

Drau







02.13 Blickrichtung flussabwärts - rechts der Silbersee und links die Drau



02.14 Steg am Silbersee



02.15 Luftaufnahme des Silbersees, Blick Richtung Süden

02.16 der schmale Damm zwischen See und Fluss



A N A L Y S E

In Kapitel 1.3 *Potentialgebiete* wurde bereits die Situation an diesem Standort erläutert. Zusätzlich dazu findet hier eine genauere Analyse und Ausarbeitung dieses Potentialgebietes statt.

Standortbeschreibung & Analyse

An diesem Standort treffen zwei Gewässer aufeinander, ohne dass es auf den ersten Blick erkennbar ist. Nur durch eine schmale Landbrücke getrennt befindet sich der Silbersee in unmittelbarer Nähe zur Drau. Auf diesem Streifen führt lediglich der Drauradweg und eine einspurige Zufahrtsstraße zum Strandbad entlang. Getrennt werden diese beiden Wegeführungen durch eine bepflanzte Erdwölbung - einem Damm - welche das Wechseln zwischen den beiden Wegen vor allem für Radfahrer verhindert bzw. erschwert. Dazu besteht jedoch am Anfang und am Ende des Landstreifens die Möglichkeit.

Das Flussufer ist wie bei den meisten anderen Potentialgebieten durch einen dichten Baum- und Strauchstreifen geprägt und verhindert so-

mit die Kommunikation zum Fluss. Diese Bepflanzung befindet sich auf einer stark abfallenden Böschung Richtung Ufer.

Das Ufer des Sees verläuft im Gegensatz zur anderen Seite flach ins Wasser und wird dadurch als Liegewiesen und als Seezugang genutzt. Hier befinden sich Wiesenabschnitte mit vereinzelt Bäumen, welche im Sommer Schatten spenden.

Weiter östlich weitet sich die Landbrücke etwas auf - hier befindet sich eine Anlegestelle für Schiffe auf der Flussseite und das Strandbad mit großzügigen Wiesen- und Sportflächen auf Seiten des Sees.

An der Anlegestelle ist das Angeln sehr beliebt, da sie eine der wenigen zugänglichen Stellen aufgrund der starken Bepflanzung und Böschung am Flusswasser darstellt.

Generell verlagert sich demnach die Personendichte auf dieses Areal rund um das Strandbad. Der erwähnte Streifen Land dient lediglich dem Durchzugsverkehr und besitzt keine bzw. geringe Aufenthaltsqualität und steht als Barriere zwischen den beiden Gewässern.

K O N Z E P T

Ziel

Auf diesem trennendem Landstreifen soll mittels der Stege eine Brücke zwischen dem fließenden und stehenden Gewässer geschlagen und somit eine Verbindung hergestellt werden.

Maßnahmen

Es werden aufgrund der geringen Nutzerdichte zwei Verbindungsstege in die Landschaft eingebettet. Die Lage orientiert sich sowohl am Baumbestand und der übrigen Bepflanzung als auch am Uferbereich des Sees, um einen einfachen Zugang zum Wasser zu gewährleisten. Wie auch bei den vorangegangenen Gebieten bilden hier die Stege neue Sichtachsen aus.

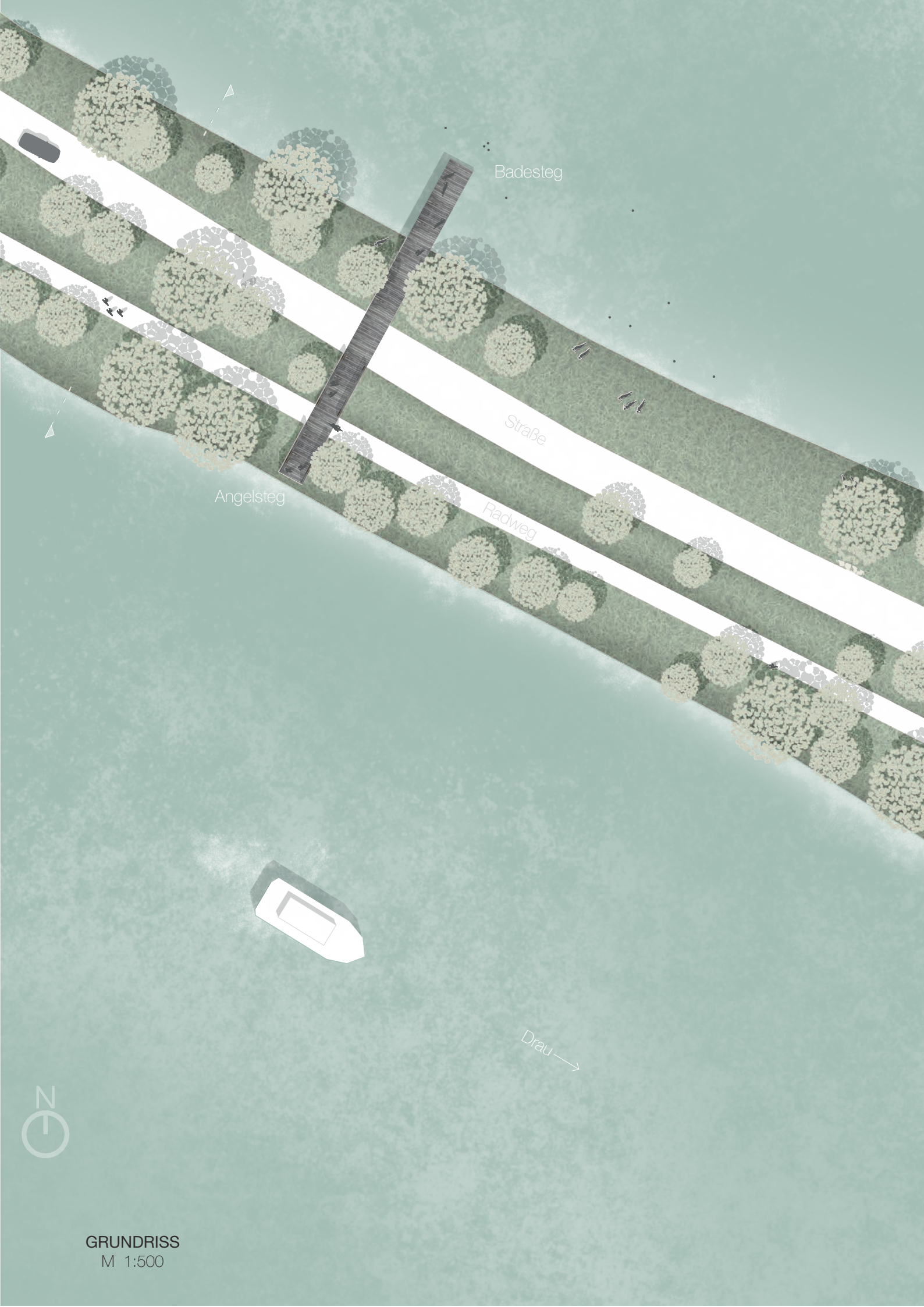
Der Steg stellt eine Verbindung zwischen dem See und dem Fluss dar und wird somit auch in unterschiedlich funktionierende Abschnitte aufgeteilt.

Auf der Flussseite richtet sich der Steg nach den Bedürfnissen der Angler. Um ihnen weitere Plätze abseits der Schiffsanlegestelle zu bieten wird ihnen hier eine Ergänzung bzw. ein Ersatz dazu geboten um ungestört ihrem Hobby nachzugehen. Ab dem Radweg ist der Steg

zur Sicherheit mit einem Geländer ausgestattet, da die Drau eine teils erhöhte Fließgeschwindigkeit aufweist. Am vorderen Ende am Wasser befindet eine abgesenkte Plattform/Nische, wo sich der Angler während des Wartens hinsetzen kann. Die Vorderseite ist nur mit einem Handlauf abgesichert, um dem Angler die notwendige Blickfreiheit auch im Sitzen zu bieten und um das An-Land-Bringen eines Fisches zu erleichtern.

Auf den beiden Wegeführungen fügt sich der Steg ebenerdig in den bestehenden Bodenbelag ein um ein ungehindertes Queren von Fahrrädern und Autos zu gewährleisten. Zwischen den beiden Wegen wird der Erdwall durchquert und die Erdmassen mittels Wänden abgefangen. Die Höhe dieser Wände passt sich dem Verlauf des Damms an. Im Fall eines Hochwassers kann man in diesem Bereich eine mobile Hochwassersperre im Steg anbringen.

Am flach abfallendem Seeufer wird der entfremdete urbane Steg wieder seinem ursprünglichem Zweck zugeführt. Hier bietet der Badesteg eine Ergänzung zum teils überfüllten Strandbad und ist als ein „normaler“ Seesteg ausformuliert.



Badesteg

Angelsteg

Straße

Radweg

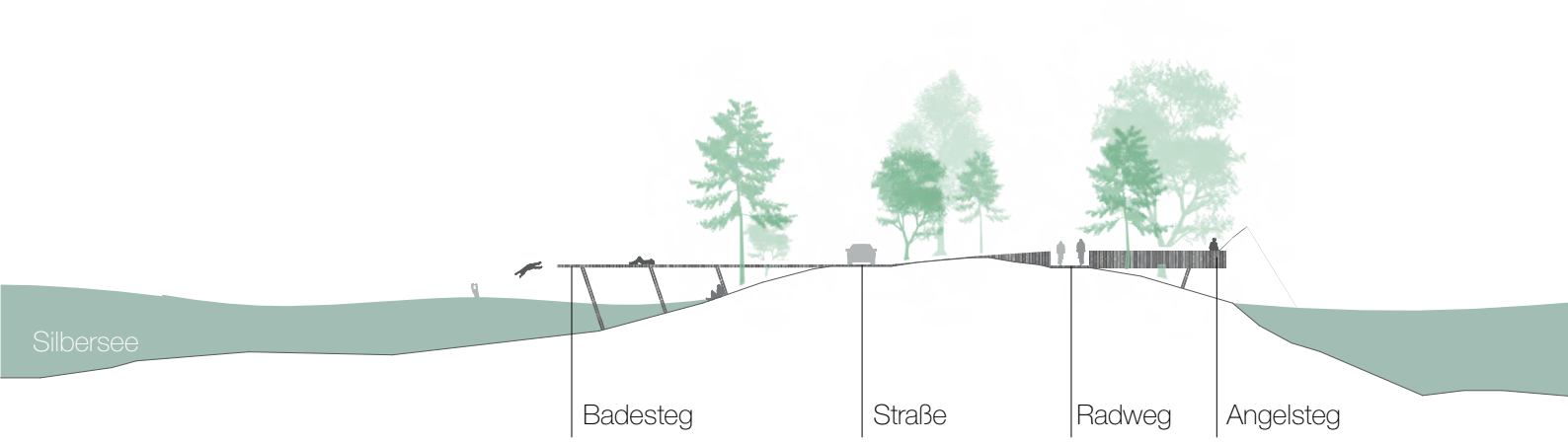
Drau →



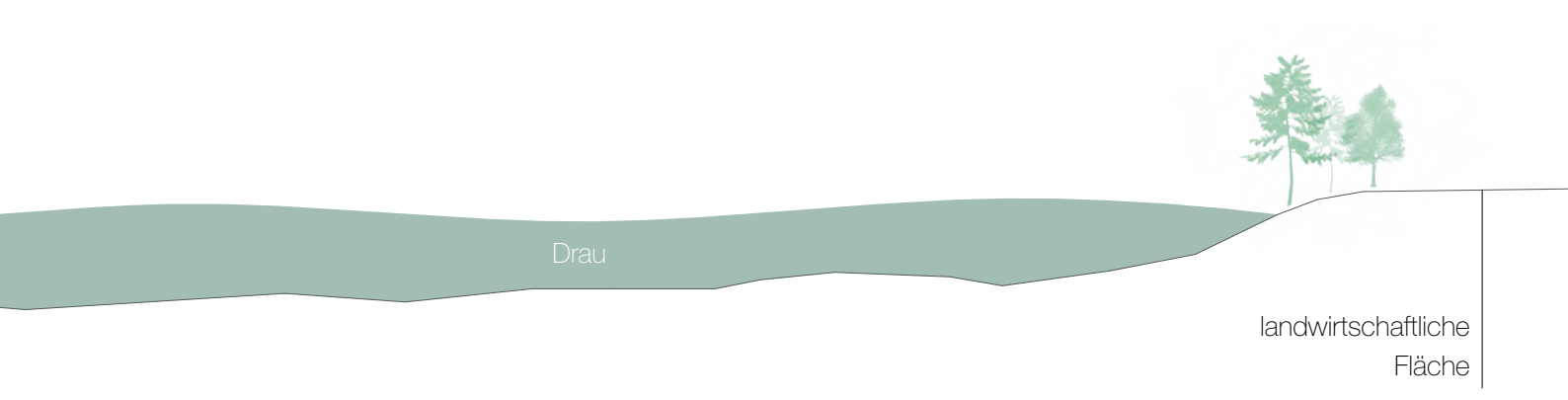
GRUNDRISS
M 1:500

Silbersee

Liegewiese

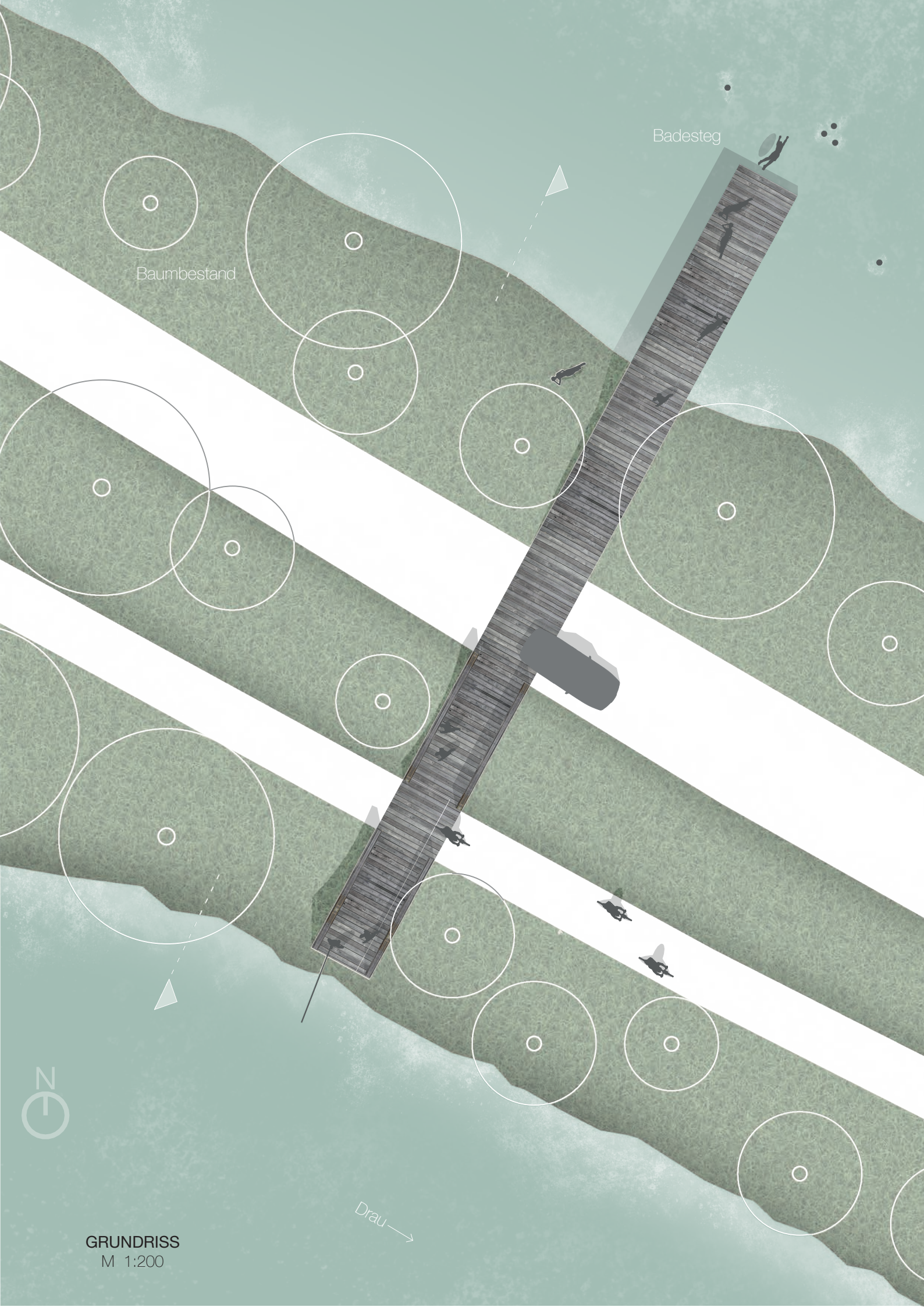


SCHNITT
M 1:500



Drau

landwirtschaftliche
Fläche



Badesteg

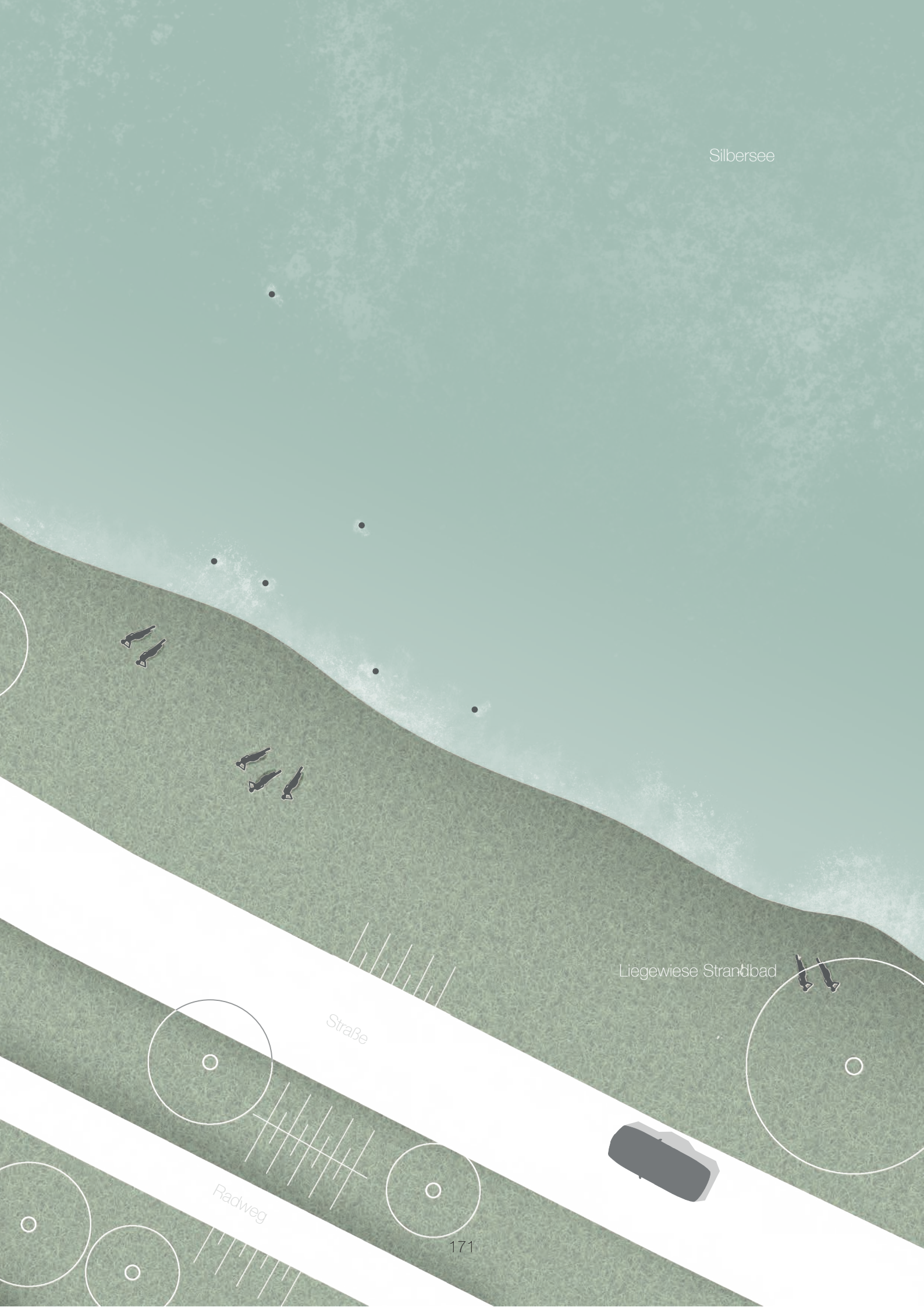
Baumbestand

Drau →



GRUNDRISS
M 1:200

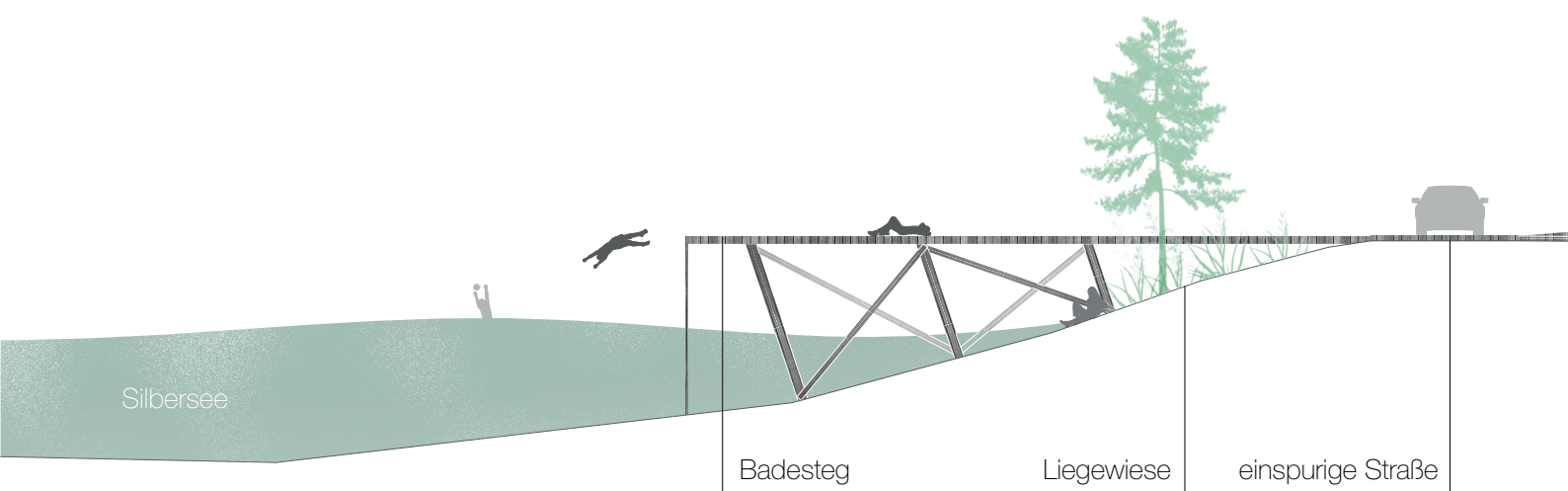
Silbersee



Liegewiese Strandbad

Straße

Radweg



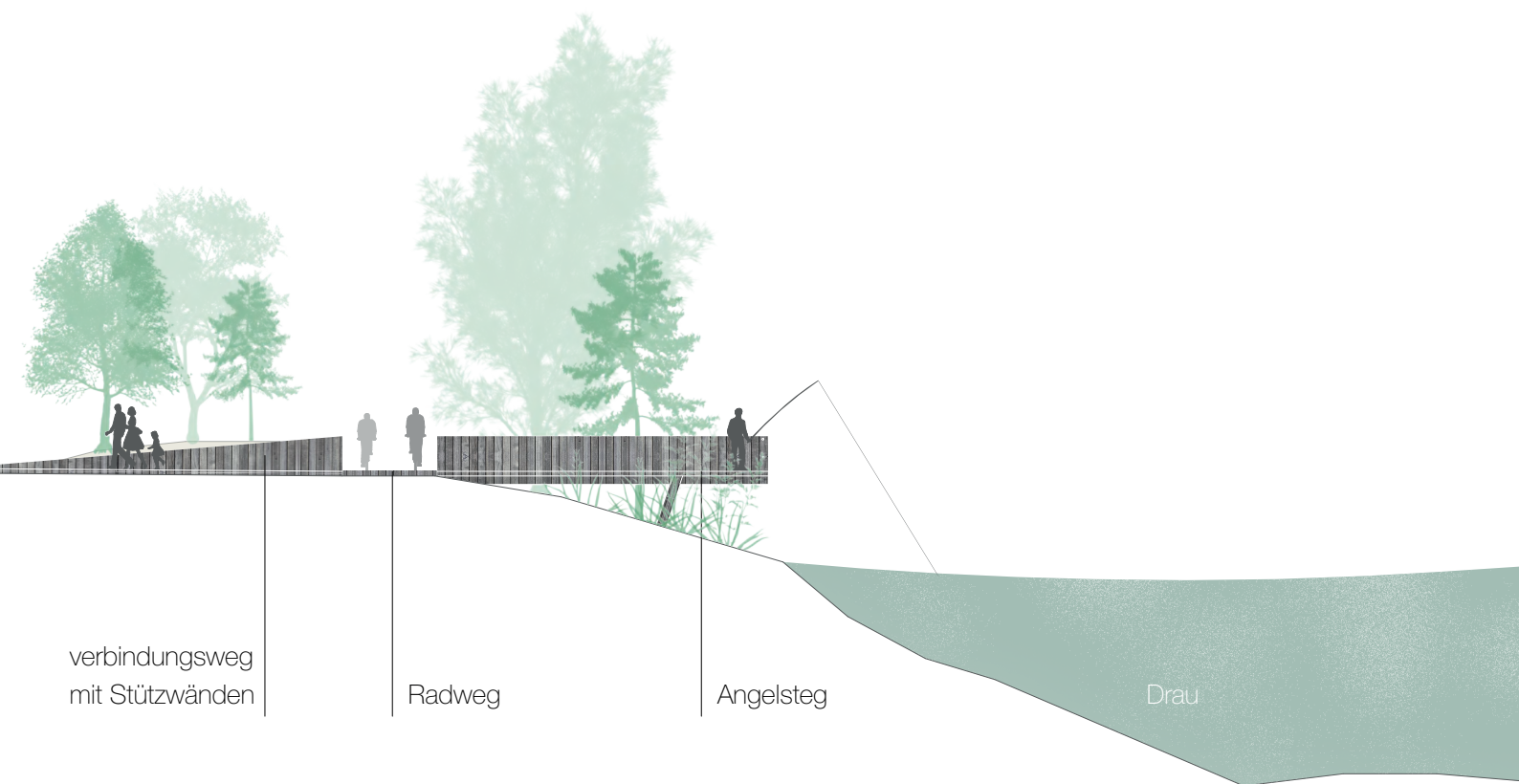
Silbersee

Badesteg

Liegewiese

einspurige Straße

SCHNITT
M 1:200



verbindungsweg
mit Stützwänden

Radweg

Angelsteg

Drau





Z U S A M M E N F A S S U N G

Im Großen und Ganzen stellt diese Arbeit eine Zusammenfassung einiger der aktuellen Themen in der Stadt Villach dar. Der Wunsch nach Veränderung ist zurzeit groß in der Stadt und es wird auch viel investiert um eine verbesserte Lebensqualität zu erreichen. Diese Arbeit stellt einen Beitrag bzw. einen Vorschlag zur Revitalisierung dar und soll vor allem zum Nach- und Weiterdenken anregen. Mein ausgearbeitetes Konzept ist nur eine Herangehensweise von vielen und es konnte nicht jeder Faktor berücksichtigt werden, es war mir jedoch wichtig so real wie möglich an die Arbeit heran zu gehen,

um auch einen ernstzunehmenden Vorschlag zur aktuellen Stadterneuerungsdiskussion zu leisten.

Es war ein sehr interessantes Thema und brachte mir meine eigene Heimatstadt noch näher. Ich bekam dadurch gute Einblicke in die aktuelle städtebauliche Situation und lernte auch viele neue Seiten von Villach kennen. Die konkrete Situation zwischen der Stadt und ihrem Fluss der Drau, lag mir jedoch besonders am Herzen und sollte aus meiner Sicht mehr gefördert bzw. beachtet werden. Villach hat mit den Draufuern immenses Potential, welches genutzt gehört.

VERZEICHNISSE
QUELLEN & ABBILDUNGEN

Literatur:

- Hölzer, Christoph**, Stromlagen - Urbane Flusslandschaften gestalten, 2008, Birkhäuser Verlag AG
- Karl, Christoph**, Stadt und Fluss - Flussuferbebauung in Talheim bei Wels, 1993, Diplomarbeit TU Wien
- Krieger, Alex & Lechner, Christoph**, Vienna riverfront studio, 2007, President and Fellows of Harvard College, USA
- Leischner, Michael**, Villach-Im Licht des Südens, 2002, Verlag Carinthia
- Linortner, Iris**, Neue Ufer für Paris - Quai d'Austerlitz, 2004, Diplomarbeit TU Wien
- Mark, Delia**, Stadt.Land.Fluss - Neue Identität für Innsbrucks Uferzone, 2014, Diplomarbeit TU Wien
- Neumann, Dieter**, Neues aus Alt-Villach - Beiträge zur Stadtgeschichte, 47. Jahrbuch 2010, Museum der Stadt Villach
- Posch, Anita**, Wasser und Stadt - Ideen einer Verknüpfung am Beispiel der Donau in Wien, 1997, Diplomarbeit TU Wien
- Prominski, Martin**, Fluss. Raum. Entwerfen - Planungsstrategien für urbane Fließgewässer, 2012, Birkhäuser Verlag AG
- Stadt Villach**, Statistisches Jahrbuch 2014, Berichtsjahre 2001-2012-2013, Jahrgang 27
- Strauß, Christian**, Amphibische Stadtentwicklung - Wasser im Lebensraum Stadt, 2001, Leue Verlag Berlin
- Uffelen, Chris van**, Urban Spaces - Plazas, Squares and Streetscapes, 2013, Braun Publishing AG

Digital:

Hydrographischer Dienst - Kärnten:

https://info.ktn.gv.at/asp/hydro/daten/abfluss_ext.HTML

Zahlen und Fakten:

<http://www.villach.at/inhalt/26554.asp>

Hochwasser in Kärnten - Eine Dokumentation, 1969, Sonderausgabe der „Kärntner Landeszeitung“

http://www.interpraevent.at/palm-cms/upload_files/Publikationen/Hochwasser_in_Kaernten/Hochwasser_in_Kaernten.pdf

Hochwasserchronik:

http://www.wasser.ktn.gv.at/42109_DE-ktn.gv.at-THEMEN.?detail=383

Statistik:

<http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=20201>

Statistisches Jahrbuch 2014, Berichtsjahre 2001-2012-2013, Jahrgang 27

<http://www.villach.at/inhalt/26554.asp>

Drau:

<http://www.wasseraktiv.at/fluss-des-monats/745,die-drau.html>

Stadtplanung:

<http://www.villach.at/inhalt/217.asp>

Stevi:

<http://www.villach.at/stevi/>

<http://www.villach.at/inhalt/185804.asp>

- 01.31 Parkflächen entlang der Ufermauer am Altstadtufer
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 01.32 Unter der Fußgängerbrücke
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 01.33 Blick vom Hauptplatz Richtung Stadtbrücke und Drau
Eigenes Foto, Aufnahme 9.9.2014
- 01.34 Blick vom Stadtpfarrturm mit Blick auf die Stadtbrücke und Nikolaikirche
Eigenes Foto, Aufnahme 6.7.2010
- 01.35 Grundrissausschnitt aus dem Projektentwurf
club L94 Landschafts Architekten
<http://www.villach.at/inhalt/182627.asp> - Zugriff 13.11.2014
- 01.36 Blick von der Fußgängerbrücke zu den Drauterrassen
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 01.37 der auskragende „Steg der Wünsche“ an der Leuchtenburg
http://www.detail.de/architektur/themen/weg-ins-glueck-neuer-skywalk-fuer-die-leuchtenburg-024747.html?utm_source=newsletter&utm_medium=de-nl-taeglich&utm_campaign=de-nl-taeglich
Zugriff 28.4.2015
Foto: projekt 2508 GmbH
- 01.38 der Fußgängersteg verbindet die Ortschaften Rapperswil und Hurden
<http://www.proholz.at/zuschnitt/22/zwischen-wasser-und-himmel/> - Zugriff 28.4.2015
Foto: Schenk & Campell
- 01.39 hölzerne „Loirebalkone“ am Flussufer
Hölzer, Christoph, Stromlagen - Urbane Flusslandschaften gestalten, 2008, Birkhäuser Verlag AG, S. 475, Foto: Montag Stiftung Urbane Räume gAG
- 01.40 Blick von der Fußgängerbrücke flussaufwärts
Eigenes Foto, Aufnahme 2.4.2015
- 01.41 Ausblick vom Eingang des Gymnasiums Richtung Drau
Eigenes Foto, Aufnahme 2.4.2015
- 01.42 Cafèbereich und Abtreppe auf der Ufernordseite
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 01.43 rechtes Draufer in der Innenstadt
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 01.44 Blick von der Kriegsbrücke flussabwärts auf den Wasenboden
Eigenes Foto, Aufnahme 22.4.2015
- 01.45 Maria Gailer Straße Stadteinwärts mit Blick auf Bepflanzung vom Wasenboden
Eigenes Foto, Aufnahme 22.4.2015
- 01.46 Mensaterrasse und Drauradweg am Campus der FH-Kärnten
Eigenes Foto, Aufnahme 9.9.2014

- 01.47 Blickrichtung flussabwärts - rechts der Silbersee und links die Drau
Eigenes Foto, Aufnahme 9.9.2014
- 02.01 Blick zum Parkplatz Richtung Innenstadt, im Hintergrund die Stadtpfarrkirche
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 02.02 Stiegenaufgang auf der Parkplatzseite der Brücke
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 02.03 Blick vom Parkplatz Flussaufwärts zur Stadtbrücke
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 02.04 Parkflächen entlang der Drau
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 02.05 Treppenaufgang unter der Fußgängerbrücke
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 02.06 Stiegenaufgang beim Congress Center
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 02.07 rechtes Ufer beim Congress Center Blick Flussabwärts, mit Radfahrererrampe
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 02.08 vorhandene Einschnitte in der Grasfläche
Eigenes Foto, Aufnahme 1.4.2015
- 02.09 Blick vom Hochwasserdamm Richtung Skatepark
Eigenes Foto, Aufnahme 22.4.2015
- 02.10 Zugang zum Skatepark
Eigenes Foto, Aufnahme 22.4.2015
- 02.11 Sicht von der Kriegsbrücke über den Wasenboden
Eigenes Foto, Aufnahme 22.4.2015
- 02.12 Uferkante beim Skatepark
Luftaufnahme von www.bing.com - Zugriff 24.4.2015
- 02.13 Blickrichtung flussabwärts - rechts der Silbersee und links die Drau
Eigenes Foto, Aufnahme 2.4.2015
- 02.14 Steg am Silbersee
<https://www.kärnten-ferienwohnungen.at/ferienwohnung-silbersee/> - Zugriff 24.4.2015
- 02.15 Luftaufnahme des Silbersees, Blick Richtung Süden
Luftaufnahme von www.bing.com - Zugriff 24.4.2015
- 02.16 der schmale Damm zwischen See und Fluss
Luftaufnahme von www.bing.com - Zugriff 24.4.2015

Danke,

an all jene, die mich während meines Studiums begleitet und unterstützt haben.

Besonderer Dank gilt meinen Eltern, welche während meines Studiums eine große Unterstützung und Motivation für mich waren. Auch meinem Freund möchte ich für seine außerordentliche Geduld und fachlicher Unterstützung während meiner gesamten Studienzeit danken.

Spezieller Dank gilt auch Herrn Univ. Ass. Dipl.-Ing. Dr. Norbert Trolf, der mir die Möglichkeit gab, am Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, meine Diplomarbeit zu verfassen.