

PROMENADE ÜBER DEN SCHIENEN

Belebung der Marktgemeinde Wildon

Diplomarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs
Studienrichtung: Architektur

Verfasser

Branko Savatović

durchgeführt am

Institut für Gebäudelehre
Technische Universität Graz, Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Architekt Hans Gangoly

Erscheinungsdatum

Dezember 2009



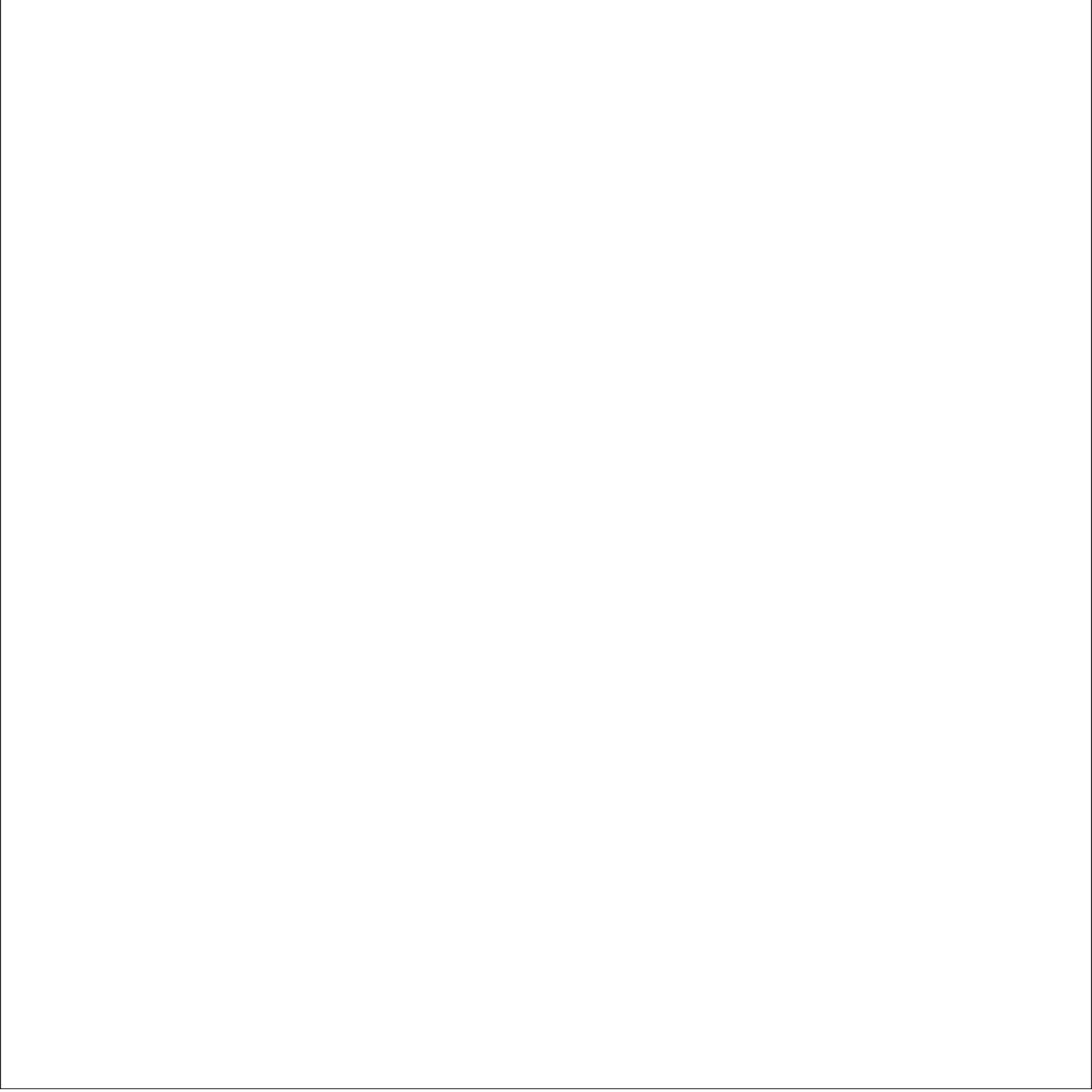


“An die Landschaft werden zunehmend neue, meist ökonomische Anforderungen jenseits von Naturschutz und Landwirtschaft gestellt: Freizeit, Erholung Sport usw. werden integriert, Kläranlagen, Deponien und Militäranlagen siedeln sich an. Umgekehrt werden vermeintlich städtische Areale durch unbebaute Restflächen, Gärten und Brachen infiltriert. Und während die neuen Freizeit - Landschaften oftmals frequenter sind als mancher städtische Platz, versammelt sich in den Gärten der Einfamilienhäuser eine verblüffende biologische Artenvielfalt. Das Urbane besetzt die Landschaft, die Natur zieht in die Stadt. Die entstehenden Mischformen lassen eine eindeutige Zuweisung zu den klassischen Kategorien “Stadt” und “Landschaft” kaum noch zu.

Dennoch besteht ein Rezeptionsdefizit: Der Landschaftsplaner Stefan Körner meint, dass Natur ohne ihre suburbane Ausprägung nicht als richtige Natur betrachtet wird. Die landschaftliche Qualität der Stadt wird ohnedies nur dort gelobt, wo es hochstilisierte Lebensverhältnisse gibt, mit anderen Wörtern, in den Innenstädten. Die traditionelle Kulturlandschaft und die Wildnis gelten momentan im Rahmen des Naturschutzes als Naturideale. Die Vertreter der beiden widersprechenden Lager, Stadtplaner und Ökologen, fechten Grabenkämpfe um das zu erobernde oder zu verlierende Territorium: Wachstum oder Erhalt, Fortschritt oder Schutz. Die bestehende und fortschreitende Durchdringung von Siedlung und Landschaft als Bestandteil zwischenstädtischer Realität würde endlich die Chance bieten, Stadt nicht länger als der Landschaft entgegenstehend zu denken, sondern aus der Landschaft heraus. Nicht die Stadt dehnt sich in den Landschaftsraum aus, sondern die Landschaft entsteht neu - durch Stadt.” (1)

INHALT

EINLEITUNG	7
Neugründung der Disziplin Städtebau	
Wahrnehmung der Stadt	
Stadverdichtung	
Stadterneuerung	
Städtebauförderung	
Wohnen am Stadtrand	
Überbauung von Verkehrsstrassen	
Slow Food	
Cittaslow	
WILDON	18
Der wilde Mann von Wildon	
Lage	
Ortsname	
Geschichte	
Der Markt	
Wirtschaft und Entwicklung	
ANALYSE	26
Struktur	
Öffentliche Plätze	
Erholung	
Verkehr	
KONZEPT	34
Problemstellung	
Einflüsse	
Idee	
Markt Wildon: Gestern - Heute - Morgen	
Projektgebiet	
ENTWURF	66
Parkebene	
Promenade	
Verkehrsebene	
Marktebene	
Wohnturm	
Ansichten	
Schnitte	
3D Darstellungen	124
QUELLENVERZEICHNIS	132
DANKSAGUNG	134



Promenade über den Schienen

Belegung der Marktgemeinde Wildon

Einleitung

Die Belegung der Zentren ist ein Schwerpunkt der Dorf- und Stadtentwicklung, wobei es nicht nur um die bauliche Erhaltung der Zentren geht, sondern auch um die Erhaltung und Reaktivierung der Funktionalität der Kerne. Ziel ist es, die Zentren wieder mit Leben zu füllen. Sie müssen für die Bewohner, für die Besucher, für die Wirtschaft und vor allem für Handel und Gastronomie attraktiv sein. Sicherlich gibt es keine Standardlösungen für die Ortskernbelegung, die wichtigere Frage ist aber: Ist der drohende Identitätsverlust noch zu stoppen?

Die vorliegende Arbeit soll an einem konkreten Beispiel die Möglichkeiten zeigen, wie man durch (Stadt-)Verdichtung sowie durch Wiederbelegung und neue Interpretation schon bestehender oder (fast) vergessener Stadtfunktionen dem Identitätsverlust entgegenwirken kann. Andererseits werden neue Räume und Flächen geschaffen, die in Verbindung mit bestehenden Strukturen ihre Lage aufwerten, die vorhandenen Aktivitäten stützen und Möglichkeit für

neue Szenarien bieten können. Dabei wird das besondere Augenmerk auf die im Lauf der Zeit verloren gegangenen bzw. für das Leben der Gemeinde nicht vorhandenen Inhalte gerichtet. Das im Raumprogramm durchgezogene Konzept soll nicht nur das Gemeinderzentrum mit der umgebenden Landschaft verbinden und die regionale (Kultur-) Produktion in den Vordergrund bringen, sondern auch die Richtung zeigen wie man das Image der ganzen Gemeinde aufbauen kann. Selbstverständlich gibt es viele Wege das Image für eine Stadt zu kreieren und es kann nicht vorhergesagt werden welcher davon der richtige ist, wichtig ist es aber nicht untätig zu bleiben und die strukturellen Probleme des Ortes als architektonische Herausforderung zu erkennen.

In diesem theoretischen Teil werden die Themen behandelt, die in direkten Zusammenhang mit Belegung und Wahrnehmung der Städte, Stadtverdichtung, Stadterneuerung und Städtebauförderung stehen.

Weiters werden Überlegungen über das Wohnen in der Stadt und am Stadtrand geschildert und einander gegenübergestellt. Ausserdem werden Begriffe und Problemstellungen bei dem Thema Überbauung von Verkehrsstrassen näher erläutert und anhand der topographischen Situation der Trasse und ausgeführter Beispiele andersorts analysiert.

Mittels dieser theoretischen Analyse soll ein möglicher Ansatz gefunden werden, wie man mit Ortschaften ähnlicher Situation umgehen könnte.

Neugründung der Disziplin Städtebau

“Wir dürfen nicht immer mehr neues Bauland an den Rändern unserer Städte ausweisen, um mit locker gestreuten Einfamilienhäusern einer Natur nachzuziehen, die weder urban noch ländlich sind. Wir müssen zusammenrücken.

Dabei sprechen nicht nur ökologische Gründe gegen eine schrankenlose Verstädterung. Ökonomisch bildet sie eine spektakuläre volkswirtschaftliche Fehlinvestition, weil sie schier unüberblickbare Folgekosten nach sich zieht, von denen jene der Nachurbanisierung mit ihren Infrastrukturaufwendungen lediglich die Spitze des Eisbergs darstellen. Soziologisch trägt sie zur Zerstörung des Gemeinsinns dadurch bei, dass sie ihm den Ausdrucksraum entzieht, der unverzichtbare Grundlage jeder solidarischen, toleranten, integrationsfähigen und lebensfrohen Gesellschaft ist. Politisch ist sie nicht minder kontraproduktiv, und zwar aus einem ähnlichen Grund: weil sie die kompakt artikuliert Stadt als Ort der res publica unterhöhlt, erodiert und letztendlich negiert.”
(2)

Städtebaulich geht es also vor allem um innovative Bewirtschaftung und Verwertung des Vorhandenen, im konzeptionellen, inhaltlichen und baulichen Sinn und erst dann um Expansion.

Die Stadterneuerung soll die Erhaltung und Modernisierung von Gebäuden, die Revitalisierung der Zentren und Nebenzentren und die Verbesserung des Wohnumfeldes in den betroffenen Gebieten ermöglichen. Ziel

ist es den Bedeutungsverlust der Innenstädte als soziale, wirtschaftliche, kulturelle und politische Mitte der Region aufzuhalten. Durch Vielfalt und Funktionsmischung sollen sie Orte der Begegnung und Identifikation bleiben.

Wahrnehmung der Stadt

“Wenn von einer tiefgreifender und sinnlichen Erfahrung mit der europäischen Stadt die Rede ist, liefert diese Literatur seit etwa 250 Jahren das Bild einer dichten, bunten Menschen- und Warenwelt, eine konzentrierte Version der ganzen Welt, in der das Unvorhergesehene, das absurd Aufeinandertreffende, das Überraschende und das Gegensätzliche auf kleinstem Raum beieinander sind. Das ist die Essenz der großen Stadt, wobei diese nicht nur visuell, sondern mit allen Sinnen wahrgenommen wird - in den Straßen, auf den Märkten und auf den Plätzen. Diese Stadterfahrung hatte Voraussetzungen, denen wir heute nur noch selten begegnen: Die wichtigste Voraussetzung des sinnlichen Inbegriffes von Urbanität war eine Überlagerung von Funktionen, die heute nicht mehr konzentriert vorzufinden sind. Es gab in den alten Zentren politische Funktionen, die dort vertreten, lokalisiert und zentral repräsentiert waren, es gab eine relativ stabile Bevölkerungsschicht, die diese Funktionen trug, einen Verkehrsknotenpunkt, in den größeren Städten schon mehrere, es gab den Markt, den Handel, die Verwaltung, die in das Zentrum drängten oder es erweiterten, eine dichte Wohnbevölkerung und das dichteste

und genaueste verfügbare Bildungs-, Wissens-, und Informationsangebot. Städte waren überdies meist spürbare Orte der Produktion, und insofern zentraler Teil einer Ökonomie, in der Entmaterialisierung der Wertschöpfung kaum noch eine Rolle spielte. Die Abgrenzung der Städte fiel relativ leicht, sie hatten ein Umland, das definitiv nicht Stadt war, sondern Land oder auch Landschaft. In diesen so beschaffenen Städten ließ sich ein maximaler Reiz erleben, und das war, wenn wir die Reiseberichten des 18. und 19. Jahrhunderts glauben, denen wir meines Erachtens unseren Traum, unser Fantasma, unser Trauma "Urbanität" verdanken, unter anderem auch verstörend erotisch gemeint." (3)

Aus der Zusammenwirkung politischer, soziologischer, technokratischer und marktwirtschaftlicher Kräfte erweitern sich die Städte in fragmentierten Ansiedlungen, in welchen heute etwa zwei Drittel der europäischen Bevölkerung wohnen.

Stadtverdichtung

Nachverdichtungen in Städten sind noch immer politisch schwer durchzusetzen. Dabei steht eine grosse Anzahl unterschiedlichen Branchen für neue Nutzungen zur Verfügung. Die Areale, die früher für Güterbahnverkehr, Kasernen oder Industrie bestimmt waren, legen neue Entwicklungspotentiale offen.

Das Entstehen von Stadtstrukturen an solchen Orten ist durch die Abkehr von den Prinzipien der Selektion und Segregation bedingt und erfordert Auseinandersetzung mit komplexen Hybriden.

Stadterneuerung

Jeder Prozeß der Änderung und Anpassung der Stadtstruktur innerhalb historisch gewachsener Stadtgebiete, der durch öffentliche und private Aktivitäten im Infrastruktur-, Produktions-, Wohnungsbereich stattfindet, kann als Stadterneuerung bezeichnet werden. Sie betrifft damit alle wesentlichen Stadtfunktionen und ihr Ziel ist die Erhaltung bzw. Schaffung eines Lebensraumes von hoher Qualität. (4)

Hinsichtlich der Massnahmen reicht sie von privaten Investitionen in einzelnen Wohnungen über Erhaltungs- und Verbesserungsarbeiten an einzelnen Bauobjekten bis zum Abbruch und Neubau von grösseren Baueinheiten der Stadt und letzten Endes bis zur Verbesserung der Infrastruktur eines ganzen Gebietes. Wenn Stadterneuerung als Entwicklungsvorgang aufgefasst wird, der auch die Gesamtentwicklung der Stadt betrifft, so treten neben den baulich - physischen Aspekten die sozialen, ökonomischen, organisatorischen und politischen Aspekte der Stadterneuerung in den Vordergrund. (5) Im Stadterneuerungsgesetz werden 3 Problemtypen unterschieden:

- Gebiete mit städtebaulichen Mißständen hygienischer und sozialer Art,
- Gebiete mit städtebaulichen Mißständen struktureller Art, und
- Gebiete mit städtebaulichen Mißständen funktioneller Art.

Städtebauförderung

In Deutschland zum Beispiel wird die Stadt- und Dorferneuerung durch den Bund und die Länder gefördert, und zwar durch folgende Programme der Städtebauförderung: Der Städtebauliche Denkmalschutz, Der Stadtumbau und "Die soziale Stadt".

Der Städtebauliche Denkmalschutz dient dem Schutz von historischen Stadtkernen als Stadtdenkmale und somit Flächendenkmale, damit diese als wichtiges kulturelles Erbe dauerhaft erhalten bleiben und dabei nicht verfälscht oder beeinträchtigt werden.

"Wichtigste Aufgabe des städtebaulichen Denkmalschutzes ist es, dem Stadtdenkmal alle die Funktionen zu erhalten, die sich mit der Bewahrung der identifikationsstiftenden Werte wie Stadtgrundriss, Einbettung in die Landschaft, Straßen- und Platzräume sowie signifikanten Einzelbauten vereinbaren lassen." (6)

Gebiete des Städtebaulichen Denkmalschutzes sind historische Stadtkerne von Städten und Stadtteilen mit siedlungsgeschichtlicher und denkmalpflegerischer Bedeutung. Dazu gehören neben dem Stadtkern auch Vorortkerne aus der Gründerzeit, nicht jedoch nur kleinere Quartiere oder Platz- und Straßenräume. Dabei soll der historische Stadtgrundriss (Straßen, Plätze, Parzellen, ablesbare Gebietsumgrenzung) noch erhalten und eine historische Bausubstanz vorhanden sein. In solchen Stadtteilen befinden sich viele bauliche Kulturdenkmale und Ensembles, aber auch Bodendenkmale und Industriedenkmale.

Stadtumbau bezeichnet städtebauliche Maßnahmen in Stadtteilen oder ganzen Städten, die in besonderem Maße von Strukturwandel und Rückgang der Bevölkerung betroffen sind. Dem damit einhergehenden Funktionsverlust versucht der Stadtumbau auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts entgegen zu wirken.

"**Die Soziale Stadt**" ist ein Teil der deutschen Städtebauförderung. Der gegenwärtige massive gesellschaftliche und ökonomische Wandel verändert die sozialen und räumlichen Strukturen in den Städten und stellt die Stadtteilentwicklung vor neue Herausforderungen. Deswegen werden seit 1999 verschiedene Politikfelder und Ressorts mit einem neuen integrativen Ansatz zur sozialen Stabilisierung städtischer Problemgebiete verbunden. Im Dezember 2007 war das Programm schon in 498 Stadtteilen in 318 Gemeinden umgesetzt.

Ziele des Programms sind, die physischen Wohn- und Lebensbedingungen sowie die wirtschaftliche Basis in den Stadtteilen oder Stadtquartieren zu stabilisieren und zu verbessern, die Lebenschancen durch Vermittlung von Fähigkeiten, Fertigkeiten und Wissen zu erhöhen und Image, Öffentlichkeitsarbeit und Identifikation der Quartiere zu stärken. Das Leben in den städtebaulich und sozial gefährdeten Gebieten, ein sozialer Verbund und die Motivation der Bewohner sollen wieder gestärkt werden.

Wohnen am Stadtrand

“Was schreibt man an den Rand?

Einfälle, Gedanken, Tatsachen, Formulierungen, die vielleicht vergessen, verdrängt, “unter dem Tisch gefallen” sind, aber trotzdem wichtig, auf irgendeine Weise wertvoll scheinen oder vielleicht einmal werden können. Ränder stehen zwischen verschiedenen Seiten, manchmal kann auch ein Hintergrund sehr interessant werden. selbst wenn man es im Augenblick nicht erkennt oder wenn es nicht zugegeben werden soll. Zweifellos können aus Rändern - und ihren Kontrasten - verschiedene Eindrücke, Auffassungen, verschiedene Meinungen entstehen - also werden sie anregend sein, Anlass für Meinungsbildung und Meinungsänderung, von Rändern können Veränderungen ausgehen, Entwicklungen beginnen, Gedanken entstehen.

Das alles kann umso wichtiger sein, je schwieriger, je unmöglicher es ist, oder scheint, das Zentrum - die Macht - zu bewegen, zu beeinflussen.” (7)

Wohnen in der Stadt charakterisiert eine Lebensweise, die den Stadtbewohner vom Landbewohner unterscheidet. Sie wird in den Theoriebüchern als Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit definiert und zwar in sozialer, funktionaler, juristischer, materiell-symbolischer und normativer Dimension.

Einerseits verbindet man die Vorstellung der Stadtwohnung eher negativ mit einem kollektiven Treppenhaus und langen dunklen Fluren in anonymen und

engen Großbauten. Auf anderer Seite lässt sich das Problem energetischer Effizienz im Kollektiv besser lösen und Anonymität innerhalb der Gemeinschaft bietet Raum für neue, unkonventionelle Lebensstile. Gerade diese Anonymität mit einer höheren Dichte von kulturellen Veranstaltungen, Dienstleistungsangeboten und kommerziellen Möglichkeiten sind die Merkmale der neuen Urbanität und können der Stadt verhelfen wieder als Lebensmittelpunkt empfunden zu werden.

Der Grund für Attraktivität des Stadtrands als Wohnstandort ist die Nähe zur unbebauten Landschaft bzw. zu ländlich geprägten Räumen. Die BewohnerInnen dieser Gebiete können alles, was der Erholung dient, problemlos erreichen und oft sind auch ihre Arbeitsplätze aus der Stadt gewandert. Diese Fakten zeichnen den Stadtrand gegenüber der Kernstadt aus, aber gleichzeitig sind seine Qualitäten durch die Verdichtungsprozesse gefährdet. Eine Gestaltung muss zwischen einer weiteren Verdichtung und der Erhaltung seiner suburbanen Eigenschaften abwägen. Aber nur durch Gestaltung kann keine Identität hergestellt werden, und sie kann den suburbanen Raum nicht in seiner Ganzheit umfassen. Gestaltung kann und muss jedoch an einer Identifikation von und mit solchen Orten mitwirken.

“Die Identität des suburbanen Raums lässt sich nicht baulich herstellen, sondern Gestaltung kann „nur“ einen Prozess der Identifikation von und mit Orten initiieren

und stärken. Die Vernetzung bestehender Qualitäten im suburbanen Raum gelingt nur bedingt auf einer lokalen Maßstabsebene und mit räumlich begrenzten, städtebaulichen Mitteln.“ (8)

Entsprechend den gesellschaftlichen Veränderungen und dem Wandel in der Arbeitswelt muss ein Modell entwickelt werden, das sowohl Rücksicht auf den Bestand nimmt als auch diese Prozesse miteinbezieht.



Überbauung von Verkehrsstrassen

In vielen Städten werden die Stadteile durch Eisenbahnen und Schnellverkehrsstraßen zerschnitten und getrennt. Darüber hinaus wird wertvoller Grund und Boden in Anspruch genommen. Der Gedanke Verkehrsstrassen zu überbauen, zusätzlich zu nutzen, einen Erweiterungsraum zu gewinnen und unterbrochene Zusammenhänge zu verknüpfen liegt nahe und ist auch nicht neu.

Die ersten Beispiele dafür finden sich schon im 12. Jahrhundert. Aus verteidigungs-, ästhetischen und kaufmännischen Gründen wurden Flußbrücken überbaut. Eines der berühmtesten Beispiele ist wohl Ponte Vecchio im Florenz. 1335 vom Tadeo Gaddi gebaut, stark durch merkantile Überlegungen gefördert, besteht sie noch heute in dieser Form. Ein weiteres Beispiel wäre die London Bridge, die schon im 14. Jahrhundert von

(1) Oliver Bormann, Michael Koch, Maritn Schröder, Maresa Schumacher: Urbanisierung der Agglomeration - eine laufende Forschung. 100% Stadt - Der Abschied vom nicht - städtischen; HdA Graz, Graz, 2003, S.42

(2) Vittorio Magnago Lampugnani und Matthias Noell: Für eine Neugründung der Disziplin Städtebau, Handbuch zum Stadtrand – Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum; Birkhäuser Verlag AG Basel 2007, S.8

(3) Susanne Hauser: Stadt ohne Bild - Zur Wahrnehmung der Agglomeration, 100% Stadt - Der Abschied vom nicht - städtischen; HdA Graz, Graz, 2003, S.108

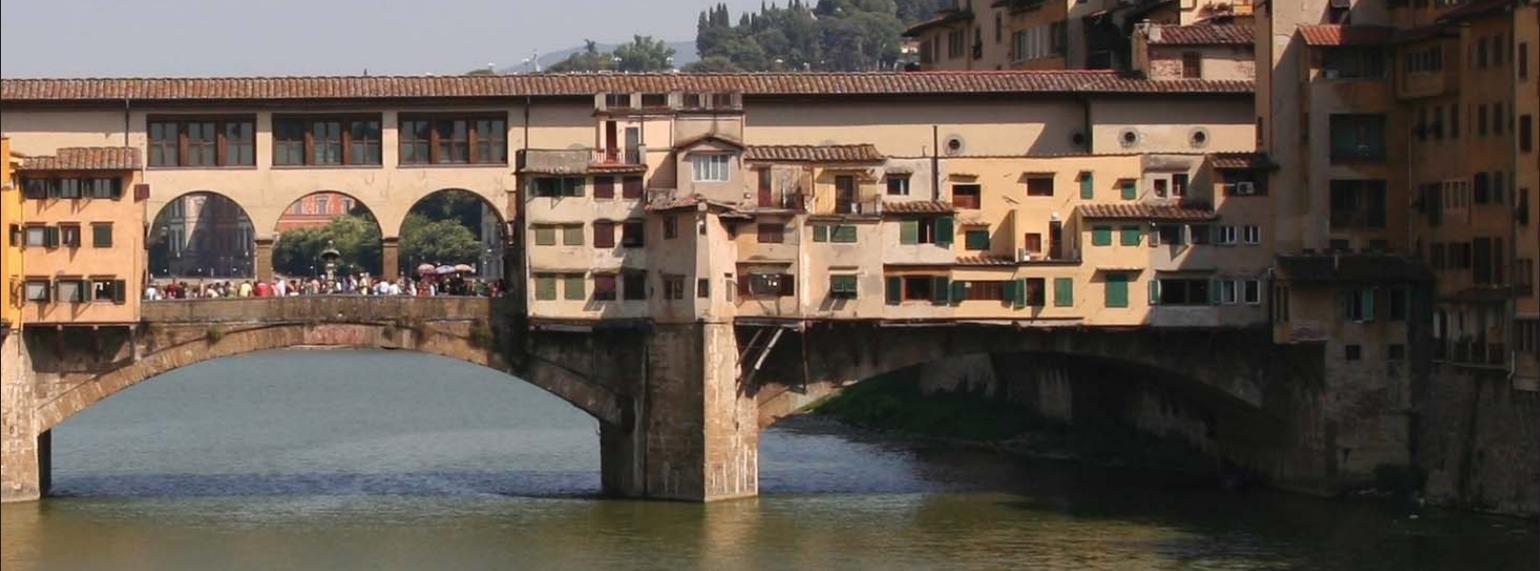
(4) Vgl. Karl-Heinz Mally, Heimo Widtmann; Das Grazer Altstadterhaltungsgesetz, 1980, S.7

(5) Vgl. Projektgruppe Assanierung Ziviltechniker - ARGE; Assanierung von Stadtgebieten, Grundlagen und Probleme der Stadterneuerung in Österreich, dbv-Verlag, Verlag für die Technische Universität Graz, S.13

(6) Gottfried Kiesow; Städtebaulicher Denkmalschutz aus der Sicht der Denkmalpflege in Alte Städte - Neue Chancen; Monumente-Verlag, Bonn 1996, S.15

(7) Roland Reiner; An den Rand geschrieben, Böhlau Verlag, Wien - Köln - Weimar 2000, S.7

(8) Vittorio Magnago Lampugnani; Erweiterung des Gestaltungsbegriffs Handbuch zum Stadtrand – Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum; Birkhäuser Verlag AG Basel 2007, S.43



fünfstöckigen Häusern überbaut war. Rialto in Venedig kann man als "reine" Ladenbrücke bezeichnen. In diese Reihe gehören auch ähnliche Brückenbauwerke, die es bis in die Neuzeit in Paris gab, und die teilweise ebenso mit fünfgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern bestanden waren.

Damals sind überwiegend kaufmännische Interessen dahinter gestanden, nämlich den zwangsgeführten Menschenstrom für seine Geschäfte auszunutzen. Dem Stadtbild hat das keine Nachteile gebracht, wie heute an erhaltenen Beispielen noch sichtbar wird. Im Zuge der Urbanisierung, während der Industrialisierung, der Trennung von Wohn- Erholungs- und Arbeitsstätten haben die Verkehrsstrassen eine überragende Bedeutung für das Funktionieren unserer Städte gewonnen. Sie spiegelt sich direkt an dem wachsenden Flächenbedarf für Verkehrsanlagen, der heute mancherorts über 30% der Stadtfläche beträgt.

In unserer Zeit entsteht der Gedanke etwas zu überbauen im wesentlichen aus zwei Gründen:

1. Die Ausnutzung des üblicherweise über Verkehrsstrassen ungenutzten Raumes für andere als nur verkehrliche Zwecke; d.h. mehrschichtige Ausnutzung des im allgemeinen nur einschichtig beanspruchten Grundstückes.
2. Die bauliche Überwindung von Verkehrsstrassen, um damit Immisionen und Trenneffekte durch Verkehrssysteme zu verringern, wenn sie ein Hindernis für die Entwicklung hin zu einer humanen Stadt darstellen. (1)

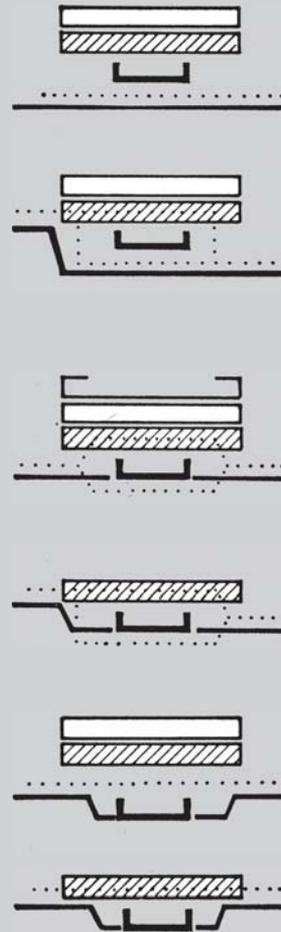
Daraus kann man schließen dass die Verkehrsüberbauungen solche baulichen Anlagen sind, die den Luftraum über Verkehrsstrassen in Anspruch nehmen aber nicht selbst nur Verkehrsbauwerk sind.

Bei der Realisierung solcher Bauwerke hängen die Chancen hauptsächlich von dem Vergleich zwischen Baulandpreisen und den Kosten für Überbauungsrechte und den für Überbauung spezifischen Mehrkosten ab. Die letzteren gliedern sich in Einzelkosten für:

- den konstruktiven Aufwand,
- die wirtschaftlichen Verluste durch Funktionsbeeinträchtigung der bestehenden Verkehrsanlage während der Übergangszeit,
- für Änderungen an bestehenden Anlagen und Überbauung notwendig werdender zusätzlicher Einrichtungen, und
- die Verzinsung der Investitionsmittel durch verlängerte Bauzeiten.

Gewisse Einschränkungen werden hierbei auch von der Stadplanung, der Bauordnung, den Richtlinien der Verkehrsträger sowie durch verschiedene Gesetze und Vorschriften gemacht. Selbstverständlich sind solche Regelungen sehr unterschiedlich in Europa als beispielsweise in den USA oder Japan.

Weil eine Institution der öffentlichen Rechts meistens der Eigentümer und Träger der Verkehrsflächen ist, kann sie im Fall einer Überbauungsmaßnahme neben der gezielten Verdichtung auch Strukturverbesserungen vornehmen. Unterprivilegierte Nutzungen können gefördert werden, günstige Nutzungsmischungen lassen sich erreichen.



Hochlage

- Lärmempfindliche Nutzung in der +2 Ebene (Parken)
- Lärmempfindliche Nutzung erst ab +3 Ebene
- Erschließung muss bis zur +2 Ebene hinaufgeführt werden, wenn keine topographische Voraussetzungen eine günstigere Erschließung ermöglichen

Gleichlage

- Lärmempfindliche Nutzung schon in +2 Ebene
- Ebene +1 wird in der Regel Parkgeschoss sein
- Erschließung nur über ein Geschoss
- falls eine Geländekante vorhanden, kann die Erschließungsstraße in +1 Ebene verlaufen

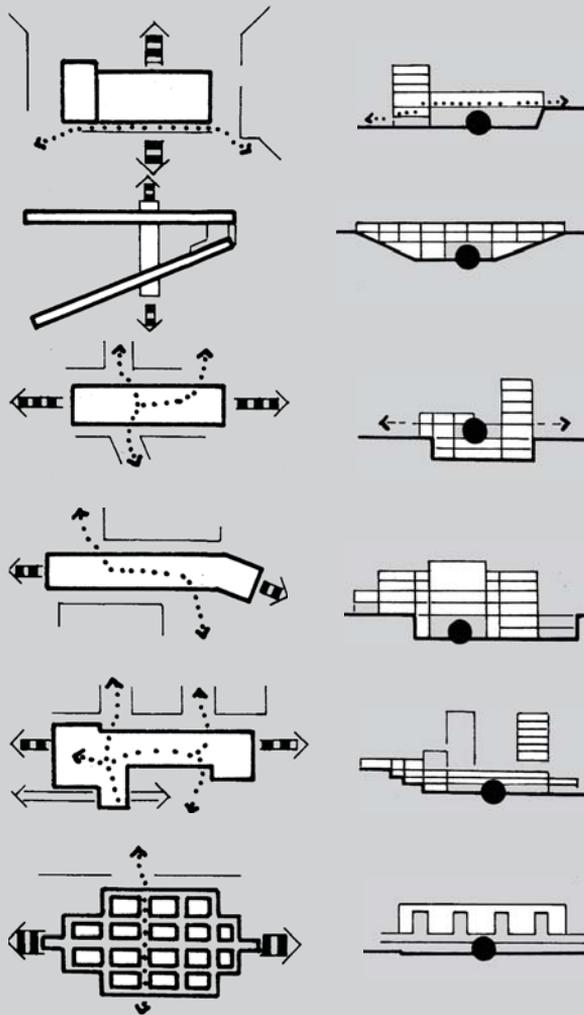
Tieflage

- Lärmempfindliche Nutzung schon in +1 Ebene
- sehr günstige Erschließung der Überbauung

Abb. 1: Höhenlage der Verkehrsebene und ihre Auswirkung auf Nutzung und Erschließung

Den großen Einfluß auf die Überbauungsart hat die Höhenlage der Verkehrsebene im Bezug zum umgebenden Gelände. Sie kann sich entweder in Hochlage, Hanglage, Gleichlage oder Tieflage befinden. (Abb.1)

(1) Klaus Bernardi, Georg Feinhals; Entwurf und Planung, Verkehrs-Trassen-Überbauungen; Verlag Georg D.W. Callwey, München 1977, S.7



Projekt: Brückenpostamt Passau
 Hauptnutzung: Einrichtungen der Post
 Länge der Überbauung: 59,87m
 Breite der Überbauung: 94,50m

Projekt: Manitou Station
 Hauptnutzung: Wohnen, ruh. Verkehr
 Länge der Überbauung: 150,00m
 Breite der Überbauung: 15,00m

Projekt: Hauptbahnhof Winterthur
 Hauptnutzung: SBB, Wohnen
 Länge der Überbauung: 260,00m
 Breite der Überbauung: 90,00m

Projekt: Wiedikon - Lochergut, Zürich
 Hauptnutzung: Wohnen, Büros
 Länge der Überbauung: 270,00m
 Breite der Überbauung: 28,00m

Projekt: Hauptbahnhof Mainz
 Hauptnutzung: DBB, Wohnen (Hotels)
 Länge der Überbauung: 580,00m
 Breite der Überbauung: 58,00m

Projekt: Hauptbahnhof Düsseldorf
 Hauptnutzung: Büros, ruh. Verkehr
 Länge der Überbauung: 660,00m
 Breite der Überbauung: 300,00m

Abb. 2: Beispiele der Überbauung und Überbauungstypen

Anhand von abgebildeten Beispielen lassen sich drei Überbauungstypen unterscheiden:

1. die Überbauung in Brückenform mit geringerer Gebäudeentwicklung in Längsrichtung der Trasse
2. die lineare Überbauung, die die Richtung der Trasse aufnimmt und betont
3. die flächenhafte Überbauung über ebenfalls flächenhafte Verkehrsanlagen

(Abb.2)

Slow Food (1)

Carlo Petrini gründete 1986 in Bra, Piemont, gemeinsam mit einer Handvoll Gleichgesinnter den Verein Slow Food. Keiner der Beteiligten dachte damals, dass sich aus ihrer Aktion gegen geschmackliche Verflachung durch industrielle Einheitsgerichte eine internationale Bewegung entwickeln würde.

Slow Food ist eine Bewegung von und für Menschen, die das Geruhsame, Sinnliche und Bodenständige bewahren wollen. Und das im Zeitalter des "Fast Life". Dem hektischen Treiben der modernen Zeit werden eine Philosophie des Genusses und ein langsamer, bewusster Lebensstil entgegengesetzt. Da jeder Mensch Anspruch darauf hat, nennt sich Slow Food auch "Internationale Bewegung zur Wahrung des Rechts auf Genuss". Das kommt an: Slow Food ist in über 100 Ländern mit mehr als 80.000 Mitgliedern vertreten.

Die Wertschätzung der Geselligkeit und der Anspruch auf das Recht des Wohlgeschmacks sind die grundlegenden Prinzipien, auf denen jede Initiative beruhen soll: zur Verbreitung der Kenntnis der "materiellen" Kultur (jedes Produkt bringt die Düfte der Erde, Riten und alte Produktionstechniken mit sich), für den Schutz der Güter aus Landwirtschaft und Ernährung, den Schutz der historischen, künstlerischen und landschaftlichen Güter der Orte des Genusses und des önologischen Geschmacks (Kaffees, Konditoreien, Gasthäuser, handwerkliche Betriebe, ...).

Cittaslow (2)

Cittàslow (langsame Stadt; ital. città = Stadt, engl. slow = langsam) ist eine Bewegung, die 1999 in Italien gegründet wurde. Sie wurde inspiriert von der Philosophie der Slow-Food-Bewegung. Hauptziele sind die Verbesserung der Lebensqualität in Städten und das Verhindern der Vereinheitlichung und Amerikanisierung von Städten, in denen Franchise-Unternehmen dominieren. Die Unterstützung und Betonung von kultureller Diversität und den eigenen und speziellen Werten der Stadt und ihres Umlandes sind ebenfalls zentrale Cittàslow-Ziele. Im weiteren Sinne kann Cittàslow dem Trend der sogenannten Slow-Bewegung (vgl. Entschleunigung) zugerechnet werden.

Cittàslow breitet sich auch außerhalb Italiens aus. Im Januar 2006 existierten Cittàslow-Netzwerke bereits in Deutschland, Norwegen, Großbritannien und Spanien. In anderen Ländern arbeiten ebenfalls Dörfer und Städte auf die Akkreditierung der Cittàslow-Organisation hin.

Wie Slow Food ist auch Cittàslow eine Mitgliedschafts-Organisation. Die vollständige Mitgliedschaft bei Cittàslow ist nur für Städte mit einer Bewohnerzahl von unter 50.000 möglich. Um sich für die Mitgliedschaft zu qualifizieren, muss eine Stadt normalerweise mindestens 50% der Kriterien in einem Selbstbewertungsprozess erfüllen und kann sich dann bei dem nationalen Cittàslow-Netzwerk bewerben. Die Kriterien zur Bewerbung setzen sich aus den sieben

Themenbereichen Umweltpolitik, Infrastrukturpolitik, urbane Qualität, Aufwertung der autochthonen Erzeugnisse, Gastfreundschaft, Bewusstsein und landschaftliche Qualität zusammen. Zur Mitgliedschaft gehört ebenfalls ein jährlicher Beitrag an die Organisation.

Eine weitere Kategorie der Cittàslow-Mitgliedschaft ist die der Cittàslow-Unterstützer, eine Möglichkeit die 2005 geschaffen wurde und offen für Institutionen, Unternehmen und Städte ist, die die Ziele der Cittàslow unterstützen, sich aber nicht für die volle Mitgliedschaft qualifizieren können.

Was haben sich cittaslow's (Slow Cities) als Entwicklungsziel gesetzt? Wo sind die Stärken einer cittaslow?

Nachhaltige Umweltpolitik

- Innovative Technologien
- Schonung der Ressourcen
- regionalverträgliche Konzepte

Typische Kulturlandschaft

- Vielfalt
- Eigenart
- Schönheit

Charakteristische Stadtstruktur

- Stadterneuerung
- Zukunftsorientierte
Flächenerschließung
- Stadtgeschichte als
Entwicklungspotenzial

Regionaltypische Produkte

- Traditionelle Herstellung
- Natürliche Produktion
- Kurze Wege

Gastfreundschaft

- Qualitätsorientierte Gastronomie
- Städtepartnerschaften
- Weltoffenheit und Herzlichkeit

Regionale Märkte

- Direktvermarkter
- Wochenmärkte
- Regionale Wirtschaftskreisläufe

Kultur und Traditionen

- Wahrung von regionalen Besonderheiten
- Förderung von Veranstaltungen
- Kulturelle Einrichtungen

Bewusstseinsbildung

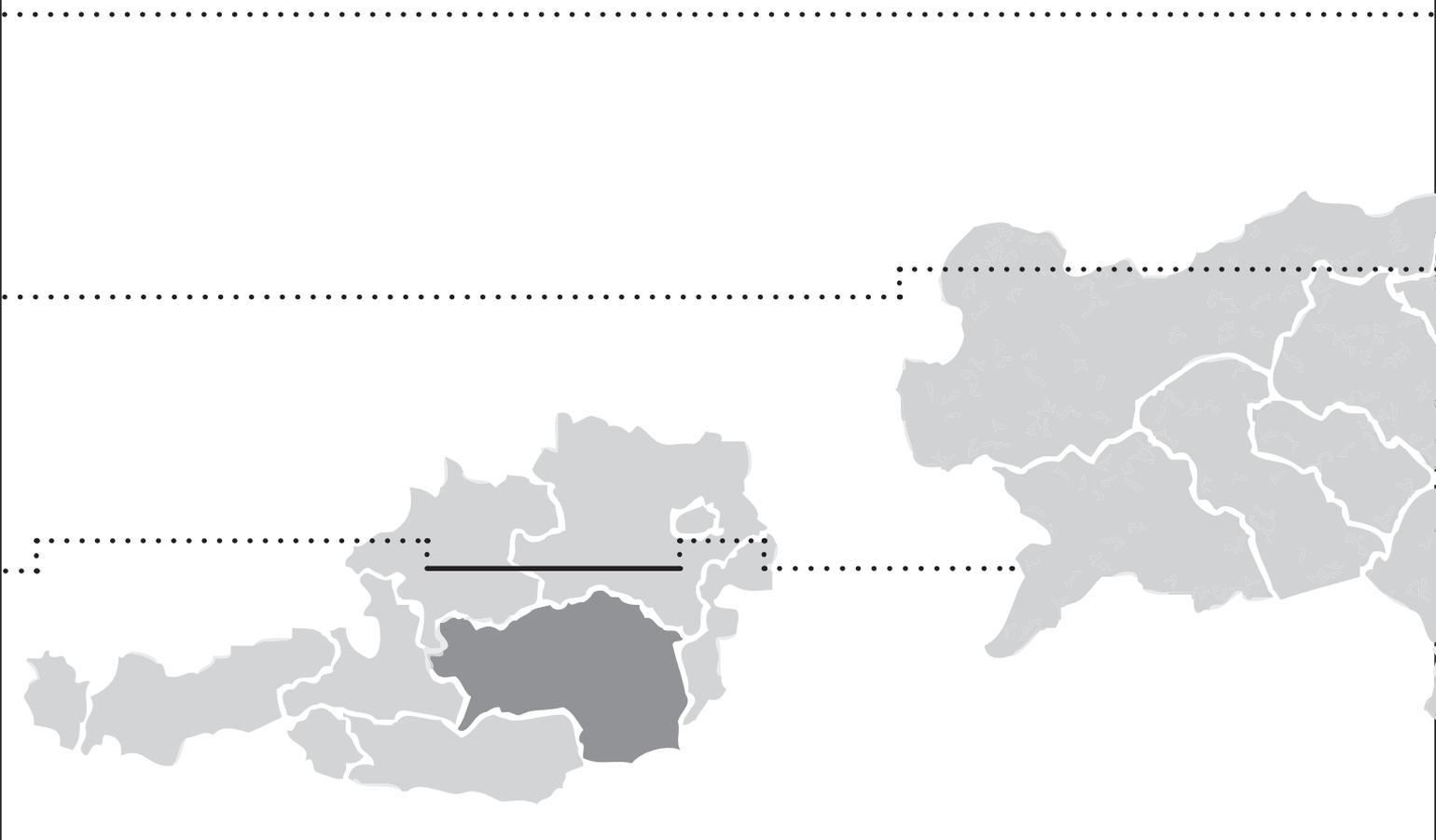
- Information
- Geschmacks- und Sinnesschulung
- Regionale Identität

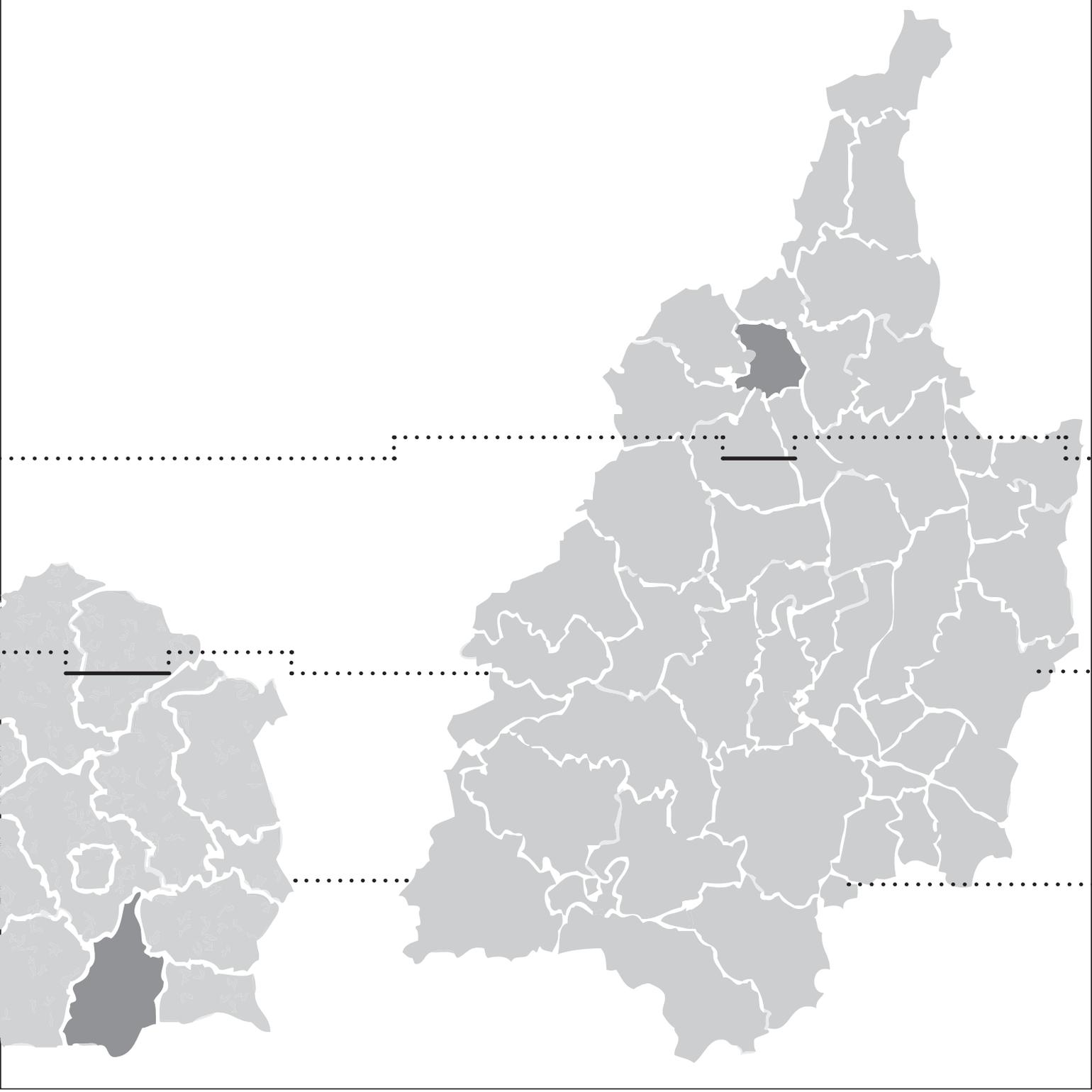
(1) <http://www.slowfoodaustria.at/>

(2) <http://www.cittaslow.info>, <http://de.wikipedia.org/wiki/Cittàslow>



Gemeinde:	Wildon
Bezirk:	Leibnitz
Bundesland:	Steiermark
Geographische Breite:	46° 53' 13" nördlich
Geographische Länge:	15° 30' 51" östlich
Fläche:	7,24 km ²
Seehöhe:	314 m über Adria
Einwohner:	2.482





Der wilde Mann von Wildon

Auf dem Wildonerberge hauste einst ein Riesengeschlecht. Es waren wilde Männer, welche große Bäume entwurzelten, mächtige Felsblöcke umherschleuderten und als Keule Baumstämme führten.

Der letzte dieses Geschlechtes, insgemein der wilde Mann genannt, trieb es am ärgsten, so daß die Bewohner der Ortschaft Wildau am Fuße des Berges sich weder zu raten noch zu helfen wußten. Wohl dachten sie daran, den schrecklichen Riesen unschädlich zu machen, aber sie konnten ihm in keiner Weise beikommen. Sobald er nur im geringsten etwas merkte, daß die Leute gegen ihn Schlimmes im Schilde führten, trieb er es um so ärger und wütete so schrecklich, daß die ganze Gegend verwüstet wurde und die Bewohner immer mehr und mehr verarmten.

Einst stieg ein Wirtstöchterlein aus dem Tale zu des Riesen Behausung hinauf. Es wollte Schwämme suchen, nebenbei aber auch auskundschaften, was der wilde Mann tue. Dieser fand das Mädchen alsbald auf einer kleinen Ebene, redete es an und verlangte, es solle zu ihm ins Schloß kommen und ihm da die Wirtschaft führen. Anfangs entsetzte sich die Wirtstochter über die Zumutung, aber da sie sonst beherzt und schlau war, so dachte sie sich: "Wenn ich es ihm abschlage, so behält er mich mit Gewalt zurück; bleibe ich aber, so kann es mir vielleicht gelingen, den furchtbaren Mann unschädlich zu machen und so uns alle von diesem Schrecklichen befreien." Also sagte

das Mädchen zu, jedoch wollte es vorher noch die Eltern fragen, ob sie damit einverstanden seien, daß es bei ihm in den Dienst trete. Der Riese hatte nichts dagegen, und so eilte das mutige Mädchen den Abhang hinab, setzte den Eltern alles auseinander und stieg des andern Tages wieder den Wildonerberg hinan, um fortan in der Nähe des Riesen zu verweilen.

Mehrere Tage und Wochen vergingen, ohne daß es dem Mädchen möglich gewesen wäre, sein Vorhaben auszuführen. Aber als dann einmal der wilde Mann sehr ermüdet von einer Jagd zurückkam und sich niederlegte, um zu schlafen, verwundete ihn das Mädchen mit einer Stricknadel an der Schläfe. Anfänglich verspürte der Riese gar nichts, denn sein Schlaf war ein sehr tiefer, aber nach und nach nahm der Schmerz doch so überhand, daß er aufwachte, wie toll nach dem Mädchen herumfahndete und, als er dieses nicht mehr im Schlosse vorfand, in seiner Wut einen großen Steinklotz nach dem anderen vom Berge losriß und in das Tal hinabschleuderte. Doch die Wunde war tödlich, und es konnte der wilde Mann nicht lange seinem Zorne auf solche Weise Luft machen. Erschöpft sank er zu Boden und hauchte bald darauf seinen Geist aus. Als die Ortschaft Wildau später zu einem Markte erhoben wurde, nahmen die Bewohner desselben zur Erinnerung an das Geschlecht der Riesen, welches hier gehaust hatte, den wilden Mann in das Marktwappen auf, und aus dem Worte Wildau entstand dann auch der Name Wildon, wie der Ort noch heutzutage heißt.

Zuweilen zeigte sich der wilde Mann auf dem Wildonerberge, doch nicht als Plagegeist, sondern als Beschützer der Bergbewohner. So erschien er einmal als ein riesengroßer Greis mit weißem, herabwallendem Barte einem Knaben, der anstatt zur Kirche, den Berg hinangegangen war. Er führte ihn in eine Höhle und zeigte ihm hier einige große, mit Moos bewachsene Fässer, welche voll des besten Weines waren. Der Knabe sollte davon kosten, doch er weigerte sich dessen, und da führte ihn der Geist wieder aus der Höhle und verschwand hierauf plötzlich.

Sagen aus der grünen Mark, Hans von der Sann, Graz 1911



WILDON (1)

Lage

Wildon ist eine Marktgemeinde in der südlichen Steiermark mit 2482 Einwohnern und gehört zum Bezirk Leibnitz. Die Marktgemeinde liegt am Wildoner Berg, der das Leibnitzer Feld eingrenzt, direkt an der Mündung der Kainach in die Mur. Die Anbindung an wichtige Verkehrsadern ist durch die Eisenbahn, Autobahn und auch den nahen Flughafen bestens gegeben. Wildon kann per Bahn von Graz aus mit S-Bahn-Zügen Richtung Spielfeld-Straß in 24 Minuten erreicht werden. An Wildon vorbei führt der Murradweg (R2) wo sich auch ein kleiner Badensee befindet, der im Hochsommer zu einem Zwischenstopp einlädt.

Der ursprünglich so wichtige Durchzugsverkehr entwickelte sich nach 1945 zur teilweise negativen Belastung, führte doch die sogenannte „Gastarbeiterroute“ durch den engen Markt. 1974 macht die Wildoner Bevölkerung auf diesen Mißstand aufmerksam und beschleunigte damit den Ausbau einer Umfahrung und später den Bau der Phyrnautobahn. Durch die Anschlußstelle an die Autobahn und den Ausbau der Straßen in den Osten der Steiermark ist allerdings wieder eine deutliche Zunahme des Durchzugsverkehrs zu registrieren. Von den Vertretern der Marktgemeinde Wildon wurde die Erstellung eines überörtlichen Entwicklungskonzeptes angeregt, bei dem auch ein Konzept für die wirkungsvolle Verkehrsentlastung für den

Ortskern entstehen soll. Die Erreichbarkeit internationaler Wirtschaftszentren ist durch die Autobahnanschlußstelle, die Südbahn aber auch durch den nur 15 Kilometer entfernten Flughafen positiv zu bewerten.

Ortsname

Der Ortsname Wildon ist in seiner Bedeutung nach wie vor nicht wirklich entschlüsselt. Die Möglichkeiten reichen von Keltisch „fialdunum“ (gastfreundlicher Ort) über das slawische „bilo donje“ (Ort auf halber Höhe) bis zur „Wilde“ (die mittelhochdeutsche Bedeutung für Stute) die die Pferdefamilie mit dem größten Berg „Hengst“ und dem kleinsten „Ful“ (Fohlen) vervollständigen würde.

Geschichtliches

Erste Dörfer standen bereits um das Jahr 4000 vor Christus, in der Jungsteinzeit, an der strategisch günstigen Stelle im Mündungsgebiet von Kainach und Mur. Der Wildoner Schloßberg am Zusammenfluß im Mündungsgebiet von Kainach und Mur und der dahinter liegende mächtige Buchkogel und Bockberg (zusammen früher „Hengist“ genannt) waren wegen ihrer günstigen strategischen Lage beliebte Siedlungsplätze, seitdem der Mensch im Gebiet der heutigen Steiermark sesshaft wurde.

In den folgenden Epochen nahm die Siedlungstätigkeit noch zu. Aus der späten Urnenfeldzeit stammt ein Gräberfeld, das vor kurzem in der Nähe der Hauptschule Wildon entdeckt wurde.

Im Frühmittelalter, um das Jahr 1000 nach Christus, lag die Hengistburg, das Zentrum der damaligen Mark an der mittleren Mur, wohl ebenfalls am Wildoner Schloßberg. Sie sollte die Grenze zum Osten sichern.

Seit dem 12. Jahrhundert folgten der Hengistburg mehrere nebeneinander bestehende Burgen nach. Das landesfürstliche Lehen Altwildon (erstmal erwähnt 1173), Sitz des angesehenen und mächtigen Geschlechtes der Herren von Wildon, die erzbischöflich-salzburgische Burg Neuwildon am Plateau sowie das Haus Ful und der Turm Hengst auf halber Höhe sperrten den Weg vom Grazer Feld in das Leibnitzer Feld. Als Marschälle der Steiermark führten die Wildonier im Kriegsfall das steirische Aufgebot an, so im Jahre 1260, als es in der Schlacht von Kroissenbrunn gegen die Ungarn ging und der alte Ulrich von Wildon das steirische Landesbanner führte. Es wird bei dieser Gelegenheit überhaupt erstmals schriftlich erwähnt. Damals hatten die Wappenfarben der Wildonier -Weiß und Grün - bereits die alten Landesfarben der Steiermark - Schwarz und Weiß - verdrängt. Leutold I. von Wildon gründete 1229 das Augustiner-Chorherrenstift Stainz. Herrand II von Wildon war um die Mitte des 13. Jahrhunderts nicht nur mächtiger Landespolitiker, sondern auch als Minnedichter sehr bekannt. Nach einem Aufstand gegen den Landesfürsten verloren die Wildonier ihren Stammsitz, der als landesfürstliche Herrschaft Oberwildon durch Pfleger verwaltet oder an Adelige verpfändet wurde.

1624 verkaufte Kaiser Ferdinand II.

die Herrschaft an die Eggenberger. Mit der Herrschaft war ein ausgedehntes Landgericht verbunden, das sich über große Teile der Weststeiermark erstreckte.

Seit dem 18. Jahrhundert wechselten die Besitzer häufig. Bewohnt wurde im wesentlichen das "Freihaus" oder Untere Schloß Wildon im Markt. (Später Landessiechenhaus für Mittelsteiermark und dann Hauptschule).

1997 wurde die grundlegende Restaurierung des bereits in schlechtem Bauzustand befindlichen Unteren Schlosses eingeleitet und mit der Übersiedlung des Gemeindeamtes, dem Ausbau eines Kulturzentrums und der Errichtung eines Museums sollte die künftige Nutzung gesichert sein. Die Burgen am Schloßberg jedoch wurden Ruinen und im 19. Jahrhundert zunehmend als Steinbruch verwendet.

Der Markt

Die vermutlich von den Wildoniern gegründete Burguntersiedlung Wildon wird erstmals 1219 urkundlich erwähnt und erhielt noch Anfang des 13. Jahrhunderts Marktrechte, womit das Recht zur Ummauerung und zur Abhaltung von Wochen- und Jahrmärkten verbunden war. Zwei Tore schlossen den Markt nach außen sicher ab, so daß kaiserliche Truppen in der Baumkirchnerfehde um 1470 Wildon ein Jahr lang belagern mußten, ehe es erobert werden konnte. Die damals selbständige Nachbargemeinde Unterhaus, eine rein agrarisch strukturierte Gemeinde wurde 1955 nach Wildon eingemeindet.



Wirtschaft und Entwicklung

Die Wirtschaft wird von mittleren und kleinen Gewerbebetrieben geprägt. Die Wildoner Bürger treiben Handel und hatten die unterschiedlichsten Gewerbe, führten jedoch fast immer eine Landwirtschaft nebenbei. Heute sind die mittleren und kleineren Gewerbebetriebe, neben drei größeren Industriebetrieben, dominierend. Landwirtschaftsbetriebe gibt es nur noch wenige.

Die Brücken über Kainach und Mur ließen den Markt, der ja direkt an der Haupt- und Kommerzialstraße nach Triest lag, eine wichtige Verbindungsfunktion im Verkehrsnetz einnehmen. Seinerzeit wurden hier auch Mauten eingehoben. Flößerei und Schifffahrt auf der Mur brachten weitere wirtschaftliche Impulse, allerdings auch große finanzielle Opfer, weil umfangreiche Uferschutzbauten an den Flüssen notwendig waren.

Unterbrochen wurde die wirtschaftliche Entwicklung Wildons durch mehrere Feuersbrünste (1461, 1624, 1727 und 1804) und die grassierende Pest (1583, 1586, 1633 und 1634). 1680 blieb die Bürgerschaft von der Pest verschont und errichtete zum Dank die Mariensäule am Hauptplatz.

Zwischen 1796 und 1809 zogen mehrmals die französischen Besatzungstruppen durch Wildon. Die beiden Weltkriege des 20. Jahrhunderts forderten auch unter den Wildonern zahlreiche Opfer. Nach 1945 gehörte das Gemeindegebiet zunächst zur sowjetischen, sodann zur britischen Besatzungszone.

(1) Vgl. Dr. Gernot Obersteiner: Wildoner Büchel; Wildon, 1985 und <http://www.wildon.gv.at/Geschichte.33.0.html>

In den Jahrzehnten des Wiederaufbaues wurde viel in den Aufbau einer guten Infrastruktur investiert. Derzeit legt man großen Wert auf die Erhaltung der Wohnqualität und die Festigung des zentralen Versorgungsortes.

Als regionaler Zentralort ist der Markt Wildon Sitz eines Bezirksgerichtes (seit 1849), eines Gendarmeriepostens (seit 1850) einer Ortsstelle des Österreichischen Roten Kreuzes (gegründet 1920) und eines Postamtes (seit 1873 - allerdings hat bereits bis 1751 ein Postmeister in Wildon seinen Sitz gehabt). Die Südbahn eröffnete 1846 einen Bahnhof. In den Jahrzehnten des Wiederaufbaues wurden 142 Gemeindewohnungen errichtet, die Wasserversorgung und Kanalisation ausgebaut. Derzeit wird die Wasserversorgung wieder mit großem finanziellen Aufwand auf den Stand der Technik gebracht. Mit dem Bau eines Fernheizwerkes, das inzwischen aus wirtschaftlichen Gründen von privater Seite betrieben wird, wurde auch ein positiver Beitrag für den Umweltschutz geleistet.

Der Schutz des historischen Bauerbes im Ortskern (Ortsbildschutzzone) ist eine wesentliche Aufgabe der Gemeindevertretung. Die Bedeutung des Marktes Wildon als zentraler Versorgungsort wird durch die Bemühungen zur Schaffung von Facharztstellen unterstrichen. So ist es bisher gelungen, neben drei praktischen Ärzten und zwei Zahnärzten noch Facharztstellen für einen Kinder- und einen Augenarzt im Markt anzusiedeln. Eine Besonderheit ist die rege Vereinstätigkeit.

Die Bevölkerung von Wildon ist in fast 30 verschiedenen Vereinen tätig. Außerdem werden in Wildon regelmässig verschiedene Spotveranstaltungen wie Aluminiummann, Volksläufe (mit 5 Laufrecken, darunter ein Halbmarathon), Nordic Walking und Radmarathon (mit 4 normalen und 2 MTB Strecken). Kultur, Sport und soziale Dienste werden damit bedient. Die Freiwillige Feuerwehr wurde bereits 1873 und der Männergesangsverein 1891 gegründet. Derzeit werden insgesamt 4 öffentliche Schulen und ein Kindergarten mit zwei Gruppen betrieben.

Die ersten Nachrichten über eine Schule datieren aus dem 16. Jahrhundert. Es war dies eine Pfarrschule, die 1869 mit dem Reichsvolksschulgesetz in staatliche Verwaltung überging. Zur gleichen Zeit stiftete ein Privatmann eine Mädchenvolksschule, die jedoch hundert Jahre später in eine normale Volksschule umgewandelt wurde. Erst 1998 wurden beide Volksschulen vereinigt. Die Hauptschule, errichtet 1945, war zuerst im ehemaligen Landessiechenhaus (vormals Freihaus) untergebracht und konnte 1961 in einen Neubau übersiedeln. Seit 1966 gibt es einen Polytechnischen Lehrgang und seit 1976 beziehungsweise 1980 ergänzt die Musikschule Wildon (der neue offizielle Name ist "Herrand von Wildon Musikschule") das schulische Angebot in der Gemeinde. Der ehemalige Pfarrkindergarten und jetzige Kindergarten der Marktgemeinde Wildon wurde 1995 in das neu errichtete, moderne Gebäude übersiedelt und auf zwei Gruppen aufgestockt.

“Marktgemeinde”

Alte Siedlungsstruktur, die zwischen zwei Toren gelegen ist, mit dem Hauptplatz in der Mitte (Marktplatz); Unteres Schloss Wildon mit Schlossplatz. Im Westen schließen die Pfarre und das Pfarrhaus diese Struktur.

Brücke über Kainach

An beiden Seiten der Hauptstraße befinden sich Häuser mit Geschäften im Erdgeschoss, weiter südlich Gewerbe.



Ehemalige Vorort

Damals vor den Stadttoren (13.Jh) gelegen; alte Struktur an der nordwestlichen Seite noch vorhanden, gegenüber den Wohnhäusern neueren Datums.



Ruinen

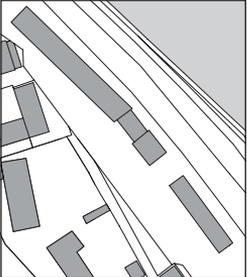
Lehen Alt - Wildon und Burg Neu - Wildon. Gemeinsam mit zwei weiteren Bauten versperrten sie auf halber Höhe des Berges den Weg vom Grazer ins Leibnitzer Feld.

STRUKTUREN

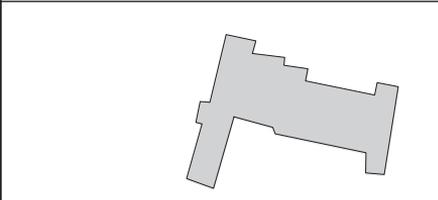


Fernheizwerk
Positive Wirkung für die Umwelt, heute von privaten Betrieben.

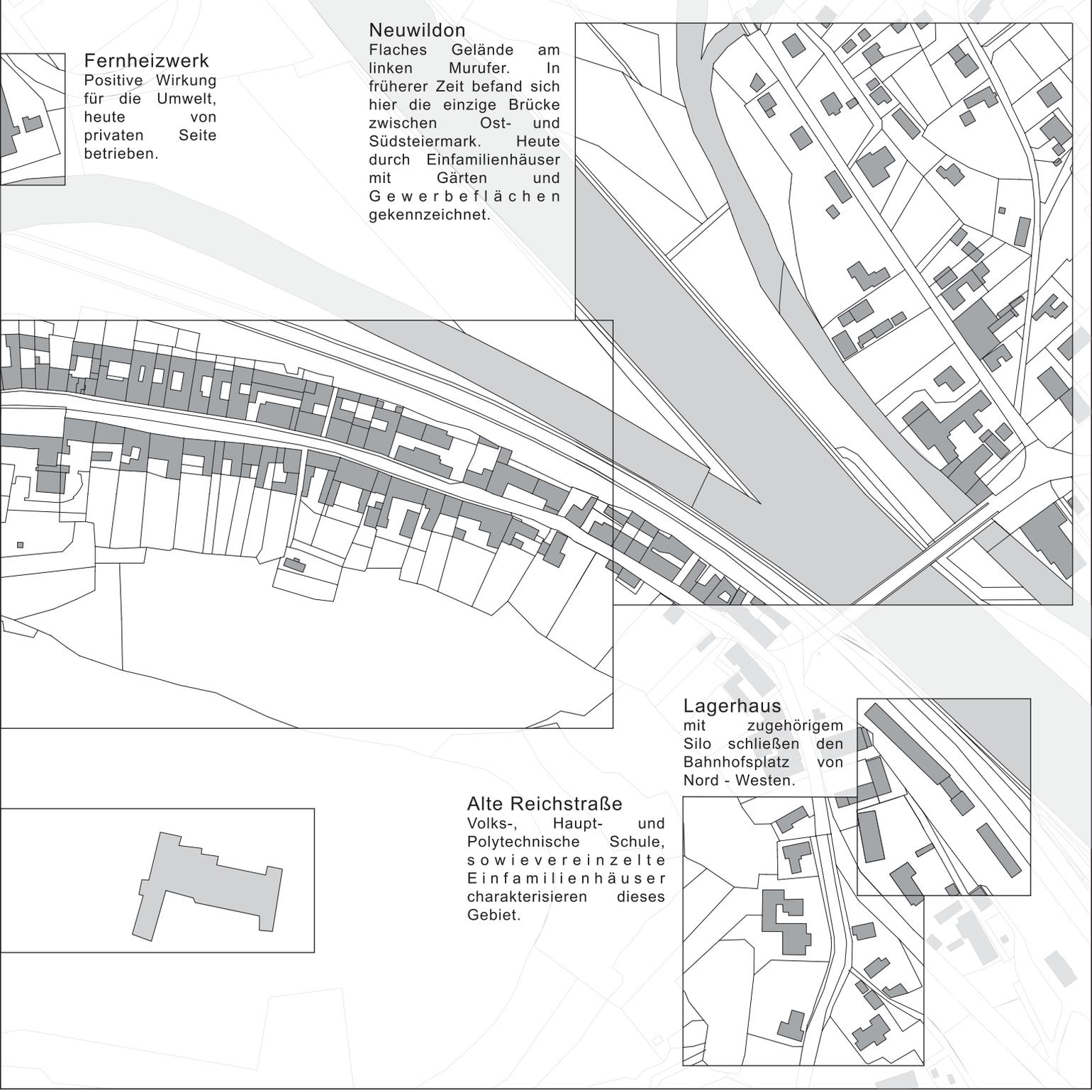
Neuwildon
Flaches Gelände am linken Murofer. In früherer Zeit befand sich hier die einzige Brücke zwischen Ost- und Südsteiermark. Heute durch Einfamilienhäuser mit Gärten und Gewerbeflächen gekennzeichnet.



Lagerhaus
mit zugehörigem Silo schließen den Bahnhofplatz von Nord - Westen.

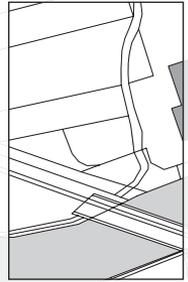


Alte Reichstraße
Volks-, Haupt- und Polytechnische Schule, sowie vereinzelte Einfamilienhäuser charakterisieren dieses Gebiet.



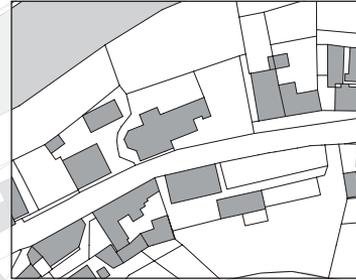
Skaterplatz

Gegenüber vom Heizwerk befindet sich eine ca.570 m² große asphaltierte Fläche. Sie wird von Zeit zur Zeit als Rollerblades- bzw. Skaterplatz benutzt, obwohl sie, wegen ihrer Lage und Verbindung mit anderen Inhalten hier offensichtlich fehl am Platz ist.



Kainachbrücke

Der Raum zwischen dem Gasthof "Zum goldenen Löwen" und Metzgerei Strohmeier wird als Parkplatz benutzt. Die dahinterliegende Grünfläche sollte einen Weg erhalten und so das linke Ufer an die Ortschaft anbinden.

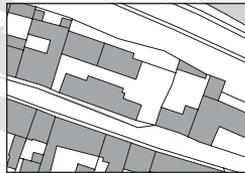


Kirchenplatz

Der Platz vor der Pfarrkirche St. Maria Magdalena, erstmals 1252 urkundlich genannt, war früher ein Friedhof und wird heute meist als Parkplatz benutzt. Zwischen der Kirche und dem Pfarrhof befand sich eines der zwei Stadttore. Ein Weg führt den Hang hinunter zum linken Kainachufer.

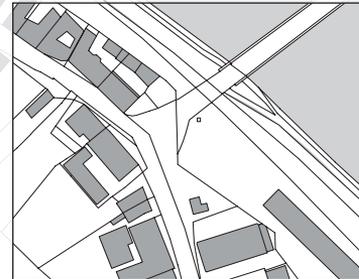
Parkplatz

Die Baulücke neben der Schlecker-Filiale im Unteren Markt wird als Kundenparkplatz benutzt. Von hier bietet sich ein schöner Ausblick über die Baumkronen auf die Hügel der Umgebung.



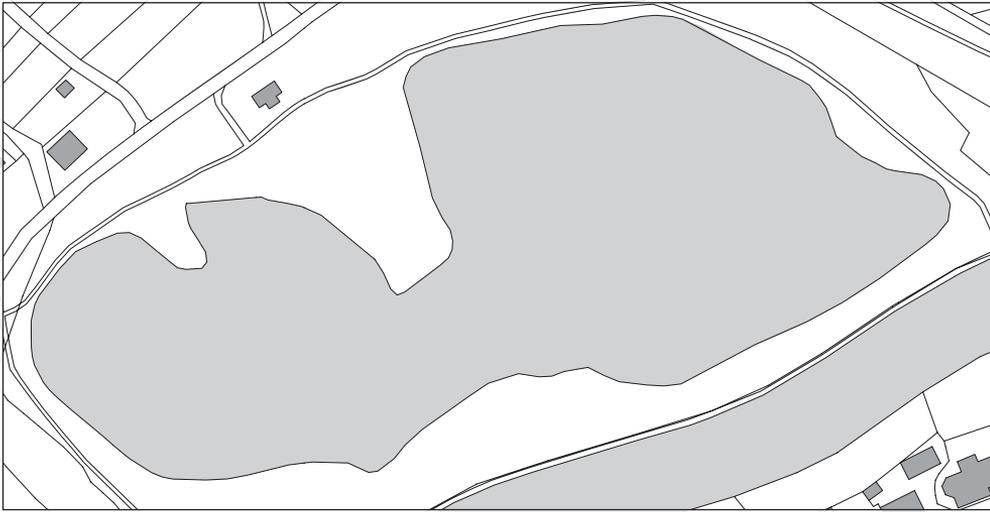
Kreuzung Bundesstraße - Murbrücke

Diese Kreuzung ist aufgrund der Verkehrssituation sehr gefährlich zu benutzen. Erweiterungen um den Brunnen und vor dem Gasthaus wären potentielle Möglichkeiten für eine Mischnutzung.



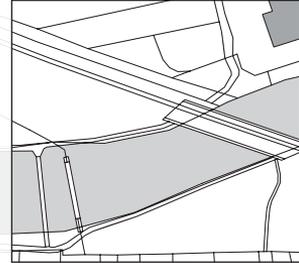
Schloßplatz

Das sogenannte "Untere Schloß" war seit dem frühen 18. Jahrhundert Sitz der Herrschaft Oberwildon, und wurde mit dem Zubau an der östlichen Seite des Platzes in den 1930er Jahren Teil der Marktgemeinde Wildon. Seit der Generalsanierung im Jahr 2001 beherbergt der Baukomplex das Marktgemeindeamt und ein Kulturzentrum. Der Platz wird teilweise als Parkplatz benutzt.

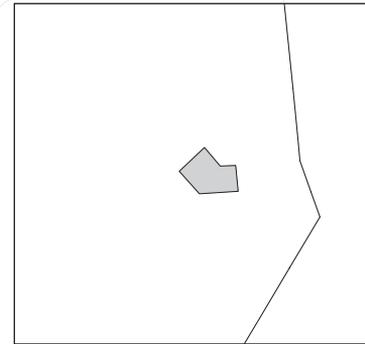


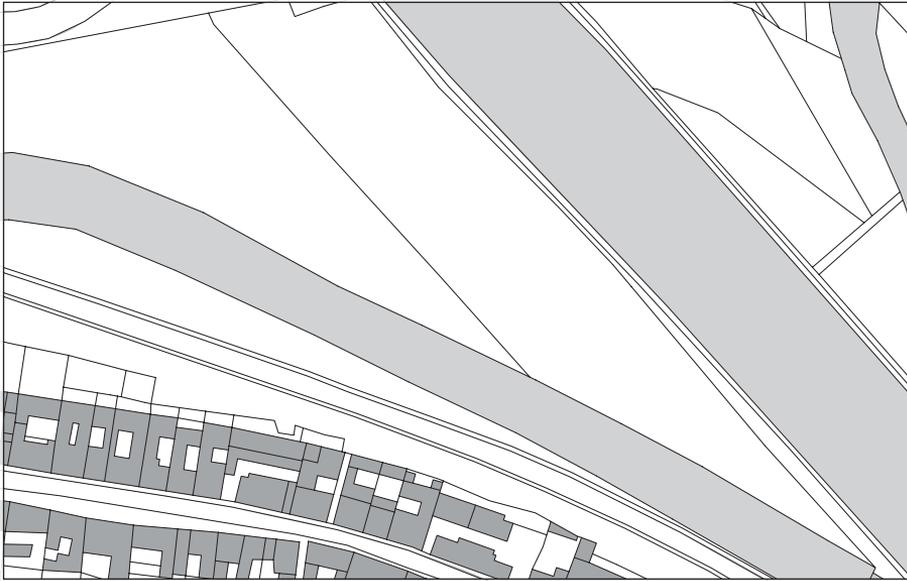
Badesee

Liegt an einem 10 Hektar grossen Areal, zu Füßen des historischen Ortszentrums. Im Angebot stehen noch ein Gasthaus, gratis Parkplätze, Wasserrutsche, Tretboote, sowie ein Beachvolleyballplatz. In der Saison kostet eine Tageskarte Euro 1,00 - 4,00 bzw. eine Saisonkarte Euro 18,00 - 50,00, abhängig vom Alter und Stammgebiet der Besucher (Schüler, Studenten oder Erwachsenen, und Touristen oder Wildoner/Stockinger).

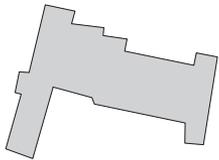


Kainach: Fußgänger- und Eisenbahnbrücke
Am rechten Kainachufer befindet sich zwischen zwei Brücken eine ca. 2300 m² große Fläche, die zur Zeit im wesentlichen als Hundewiese genutzt wird. Der Radweg R2 führt direkt vorbei, vom Ortszentrum gelangt man vom Kirchenplatz und über die Poststiege zu dieser Fläche



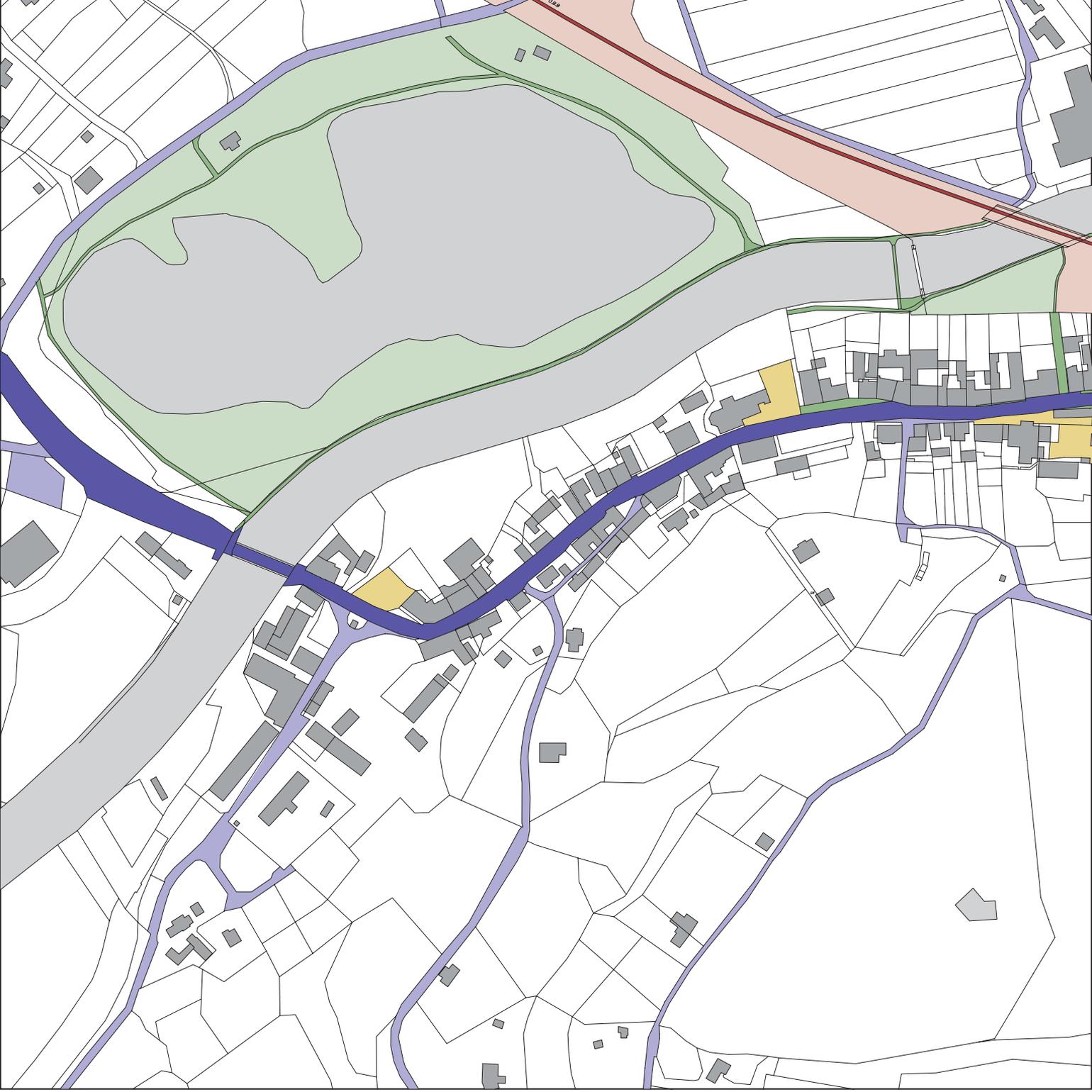


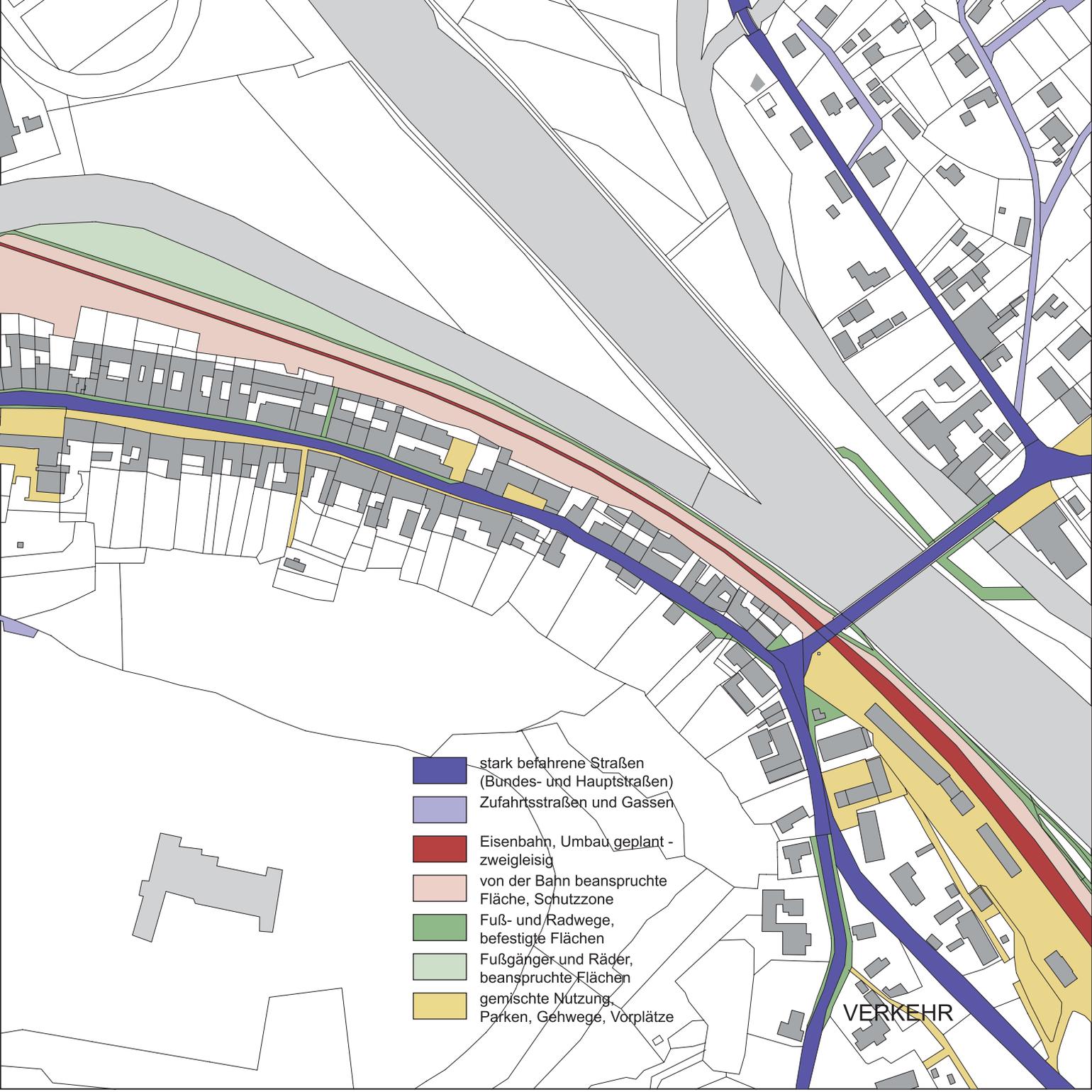
Kainachufer und Mündung
Die beiden Kainachufer und die spitzförmige Fläche zwischen Mur und Kainach zeichnet ein dichter Baumbestand aus. Dieses Gebiet wird im Nord - Westen von Heizwerk und Trabrennbahn abgegrenzt - sein Potential liegt im Kontrast zu den umgebenden Strukturen.



Wildoner Schloßberg
mit Burgruinen und archäologischen Fundorten, die eine Siedlungsaktivität schon zur späten Jungsteinzeit nachweisen. Aufgrund dieser kulturhistorischen Besonderheit und der Vielfalt von Pflanzen- und Tierarten wird die Wildoner Wanderoute vom Kulturpark Hengist offiziell empfohlen.

ERHOLUNG - NATUR





-  stark befahrene Straßen
(Bundes- und Hauptstraßen)
-  Zufahrtsstraßen und Gassen
-  Eisenbahn, Umbau geplant -
zweigleisig
-  von der Bahn beanspruchte
Fläche, Schutzzone
-  Fuß- und Radwege,
befestigte Flächen
-  Fußgänger und Räder,
beanspruchte Flächen
-  gemischte Nutzung,
Parken, Gehwege, Vorplätze

VERKEHR

KONZEPT

Problemstellung

Die Marktgemeinde Wildon steht vor denselben Problemen, mit denen auch die meisten Gemeinden dieser Größe und solchen Charakters konfrontiert sind.

Das Zentrum mit seinen historischen Bauten ist von einer Peripheriezone umgeben, die vor allem wegen ihrer besseren verkehrstechnischen Möglichkeiten und grösseren verfügbaren Flächen für die Investoren einen interessanteren Standort darstellen.

Gleichzeitig scheint das Ortszentrum seine Identität verloren zu haben. Viele Geschäfte stehen leer, die Bundesstraße ist so stark befahren, dass man den alten Marktcharakter der Gemeinde kaum wahrnehmen kann und der rege Verkehr macht den Aufenthalt auf kleinen Plätzen und übriggebliebenen Gastgärten entlang der Straße eher unangenehm. Dazu fehlen der Gemeinde noch einige, für das Funktionieren der Stadt sehr wichtige Einrichtungen, bzw. sind diese vorhandenen Einrichtungen in der Struktur so falsch positioniert, dass sie nicht richtig benutzt werden können.

Weiters ist offensichtlich, daß sich die alte Struktur nicht an die Entwicklung im letzten Jahrhundert anpassen konnte. Die steigende Frequenz des Verkehrs im Ortszentrum schließt eine gemischte

Nutzung der Flächen entlang der Straße fast vollkommen aus. Die Einkaufszentren befinden sich an den Zufahrtsstraßen und die Einkaufsgewohnheiten der Bevölkerung werden immer mehr mit Attraktion verbunden. Das Einkaufen unter gegebenen Bedingungen kann ohne Image mit diesen Entwicklungen nicht länger Schritt halten und konkurrenzfähig sein. Den Schwachpunkt bei den Einkaufszentren sehe ich aber in der Monotonie ihrer Organisation und ihres Angebotes. Gleichzeitig kann diese Gesichtslosigkeit auch als ein Chance für die Wiederbelebung der Marktgemeinden gesehen werden.

Auch die Verbindung mit der unmittelbaren Umgebung ist verloren gegangen. Die im Jahr 1846 in Betrieb genommene Zugstrecke Graz - Maribor hat die Ortschaft noch mehr beengt und die Möglichkeit der Verbindung mit dem Kainachufer und der Mur zerstört. Neben ihrem negativen Einfluß durch die Lärmbelastung wirkt sie wie eine unüberwindbare Grenze im Raum. So werden die Potentiale der Nordseite und der Restflächen um die Strecke nicht mehr als solche gesehen. Der geplante zweigleisige Ausbau der Strecke bis 2015 macht diese Situation noch problematischer.

Wegen den oben beschriebenen Problemen sind die Wohnqualitäten im Gemeindezentrum entsprechend gesunken. Die Verkehrsemissionen und der Mangel an freien Flächen lassen den Bewohnern oft nur die kleinen Innenhöfe auf dem eigenen Grundstück für eine

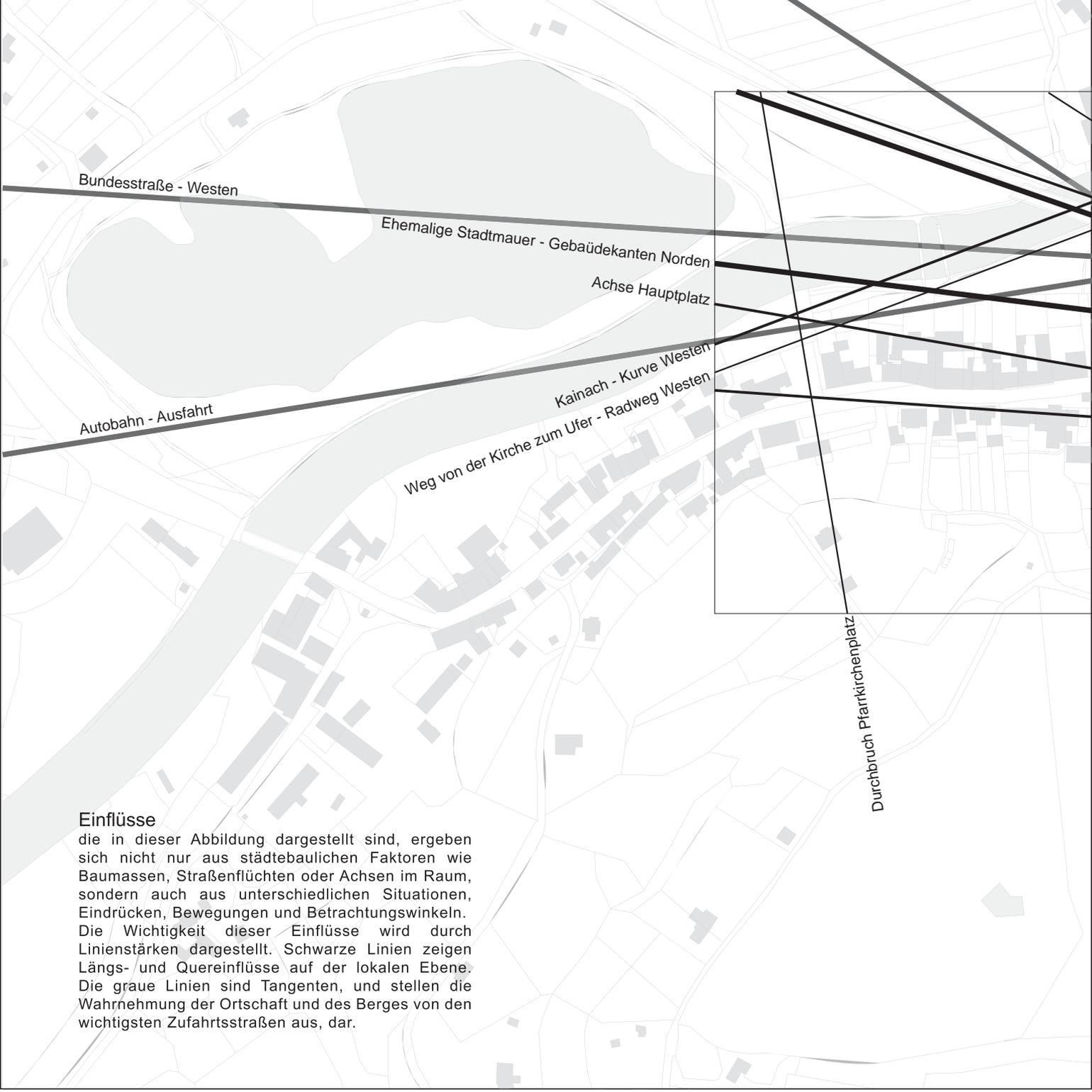
Freizeitnutzung übrig. Meist sind auch diese Innenhöfe als Abstellflächen für Läden in der Erdgeschosszone besetzt. Darunter leiden besonders die Häuser an der Nordseite der Straße, weil dort die Lärmbelastung sowohl von der Straße, als auch von der Bahnstrecke kommt.

Die S-Bahn fährt im Stundentakt und die Züge müssen wegen der eingleisigen Ausführung dieses Teiles der Strecke sehr oft im Wildoner Bahnhof aufeinander warten. Dazu kommen noch Güterzüge und EC / IC Züge bis zu zehn mal pro Tag, die den Verkehrsfluß am Schranken bei der Murbrücke am rechten Murofer bremsen. Eine Ampel im Ortszentrum bei der Kirche und die nur in eine Richtung befahrbare Kainachbrücke sind weitere Ursachen für

Verkehrsstaus und vermehrte Belastung durch Verkehrsemissionen.

Abb. 3: Belastug durch Verkehrsemissionen





Bundesstraße - Westen

Ehemalige Stadtmauer - Gebäudekanten Norden

Achse Hauptplatz

Autobahn - Ausfahrt

Kainach - Kurve Westen

Weg von der Kirche zum Ufer - Radweg Westen

Durchbruch Pfarrkirchenplatz

Einflüsse

die in dieser Abbildung dargestellt sind, ergeben sich nicht nur aus städtebaulichen Faktoren wie Baumassen, Straßenflüchten oder Achsen im Raum, sondern auch aus unterschiedlichen Situationen, Eindrücken, Bewegungen und Betrachtungswinkeln. Die Wichtigkeit dieser Einflüsse wird durch Linienstärken dargestellt. Schwarze Linien zeigen Längs- und Quereinflüsse auf der lokalen Ebene. Die graue Linien sind Tangenten, und stellen die Wahrnehmung der Ortschaft und des Berges von den wichtigsten Zufahrtsstraßen aus, dar.



Wildoner Schlossplatz

Durchbruch Hauptplatz 37 - 46

Parkplatz Schlecker

Unterer Markt 28 - Veranda

Durchbruch - Unterer Markt 16

Achse Unterer Markt

Bundesstraße - Osten

Achse Kirche - Rathaus
Radweg Osten
Eisenbahn

EINFLÜSSE

Idee

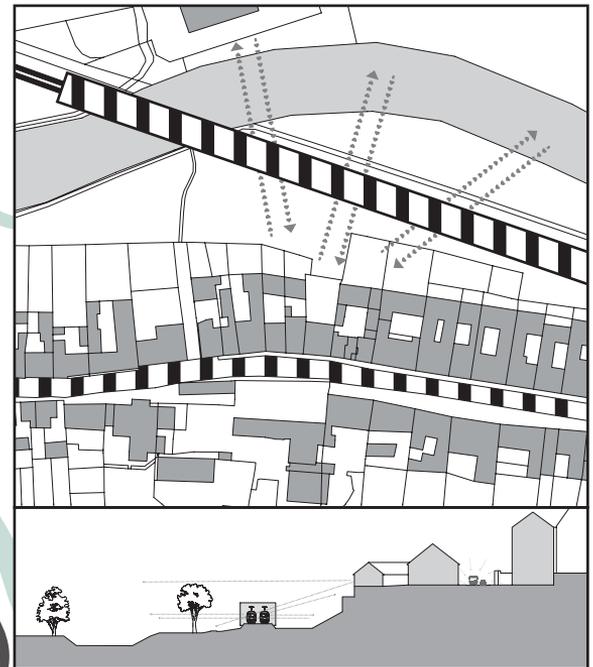
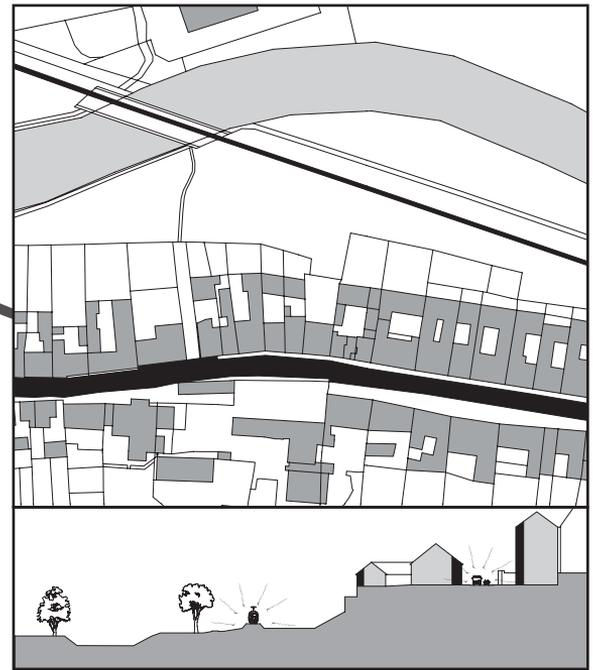
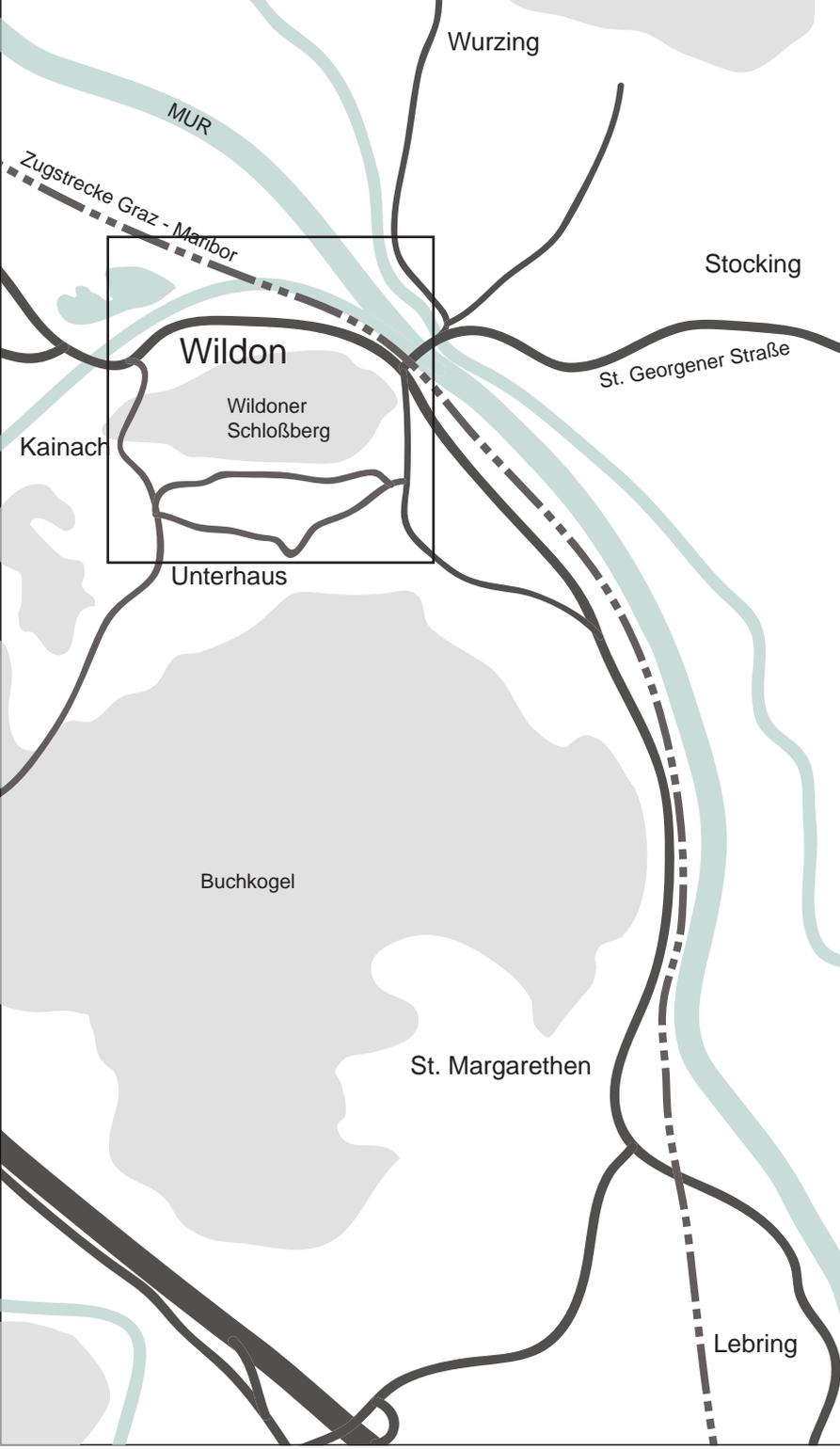
Der Leitgedanke meiner Arbeit ist die Marktgemeinde Wildon wieder zu einem lebendigen Regionalzentrum zu machen. Die Komplexität dieser Problematik verlangt eine Auseinandersetzung mit dem Thema auf verschiedenen Ebenen.

Aus der Analyse ergeben sich folgende Problempunkte:

1. Verkehr - Eine Verbesserung der bestehenden Umfahrungsstraße über Kehlsdorf und besondere Geschwindigkeitsregelungen könnten einen Teil des Durchfahrtsverkehrs aufnehmen und so das Ortszentrum entlasten. In weiterer Folge wären die Wohnqualität und die Verkehrssicherheit durch solche Massnahmen positiv beeinflusst und die Versorgung des Zentrums selbst wäre erleichtert.

In der Planungsphase für den zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke ist der richtige Zeitpunkt für eventuelle lärmschutztechnische Anlagen zu beachten. Andernfalls würde der Ausbau der Strecke im Bereich zwischen Eisenbahnbrücke über Kainach und der Schranke bei der Murbrücke die Wohnqualitäten in den Anrainerhäusern noch mehr verschlechtern. Eine Lösung, die ihre lärmschutztechnische Funktion erfüllt, aber gleichzeitig keine Grenze im Raum darstellt und sowohl den Wildonern, als auch den Zugpassagieren eine Blickbeziehung auf die unmittelbare Umgebung ermöglichen kann, wäre hier angemessen.





2. Freiraum - Der Mangel an öffentlichen Plätzen mit einem organisierten Freizeitangebot und die vorher geschilderte Verkehrssituation lassen das Ortszentrum so leblos aussehen, wie es heute der Fall ist. Die einzigen Alternativen für den Aufenthalt im Freien sind der Radweg entlang der Kainach oder der Wildoner See während der Sommermonate. Diese haben keinen unmittelbaren Einfluß auf das Ortszentrum und sind nur für eine begrenzte Zeit im Jahr tatsächlich zugänglich. Wildon braucht eine Plattform, wo das öffentliche Leben wieder stattfinden kann. Sie muss unmittelbar an die bestehende Struktur angebunden werden, immer und für alle zugänglich sein und unterschiedliche Möglichkeiten für die Freizeitgestaltung bieten können. Topographische Gegebenheiten und bestehende Strukturen lassen hier sehr wenig Spielraum, sodass man hier nach alternativen Möglichkeiten suchen muss. Eine davon wäre die Verwertung von Restflächen.

“Restflächen sind ungenutzte und unbebaute Bereiche im Stadtgefüge. Es sind von der Planung vorläufig nicht berücksichtigte Flächen, die von bereits bebauten Grundstücken räumlich eingeschlossen werden.

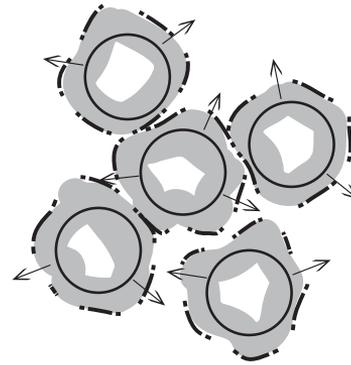
Als Folge einer fehlenden übergeordneten Gestaltungs- und Koordinationsinstanz können Restflächen durch das beziehungslose Nebeneinander von Bebauungs- und Verkehrsinfrastrukturen entstehen. Durch ihre funktionale Unbestimmtheit sind sie wichtige Reserveflächen, die das Potential zur freiräumlichen Aufwertung oder stadträumlichen Verdichtung haben. Restflächen können suburbanen Räumen neue Bedeutungen und lesbare Bilder einschreiben.” (1)

Solch eine Fläche befindet sich an der nördlichen Seite der Ortschaft, zwischen der Eisenbahnstrecke und den Gebäudekanten, dort wo einst die Stadmauer gestanden ist.

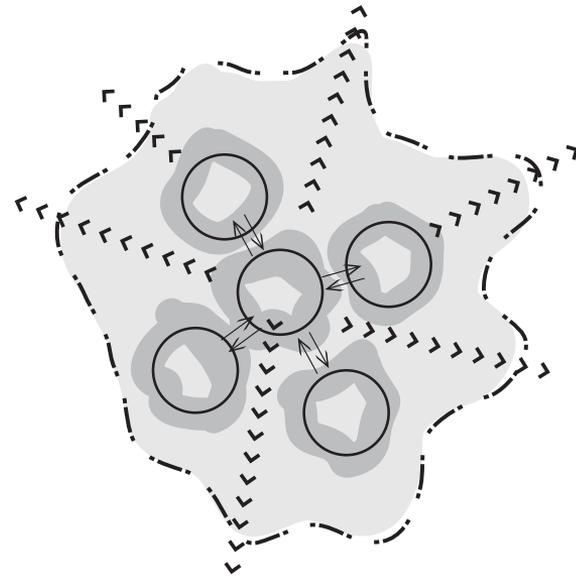


Vernetzung der Freiräume

3. Identität - Die Marktgemeinde wirkt ausgestorben. Kleine Geschäfte in der Erdgeschosszone stehen meist leer und die übriggebliebenen Betriebe kämpfen um ihre Existenz. Ein neues Image für die Gemeinde zu schaffen, hat größte Priorität. Der Ansatz das Thema "Markt" wieder zu beleben bietet sich praktisch an und kann ein vermarktbares Image für Wildon darstellen. Die Bewegungen wie "Slow Food" und "Cittaslow", die im theoretischen Teil dieser Arbeit näher erläutert wurden, sind in Europa schon etabliert und zeigen eine mögliche Richtung an. Durch die Forderung nach regionalen Produkten, Kultur und Geschmack kann auch der Handel stimuliert werden. So könnte nicht nur die Marktgemeinde, sondern auch die Landwirtschaft in der Region davon profitieren. Die Voraussetzungen, die für so eine Entwicklung nötig sind, hat die Gemeinde schon immer gehabt. Die regionalen Qualitätsprodukte, wie zum Beispiel Obst, Gemüse, Fleisch oder Wein werden auf lokaler Ebene hergestellt und verkauft. Wenn die oben genannten Bewegungen, als Vermarktungskonzepte verstanden würden, könnte sich die zukünftige Produktion in die "Slow Food" Richtung entwickeln und die so geschaffenen Produkte könnten dann gerade über "Cittaslow" Wildon mit seinem wiedergewonnenen Image als regionales Versorgungszentrum und dem neuen Markt besser und gezielter vermarktet werden. Auf diese Weise kann das "neue" Image der Marktgemeinde Wildon auch für die umgebenden Gemeinden Vorteile bringen.



Produktion in mehreren benachbarten Gemeinden heute



Der "Markt" Wildon als zukünftig gestärktes Zentrum vernetzter "Cittaslow" Gemeinden

(1) Anne Brandl; Begriffe - Kategorien für den suburbanen Raum (Knoten, Relikte, Siedlungsinseln, Restflächen, Zerhäuslung, Transiträume, Superkomplexe), Handbuch zum Stadtrand - Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum; Birkhäuser Verlag AG Basel 2007, S.80

Markt Wildon: GESTERN - HEUTE - MORGEN

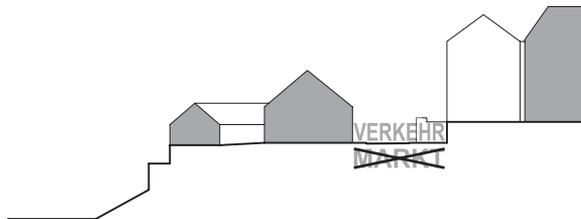
Eine (städte-)bauliche Verdichtung soll frequenzbringend sein, darf aber nicht in Konkurrenz mit dem Ortszentrum stehen. Ihre Nutzung muss auf das Ortszentrum abgestimmt sein und ihn ergänzen. Die zentrale Lage und die direkte Anbindung zur historischen Struktur können es ermöglichen, dass ein Ort der Imagerträger für die Stadt werden kann.

Der neue Markt soll nicht nur der Ort sein, wo regionale Produkte verkauft werden, dort wird auch das Gefühl für ihre Qualität entwickelt. Er muss auch ein Ort der Kommunikation und des Zusammentreffens werden, Aufenthaltsmöglichkeiten bieten, die Veranstaltungen wie Erntefest, "Herbstln in Wildon" und ähnliches aufnehmen können. Auch architektonisch muss er mehr als eine Einkaufshalle sein um imageschaffend zu wirken - er muss den Marktcharakter der Gemeinde verkörpern.

Zu Beginn des 13. Jahrhunderts erhielt Wildon die Marktrechte und damit auch die Erlaubnis Stadttore und eine Schutzmauer zu bauen. Die linearen baulichen Strukturen am Fuße des Wildoner Schloßbergs bildeten den Rahmen für die Marktaktivitäten. Diese introvertierte Struktur erfüllte zu dieser Zeit die politische und wirtschaftliche Funktion des Marktes optimal.

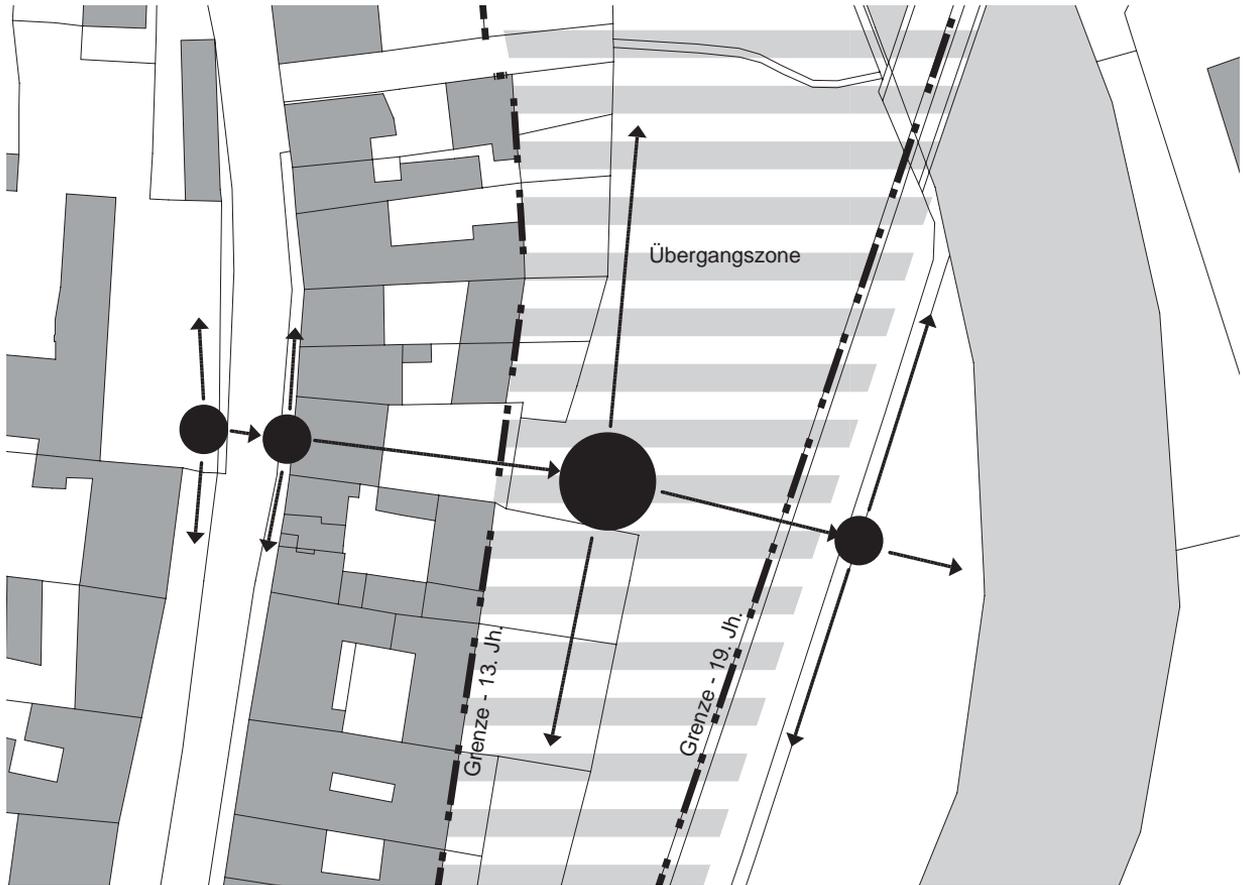
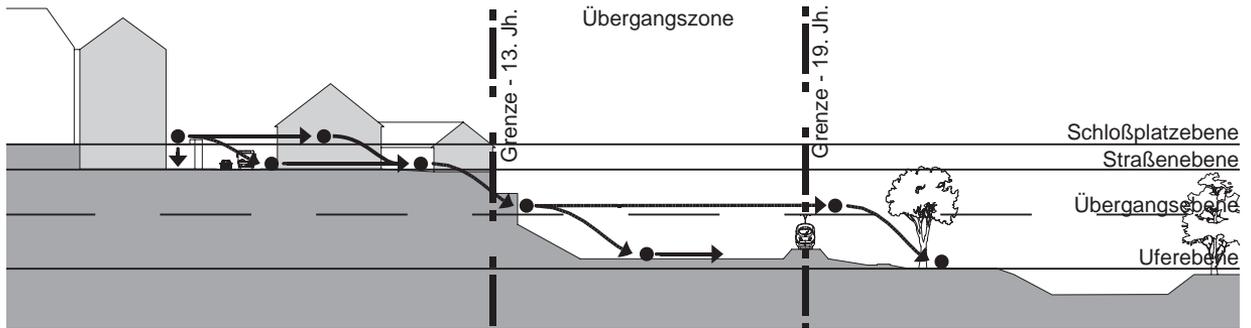


Mit der Entwicklung des Autoverkehrs im 20. Jahrhundert wurde das öffentliche Leben und damit auch der Marktcharakter Wildons immer mehr verdrängt. Der Handel spielt sich seit dem in den Geschäften der Erdgeschosszone und den Innenhöfen ab. Der öffentlich genutzte Raum „Marktstraße“ wurde zum halböffentlichen Raum der angrenzenden Gebäude. Bis heute vermindert der starke Verkehr wesentlich die qualitätsvolle kommerzielle und private Nutzung der bestehenden Gebäude.



Um die ursprüngliche kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung Wildons als regionaler Identitätsträger wieder zu beleben, soll die Marktfunktion der Gemeinde neu interpretiert werden. Dabei sollen die bestehenden baulichen Strukturen und Infrastrukturen nicht beeinträchtigt werden. Die neue „alte“ Marktfunktion bekommt einen neuen gebauten Raum, der unabhängig vom Straßenverkehr und quer zur Hauptstraße ausgerichtet wird und über der Straße mit dem historischen Marktzentrum „Schloßplatz“ verbunden wird. Dieses neugebaute Zentrum soll sich zum Naturraum an der Kainach orientieren, die baulichen Grenzen des historischen Wildon durchbrechen und zum neuen Handels- und Lebenszentrum werden.





Neben politischen und wirtschaftlichen Gründen, war auch die Lage Wildons an der Mündung von Kainach und Mur der Grund für die Befestigung der Gebäude an der Nordseite des Ortes. Auch nach Flußregulierungen ist diese vorgegebene Grenze zwischen Kultur- und Naturraum erhalten geblieben. Durchbrüche dieser Grenze und architektonische Verbindungen der Ortschaft mit dem Flußufer kamen selbst im Laufe von Jahrhunderten kaum zu Stande.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Zugstrecke Graz - Marburg gebaut. Die Strecke wurde entlang der Uferzone projektiert und bildete eine weitere Grenze zwischen dem historischen Ortszentrum und dem Fluß und verhinderte dessen direkten Zugang.

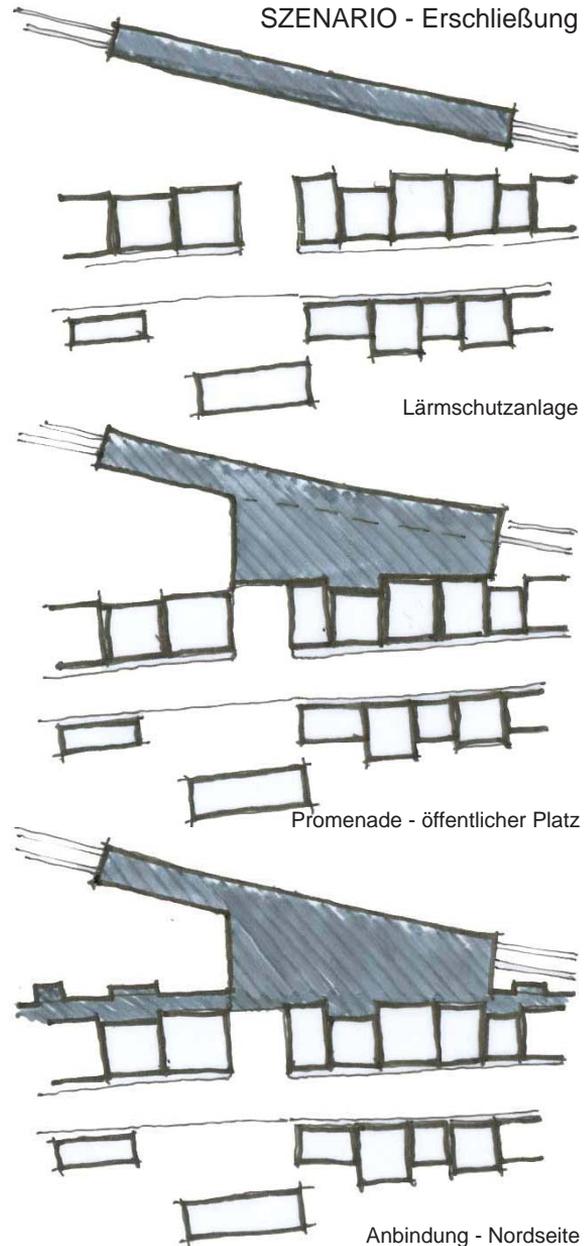
Heute führt der Radweg R2 an den Wildoner Badesse vorbei, kreuzt die Strecke am Kainachufer bei der Brücke und führt weiter entlang der Strecke bzw. des Ufers in Richtung Spielfeld - Straß.

Sind die genannten Grenzen noch immer einzuhalten ?

Wie könnten sie überwunden werden?

Kann deren Überwindung zu neuen Möglichkeiten für die Ortschaft führen?

Die neue Verbindung der Ortschaft mit dem Fluß kann zu neuen Lebensqualitäten für die Gemeinde beitragen. Der Übergang vom Ortszentrum zum Flußufer kann eine Möglichkeit bieten die Nordseite der Häuser zu aktivieren und neue Inhalte zu erschließen.



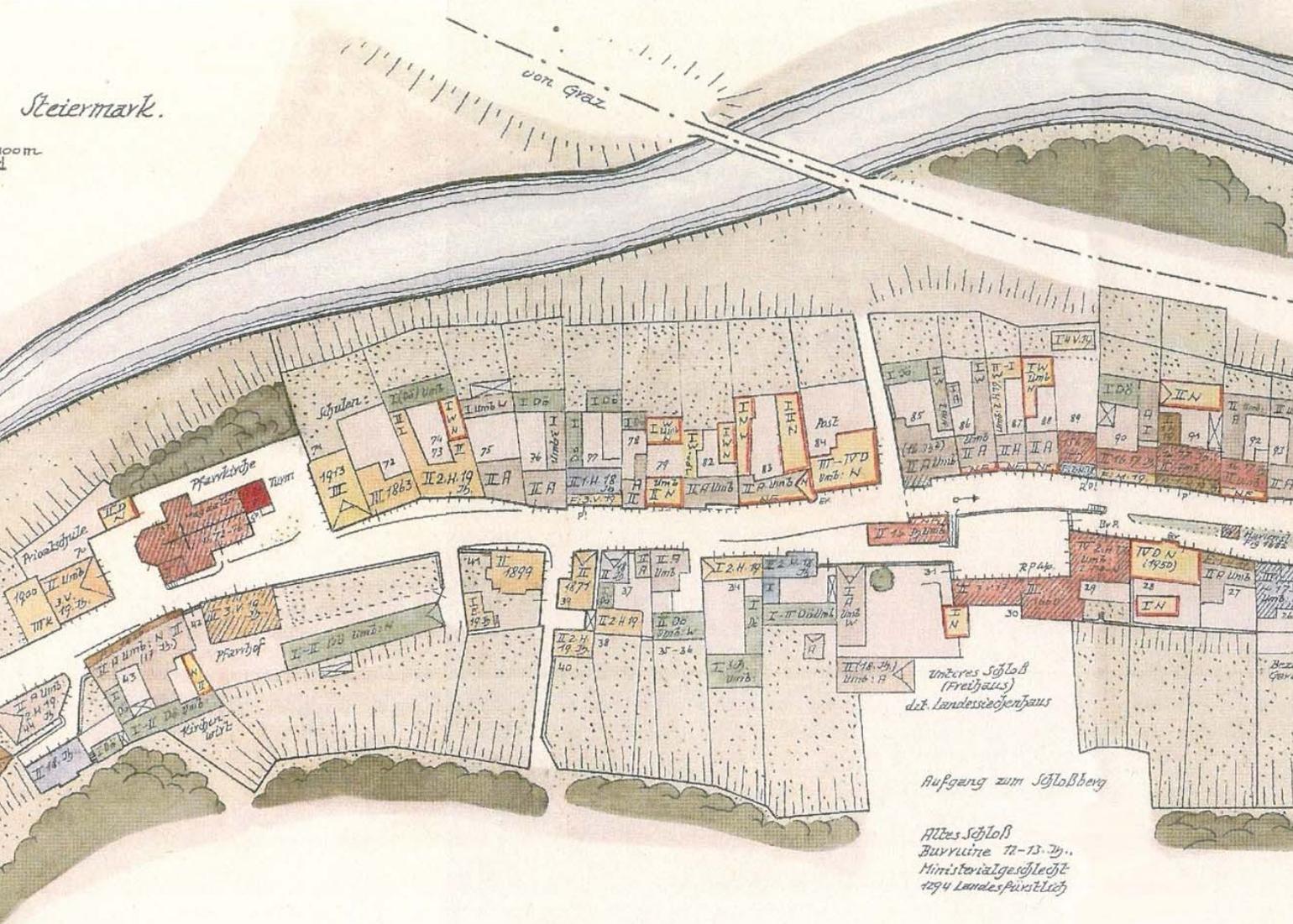
PROJEKTGEBIET

Für das Projekt wird eine Fläche von ca. 7500m² in Anspruch genommen. Es handelt sich hier im Wesentlichen um eine Restfläche, die zwischen den Nordkanten der Häuser am Wildoner Hauptplatz und der Zugstrecke liegt. Auch ein 270m langer Teil der Zugstrecke wird überbaut. Dazu wird im Westen von diesem Grundstück eine ca. 4000m² grosse Fläche als Park mitgeplant. Die Grundstücke am Hang zur Kainach zwischen dem Pfarrkirchenplatz und dem Schlecker-Parkplatz werden als Terrassen bzw. Kaskaden gestaltet und mit einem Weg direkt an den Häuser versehen. Aufgrund der Hanglage funktionieren die oben genannten Anbindungen an die Häuserfront zum Ufer wie auch die Anbindung an den Schlossplatz auf unterschiedlichen Niveaus und werden über eine Brücke und mehrere Treppen und Rampen bewältigt.





Steiermark.



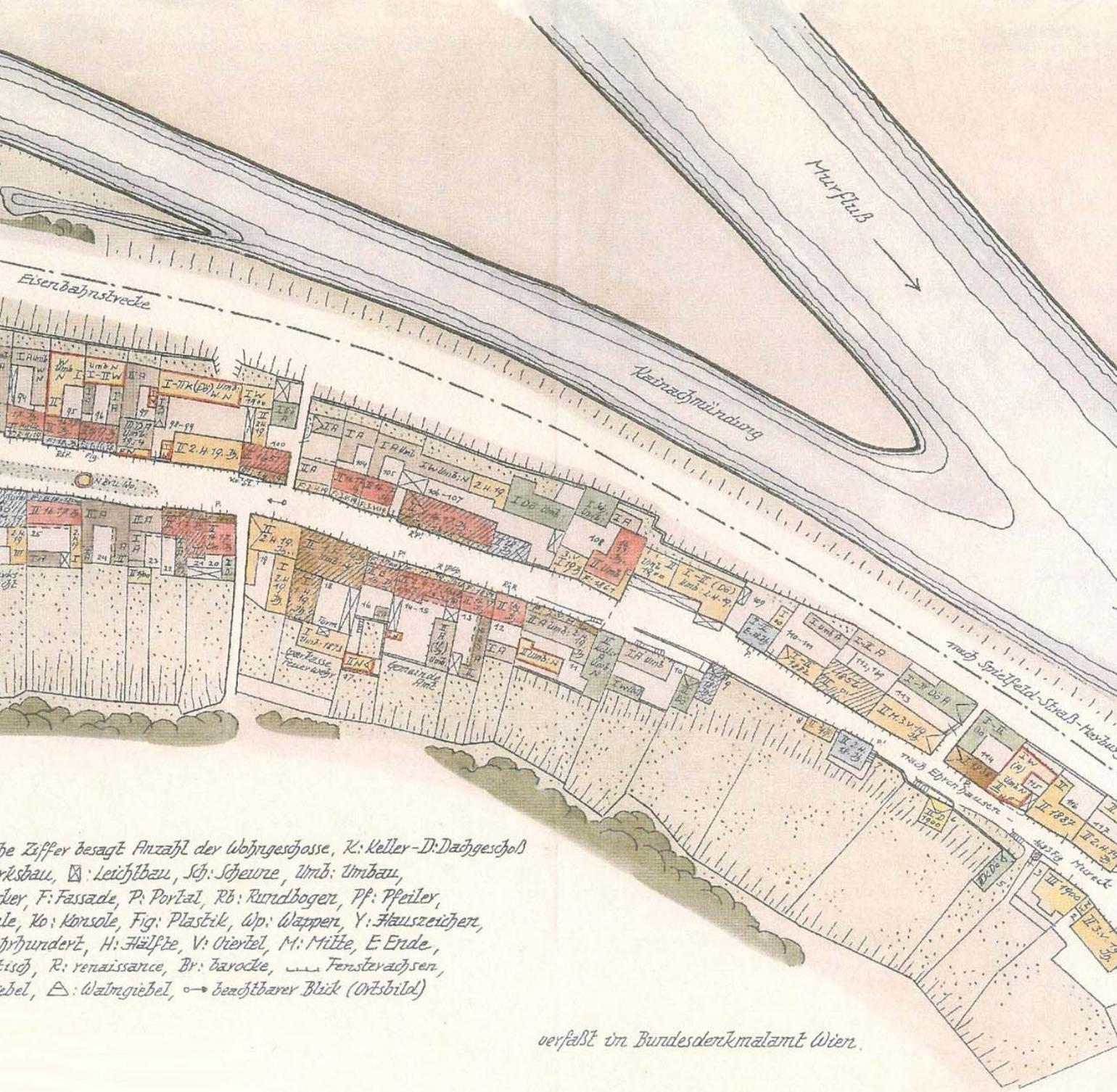
- Bau vor 1300, Gotischer Bau, 14 u. 15. Jahrhundert,
- Bauten der Renaissance u. Frühbarocke, 16 u. 17. Jahrhundert,
- Barockbau, 18. Jahrh., Biedermeierbau, 1. Hälfte 19. Jahrh.,
- Bauten 2. Hälfte 19. Jh. Bauten um 1900 bis 1. Weltkrieg,
- N Neubauten ab 1920, A Altbauten,
- DB dörfische Bauformen, denkmalwürdige Bauten,

unteres Schloss
(Freihaus)
des Landesfürstenjaus

Aufgang zum Schloßberg

Altes Schloss
Burrinne 12-13. Jh.
Ministerialgeschlecht
1294 Landesfürstlich

Römisch
W: We
Er: Er
St: Sä
Jh: J
G: go
△: G



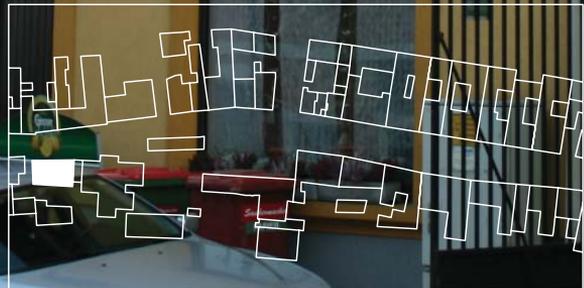
Die Ziffer besagt Anzahl der Wohngeschosse, K: Keller-Dachgeschoss
 Arkadengang, L: Leichtbau, Sch: Schweine, Umb: Umbau,
 F: Fassade, P: Portal, Rb: Rundbogen, Pf: Pfeiler,
 K: Konsole, Fig: Plastik, Wp: Wappen, Y: Hauszeichen,
 H: Hälfte, V: Viertel, M: Mitte, E: Erde,
 R: renaissance, Br: barocke, --- Fensterachsen,
 ▽: Walbgiebel, ◊: beachtbarer Blick (Ortsbild)

verfaßt im Bundesdenkmalamt Wien.



Marktstüberl Café - Pizzeria

Das in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts gebaute Haus, das heute ein Café - Pizzeria mit einem Gastgarten im Innenhof beherbergt liegt am unteren Ende der westlichen Rampe zum Schloßplatz. Das Obergeschoss wird als Wohngeschoss benutzt. Im 19. Jahrhundert wurde in der Erdgeschosszone und im Innenhof ein Hufschmiedgewerbe betrieben.



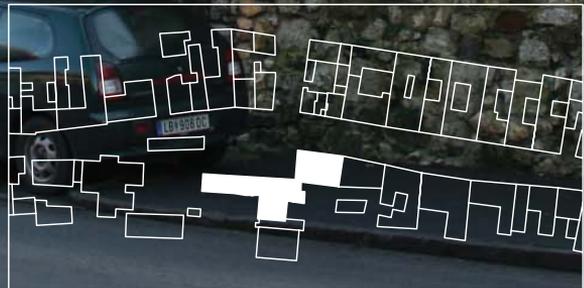


Hauptplatz 59 und 61

Dieses Gebäude grenzt den Schloßplatz im Osten ab. Bis in 20. Jahrhundert befand sich hier ein Gebäudeensemble aus einem Alt- und einem barocken Bau, sowie einem Wirtschaftsgebäude um einen Innenhof. Nach dem Umbau im Jahr 1967 wurde das Haus als Gemeindeamt benutzt. Heute werden die Räume im Erd- und Obergeschoss als Büroräume genutzt, im Dachgeschoss befinden sich Wohnungen.

Schloß Wildon

Das im Spätmittelalter gebaute und im 17. Jahrhundert grundlegend umgestaltete Untere Schloß dominiert das Bild von Wildon. Der Schloßplatz liegt auf einer Ebene um ca. 4m höher als der Hauptplatz und ist im Osten und Süden vom Schloß begrenzt. Der im Jahr 1873 dazugebaute Ostflügel hat 4 Geschöße und der Südflügel 3 bzw. 2 Geschosse. Seit dem frühen 18. Jahrhundert war es Sitz der Herrschaft Oberwildon und als adeliges Freihaus steuerfrei. Im 19. Jahrhundert befand sich hier auch ein Landgericht. Später wurde das Schloß als Landessiechenhaus für die Mittelsteiermark adaptiert und in den 1930er Jahren kam es an die Marktgemeinde Wildon und wurde dann als Hauptschule und Wohnhaus benutzt. Nach der grundlegenden Restaurierung im Jahre 2001 wurde hier ein Kulturzentrum ausgebaut und das Gemeindeamt übersiedelt. Im Ostflügel befinden sich noch immer die Wohnungen.





SCHLOSS WILDON

SCHLOSS WILDON

welland

welland

A-8074 Gratz, Austria
Tel. +43 (0) 316 24 24 24
www.welland.at

497720

Hauptplatz 63

Dieser Baukörper liegt wie eingeklemmt zwischen dem Hauptplatz und der Auffahrt zum Schloßplatz. Das schon im 16. Jahrhundert gebaute Haus stand bis 1850 im Besitz der Familie Senander und im Erdgeschoss befand sich eine Schlosserwerkstatt. Heute wird das Erdgeschoss als Garage und das Obergeschoss als Wohnung genutzt. Der östliche Teil des Hauses zum Schloßplatz hin, wird als denkmalwürdig geschätzt.





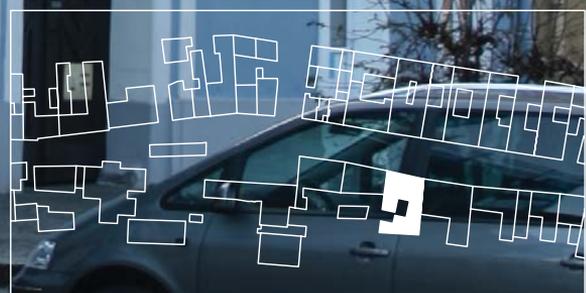
Hauptplatz 51

Anschließend an den Ostflügel des Schloßes liegt dieses im Jahr 1950 gebaute Haus. Alle vier Geschosse, sowie das kleinere Haus im Hof werden als Wohnungen genutzt. Im 19. Jahrhundert stand hier ein bürgerliches Haus der Familie Mosshammer mit einer Bindersgerechtigkeit für das Haus im Hof.



Hauptplatz 49

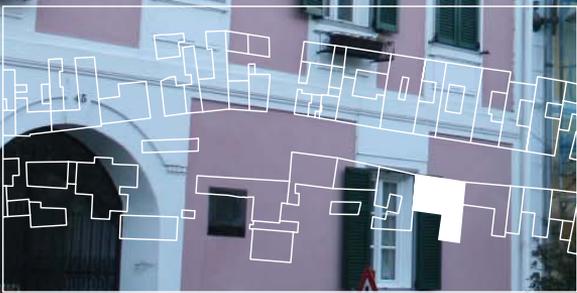
Dieses Haus gehört zur alten Bausubstanz in Wildon. Es wurde in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Biedermeierhaus umgebaut. Gemeinsam mit den benachbarten Häusern hat es einen vergrößerten Abstand von den Häuser an der gegenüberliegenden Straßenseite und bildet mit einem Brunnen sowie der Mariensäule einen Platz im Strassenraum.





Altes Rathaus

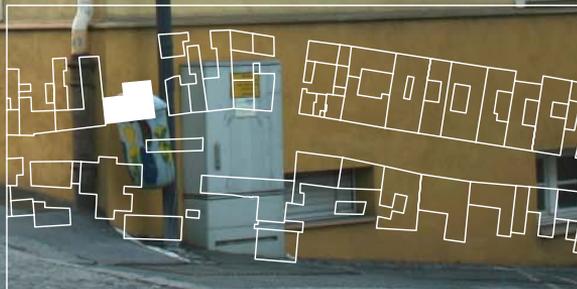
In diesem im Jahr 1730 gebauten und im 19. Jahrhundert umgebauten Haus amtierten ursprünglich Rat und Marktrichter und seit 1725 bzw. 1850 Bürgermeister und Gemeindeausschuss. Pranger und Marktrichterstab waren frühe Zeichen der niederen Gerichtsbarkeit im Burgfried. Heute wird das Haus als Ordination bzw. als Wohnhaus genutzt.





Postgebäude

Dieses im 20. Jahrhundert errichtete Gebäude orientiert sich in seinem Aussehen an der umgebenden Baustruktur. Früher stand hier ein Haus in dem Fleischergewerbe betrieben wurde. Das Grundstück hinter dem Haus ist in drei geordneten Terrassen aufgeteilt, die oberste Terrasse wird als Parkplatz genutzt. Neben dem Haus befindet sich die „Poststiege“, die eine der wenigen Verbindungen des historischen Zentrums mit dem Kainachufer ist.





ACHTUNG!
Keine
Schneeräumung

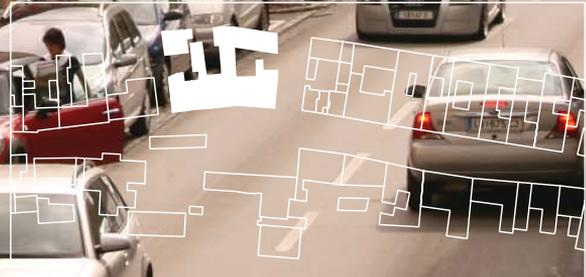
Begehen der Stiege
auf eigene Gefahr!

Der Bürgermeister



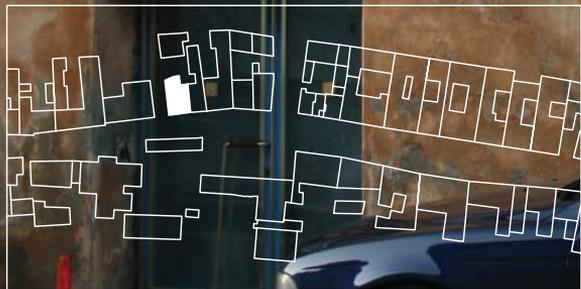
Hauptplatz West

Die Häuserreihe an der Nordseite der Straße gegenüber dem Schloßplatz sind Altbauten und bilden die ursprüngliche Marktstruktur der Ortschaft ab. Die Geschäfte in der Erdgeschosszone lassen den Charakter der alten Marktgemeinde erahnen. Im 19. Jahrhundert waren die Besitzer als Händler, Lederer und Goldschmiede tätig. Heute sind leider nur noch zwei Geschäfte in Betrieb, die Trafik und die Apotheke. Die kritische Verkehrssituation ist auf dem Foto ersichtlich.



BÄCKEREI

RAIMUND FUCHS

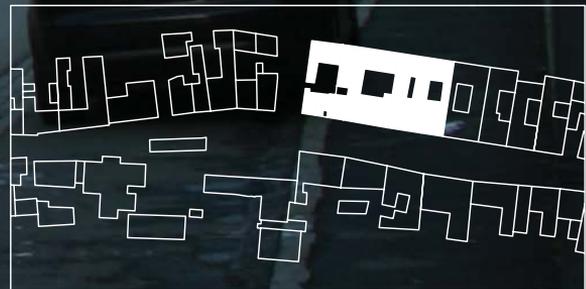


Bäckerei Fuchs

Ursprünglich befand sich in diesem Haus und den dazugehörigen Wirtschaftsgebäuden im Innenhof ein Lederergeschäft. Das Grundstück grenzt die "Poststiege" von Osten ab. Die Bäckerei im Erdgeschoss ist nicht mehr in Betrieb und das Obergeschoss wird noch immer als Wohngeschoss genutzt.

Hauptplatz Mitte

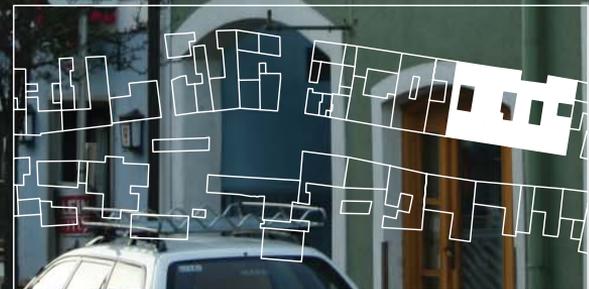
Die weiteren Häuser an der Nordseite des Hauptplatzes sind Frühbarocke- bzw. Renaissancebauten, die im 16. und 17. Jahrhundert gebaut worden sind. Die straßenseitigen Fassaden dieser Häuser wurden im 18. und 19. Jahrhundert umgebaut. Die Ursprünglichen Inhaber waren Händler, Kürschner, Fleischer und Hafner. Die Innenhöfe sind sehr dicht verbaut und bilden auch an der Flußseite eine Front. Die Grundstücke vor dieser Front sind aufgrund der Hangneigung nur teilweise nutzbar. Die Nordfassaden sind im Erdgeschoss fast völlig geschlossen, in den oberen Geschossen sind Balkone und Verandas vorhanden.





Hauptplatz Ost

Die Fortsetzung der typischen Baustruktur aus dem 16. und 17. Jahrhundert wird vom "Radlwirtshaus" abgeschlossen. Diese Bauten der Renaissance bzw. des Frühbarockes wurden im 18. und 19. Jahrhundert, sowie in der neuen Zeit umgebaut. Ebenso sind die Wirtschaftsgebäude in den Innenhöfen umgebaut oder sogar neugebaut worden und werden heute meist als Wohnungen genutzt. Die historische Baufluchtlinie wurde dabei streng eingehalten.





GASTHOF DRAXLER
"WILDER MANN"
RADLWIRT - DORFWIRT

ENTWURF

Funktionsschema

Entsprechend der Hanglage des Grundstücks entlang der nördlich gelegenen Gebäudefront hin zum Kainachufer folgt die Staffelung unterschiedlicher Funktionen auf mehreren Ebenen.

Auf der Uferebene befindet sich neben der bestehenden Eisenbahnstrecke der Radweg R2. Diese Ebene wird über einen **Park** im Westen des Grundstücks und mittels mehreren Rampen und Treppen mit der darüberliegenden Ebene und den bestehenden Strukturen verbunden.

Die zweite Ebene bildet als lärmschützende Überbauung der Eisenbahnstrecke eine grossräumige öffentliche **Promenade**, die ein neuer zentraler Kommunikationsort und eine vielfältige Freizeitfläche für die Wildoner Bevölkerung darstellen soll. Diese Ebene bildet auch den neuen Übergang von der alten Struktur zur Uferzone und deren Erschließung. Alle weiteren Funktionen beziehen sich auf diesen öffentlichen Raum und sind von ihm aus zugänglich.

Die **Verkehrsebene** befindet sich auf der Höhe der bestehenden Marktstraße und bildet neben den Parkierungsmöglichkeiten für die Bewohner auch die Anlieferungszone für den darüberliegenden Markt.

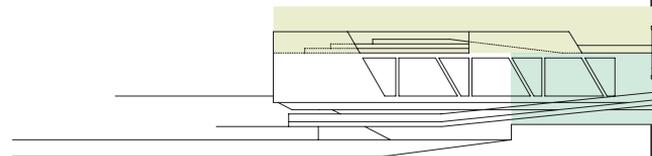
Die **Markthalle** bildet das Pendant zum öffentlichen Aussenraum und soll das neue kommerzielle Zentrum der Marktgemeinde werden. Als Brückenkonstruktion ausgebildet führt sie über die bestehende

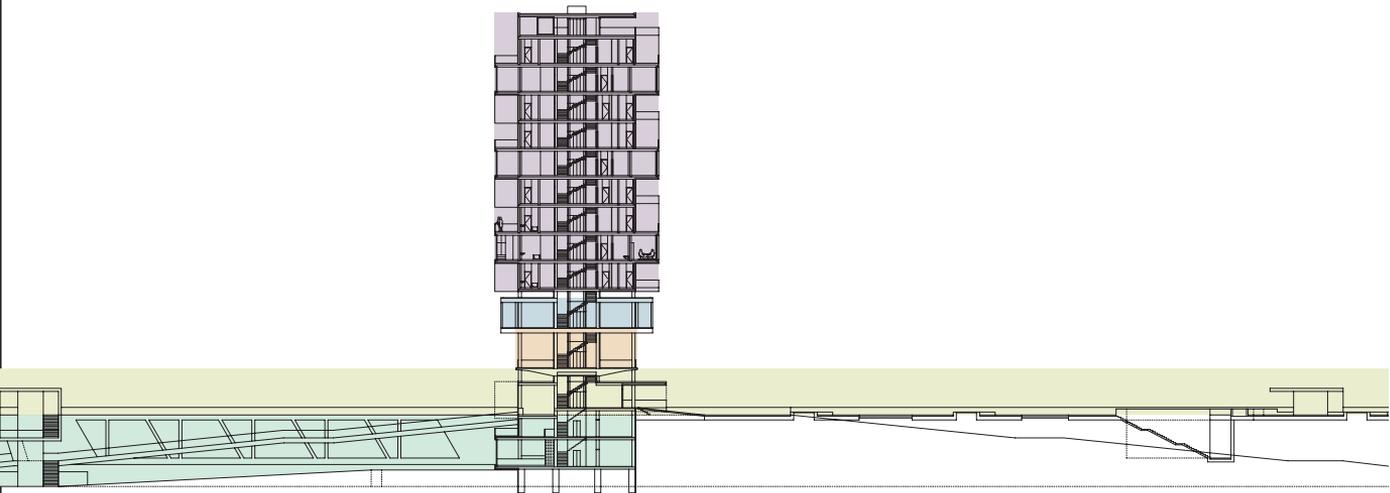
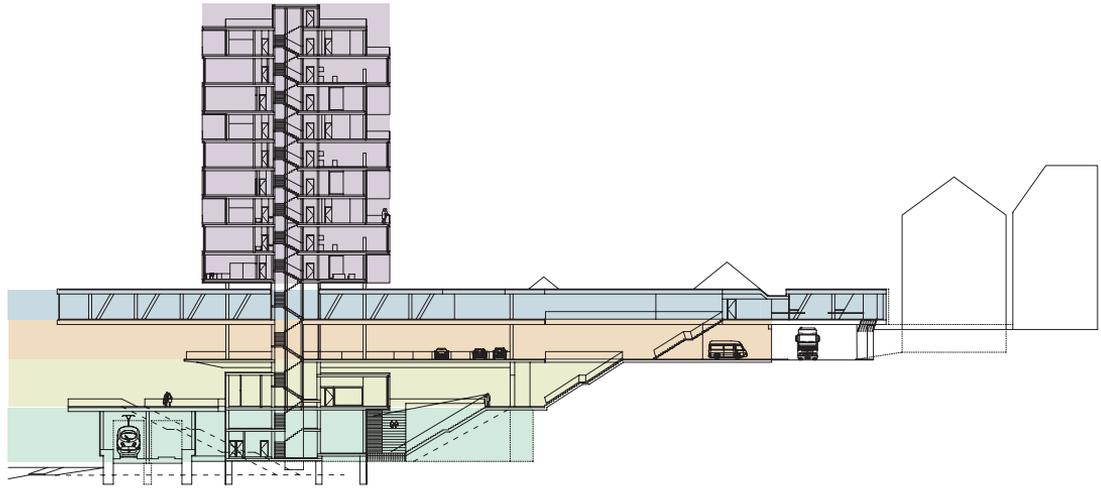
Marktstraße direkt zum Schloßplatz und macht so den direkten fußläufigen Zugang vom alten historischen Zentrum zur neuen Struktur möglich.

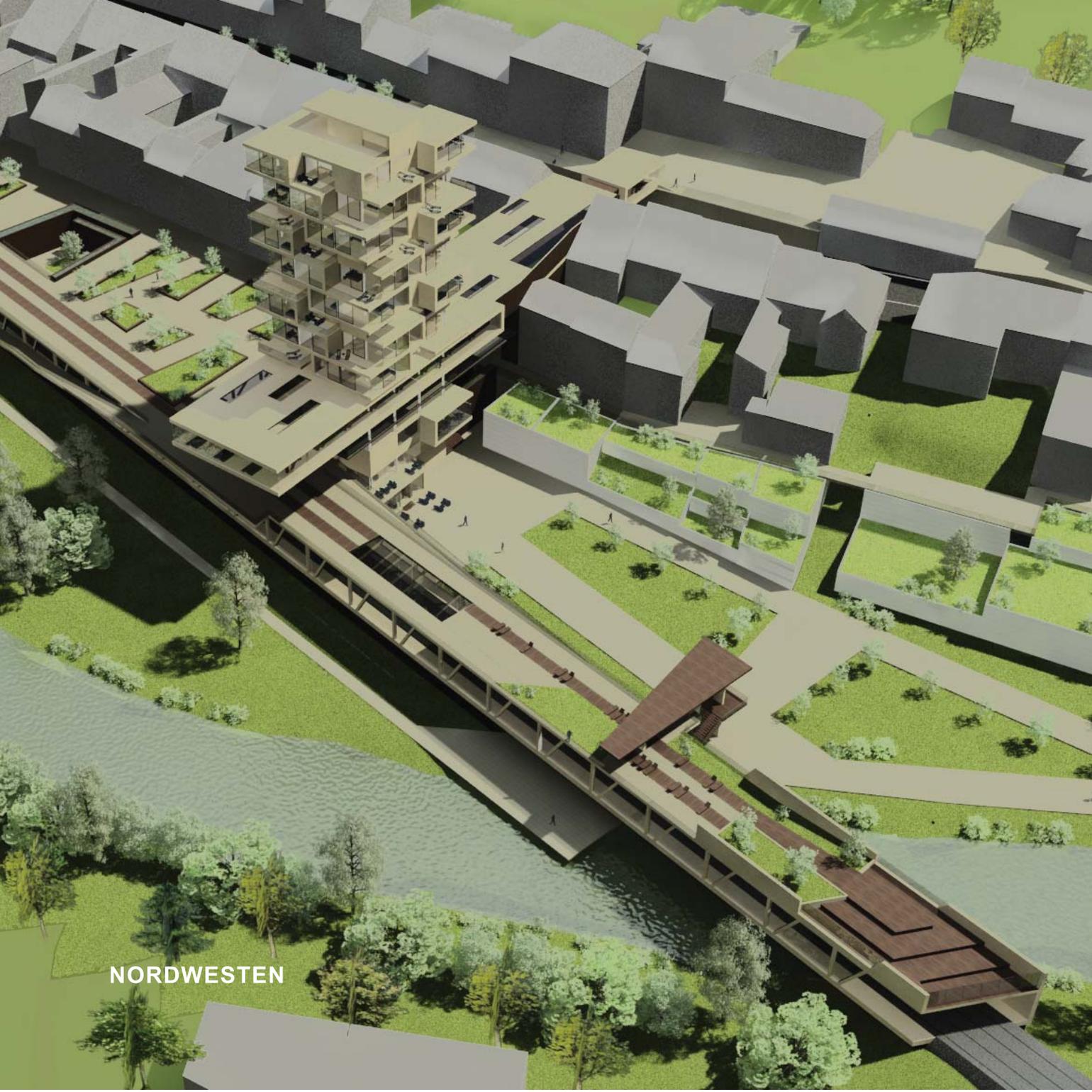
Der **Wohnturm** ist das prägende vertikale Element und Landmark in dieser vorwiegend horizontal gestaffelten Struktur. Auf neun Ebenen werden unterschiedliche Wohnungszuschnitte angeboten, die sich in alle Himmelsrichtungen orientieren. Über einen vertikalen Erschließungskern sind alle darunterliegenden Ebenen zugänglich.

FUNKTIONSSCHEMA - LEGENDE

	WOHNEN
	MARKT
	VERKEHR
	PROMENADE
	PARK







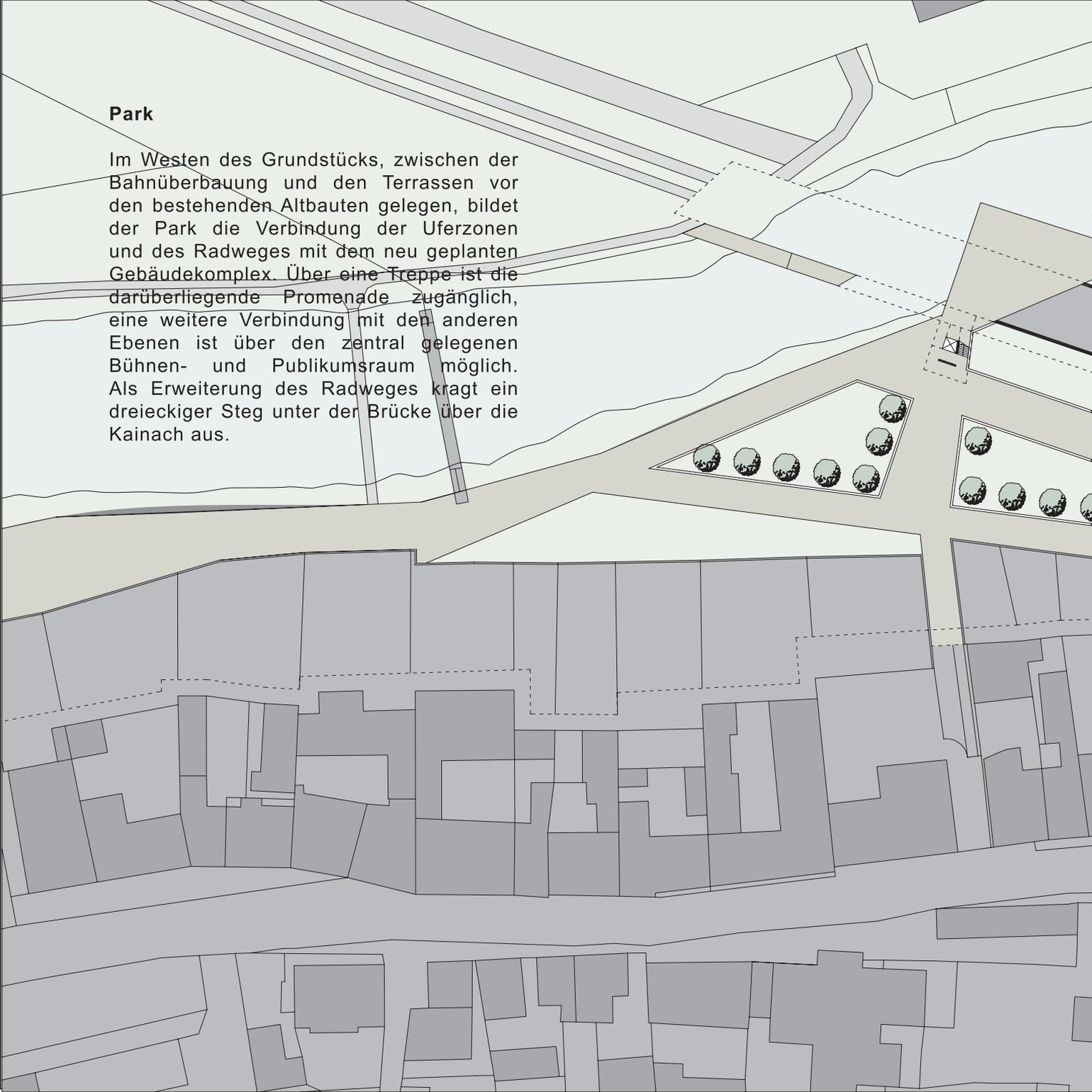
NORDWESTEN

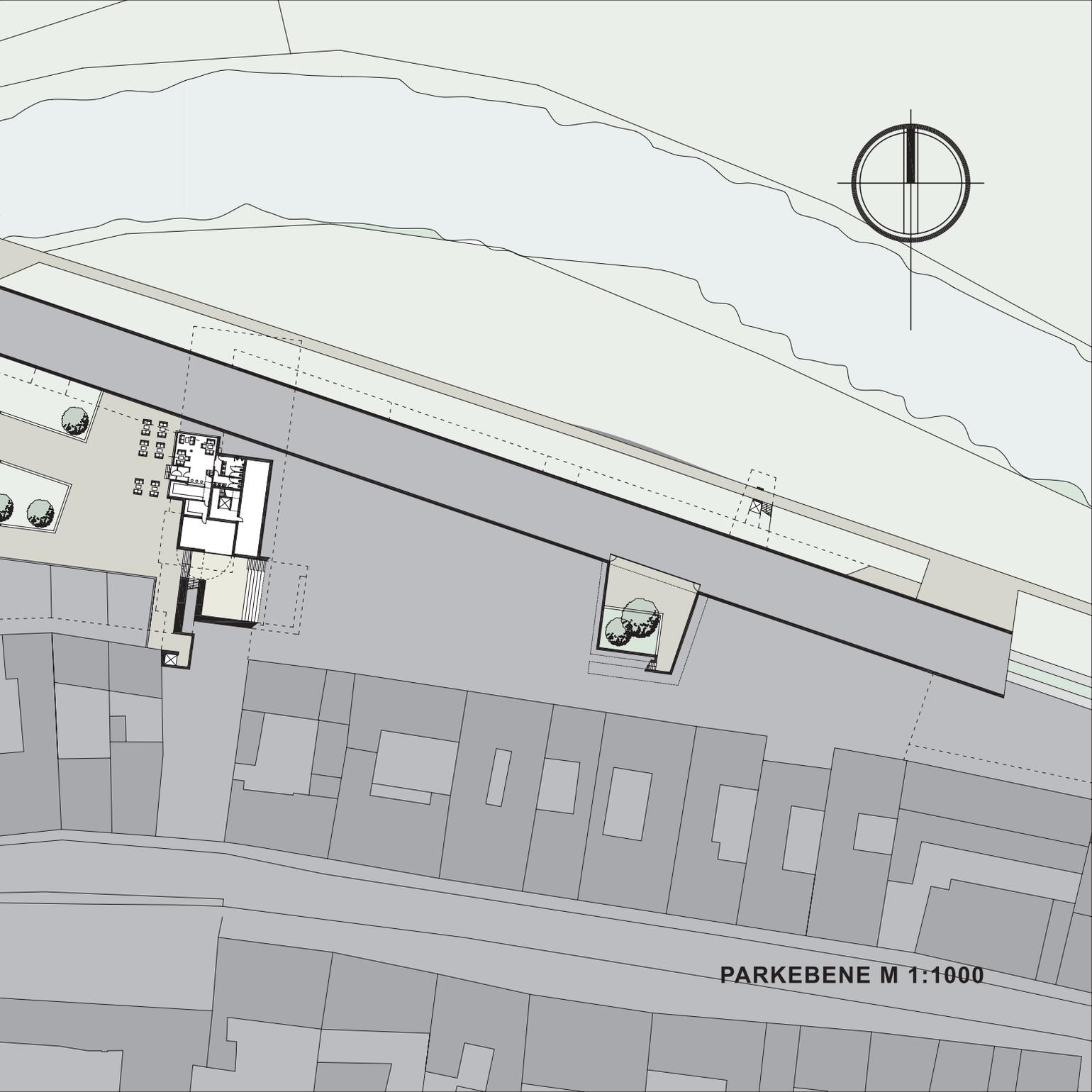
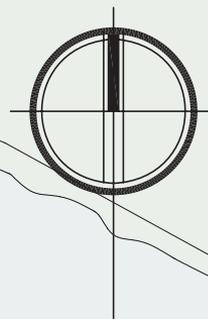


NORDOSTEN

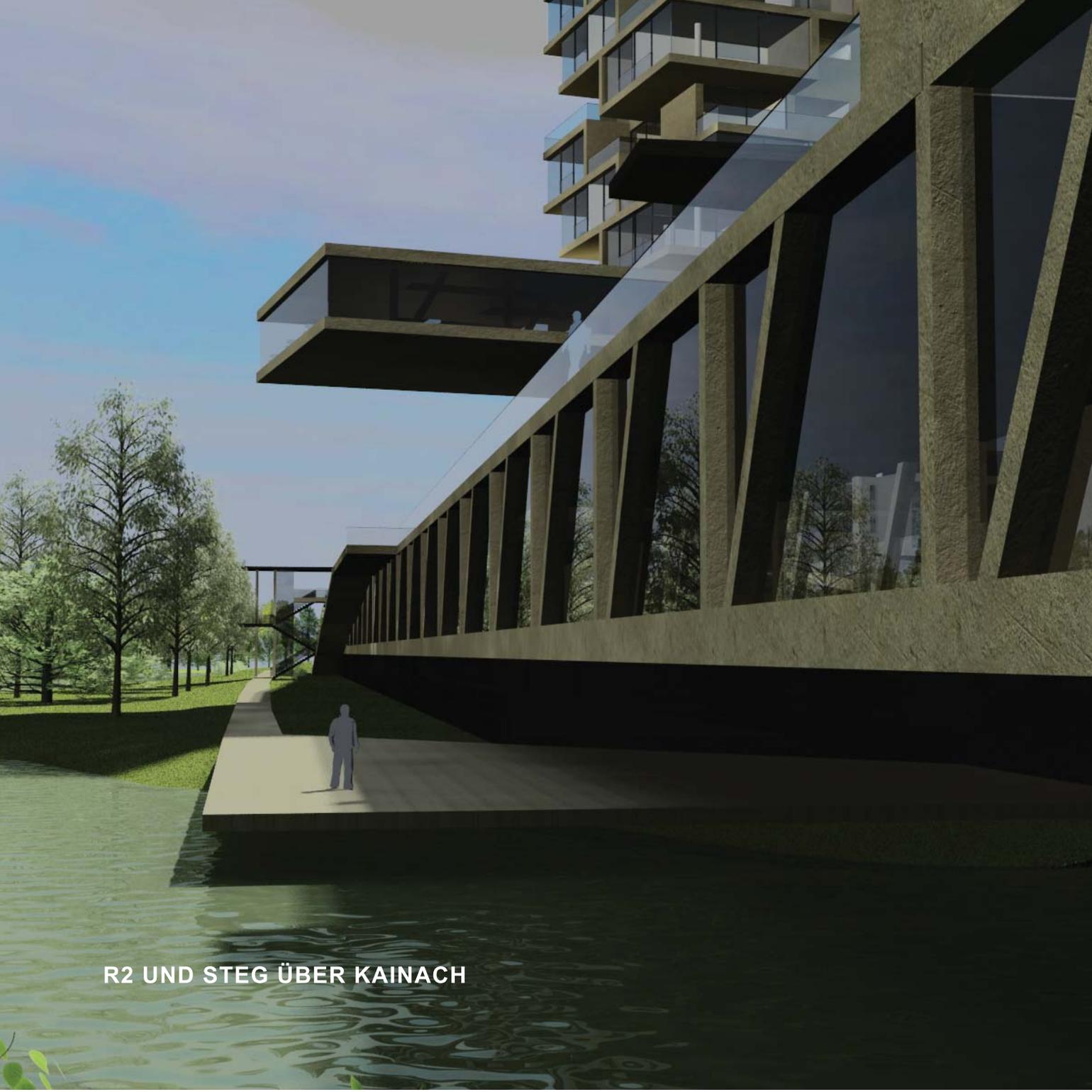
Park

Im Westen des Grundstücks, zwischen der Bahnüberbauung und den Terrassen vor den bestehenden Altbauten gelegen, bildet der Park die Verbindung der Uferzonen und des Radweges mit dem neu geplanten Gebäudekomplex. Über eine Treppe ist die darüberliegende Promenade zugänglich, eine weitere Verbindung mit den anderen Ebenen ist über den zentral gelegenen Bühnen- und Publikumsraum möglich. Als Erweiterung des Radweges kragt ein dreieckiger Steg unter der Brücke über die Kainach aus.





PARKEBENE M 1:1000



R2 UND STEG ÜBER KAINACH



PARK UND RAMPE ÜBER KAINACH



PARK

VORPLATZ

LOUNGE

LAGER

TECHNIK-RÄUME

BACKSTAGE

BÜHNE

Parklounge en detail

Vom Park aus nach Westen orientiert, ist die 2-geschossige Parklounge auf den ersten beiden Ebenen des vertikalen Baukörpers positioniert. Der auf der ersten Ebene gelegene Bühnenraum ist "backstage" mit der Lounge verbunden. Zwei Treppenaufgänge führen weiter Richtung Markt bzw. zum Publikumsraum Richtung Promenade. Technikräume und Abstellräume für die Turmbewohner befinden sich im östlichen Teil dieser beiden Ebenen.

LOUNGE M 1:250



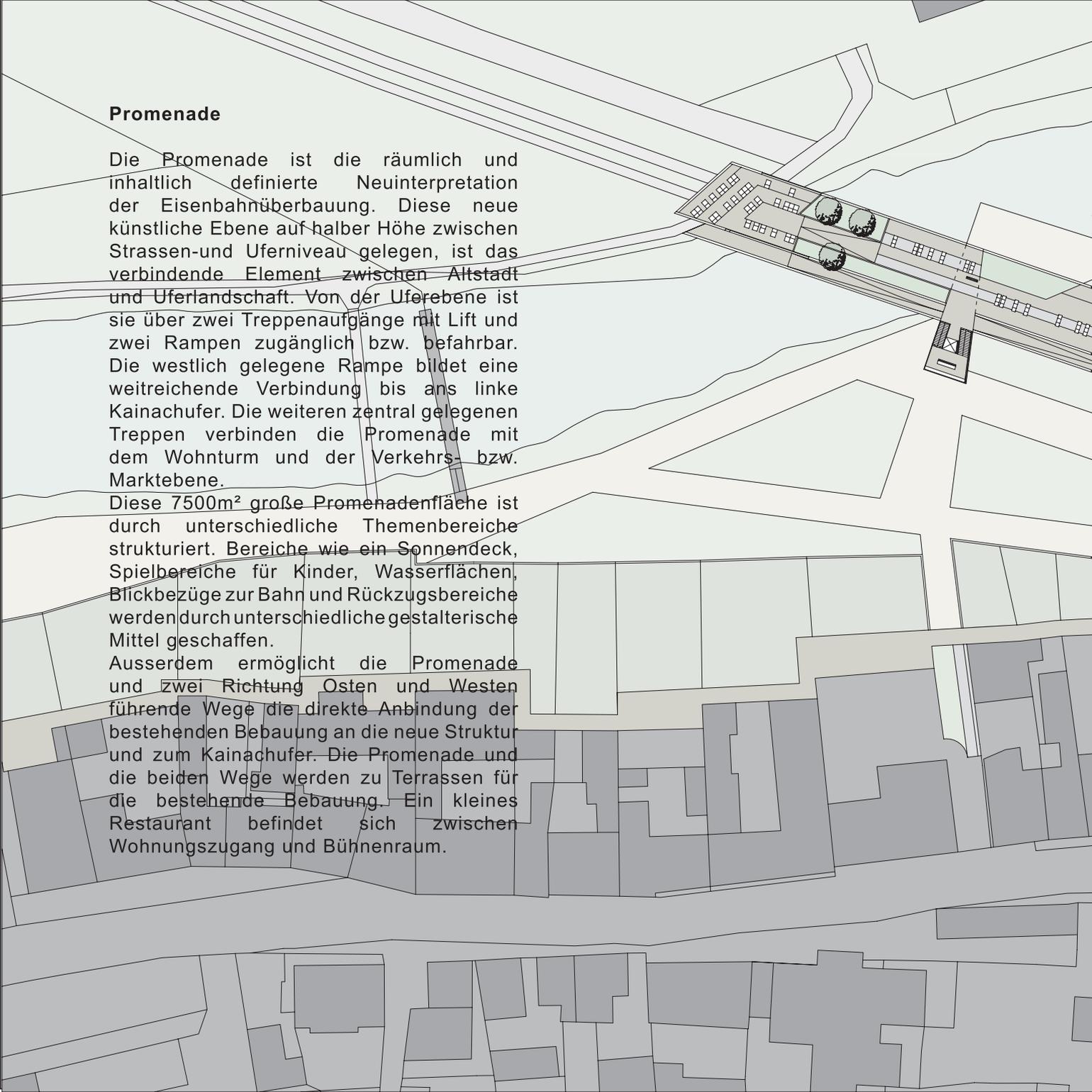
LOUNGE+1 M 1:250

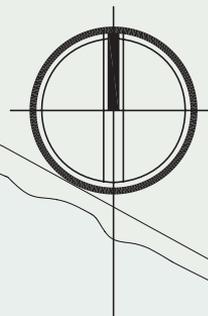
Promenade

Die Promenade ist die räumlich und inhaltlich definierte Neuinterpretation der Eisenbahnüberbauung. Diese neue künstliche Ebene auf halber Höhe zwischen Strassen- und Uferniveau gelegen, ist das verbindende Element zwischen Altstadt und Uferlandschaft. Von der Uferebene ist sie über zwei Treppenaufgänge mit Lift und zwei Rampen zugänglich bzw. befahrbar. Die westlich gelegene Rampe bildet eine weitreichende Verbindung bis ans linke Kainachufer. Die weiteren zentral gelegenen Treppen verbinden die Promenade mit dem Wohnturm und der Verkehrs- bzw. Marktebene.

Diese 7500m² große Promadenfläche ist durch unterschiedliche Themenbereiche strukturiert. Bereiche wie ein Sonnendeck, Spielbereiche für Kinder, Wasserflächen, Blickbezüge zur Bahn und Rückzugsbereiche werden durch unterschiedliche gestalterische Mittel geschaffen.

Ausserdem ermöglicht die Promenade und zwei Richtung Osten und Westen führende Wege die direkte Anbindung der bestehenden Bebauung an die neue Struktur und zum Kainachufer. Die Promenade und die beiden Wege werden zu Terrassen für die bestehende Bebauung. Ein kleines Restaurant befindet sich zwischen Wohnungszugang und Bühnenraum.





PROMENADEEBENE M 1:1000

Promenade en detail

Der Zugang zum Wohnturm, das Restaurant und der Publikumsraum der Arena bilden die Sockelzone des vertikalen Baukörpers. Sie sind von der Promenade aus unmittelbar zugänglich.

Der Publikumsraum bildet die Verbindung zur darunterliegenden Lounge und zum Park, eine weitere, mehrläufige Treppe, deren unterster Lauf hinter der Bühne verläuft, verbindet Park- und Promenadenebene mit der Verkehrs- und Marktebene bzw. dem Schloßplatz.

Der Eingang zum Restaurant befindet sich zwischen dem Publikumsraum und dem Eingang zum Wohnturm. Die Sitzgelegenheiten hin zur Promenade erweitern den öffentlichen Gastraum, der eine visuelle Verbindung zur Bühne und zum Park bietet. Das Zubereiten der regionalen "slow-food" Produkte vom darüberliegenden Markt wird durch eine Kücheninsel in der Mitte des Gastraumes erlebbar.

Die Erschließung der Promenade von der westlich und östlich gelegenen Uferzone erfolgt über zwei lange Rampen, die sich zentral am Fusse des Wohnturms treffen. Zwei Treppenaufgänge mit Lift und Sitzgelegenheiten auf den Treppenpodesten sind an beiden Enden der Promenade positioniert. Durchblicke zu den vorbeifahrenden Zügen und zum Fluss sind von den gemeinsamen Rampen- und Treppenpodesten aus möglich.

Das westliche Ende der Promenade über der Eisenbahnbrücke gelegen, wird von einem auf drei Niveaus organisierten Sonnendeck aktiviert, das über eine Rampe erschlossen wird. Auf zweckentfremdeten Geleisen exakt über der eigentlichen Zugstrecke befinden sich verschiebbare Sonnenliegen.

Zwischen dem Sonnendeck und dem zentralen Turmplatz wird das Thema "Bahn" über einen verglasten Ausschnitt im Deck erneut spürbar.

Vor dem Turmplatz gegenüber der Eingangszone befindet sich ein teilweise begrünter Spielplatz. Mehrere begrünte Inseln ca. 40cm über und unter dem Platzniveau gelegen strukturieren den Spielplatz. Die Größe dieser Inseln entspricht in etwa der Größe der Innenhöfe der benachbarten historischen Struktur. Eine dieser Inseln wird zum tiefen Einschnitt im Deck und bildet, flankiert von Wasserbecken, ein intimes Atrium auf Schienenniveau, das Blicke auf die vorbeirasenden Züge und zum Flußufer freigibt.



LAGER

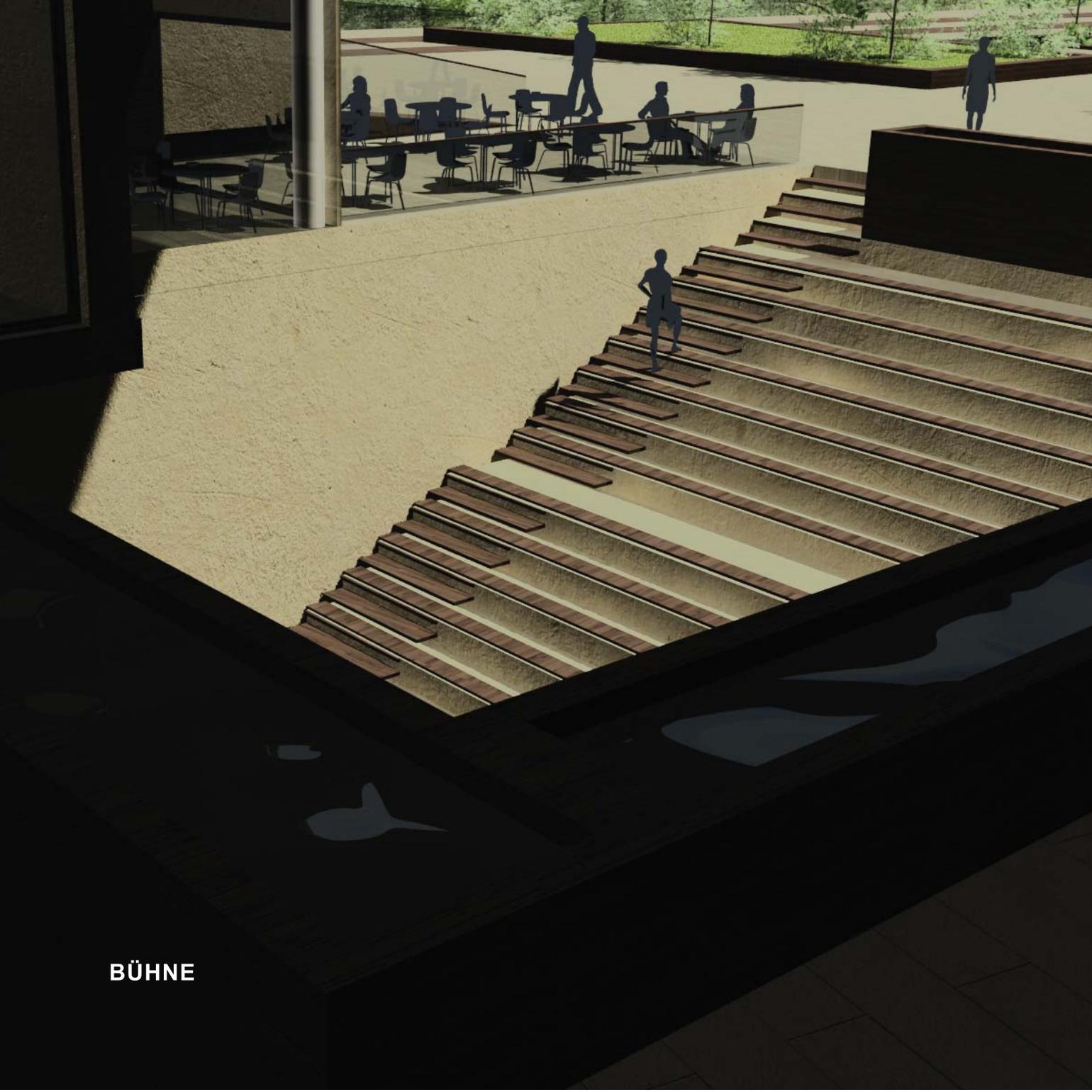
RESTAURANT

TURMPLATZ

BÜHNE

WC

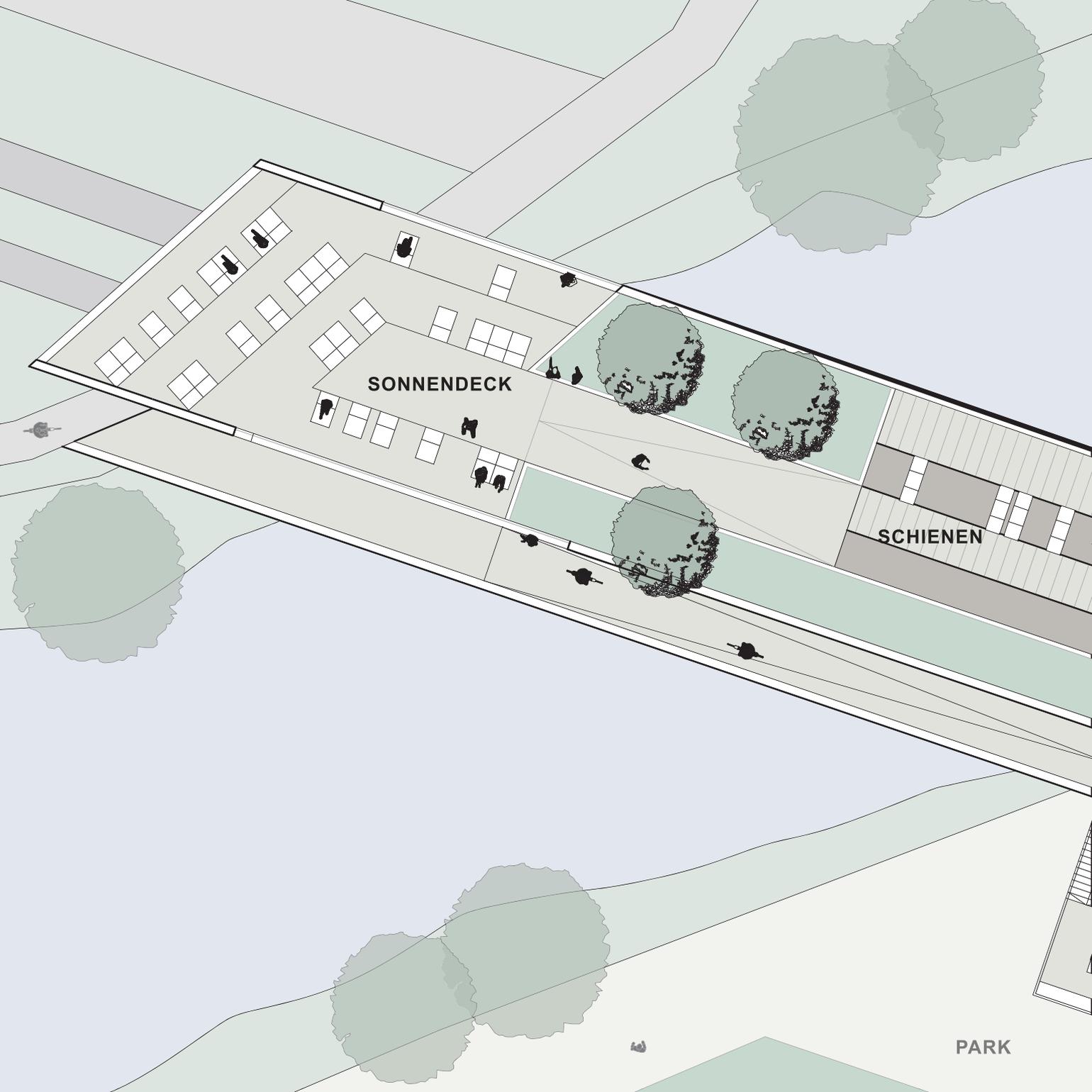
RESTAURANT M 1:250



BÜHNE



RESTAURANT UND VORPLATZ



SONNENDECK

SCHIENEN

PARK

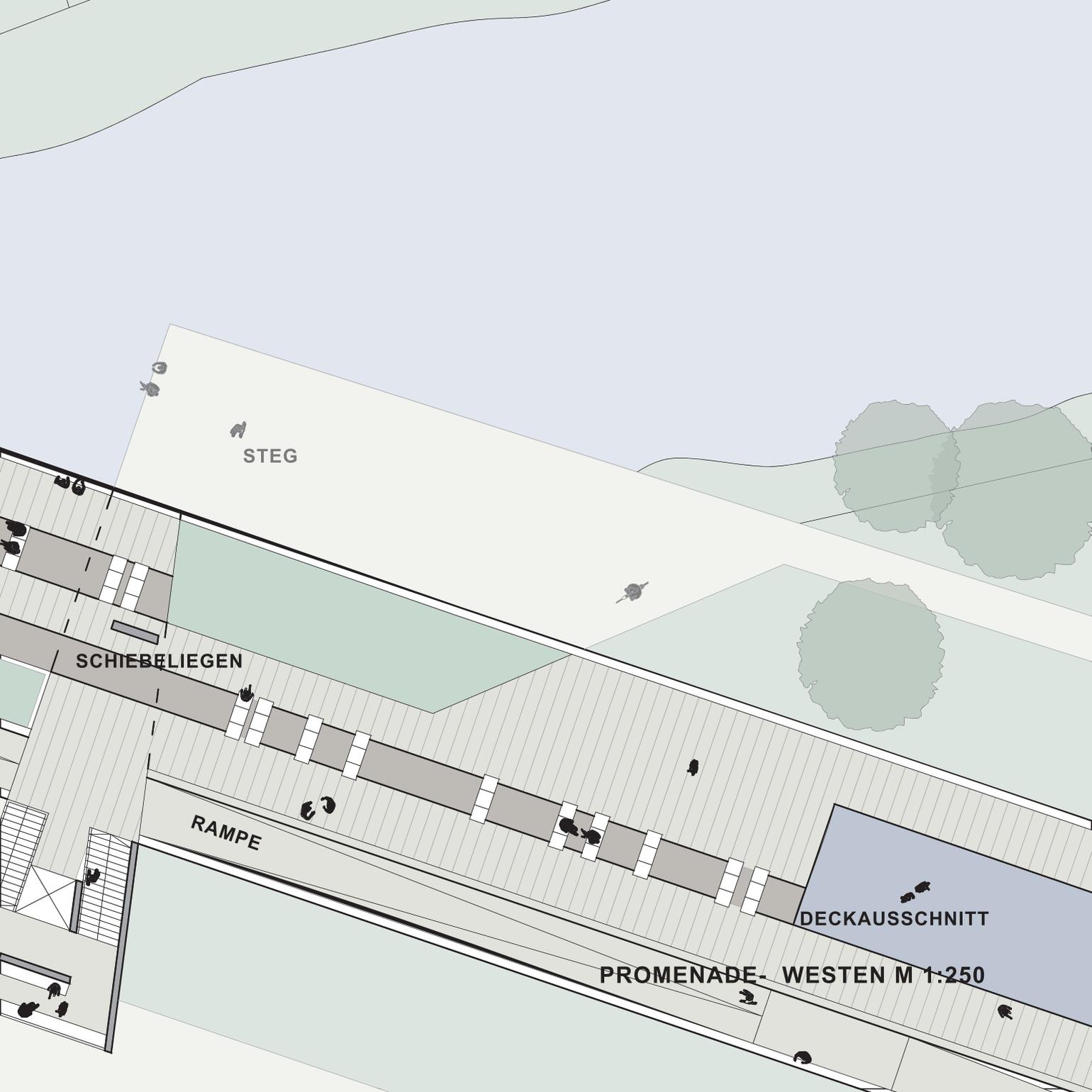
STEG

SCHIEBELIEGEN

RAMPE

DECKAUSSCHNITT

PROMENADE- WESTEN M 1:250

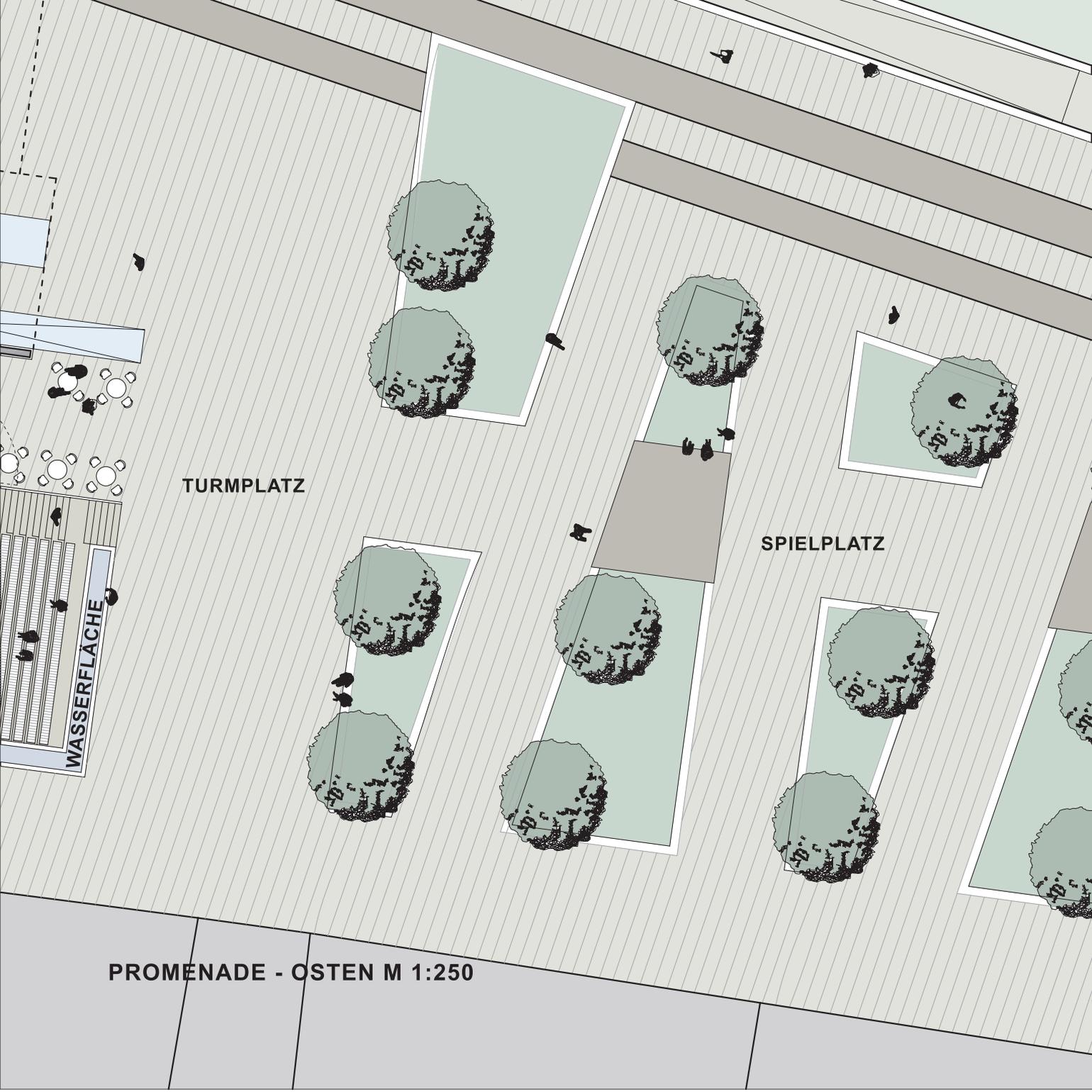




SONNENDECK, PARK UND KASKADEN



**SONNENDECK UND SCHIEBELIEGEN
BLICK NACH NORDWESTEN**



TURMPLATZ

SPIELPLATZ

WASSERFLÄCHE

PROMENADE - OSTEN M 1:250



RADWEG R2

RAMPE

SCHIENEN

ATRIUM

WASSERFLÄCHE

SPIELPLATZ



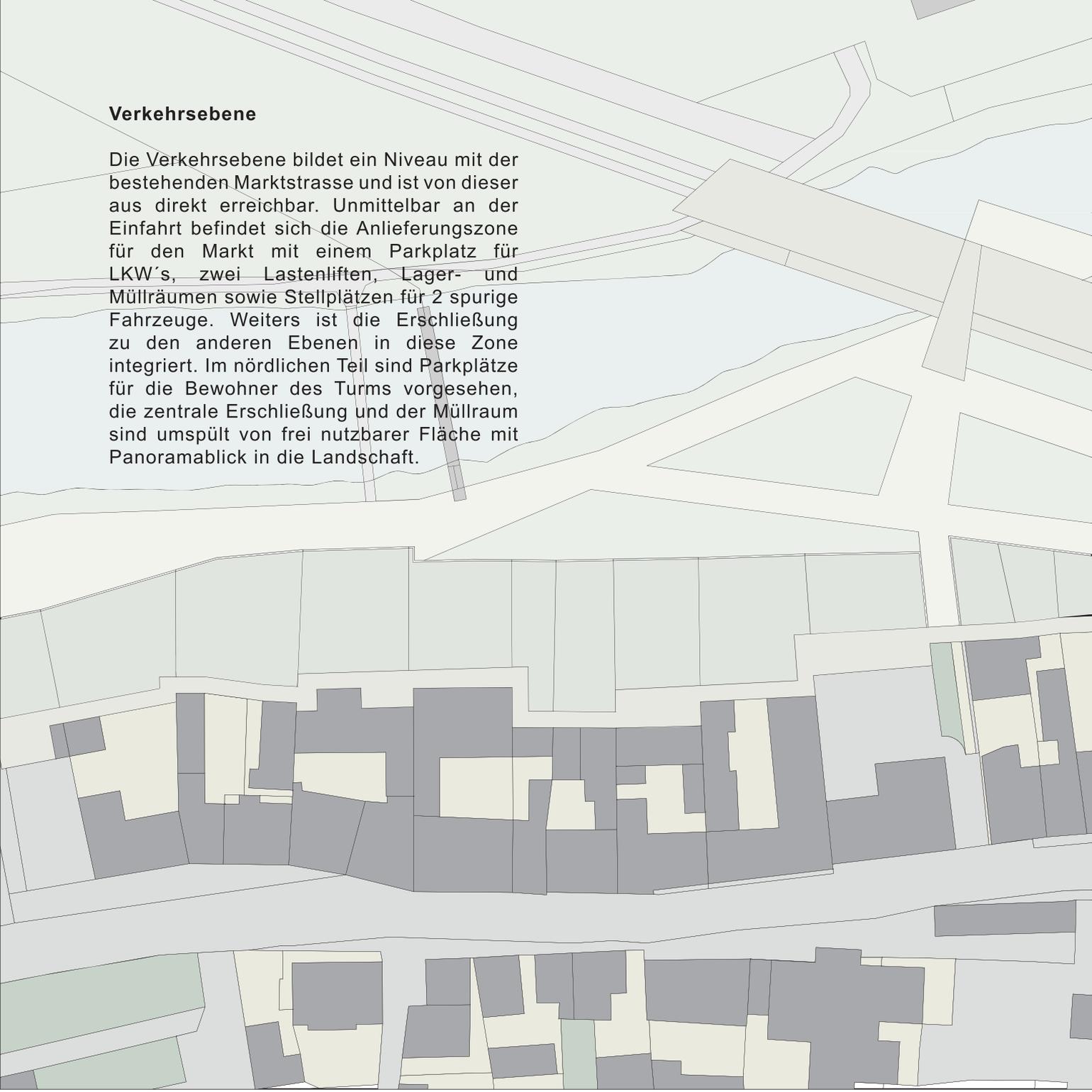
PROMENADE UND ATRIUM

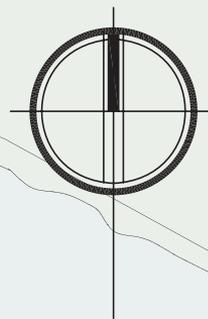


VORPLATZ, GRÜNINSELN UND ATRIUM

Verkehrsebene

Die Verkehrsebene bildet ein Niveau mit der bestehenden Marktstrasse und ist von dieser aus direkt erreichbar. Unmittelbar an der Einfahrt befindet sich die Anlieferungszone für den Markt mit einem Parkplatz für LKW's, zwei Lastenliften, Lager- und Müllräumen sowie Stellplätzen für 2 spurige Fahrzeuge. Weiters ist die Erschließung zu den anderen Ebenen in diese Zone integriert. Im nördlichen Teil sind Parkplätze für die Bewohner des Turms vorgesehen, die zentrale Erschließung und der Müllraum sind umspült von frei nutzbarer Fläche mit Panoramablick in die Landschaft.



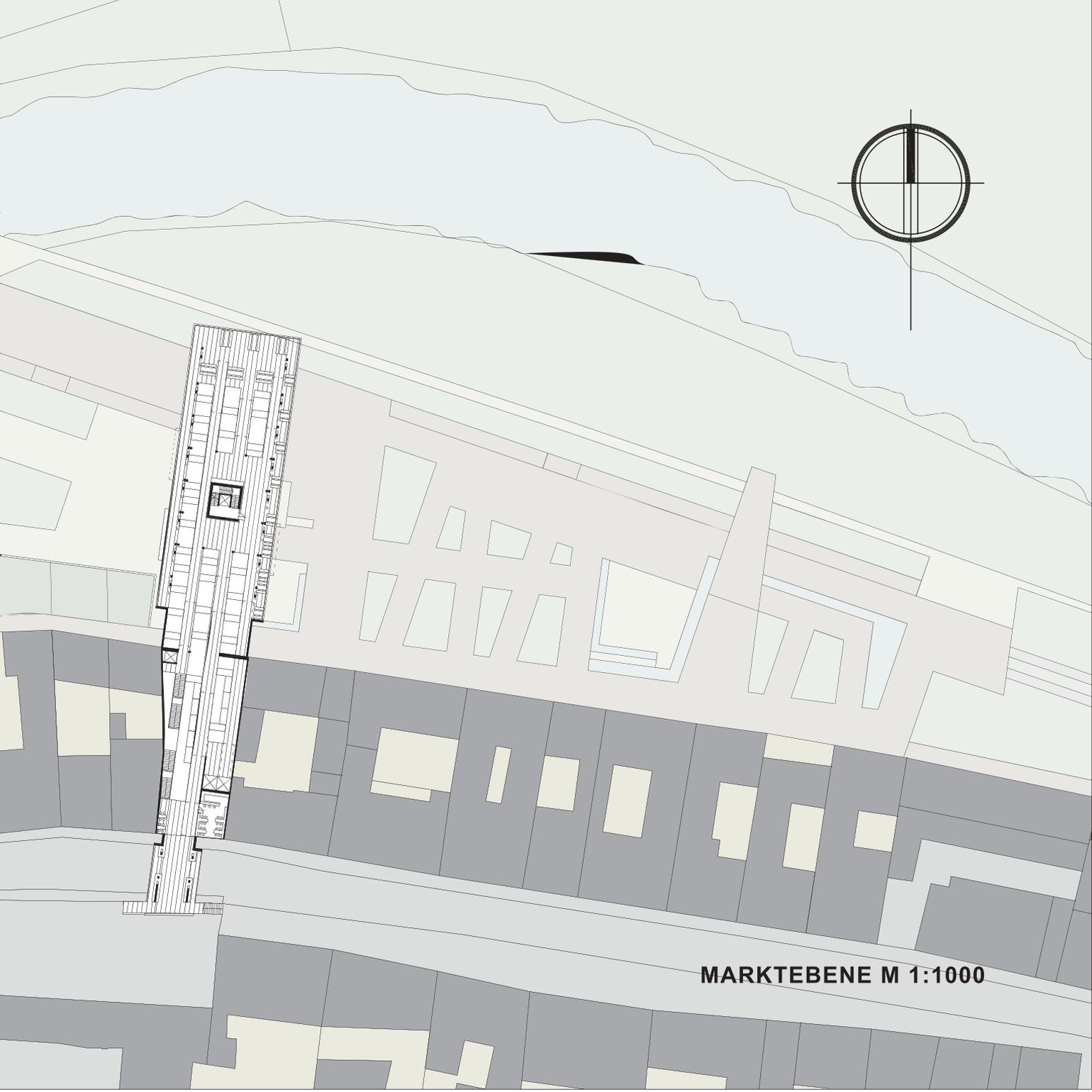
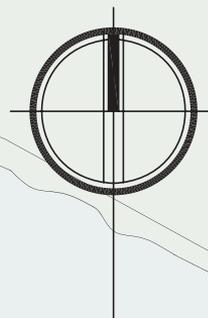


VEKEHRSEBENE M 1:1000

Marktebene

Diese Ebene verkörpert eine der Hauptintentionen dieses Projektes: die Anbindung des neugebauten Bauwerkes an die bestehende historische Struktur, sowie die Neuinterpretation des Marktes als Ort des Handels und der Kommunikation. Es ist als Brückenbauwerk konzipiert das einerseits die Straße zum Schloßplatz überspannt und andererseits quer zur bestehenden Struktur, angehängt an die Turmkonstruktion, frei in die Landschaft ragt.





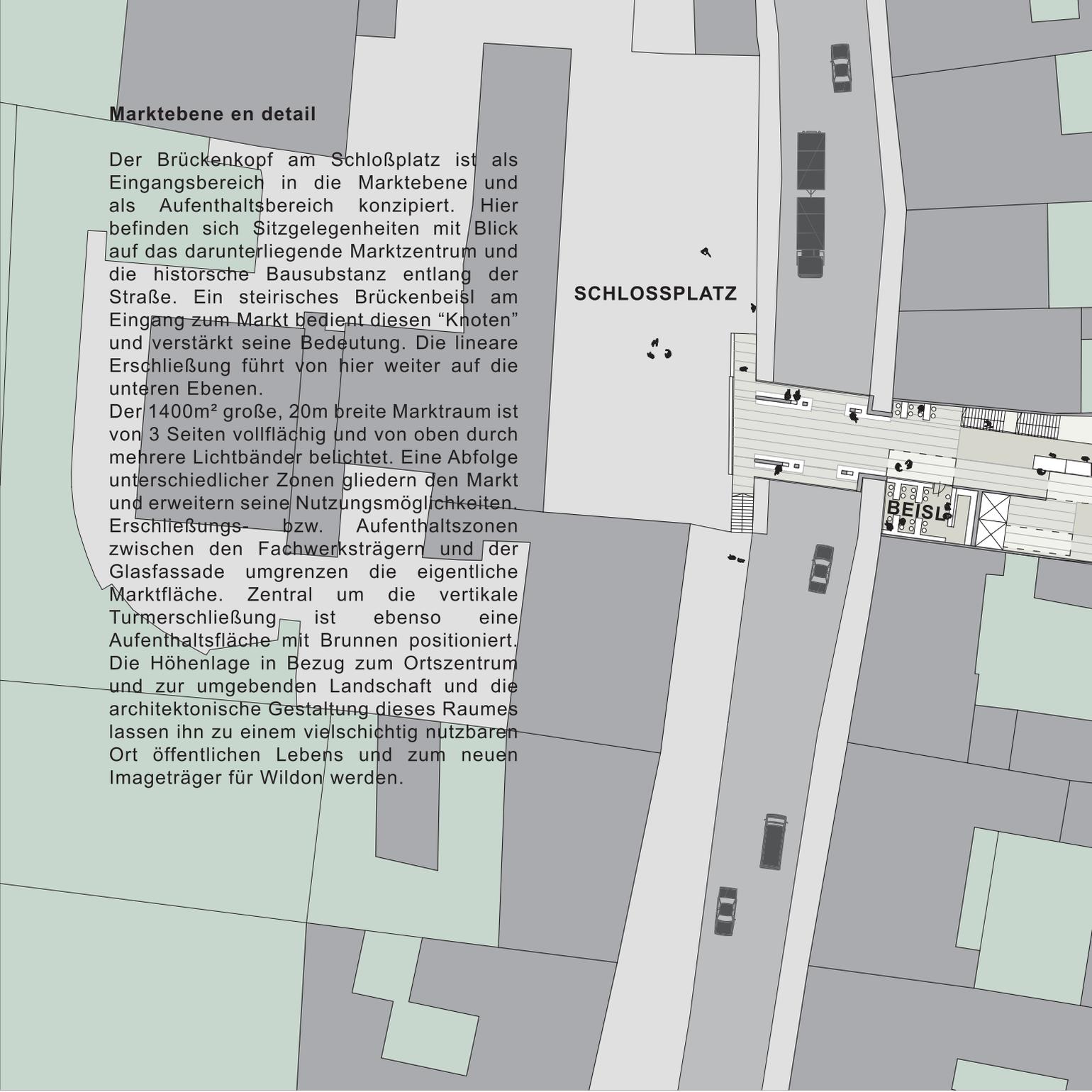
MARKTEBENE M 1:1000

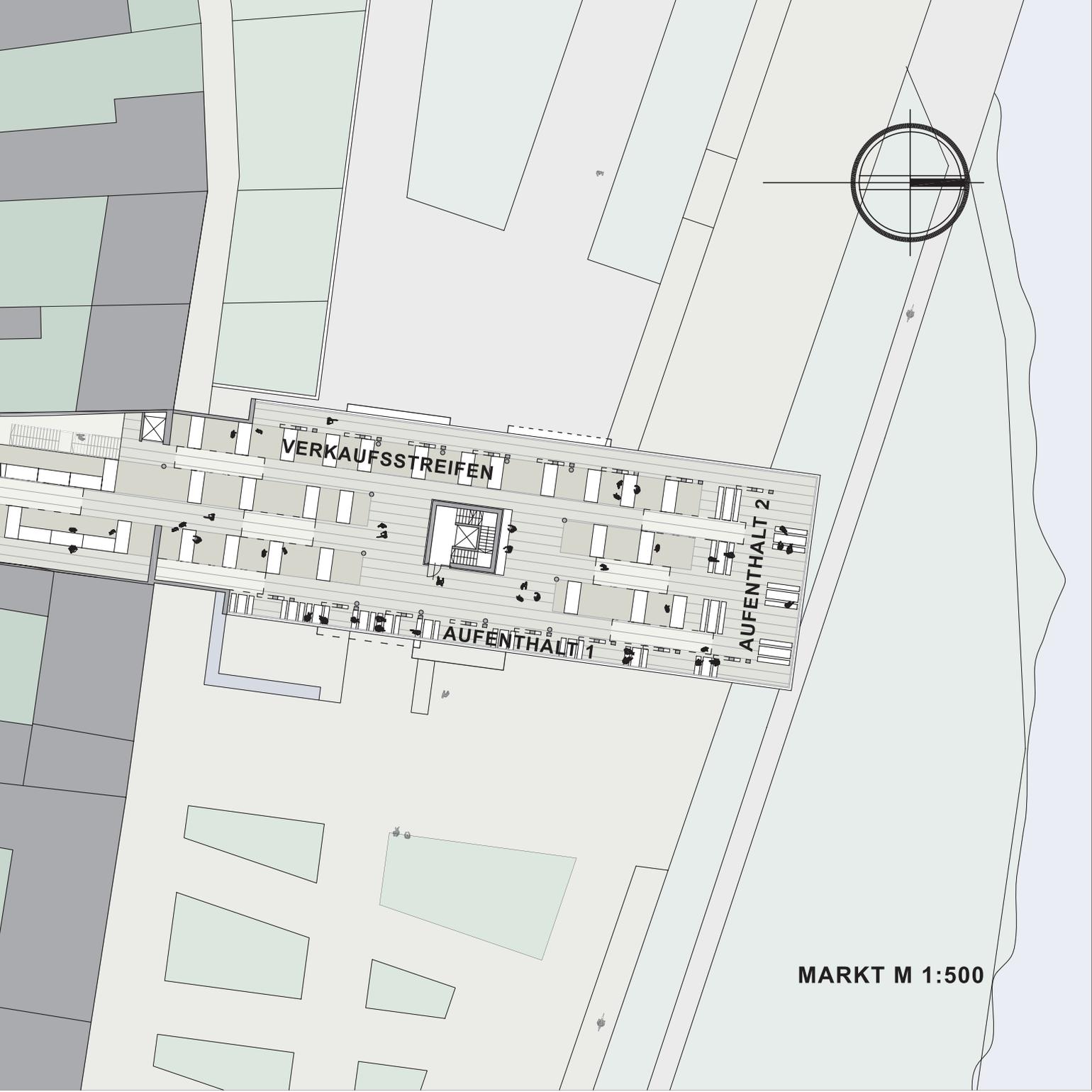
Marktebene en detail

Der Brückenkopf am Schloßplatz ist als Eingangsbereich in die Marktebene und als Aufenthaltsbereich konzipiert. Hier befinden sich Sitzgelegenheiten mit Blick auf das darunterliegende Marktzentrum und die historische Bausubstanz entlang der Straße. Ein steirisches Brückenbeisl am Eingang zum Markt bedient diesen "Knoten" und verstärkt seine Bedeutung. Die lineare Erschließung führt von hier weiter auf die unteren Ebenen.

Der 1400m² große, 20m breite Marktraum ist von 3 Seiten vollflächig und von oben durch mehrere Lichtbänder belichtet. Eine Abfolge unterschiedlicher Zonen gliedern den Markt und erweitern seine Nutzungsmöglichkeiten. Erschließungs- bzw. Aufenthaltszonen zwischen den Fachwerkträgern und der Glasfassade umgrenzen die eigentliche Marktfläche. Zentral um die vertikale Turnerschließung ist ebenso eine Aufenthaltsfläche mit Brunnen positioniert. Die Höhenlage in Bezug zum Ortszentrum und zur umgebenden Landschaft und die architektonische Gestaltung dieses Raumes lassen ihn zu einem vielschichtig nutzbaren Ort öffentlichen Lebens und zum neuen Imageträger für Wildon werden.

SCHLOSSPLATZ





VERKAUFSSTREIFEN

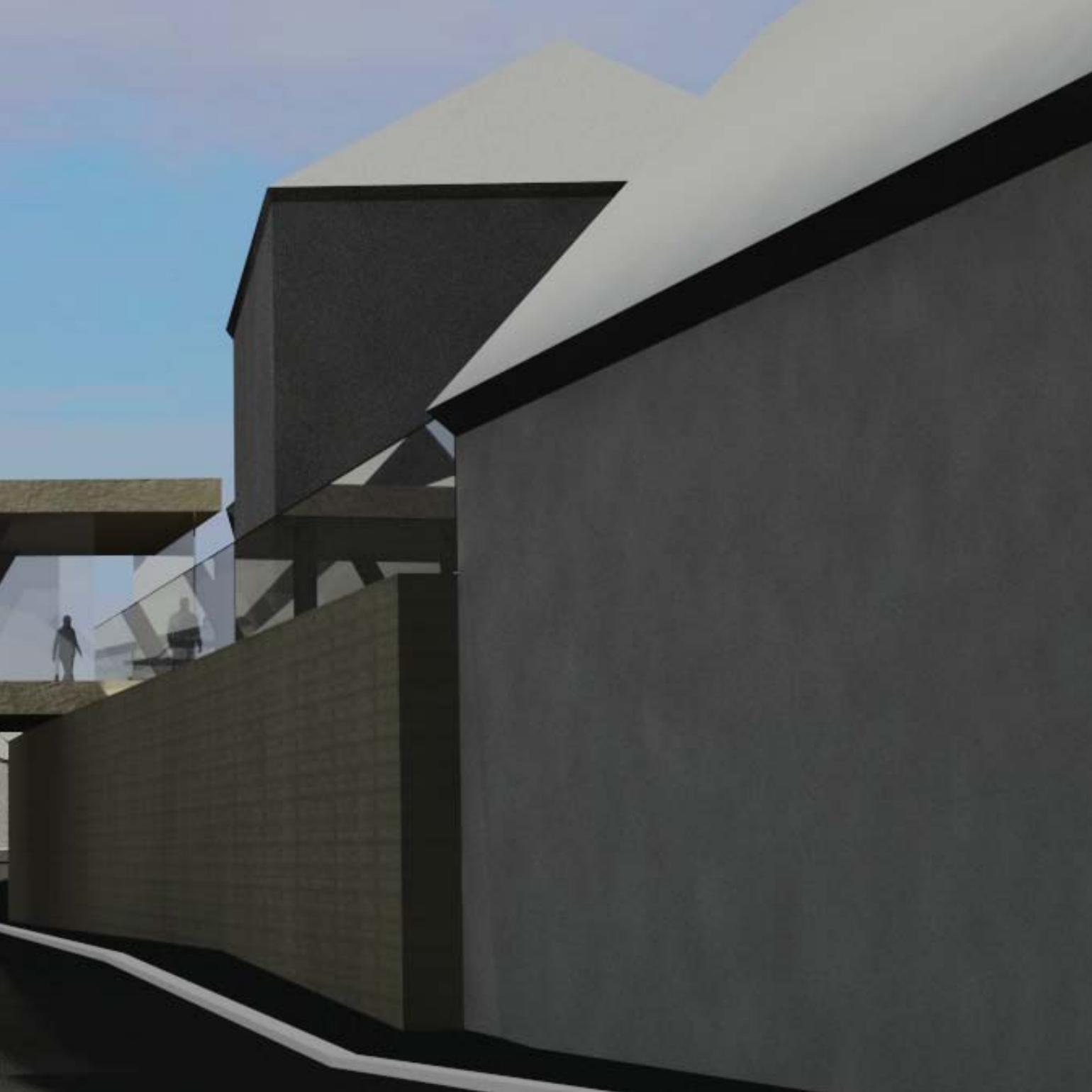
AUFENTHALT 1

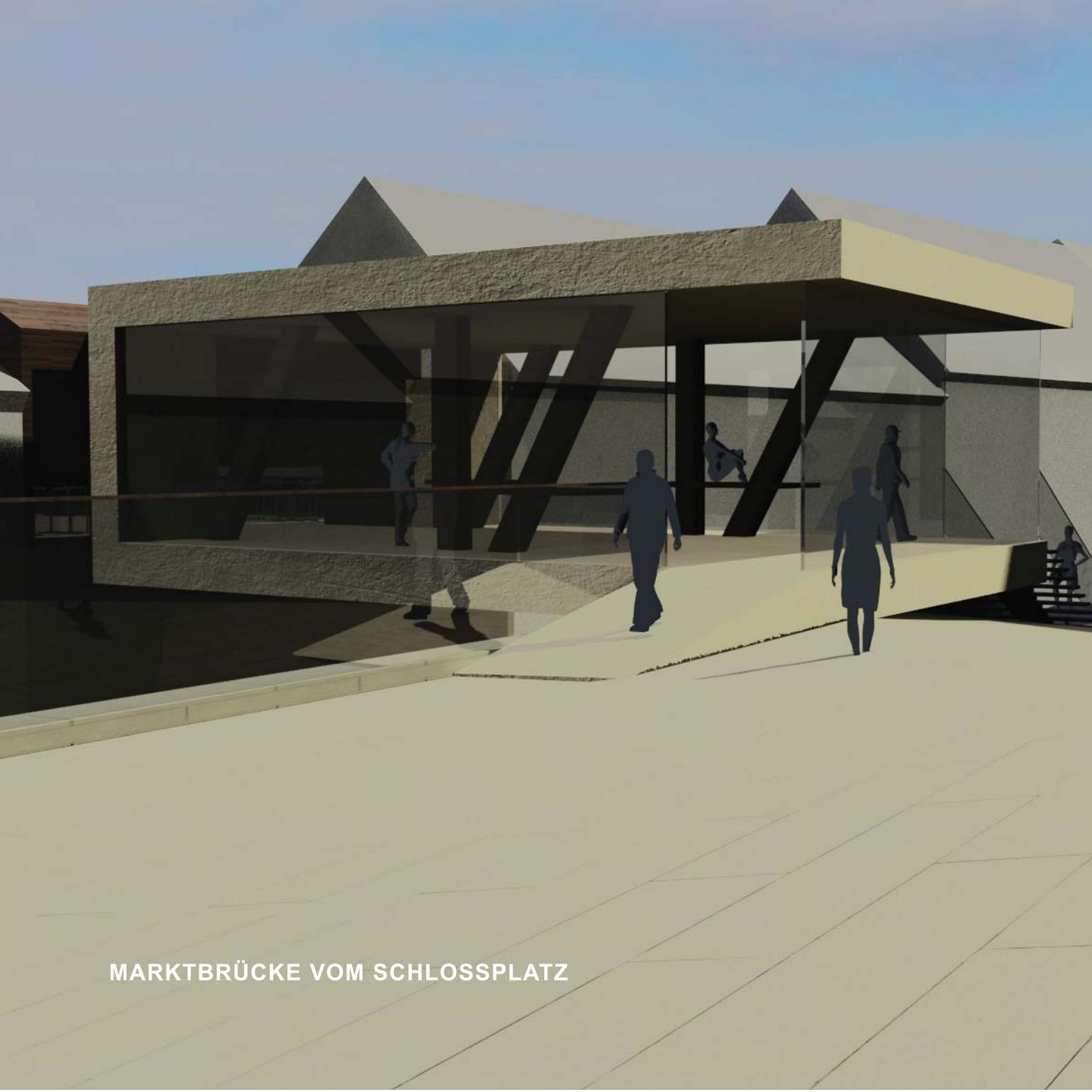
AUFENTHALT 2

MARKT M 1:500

An architectural rendering of a modern building complex. The scene features a large, light-colored concrete wall on the left with a dark, angular overhang. To the right, a two-story structure with a dark frame and glass panels is visible, with silhouettes of people inside. In the foreground, a dark paved area contains silhouettes of a person walking and several cars. The sky is a clear, light blue.

HAUPTPLATZ UND MARKTBRÜCKE





MARKTBRÜCKE VOM SCHLOSSPLATZ



BLICK NACH NORWESTEN



MARKT - TREPPENAUFGANG UND VORPLATZ

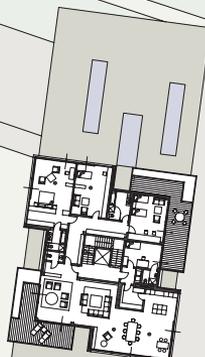
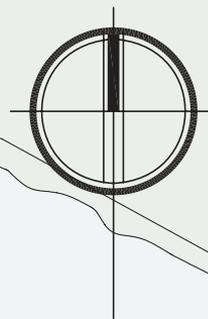


MARKT"HALLE" - BLICK NACH NORDEN

Wohnturm

Der 9-geschoßige Wohnturm stellt eine weithin sichtbare "Landmark" dar. Im Gegensatz zu den klaren Volumina der Promenade und des Marktes zeichnet diesen vertikalen Akzent eine funktional bedingte, differenzierte Gliederung aus. Diese räumlich und funktional differenzierte, in alle 4 Himmelsrichtungen orientierte Struktur zieht sich durch die Markt- und Verkehrsebene bis hin zur untersten Parkebene.





WOHNEBENE M 1:1000

Wohnturm en detail

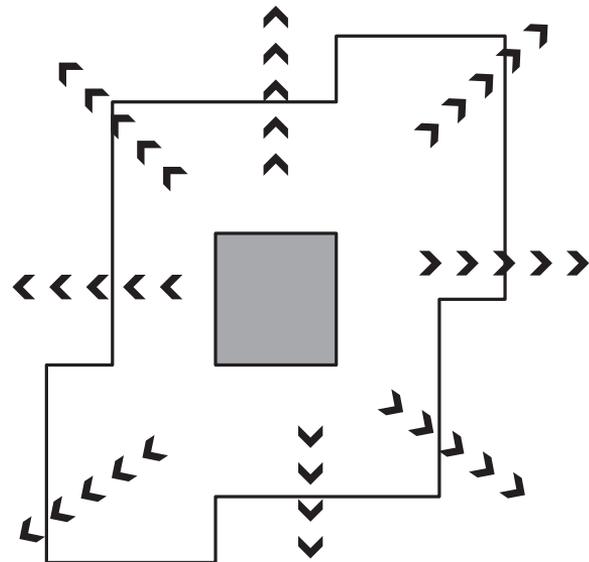
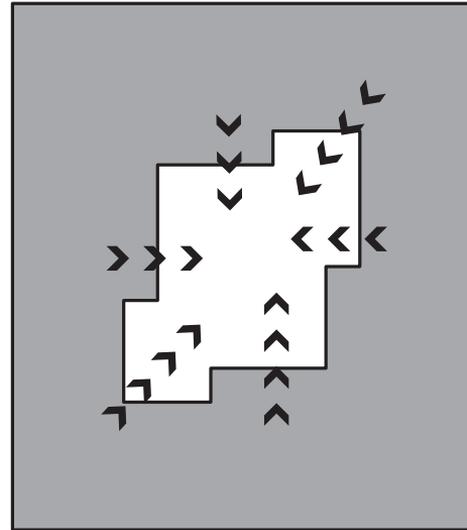
Um einen zentralen, tragenden Erschließungskern werden pro Geschoß 1-2 Luxuswohnungen organisiert. Diese extrovertierte räumliche Organisation der Grundrisse können als inverses Modell zur traditionellen, introvertierten Baustruktur der Innenhöfe Wildon's gelesen werden.

Ein orthogonales Tragwerk aus Stützen, in 3 Feldern, einem Raster von maximal 6x6m und Auskragungen von 3m organisiert, ermöglicht unterschiedliche Wohnungszuschnitte und die grosszügige Öffnung der Wohnräume nach aussen.

Der 9-geschossige Turm besteht aus drei typischen Etagen, die übereinander gestapelt werden. Der obere Abschluß des Erschließungskerns ermöglicht den Zugang zur Dachterrasse.

Untertags genützte Wohnräume wie Küchen, Ess- und Wohnzimmer sind nach Süden, Schlaf- und Arbeitsräume nach Norden orientiert.

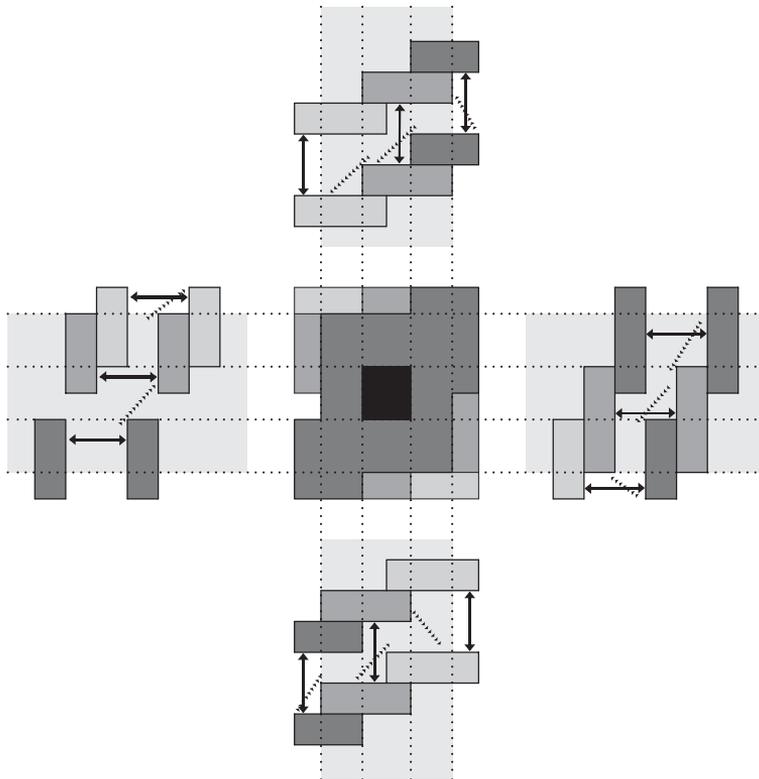
Alle Wohnungen werden durch mehrere Balkone und Loggien nach aussen erweitert. Weiters lassen raumhohe Schiebeelemente in den Verglasungen die Übergänge die Innenräume zu einem Teil des Außenraumes werden. Aussenliegende Sonnenschutzelemente differenzieren die Fassadenstruktur.



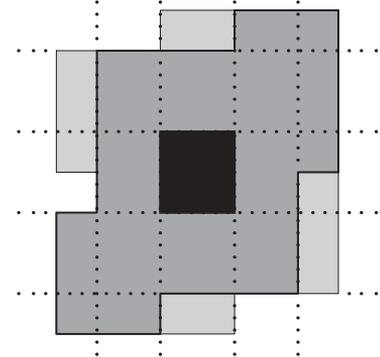
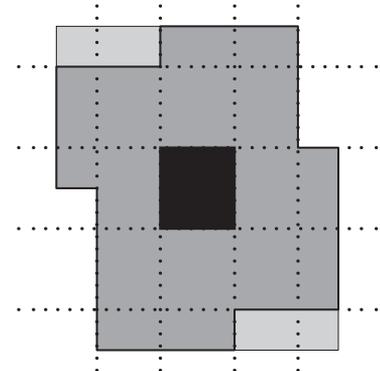
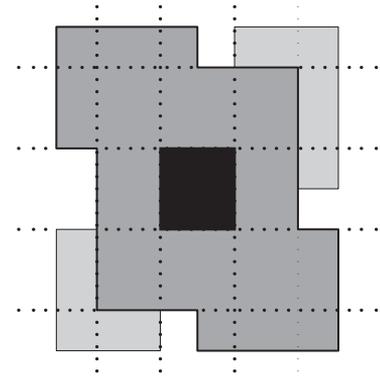
Inverse Modelle der Baustruktur: introvertiert - extrovertiert

Der Formfindung der Fassade liegen folgende Kriterien zugrunde:

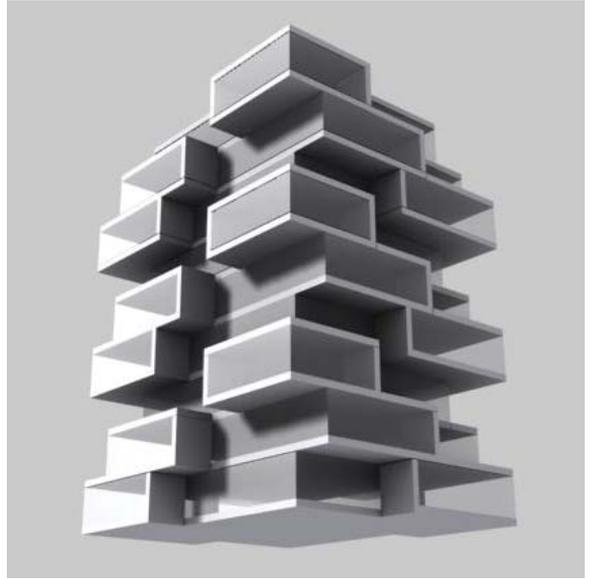
- Die Kommunikation der Bewohner des Turms wird durch die geschößweise versetzte Anordnung der Auskragungen gefördert. So werden über 2 Geschoße Blickbeziehungen und Kommunikation möglich.
- Durch das Versetzen der Volumina ergeben sich Räume über den Balkonen bzw. Loggien die über zwei Geschoße reichen.
- Durch die entstehenden Rücksprünge werden die Freiräume vor den Wohnungen vor Wind und Wetter geschützt.



Formfindung des Turmes: Raster und Auskragungen



Entwicklung der Grundrisse

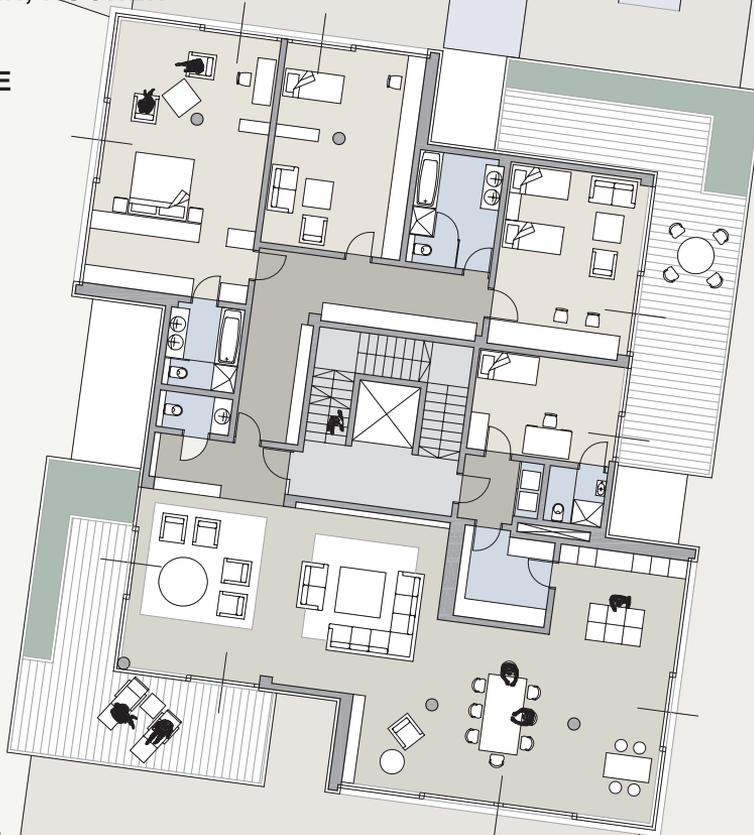


SCHLAFEN

ERSCHLIESSUNG

WOHNEN, ESSEN, KOCHEN

SANITÄRRÄUME



TYPISCHE WOHNETAGE 1 M 1:250



SCHLAFEN



ERSCHLIESSUNG



WOHNEN, ESSEN, KOCHEN



SANITÄRRÄUME



TYPISCHE WOHNETAGE 2 M 1:250



SCHLAFEN



ERSCHLIESSUNG



WOHNEN, ESSEN, KOCHEN



SANITÄRRÄUME



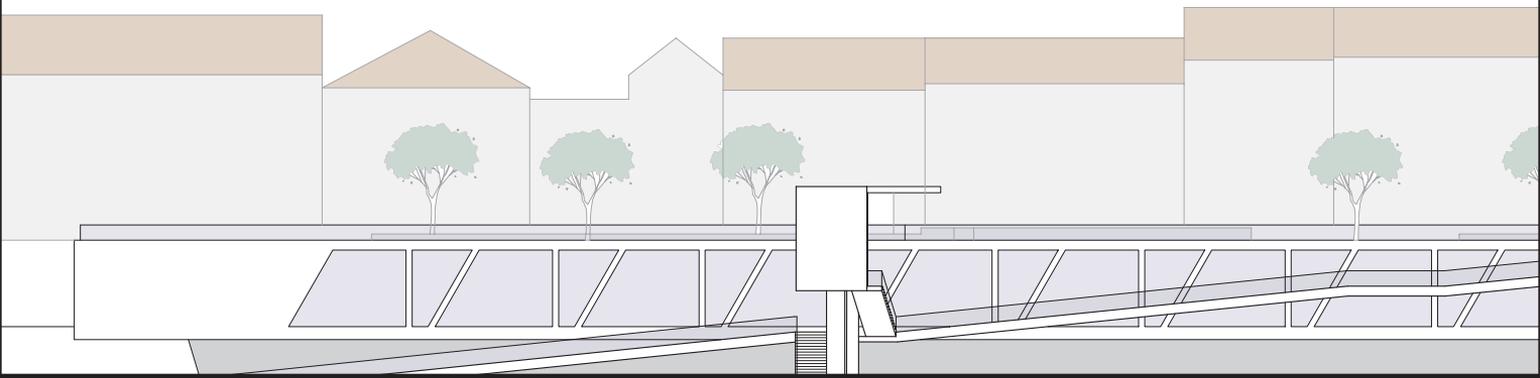
TYPISCHE WOHNETAGE 3 M 1:250



WOHNTURM

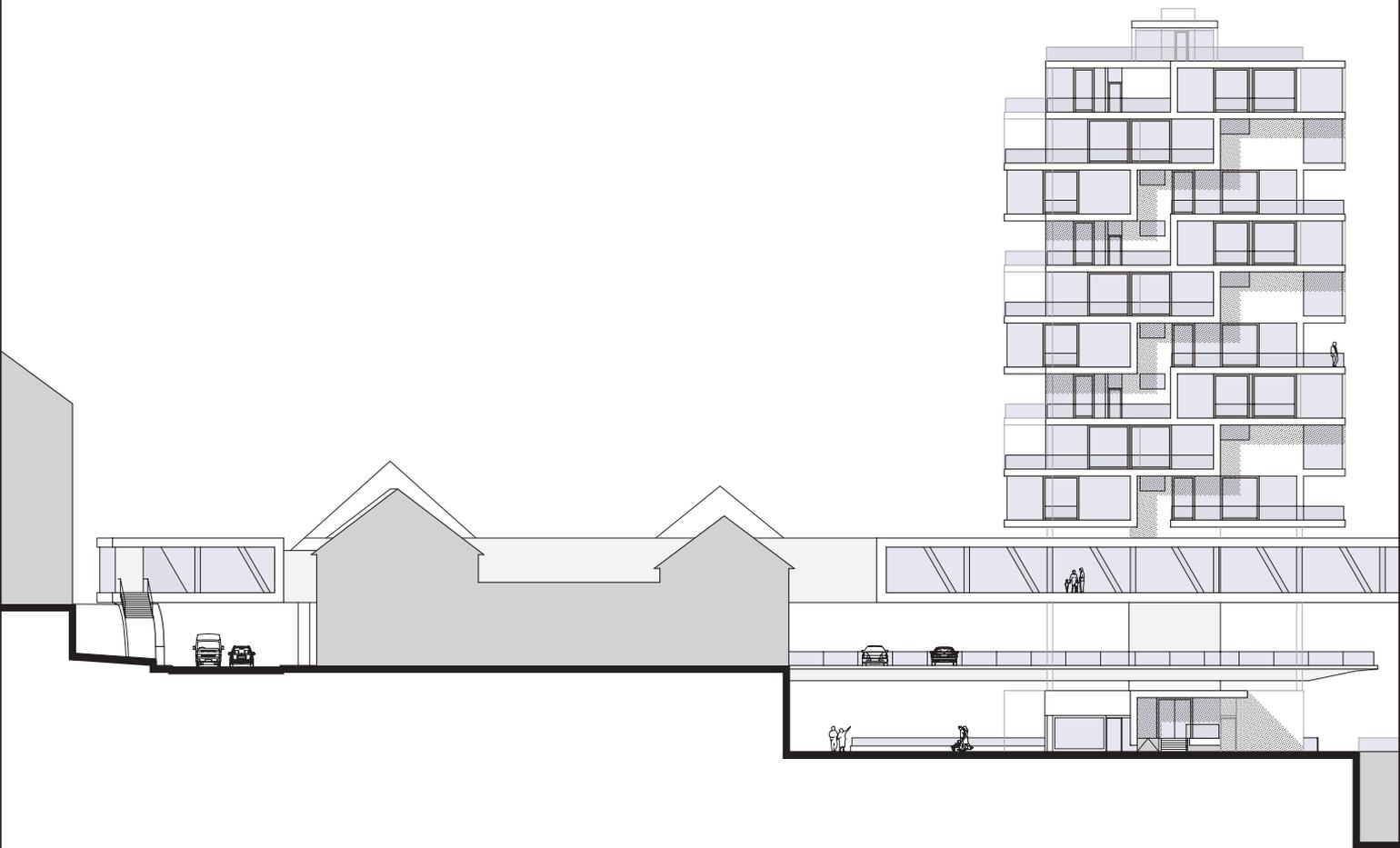


FASSADE

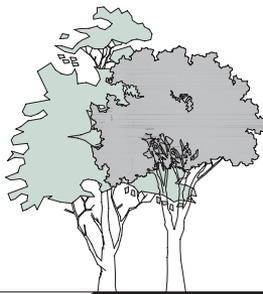
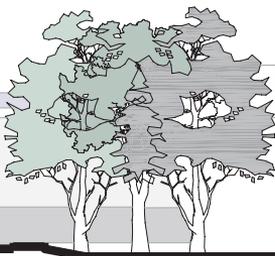
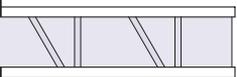


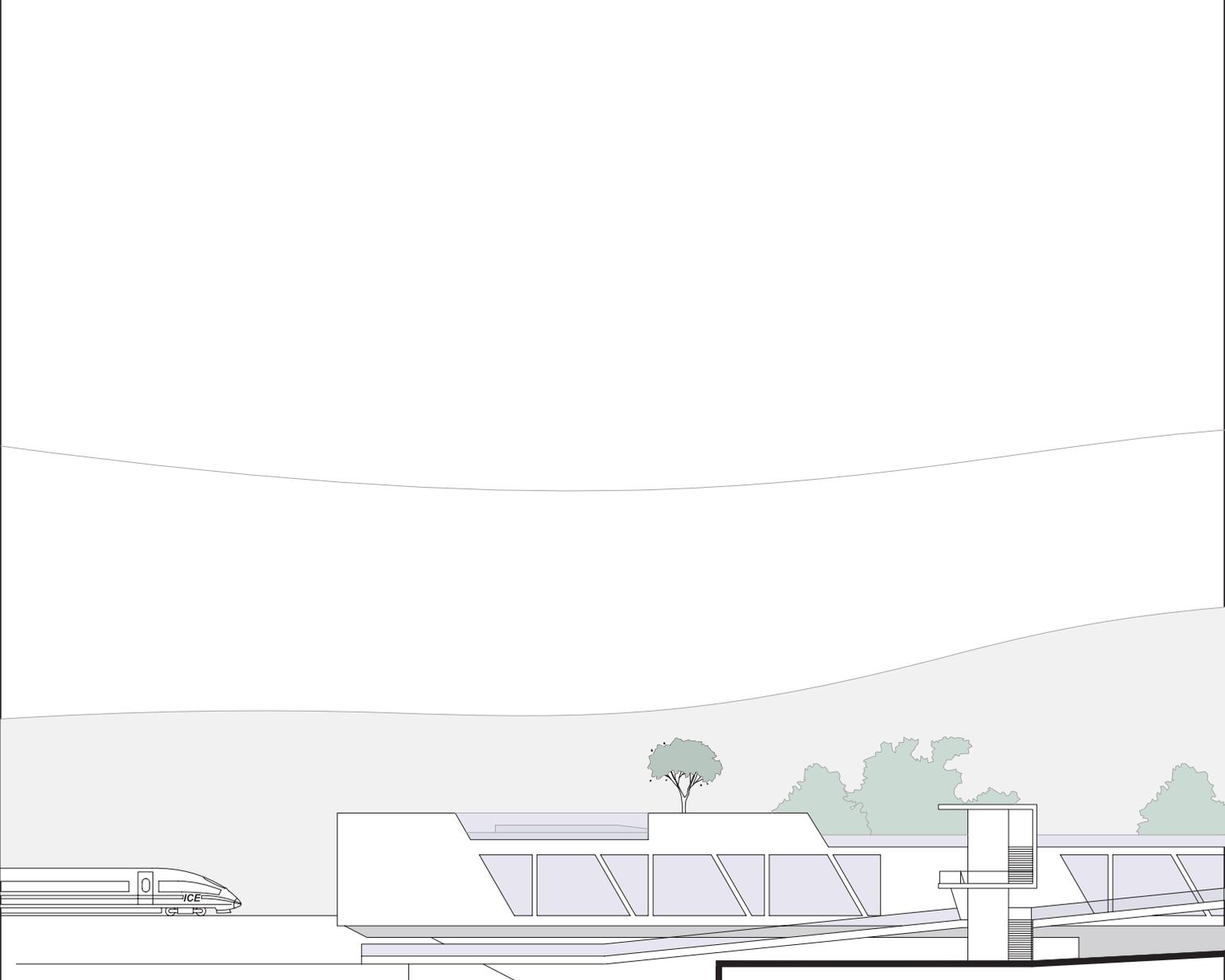
ANSICHT NORD M 1:500





ANSICHT OST M 1:500



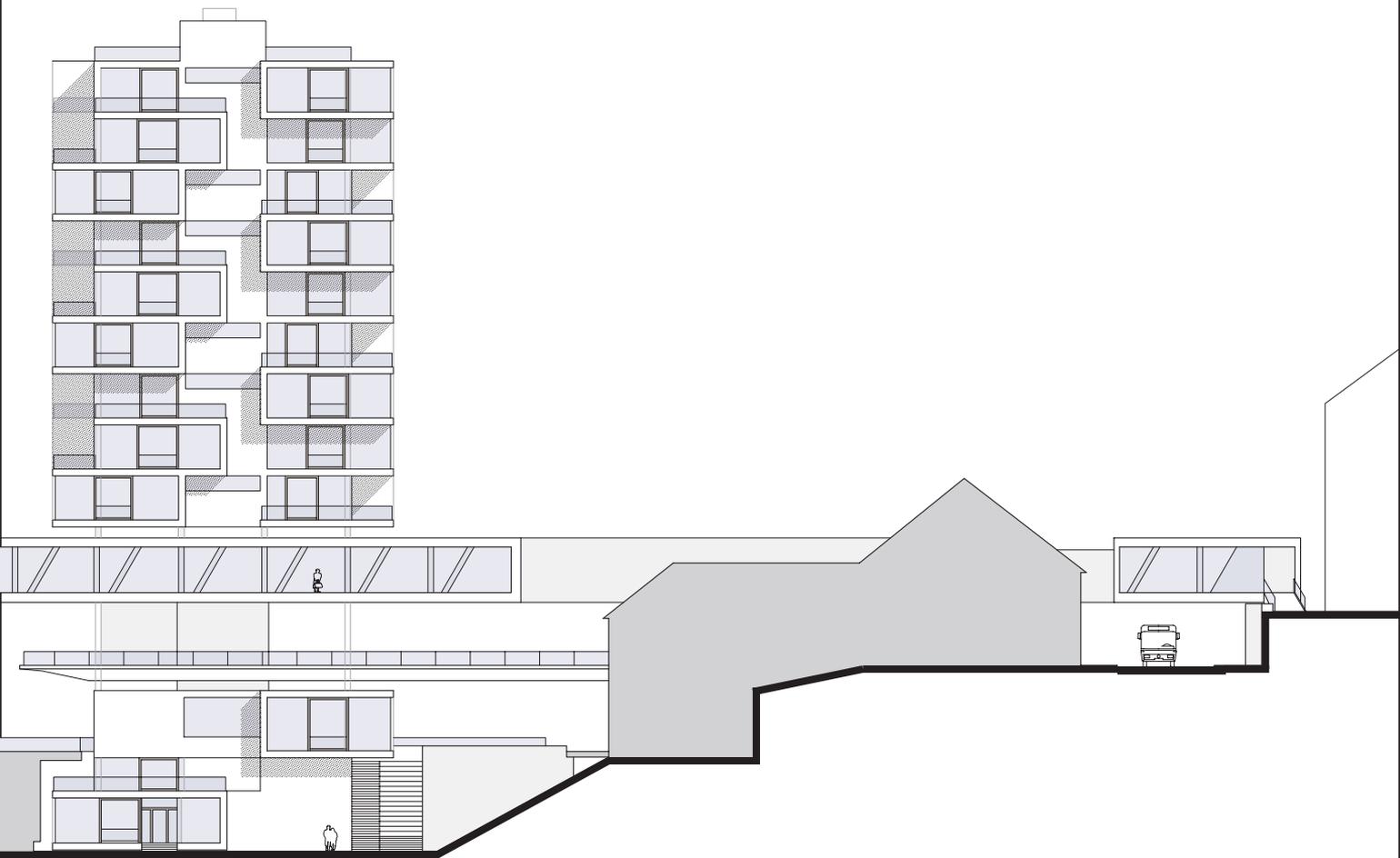


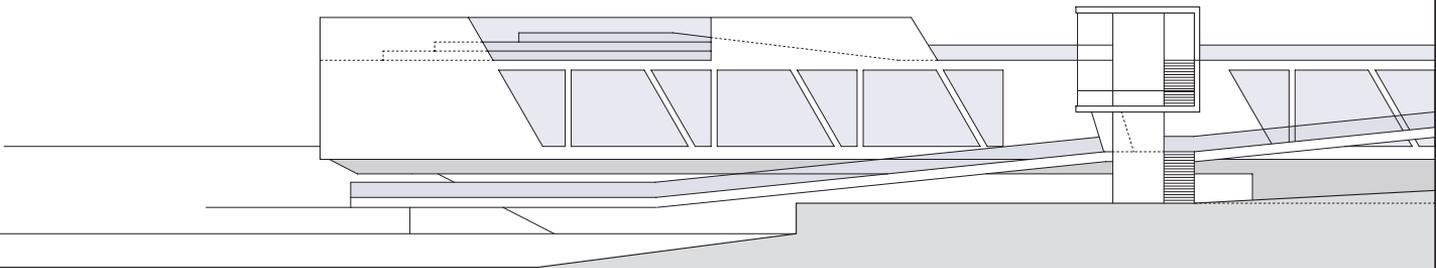
ANSICHT SÜD M 1:500



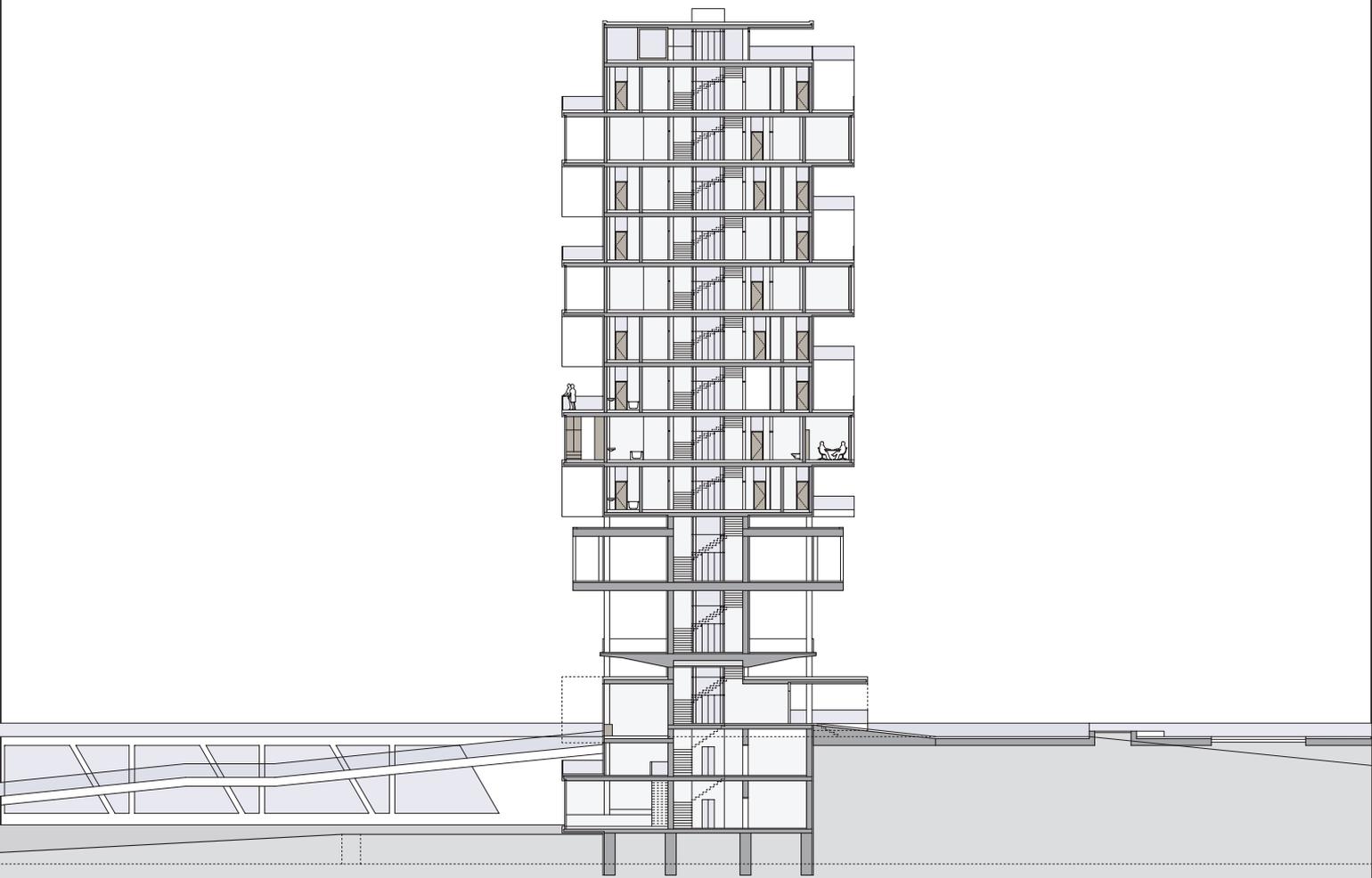


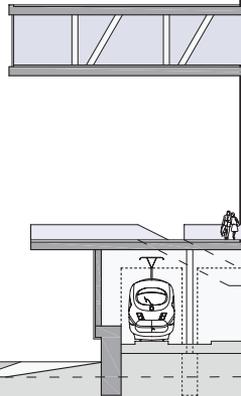
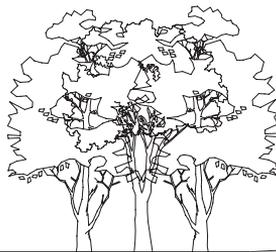
ANSICHT WEST M 1:500



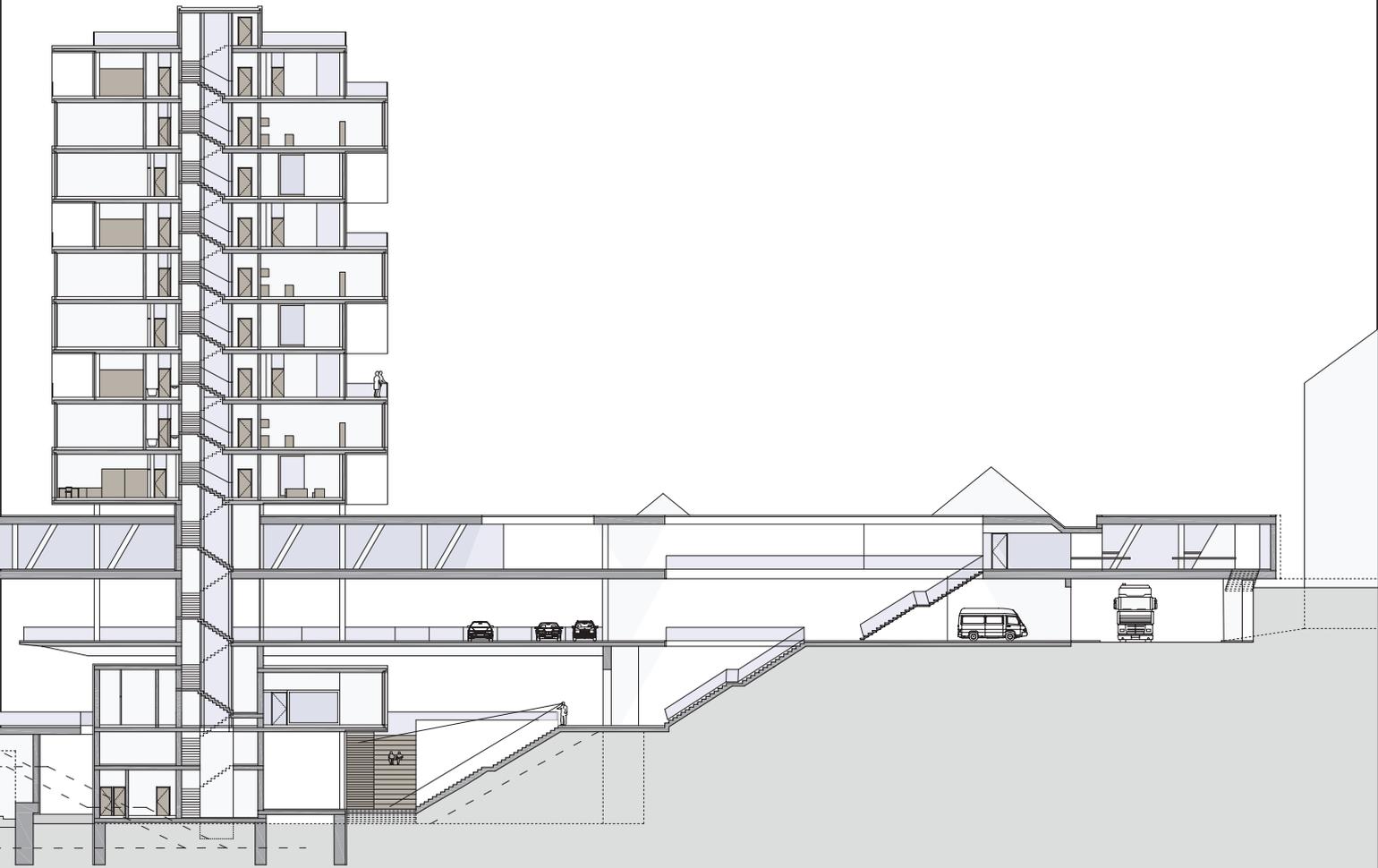


LÄNGSSCHNITT M 1:500

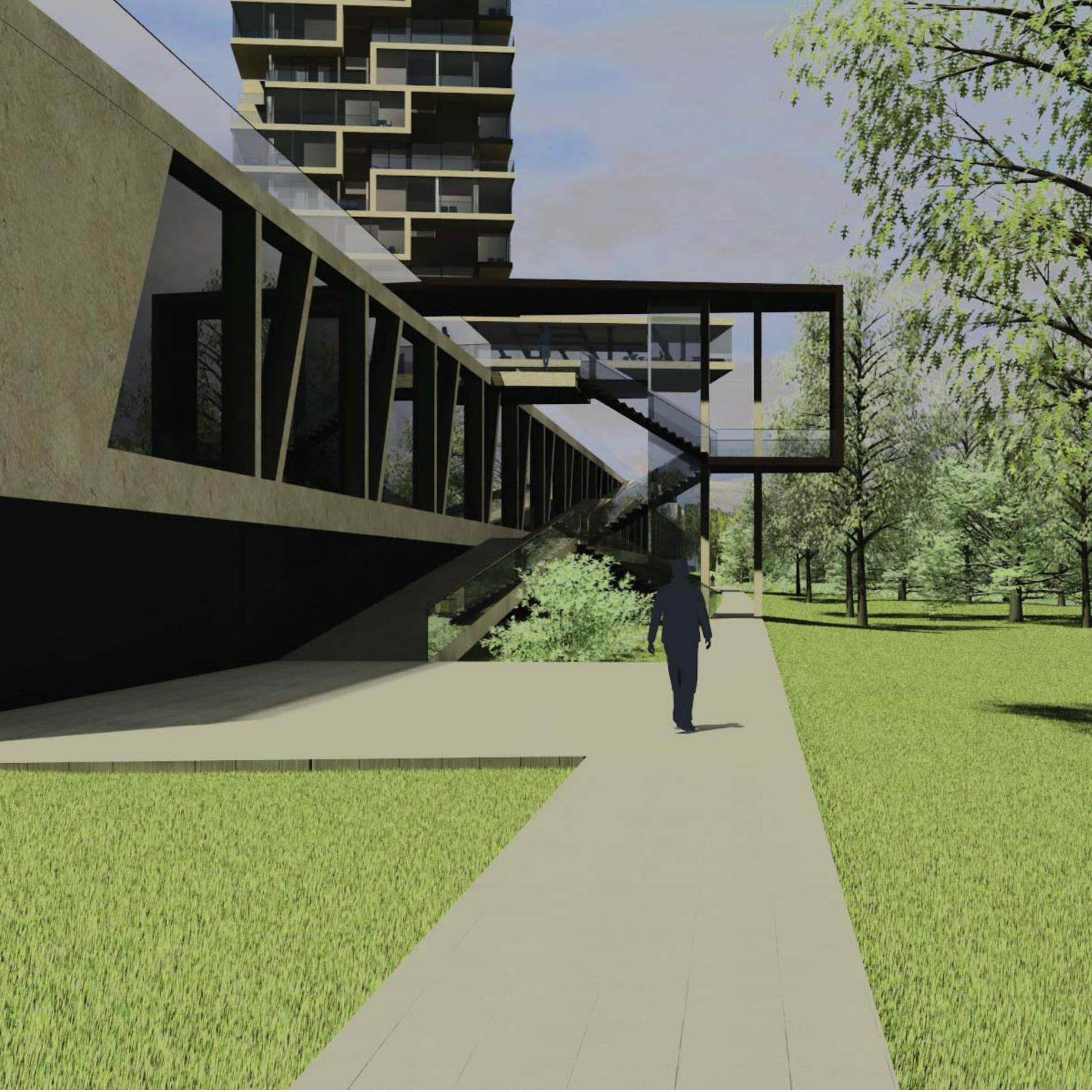


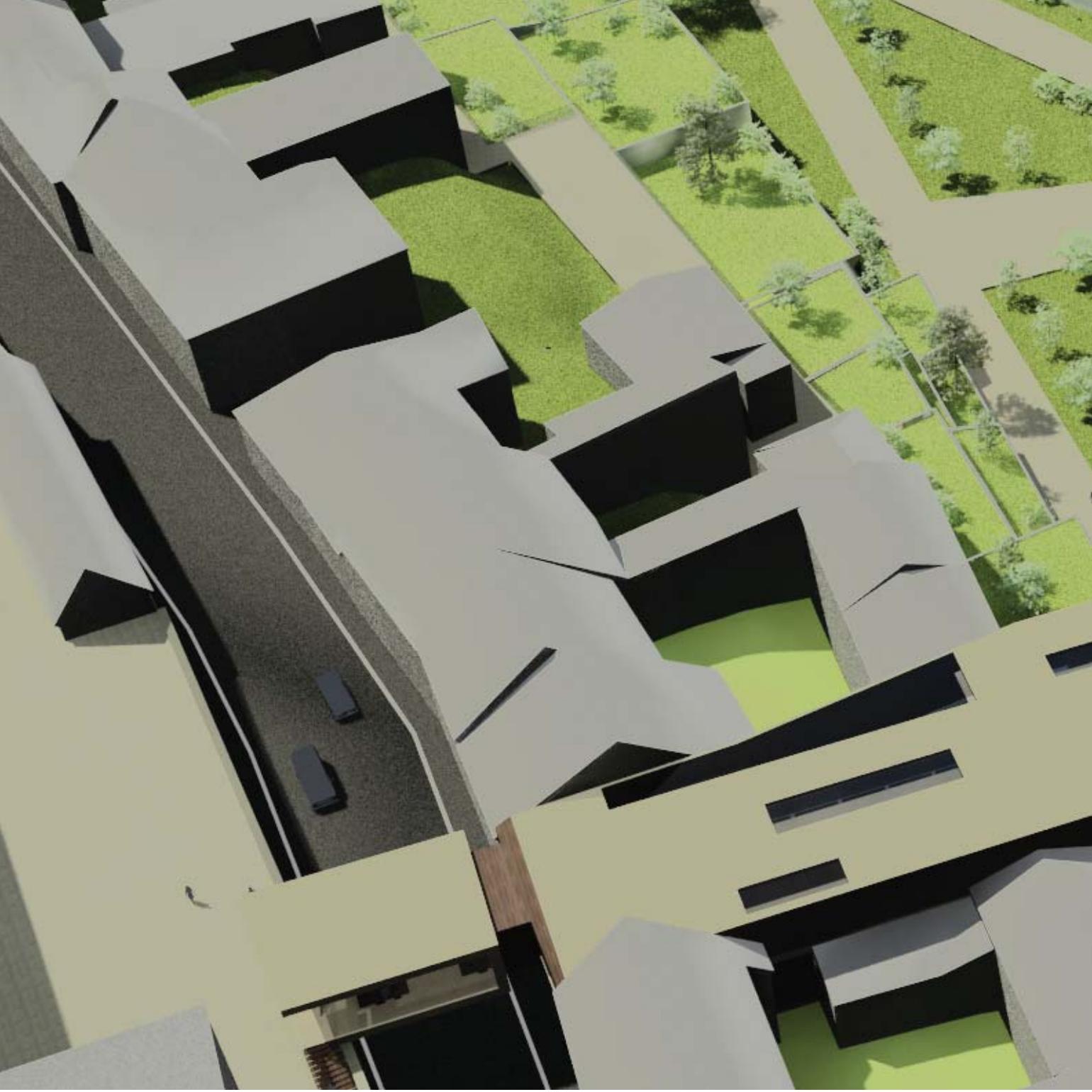


QUERSCHNITT M 1:500



3D DARSTELLUNGEN















QUELLENVERZEICHNIS

Literatur

- Walter Siebel, Ernst Hubeli, Harald Sükar, Ulrich Schwarz, Harald Saiko, Susanne Hauser, Alexa Waldow-Stahm, Michael Müller, Kai Vöckler: 100% Stadt - Der Abschied vom nicht - städtischen; HdA Graz, Graz, 2003
- Vittorio Magnago Lampugnani und Matthias Noell mit Gabriela Barman-Krämer, Anne Brandl, Patric Unruh: Für eine Neugründung der Disziplin Städtebau, Handbuch zum Stadtrand – Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum; Birkhäuser Verlag AG, Basel 2007
- Gottfried Kiesow: Städtebaulicher Denkmalschutz aus der Sicht der Denkmalpflege in Alte Städte - Neue Chancen; Monumente-Verlag, Bonn 1996
- Klaus Bernardi, Georg Feinhals; Entwurf und Planung, Verkehrs-Trassen-Überbauungen; Verlag Georg D.W. Callwey, München 1977
- Hans von der Sann; Sagen aus der grünen Mark; Edition Strahalm, Graz 2006
- Dr. Gernot Obersteiner; Wildoner Büchel; Wildon, 1985

Zitate

EINLEITUNG

- (1) Oliver Bormann, Michael Koch, Maritn Schröder, Maresa Schumacher: Urbanisierung der Agglomeration - eine laufende Forschung. 100% Stadt - Der Abschied vom nicht - städtischen; HdA Graz, Graz, 2003, S.42
- (2) Vittorio Magnago Lampugnani und Matthias Noell: Für eine Neugründung der Disziplin Städtebau, Handbuch zum Stadtrand – Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum; Birkhäuser Verlag AG Basel 2007, S.8
- (3) Susanne Hauser: Stadt ohne Bild - Zur Wahrnehmung der Agglomeration, 100% Stadt - Der Abschied vom nicht - städtischen; HdA Graz, Graz, 2003, S.108
- (4) Vgl. Karl - Heinz Mally, Heimo Widtmann S. ; Das Grazer Altstadterhaltungsgesetz, 1980, S.7
- (5) Vgl. Projektgruppe Assanierung Ziviltechniker - ARGE; Assanierung von Stadtgebieten, Grundlagen und Probleme der Stadterneuerung in Österreich, dbv-Verlag, Verlag für die Technische Universität Graz, S.13
- (6) Gottfried Kiesow; Städtebaulicher Denkmalschutz aus der Sicht der Denkmalpflege in Alte Städte - Neue Chancen; Monumente-Verlag, Bonn 1996, S.15
- (7) Roland Reiner; An den Rand geschrieben, Böhlau Verlag, Wien - Köln - Weimar 2000, S.7
- (8) Vittorio Magnago Lampugnani; Erweiterung des Gestaltungsbegriffs Handbuch zum Stadtrand – Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum; Birkhäuser Verlag AG Basel 2007, S.43

ÜBERBAUUNG VON VERKEHRSTRASSEN

- (1) Klaus Bernardi, Georg Feinhals; Entwurf und Planung, Verkehrs-Trassen-Überbauungen; Verlag Georg D.W. Callwey, München 1977, S.7

WILDON

- (1) Dr. Gernot Obersteiner; Wildoner Büchel; Wildon, 1985

KONZEPT

- (1) Anne Brandl; Begriffe - Kategorien für den suburbanen Raum (Knoten, Relikte, Siedlungsinseln, Restflächen, Zerhäuslung, Transiträume, Superkomplexe), Handbuch zum Stadtrand – Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum; Birkhäuser Verlag AG Basel 2007, S.80

Internet

<http://www.dorf-stadterneuerung.at>
<http://www.slowfoodaustria.at/>
<http://www.cittaslow.info>
<http://de.wikipedia.org/wiki/Cittáslow>
<http://de.wikipedia.org/wiki/Wildon>
<http://wildon.gemeindeforum.at>
<http://www.wildon.gv.at/Geschichte.33.0.html>

Abbildungen

Seiten 2 und 3: Luftbild Wildon, Google Earth
Seiten 12 und 13: Ponte Vecchio, http://commons.wikimedia.org/wiki/Ponte_Vecchio
Seiten 14 und 15: Klaus Bernardi, Georg Feinhals; Entwurf und Planung, Verkehrs-Trassen-Überbauungen; Verlag Georg D.W. Callwey, München 1977, S.9 und 47
Seite 17: Cittaslow Logo, <http://www.cittaslow.net/>
Seite 24: Ausschnitt - Franzisco-Josephinische Landesaufnahme, <http://de.wikipedia.org/wiki/Wildon>
Seiten 48 und 49: Baualtersplan Wlldon, Bundesdenkmalamt Wien, 1954

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

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

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

Graz, am
.....
(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

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

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

Ein herzliches Dankeschön an

- meine **Familie** und meine **Freundin** für ihre selbstlose Unterstützung in allen Situationen,
- meinen Kollegen und **Freund** DI Paul Donner für gute Ratschläge und große Hilfe bei Erstellung dieser Arbeit,
- meinen **Professor** Dipl.-Ing. Architekt Hans Gangoly für Betreuung und konkrete Kritik,
- Dr. Gernot Obersteiner vom Landersarchiv Steiermark für historische Informationen über Wildon und Unterlagen, die ich in dieser Arbeit verwendet habe,
- Landesbaudirektion Steiermark, Stabstelle GIS für digitales Geländemodell des Projektgebietes,
- meine **Mitbewohner** für Toleranz und Unterstützung,
- alle meine **Freunde**.

