

SPITTAL AN DER DRAU

STÄDTEBAULICHES KONZEPT ZUR NEUGESTALTUNG DER ALTSTADT

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung: Architektur

Birgit Rader

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer
O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Jean Marie Corneille Meuwissen,
Institut für Städtebau

Mai 2012

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

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

Graz, am

.....
(Unterschrift)

.....
(Unterschrift)

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)

.....
(signature)

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	9		
1. Geschichtliche Entwicklung der Stadt Spittal an der Drau	12		
1.1 Die Anfänge.....	12		
1.2 Von der Siedlung zum Markt	13		
1.3 Der Markt wächst	18		
1.4 Bauaufschwung im 20. Jahrhundert, der Markt wird zur Stadt	22		
1.5 Entscheidende städtebauliche Veränderung	29		
1.6 Erste Platzgestaltungen, neue Bebauungspläne.....	36		
1.7 Umstrukturierungen, Stadterweiterungen	44		
1.8 Überblick der Baulichen Veränderungen / Neubauten seit den 80er Jahren.....	54		
1.9 Namensfindung.....	59		
2. Allgemeines / Stadtstruktur	60		
3. Strukturprobleme.....	63		
3.1 bauliche Nutzung.....	63		
3.2 Soziale Infrastruktur	66		
		3.3	Tourismus
		3.4	Verkehr.....
		3.4.1	Motorisierter Verkehr.....
		3.4.2	Ruhender Verkehr.....
		3.4.3	Pendler.....
		3.4.4	Nicht motorisierter Verkehr.....
		4.	Entlastung der Innenstadt durch eine Umfahrung
		4.1	Stadumfahrung.....
		4.2	Sich daraus ergebende Vorteile für die Innenstadt
		4.2.1	Lebensqualität.....
		4.2.2	Radfahrer und Fußgängerverkehr.....
		4.2.3	Erholungsflächen
		4.2.4	Infrastruktureinrichtungen.....
		4.2.5	Wiederbelebung der Altstadt.....
		4.2.6	Tourismus
		5.	Entwurfsplanung des neuen Stadtkerns
		5.1	Untersuchungsraum.....
		5.1.1	Tiroler-Straße
		5.1.2	Ortenburgerstraße.....
		5.1.3	Neuer Platz / B99.....

5.2	Nutzungen.....	113
5.3	Möglichkeiten	116
5.3.1	Verkehrsberuhigende Maßnahmen.....	116
5.3.2	Beispiele schon umgesetzter Projekte.	120
5.4	Gestaltungsprinzip	124
5.4.1	Hauptplatz.....	124
5.4.2	Fußgängerzone im Bereich des Hauptplatzes.....	124
5.4.3	Burgplatz	125
5.4.4	Shared Space im Bereich des Burgplatzes	126
5.5	Platzgestaltung	141
5.5.1	Oberflächenbefestigung	141
5.5.2	Möblierung.....	145
5.5.3	Vegetation	146
5.6	Weitere Maßnahmen.....	162
	Resümee	164
	Abbildungsverzeichnis	166
	Bibliographie	171

EINLEITUNG

Den Entschluss meine Diplomarbeit über meine Heimatstadt zu schreiben, fasste ich im Zuge eines Heimatbesuches vergangenen Jahres.

Einige Jahre sind vergangen, seit ich die Stadt Spittal zu Ausbildungszwecken verlassen habe. Vieles hat sich geändert. Als zu meiner Schulzeit die Plätze und Straßen noch von netten Bummelmöglichkeiten übersät waren, kämpfen heute die Betriebe um ihr Dasein. Das einst florierende Zentrum wird von Verkehrslawinen überrollt, Geschäfte und Lokale stehen im Schatten von großen Konzernen und können nicht mehr mithalten. Einige Leerstände befinden sich im ehemals gern und gut besuchtem Zentrum.

Viel Energie und Engagement wurde zur Weiterentwicklung und zum Wachstum der Stadt in der Vergangenheit investiert. Radgebiete weiteten sich aus, Wohnparks, Einkaufszentren und Industriegebäude entstanden.

Die Weiterentwicklung der Innenstadt wurde dagegen immer stärker vernachlässigt. Die Notwendigkeit, die Innenstadt an die geänderten Bedingungen und das Stadtwachstum anzupassen wurde verdrängt, Lösungsvorschläge und Maßnahmen um auch die Altstadt wieder attraktiver zu gestalten, beiseite geschoben. Die Stadt verliert an Anziehungskraft, junge Leute verlassen die Stadt, die Einwohnerzahlen gehen zurück.

Die Innenstadt wird immer mehr auf die Funktion als Verkehrsachse reduziert. Auf Dauer können die zum Teil sehr schmalen Straßen der Stadtmitte diese Aufgabe jedoch nicht bewältigen.

Die Zeit ist gekommen, sich diesen Problemen anzunehmen und den Bedürfnissen der Bevölkerung und dem gesellschaftlichen Leben gerecht zu werden. Die Notwendigkeit einer Änderung der momentanen Situation ist unbestreitbar.

Aber welche Möglichkeiten gibt es, den Stadtkern attraktiver zu gestalten, die ursprüngliche Qualität der Altstadt zurückzuholen oder gar zu steigern? Wie wirkt sich die hohe Anzahl der Kraftfahrzeuge auf die derzeitige Raumqualität der Altstadt aus und welche Änderungen würde die Abschwächung des Verkehrs durch Umfahrungsmöglichkeiten mit sich bringen? Würde alles beim Alten bleiben oder würden sich neue Türen für eine Umgestaltung öffnen und neue Möglichkeiten herbeiführen? Könnte dies als Chance genutzt werden, einen attraktiven und qualitätsvollen Raum zu schaffen?

In meiner Diplomarbeit wird diesen Fragen nachgegangen. Angefangen von der Entstehung und dem Wachstum der Stadt wird analysiert, welche Ursachen zu der jetzigen Situation und den vorherrschenden Problemen geführt haben. Welche Verbesserungsmaßnahmen bereits diskutiert bzw. umgesetzt wurden und wieso nicht alle Maßnahmen nur positive Aspekte mit sich brachten.

Diese Arbeit beschäftigt sich nicht mit der Planung von neuen Verkehrskonzepten und Umfahrungsvarianten. Qualifizierte Vorschläge für diese wurden bereits mehrfach ausgearbeitet.

Sie beschäftigt sich viel mehr damit, welche Auswirkungen eine verkehrstechnische Entlastung für die Innenstadt mit sich bringen würde, und ob dies als Basis einer Revitalisierung der Altstadt angesehen werden könnte. Konzepte für neue Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt werden vorgestellt und Einblicke in das neu entstehende städtische Leben gegeben.

Graz, 15.April 2012

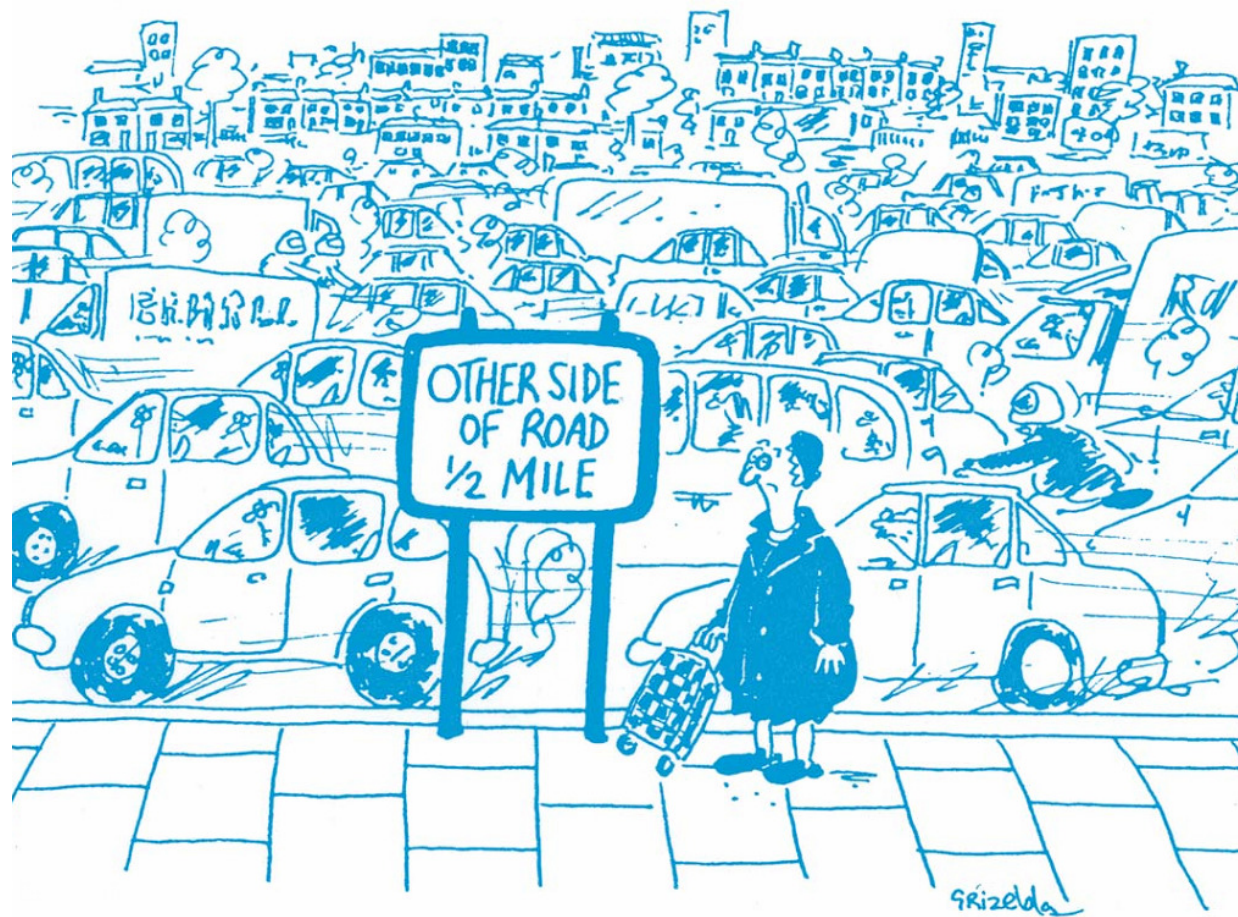


Abb.01: Städtischer (Lebens-)Raum? Grafik.¹

¹ Quelle: European Commission, 8.

1. GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG DER STADT SPITTAL AN DER DRAU

1.1 DIE ANFÄNGE

Die Anfänge der Stadtgründung Spittals liegen schon sehr weit zurück. Teurnia, eine der größten Städte im norischen Reich, befand sich im Lurnfeld, in der heutigen Gemeinde Lendorf, im Ort St. Peter in Holz. Es ist davon auszugehen, dass man sich bereits um 1200 v. Chr. dort ansiedelte.

Um 50 n. Chr. wurde Teurnia zur römischen Stadt, welche auf 30.000 Einwohner anwuchs. Nach der Einwanderung der Slawen wurde die Stadt 610 n. Chr. aufgegeben. Es wurde ein neuer Stützpunkt, ungefähr 4 Kilometer in südöstlicher Richtung entfernt, errichtet. Dieser lag am Ufer des Flusses Lieser, etwas nördlich der Lieser-Drau Mündung. Mit diesem Stützpunkt wurde der Grundstein einer neuen Stadt gelegt.²

1191 wurden erstmals zwei Gebäude dieser Ansiedlung, welche den Kern der Stadt bildeten, urkundlich erwähnt. Am 11. April wurden die ortenburgische Eigenkirche, welche sich später zu der Stadtpfarrkirche entwickelte und das Hospital in der „Spittl-Urkunde“ beurkundet. Dieses Spital, errichtet von den Grafen Hermann I. und Otto II. von Ortenburg, befand sich an einer wichtigen Handelsstraße. Diese führte über die Lieser von Venedig in den bayrischen Raum.

² Quelle: Vgl. Spittal, 1980, 15-19.

Die Verbindung der zwei Lieserufer gab es schon seit der Römerzeit, sie besaß jedoch noch keinen Namen. Nun war die Brücke nicht nur wichtiger Teil der Handelsstraße, sondern auch für die Bewohner der Siedlung von großer Bedeutung.³



Abb.01: Teurnia, Rekonstruktion von Arch. Ing. Otto Weiß.⁴

³ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 8-10.

⁴ Quelle: Spittal, 1980, 15.

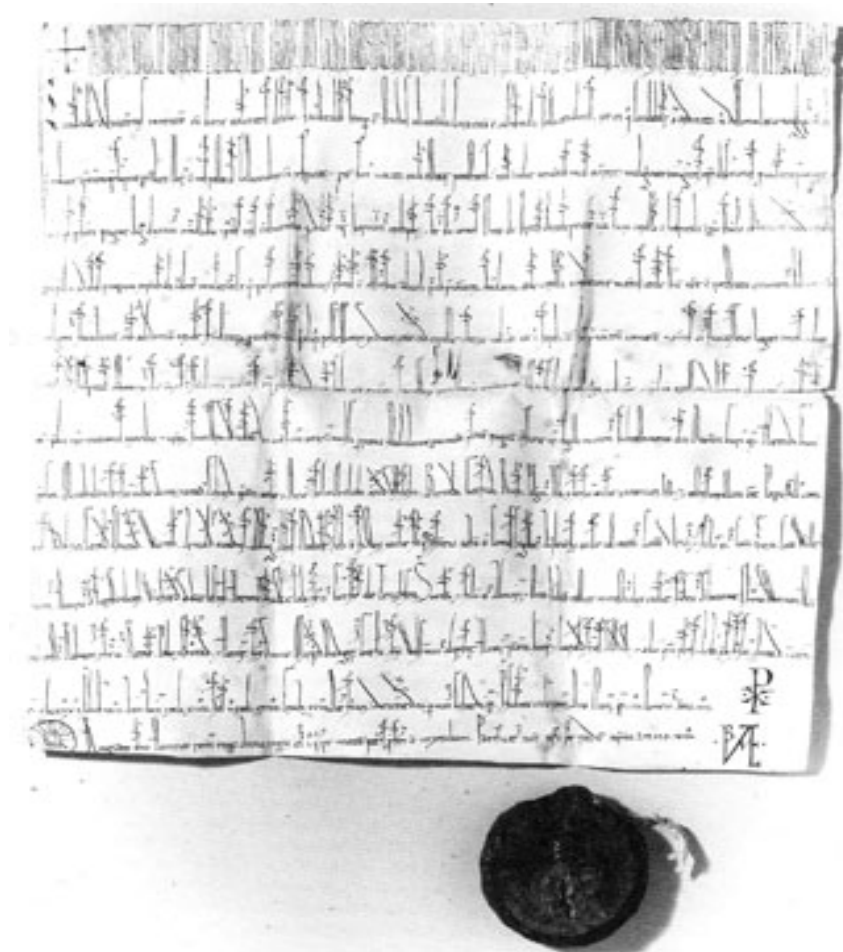


Abb.02: „Spittl-Urkunde“ von 1191.⁵

⁵ Quelle: Spittal: Ausstellungskatalog, 1991, 386.

1.2 VON DER SIEDLUNG ZUM MARKT

Am rechten Lieserufer, neben dem Armenspital, wuchs der Markt nach und nach an.

Im Jahre 1242 erfolgte die Erhebung der Siedlung zum Markt.

Die Lage des Marktes war sehr günstig, da sich hier zwei wichtige Handelsstraßen kreuzten: Die Route von Villach über Spittal nach Bozen und die Route von Villach über Spittal–Katschberg nach Salzburg.

Die Handelsleute mussten auf ihrem Weg die Lieserbrücke überqueren, worauf eine Brückenmaut für Kaufleute und Reisende eingeführt wurde.

Ein wichtiges Kriterium bei der Bauplanung war zu jener Zeit die Schaffung eines Platzes für die Marktabhaltung, welcher regelmäßiger Bestandteil städtischen Lebens war.

Der Marktplatz befand sich etwas abseits der Spitalskirche und wurde durch das untere Tor, welches heute als Torbogen bezeichnet wird, von der Ostseite erreicht.

Dieser, für das 13. Jahrhundert typische Marktplatz, wurde mit einer Länge von 160 m im Verhältnis von 1:8 errichtet. Seitlich begrenzt wurde der Markt durch zwei geschlossene Häuserfronten. Ein Turm, welcher im Kreuzungsbereich der Wege stand, überwachte den Markt und die Handelsrouten. Dieser Wachturm wurde erstmals 1263 urkundlich erwähnt, es wird aber vermutet, dass er schon seit 1239 an den Wegkreuzungen stand.

Im gleichen Jahr erfolgte die erste Nennung der Brücke, welche die beiden Ufer miteinander verband.⁶

Neben der Lieserbrücke gab es noch eine weitere Brücke in Spittal, die Draubrücke. Auf dieser wurde, im Gegensatz zur Lieserbrücke, keine Maut erhoben, da sie an keine Handelsstraße grenzte.

Mitte des 14. Jahrhunderts ereigneten sich einige Katastrophen im Bereich des neuen Marktes:

Am 25.01.1348 wurde der gesamte Raum zwischen Mittelitalien und nördlich der Donau von einem heftigen Erdbeben erschüttert, welches zahlreichen Schäden in ganz Kärnten verursachte.

Im Sommer des gleichen Jahres brach die Pest aus. Ein Massensterben war die Folge. Erst ein Jahrhundert später war der Menschenverlust wieder ausgeglichen.

1373 wurden zur Sicherung des Marktes ein Graben sowie ein Wall errichtet.⁷ Es ist nicht davon auszugehen, dass eine vollkommene Ummauerung vorhanden war, jedoch waren die Ein- und Ausgänge der Straßen gesichert.

Im Jahre 1403 wird das Spittaler Marktrecht aufgezeichnet, 1441 wird ein weiteres Marktrecht gewährt. Unter Kaiser Friedrich III. erhält der Markt Spittal das Recht, Richter und Rat selbst zu wählen.⁸

⁶ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 398.

⁷ Quelle: Ebda, 53.

⁸ Quelle: Vgl. Spittal: Ausstellungskatalog, 1991, 376.

1478 fand der große Bauernaufstand unter Peter Wunderlich statt. Im gleichen Jahr fallen die Türken ein und brennen Spittal nieder.⁹

Ein weiter großer Brand ereignete sich 1522, welcher große Teile der Stadt zerstörte. Ein großer Wiederaufbau war die Folge.

Es entstanden einige dominante Gebäude, die heute noch das Stadtbild prägen:

- das neue „Spittl“ östlich der Lieserbrücke (später Trojakaserne, heute Technikum Kärnten)
- das Schloss Porcia am Kreuzungspunkt der alten Handelsstraßen
- das Rathaus am Hauptplatz, das Vizedomhaus am Burgplatz
- die Stadpfarrkirche im südlichen Teil der Stadt
- die Spitalskirche.

Vor allem aber entstanden nach dem Brand um den Hauptplatz viele Bürgerhäuser mit schönen Arkadenhöfen.

Durch diesen Wiederaufbau entstand das noch heute zu einem großen Teil erhaltene Ortsbild.¹⁰

1524 erwirbt Gabriel von Salamanca die Grafschaft Ortenburg. Unter ihm wurden zwei dieser dominanten Gebäude, das Schloss Porcia und das „Spittl“, errichtet.

Mit dem Bau des repräsentativen Renaissanceeschlosses wurde 1533 begonnen und bis zum Jahre 1597 von italienischen Baumeistern fertiggestellt.

Das Schloss weist mit seiner Säulenarchitektur, den Arkadenhof und seiner Fassade Ähnlichkeiten mit einem italienischen Palazzo auf.

⁹ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 56-58.

¹⁰ Quelle: Ebda, 54.

1539 wurde begonnen, ein neues Hospital zu errichten, welches später die Bezeichnung „Spittl“ bekam.

Der Standort des neuen Spitals befand sich direkt an der Lieserbrücke, wo genügend Platz für den pompösen Bau war. Ein weiterer Grund dieses Standortes war der, dass man damit die Armen vom Markt fernzuhalten versuchte.

Dieses Gebäude war nicht nur Krankenhaus der Armen, sondern es nahm auch Pilger und Reisende auf. Das alte Armenhospital wurde aufgelöst.

Nun waren das neue "Spittl", zusammen mit dem Schloss die wichtigsten und repräsentativsten Bauten des Marktes.

Gegenüber dem Schlosses Porcia wurde 1537 ein weiteres Renaissanceschloss errichtet. Es wurde als Khevenhüller Stadtschloss bezeichnet und beherbergt das heutige Rathaus.

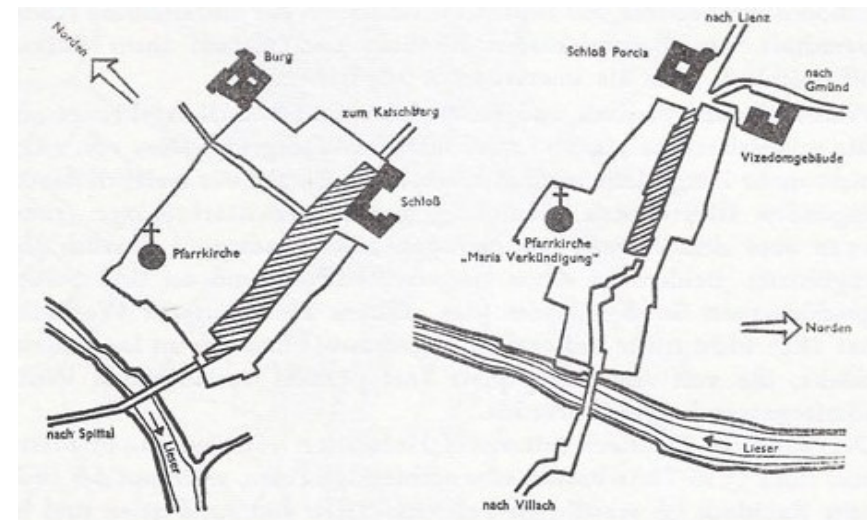


Abb.03: Grundriss-schemen der Städte Gmünd (links) und Spittal (rechts) mit Pfarrkirche, Schloss und Vizedomgebäude.

Der typische Längsplatz hatte die wichtige Bestimmung zur regelmäßigen Abhaltung von Märkten. Die Ähnlichkeit dieser zwei Städte begrenzt sich nicht nur auf die Form des Hauptplatzes, sondern auch auf die Anordnung der dominanten Gebäude im Stadtgrundriss.¹¹

¹¹ Quelle: Spittal, 1960, 30.



Abb.04: Bestätigung des Spittaler Marktrechtes.¹²
 „Graf Ulrich von Cilli bestätigt als Inhaber der Herrschaft Ortenburg und Herr des Marktes Spittal den Bürgern und der Nachbarschaft ihre Rechte. In unsystematischer Abfolge enthält dieses Privileg eine ganze Reihe zivil- und strafrechtlicher Bestimmungen, regelt den Jahrmarkt und verleiht den Spittalern ein Niederlagsrecht auf Kaufmannsgüter und Eisen, das für die wirtschaftliche Entwicklung des Ortes große Bedeutung hatte.“¹³

¹² Quelle: Spittal: Ausstellungskatalog, 1991, 377.

¹³ Quelle: Zit. n. ebda, 376.



Abb.05: Schloss Porcia im 17. Jahrhundert, Holzschnitt.¹⁴

¹⁴ Quelle: Spittal, 1980, 178.

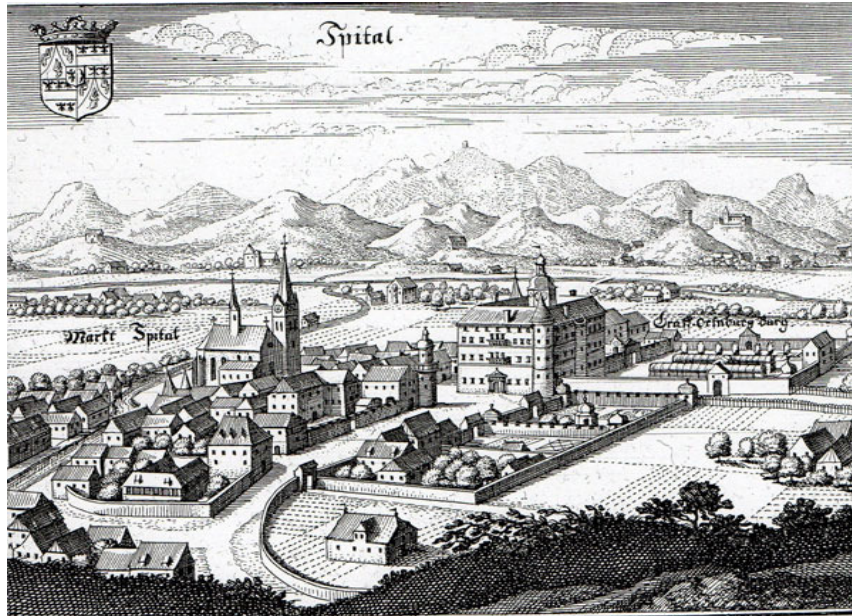


Abb.06: Spittal im Jahr 1649, Kupferstich.¹⁵

Abb.07: Arkadenhof des Schloss Porcia.¹⁶

Auf Säulen ruhend, ziehen sich halbkreisförmige Arkaden über alle drei Geschosse. Zu dieser Zeit war die Gestaltungsform des dreigeschossigen Arkadenhofes eine Seltenheit. Erst nach Mitte des 16. Jahrhunderts fand diese Form eine weitere Verbreitung.



¹⁵ Quelle: Kollitsch, 1656, 74.

¹⁶ Quelle: Spittal, 1960, 96.

1.3 DER MARKT WÄCHST

1640 bestand der Markt schon aus 116 Wohnhäusern.¹⁷ Viele einheimische Handwerker sowie italienische Bauarbeiter und Künstler verliehen der heutigen Stadt ihr Erscheinungsbild.¹⁸

Der Marktplatz wurde, wie schon erwähnt, von zwei Häuserfronten begrenzt. Diese Häuserfronten wurden nur durch zwei schmale Gassen, der Siebenbürgen- und der Gremergasse unterbrochen, welche in die Altstadt führten. 17 von insgesamt 23 Häusern stammen nach dem Baualterplan von A. Klaar aus dem 16. und 17. Jahrhundert.

Die aneinander gebauten Bürgerhäuser waren an der Nordseite dreigeschossig und besaßen Lichthöfe. Sie wirken als einheitlicher Komplex und reichen vom Schloss bis zum Liesertor.¹⁹

Östlich bildete das untere Tor, am westlichen Ende ein weiteres Tor, den Abschluss des bis zu 21 m breiten Platzes.

Diese Art von Straßenplatz diente vor allem dem Durchzugsverkehr, ein Querverkehr war nur durch die zwei kleinen Gassen möglich. Die parallele Form des Platzes kam oft vor, man findet sie ebenso beispielsweise in Bleibug, Lavamünd, St. Veit und Villach.²⁰

Dadurch, dass die Grafen von Ortenburg Spittal zu ihrer Residenz machten, übersiedelte auch der Landrichter in den Markt und der

¹⁷ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 54.

¹⁸ Quelle: Ebda, 72.

¹⁹ Quelle: Ebda, 398.

²⁰ Quelle: Ebda, 405.

Markt entwickelte sich zum gesellschaftlichen, politischen und administrativen Mittelpunkt der Grafschaft.²¹

1641 erwirbt die Stadt Spittal ein neues Rathaus, das spätere Baldele-Haus, auf dem Hauptplatz.

1690 verursacht ein starkes Erdbeben große Schäden am Markt. Ein Wiederaufbau wird angenommen, jedoch gibt es keine Aufzeichnungen darüber.

Anfang des 18. Jahrhunderts, im Jahre 1703, wird Spittal zur Poststation. Seit der Gründung der Post 1490 gab es sogenannte Poststationen, in denen die Briefe neuen Reitern zum Weitertransport übergeben wurden.²²

Im gleichen Jahrhundert gab es zwei große Brände in Spittal. Der erste war im Jahr 1729, der zweite im Jahr der französischen Besatzung, 1797. Er vernichtete den Markt, das Schloss, die Pfarrkirche, das „Spittl“ und die Franz-Xaver-Kirche beim „Spittl“. Der regierende Graf von Ortenburg war finanziell nicht in der Lage, die Schäden zu beheben. Woraufhin das „Spittl“ mit dazugehörigem Garten 1802 verkauft wurde.

Die Stiftung, die von 1191 - 1797 das Armenspital betreut hatte, bestand weiterhin und blieb noch lange erhalten.²³

Im Jahre 1762 wurde erstmals der Hauptplatz mit einer Pflasterung versehen.²⁴

²¹ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 54.

²² Quelle: Ebda, 591.

²³ Quelle: Ebda, 132.

²⁴ Quelle: Vgl. Stadtarchiv Spittal, online.

1770 bekamen die Gebäude Hausnummern.²⁵

In den Jahren 1809 – 1814 wird Oberkärnten Teil des französischen Kaiserreichs. Nachdem Napoleon besiegt wurde, war das Kaiserreich gezwungen, die errungenen Gebiete zurückzugeben.²⁶

1827 bestand der Stadtkörper aus einer rund 600m langen Straßensiedlung die sich entlang der alten Handelsstraße Villach-Lienz, anordnete.

Mit der Zeit dehnte sich der Markt, welcher vor allem aus Handwerkhäusern bestand, auch in Richtung Norden und Süden, entlang der Lieser aus.

Kleine Siedlungen entstanden rund um die Stadt. Nur nach Westen hin, an der Straße nach Lienz wurden noch keine Häuser errichtet.

Zu jener Zeit zählte der Markt 78 Gewerbetreibende. Besonders Industriegebiete lagen im Mittelalter an der Lieser-Drau Mündung, südlich der Stadt. Dieser Ort hatte den Flurnamen "Hammerfeld" und eignete sich besonders wegen seines großen Lagerplatzes an der Drau.²⁷

1837 wurde die Bezirkshauptmannschaft vom „Spittl“ in das Vizedomgebäude am Hauptplatz übersiedelt.

1848 wurde die Grundherrschaft aufgehoben. Es war somit das Ende der Grafschaft Ortenburg.²⁸

Mit der süd-westlichen Lage des Bahnhofs und der Eröffnung der Bahnlinie Villach-Spittal-Franzensfester im Jahre 1871 wurde der Markt zum ersten Mal auch in westliche Richtung erweitert und unbesiedeltes Gebiet neu bebaut.²⁹

"Die Bautätigkeit lebt auf. Zum erstenmal [!] seit vielen Jahrzehnten sind Baugründe käuflich."³⁰

1884 wurde erstmals mit der Drauregulierung begonnen.

1892 erhält Spittal als erster Ort Kärntens elektrisches Licht.

Durch das Zusammenbrechen der Eisenindustrie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden viele Holz verarbeitende Industriegebiete. Die meisten dieser Betriebe befanden sich weiterhin abseits des Marktes, vor allem südlich in der Ponau und nördlich im Bereich des Liesersteges.³¹

²⁵ Quelle: Vgl. Stadtarchiv Spittal, online.

²⁶ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 132-137.

²⁷ Quelle: Ebda, 398-399.

²⁸ Quelle: Vgl. Stadtarchiv Spittal, online.

²⁹ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 399.

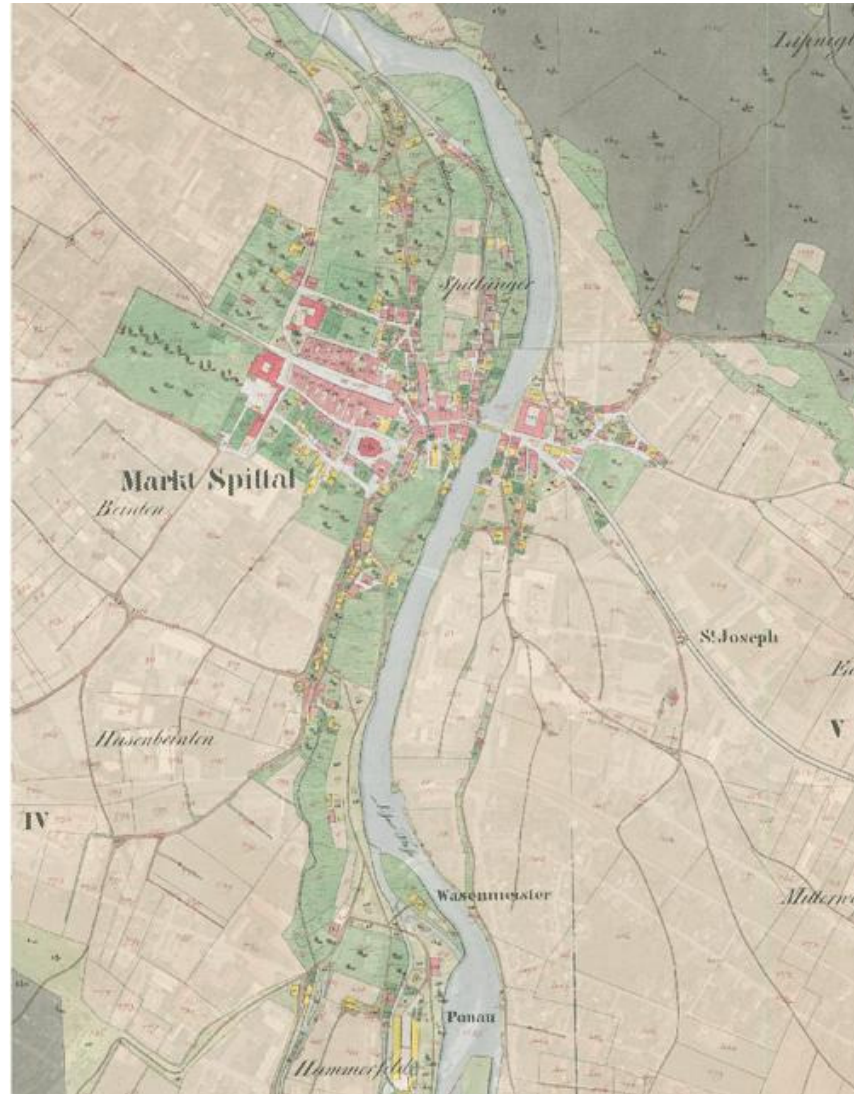
³⁰ Quelle: F. Türk, zit. n. ebda, 399.

³¹ Quelle: Ebda, 399.



Abb.08: Der große Brand in Spittal im Jahr 1797.
Blick von der Ostseite, mit der Spitalskirche im Vordergrund, über die Lieser nach Westen.³²

Abb.09: Franziszeischer Kataster (1822 – 1828) von Spittal an der Drau.³³



³² Quelle: Spittal: Chronik, 1991, 154.

³³ Quelle: KAGIS, online.



Abb.10: Franziszeischer Kataster (1822 – 1828) von Spittal an der Drau.³⁴

³⁴ Quelle: KAGIS, online.

1.4 BAUAUFSCHWUNG IM 20. JAHRHUNDERT, DER MARKT WIRD ZUR STADT

Die Bautätigkeiten wurden durch die Errichtung der Tauernbahn zwischen 1901 und 1909 weiter angeregt. Diese Bahnstrecke verbindet den Ort Schwarzach-St.Veit in Salzburg mit Spittal an der Drau. Häusergruppen wurden erweitert und neue Siedlungen im Umland entstanden. Die Bevölkerungszahl stieg im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts von 2.562 auf 4.397 Menschen an.

Dieser Zuwachs hatte zur Folge, dass neue Gemeinschaftsgebäude errichtet werden mussten. 1903 wurde die Bezirkshauptmannschaft, 1905 die "Bürgerschule" und 1909 die evangelische Kirche samt Pfarrhaus fertiggestellt.

1900 entstand in der Tiroler Straße eine dreigeschossige Häuserzeile.³⁵

1911 wurde der neue Bahnhof, der für das große Bahnaufkommen notwendig wurde, eröffnet. Dieser war erst als Rohbau fertig, wurde daher mit Girlanden etwas verdeckt. Im gleichen Jahr wurde ein neuer Friedhof in der damaligen Nachbargemeinde St.Peter-Edling angelegt. Auch die Kaserne südlich der Drautal-Bundesstraße wurde in dieser Zeit errichtet.

Am Hauptplatz wurden die Häuserzeilen aufgestockt, die Bretterdächer durch Ziegeldächer ersetzt.

Der erste Weltkrieg von 1914-1918 brachte auch große Opfer in der Spittaler Bevölkerung mit sich. Der Ort gewann durch seine

³⁵ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 399.

Lage am Ende der Tauernbahn und als Kreuzungspunkt zweier Bahnlinien an militärischer Bedeutung.³⁶

Durch das Anwachsen des Marktes wurde 1925 ein Privatkrankenhaus mit 16 Betten im ehemaligen Gasthof Fleißner in der Tiroler Straße gegründet. Ziel war es, eine medizinische Versorgung der wachsenden Bevölkerung zu gewährleisten. Die Krankenanstalt wurde Schritt für Schritt ausgebaut und ist heute eine moderne Klinik, die 433 Mitarbeiter beschäftigt.

1929 bestand Spittal bereits aus ungefähr 400 Häusern mit 4800 Einwohnern.³⁷

Zentrum des Marktes war der Hauptplatz, welcher durch schöne Bürgerhäuser, die heute zum Großteil noch erhalten sind, begrenzt war. Den östlichen Abschluss des Marktes bildete das „Spittl“ bzw. die Lieser, westlich reichte der Markt bis zu den heutigen Straßen "Bahnhofstraße-Lutherstraße".

Das Schloss Porcia war im Herbst 1919, während des Kärntner Abwehrkampfes, Sitz der Kärntner Landesregierung. Zum 10-jährigen Jubiläum der Kärntner Volksabstimmung wurde Spittal in Erinnerung daran, 1930 zur Stadt erhoben.

³⁶ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 154.

³⁷ Quelle: Ebda, 399.

Im gleichen Jahr wurde der Schlosspark um ein Stück verkleinert und der südöstliche Teil bebaut. Hier wurden Dienststellen und in den darauf folgenden Jahren ein Amtsgebäude errichtet.

In den nächsten Jahren erweiterte sich die Stadt insbesondere in den Bereichen oberhalb der 10. Oktober Straße und am Beginn des Edlinger Feldes. Meist waren es Einfamilienhäuser.³⁸

Ab dem Beginn des zweiten Weltkrieges im Jahr 1939 setzte eine rege Bautätigkeit der Siedlungsgenossenschaft „Neue Heimat“ im Westen von Spittal ein. Es wurden insgesamt 43 Häuser mit 132 Wohnungen errichtet. Es waren zwei – bis dreistöckige schmucklose Häuser welche den damaligen, überall verbreiteten, Reihenhäusern des Reichsgebietes glichen. Die Wohnungen waren alle sehr klein gehalten und hatten eine Größe von höchstens 55m². Auf der anderen Seite der Stadt, am östlichen Lieserufer, entstand ebenfalls solch eine Siedlung welche damals den Namen „Luftwassersiedlung“ und heute den Namen „Liesersiedlung“ trägt.

Das einzige größere öffentliche Gebäude das zu jener Zeit errichtet wurde, war die Volksschule in der Lutherstraße und den dazugehörigen Lehrerhäusern in der 10. Oktober– und der Feldstraße.³⁹

In den Kriegsjahren beherrschten große Barackenlager das Stadtbild. Die von der deutschen Wehrmacht errichteten Bauten lagen vor allem im Osten der Stadt, entlang der Drautal-

Bundesstraße und im Bereich der heutigen Merck, an der Lagerstraße.

1944 kam es aufgrund des „Hitler-Attentats“ zu einer Verhaftungswelle ehemaliger Politiker in Spittal.

Im Oktober des gleichen Jahres kam es zu einigen Luftangriffen auf die Stadt. Über 80 Bomber überflogen das Stadtgebiet. 44 Bomben wurden über dem Bahnhofsgelände, 13 über den Stadtteil nördlich der Bahnanlage, 78 über das Stadtgebiet und 21 über den Segelflugplatz abgeworfen. Insgesamt wurden 65 Gebäude zum Teil schwer beschädigt. Teile der Gleisanlagen sowie zahlreiche Waggons wurden zerstört.

Die großen Barackenlager wurden in der Nachkriegszeit von Flüchtlingen sowie Menschen mit geringem Einkommen unter miserablen Umständen bewohnt. Die Stadtverwaltung setzte es sich als Aufgabe, die vorherrschende Wohnungsnot in der Nachkriegszeit zu bekämpfen und die Baracken zu beseitigen.⁴⁰

Durch den wirtschaftlichen Aufschwung war es schließlich auch möglich, neue Wohnbauten zu errichten. In der sogenannten „Barackenumstellungsaktion“ wurden Baracken zu Einfamilienhäusern umgebaut. Zwischen 1955 – 1960 wurden dadurch insgesamt 68 neue Häuser geschaffen.

Die Ausdehnung der Stadt fand vor allem nach Osten hin statt. Bis 1979 dauerte es schließlich, bis die letzte Baracke aus der Stadt verschwunden war.⁴¹

³⁸ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 400.

³⁹ Quelle: Vgl. Ebda, 401.

⁴⁰ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 401.

⁴¹ Quelle: Ebda, 261.

Dadurch, dass zwar viele Gebäude durch die Luftangriffe beschädigt wurden, aber nur wenige gänzlich wiedererrichtet werden mussten, gab es zu dieser Zeit einen regen Wiederaufbau, jedoch änderte sich das Stadtbild in dieser Zeit nicht wesentlich.

Nach 1945 nahm die Einwohnerzahl Spittals abermals rasant zu: 1939 hatte die Stadt 5.313 Einwohner, 1948 schon 9.672.⁴²

Abb.11: Hauptplatz mit Blickrichtung östlicher Torbogen mit Brunnen am Platz, Postkarte.⁴³

Die Grenze des 160 m langen und 18 bis 21 m breiten Platzes bildeten insgesamt 23 Häuser. Die Wasserversorgung wurde noch durch Brunnen sichergestellt. 1892 wurde schließlich beschlossen, eine Wasserleitung in den Markt zu verlegen.

Um 1910 erfolgte nach und nach der Anschluss der Haushalte an das öffentliche Wasserleitungsnetz. Brunnen wurden überflüssig und vom Marktplatz entfernt.

Abb.12: Hauptplatz Anfang des 20. Jahrhunderts, Blickrichtung Schloss, Postkarte.⁴⁴

Die Häuserzeile südlich des Platzes wies noch sehr unterschiedliche Höhen auf. Diese wurden um 1911 aufgestockt und die Bretterdächer durch Ziegeldächer ersetzt.

Vereinzelt gab es in Spittal seit 1901 Automobile, die bestaunt und argwöhnisch betrachtet wurden.

Das Haus Baldele (rechts im Bild mit Balkon) beherbergte das Rathaus des Marktes. Über dem Balkon war das Marktwappen angebracht.

Brunnen befanden sich keine mehr am Hauptplatz, Geh- und Fahrbereich waren durch einen Materialwechsel schon separiert.



⁴² Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 401.

⁴³ Quelle: Pleschberger, 1990.

⁴⁴ Quelle: Ebda.



Abb.13: Erster Bahnhof des Marktes Spittal, Postkarte.⁴⁵

1870 wurde die Bahnstrecke Villach-Franzensfeste von der französischen „Südbahngesellschaft AG“ errichtet und ein Jahr darauf eröffnet. Der Bahnhof lag in den Auen und wurde durch einen Feldweg mit dem Ort verbunden. Nicht nur die Bautätigkeiten im Westen der Stadt wurden dadurch angekurbelt, die Industriegebiete in der Ponau erlebten ebenfalls einen großen Aufschwung und Spittal erlebte eine wirtschaftliche Blüte.



Abb.14: Der neue Bahnhof im Jahr 1911, Postkarte.⁴⁶

Durch die Errichtung der Tauernbahn von 1901 bis 1909, zwischen Spittal und Schwarzach-St. Veit in Salzburg, wurde der Bau eines neuen Bahnhofs notwendig, welcher 1911 eröffnet wurde. Die Bautätigkeiten im Markt wurden durch diese Verkehrsverbindung stark angeregt. Häusergruppen wurden erweitert, neue Siedlungen im Umland angelegt. Die Bevölkerungszahl stieg rasant an. Neue Gemeinschaftsbauten wurden daraufhin errichtet.

⁴⁵ Quelle: Pleschberger, 1990.

⁴⁶ Quelle: Ebda.

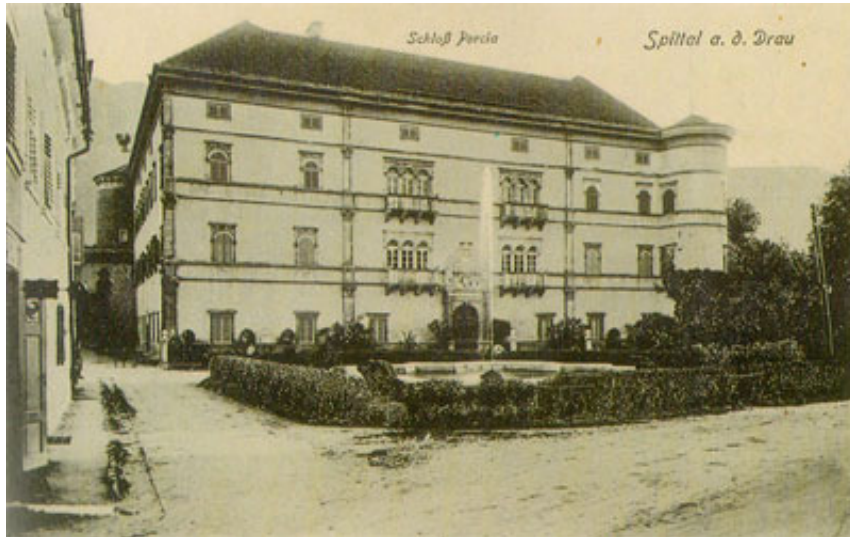


Abb.15: Nordseite des Schloss Porcia im Jahr 1909.⁴⁷

Am Burgplatz, zwischen Schloss, Vizedomgebäude und Gesindehaus, befand sich bis 1926 eine parkähnliche Anlage mit einem Springbrunnen. Diese musste dem Verkehr weichen und wurde schließlich gänzlich gepflastert und asphaltiert.



Abb.16: Westseite des Schloss Porcia im Spätherbst 1918 mit militärischem Gerät.⁴⁸

Im Herbst 1919 wurde das Schloss während des Kärntner Abwehrkampfes zum Sitz der Kärntner Landesregierung.

⁴⁷ Quelle: Pleschberger, 1990.

⁴⁸ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 159.

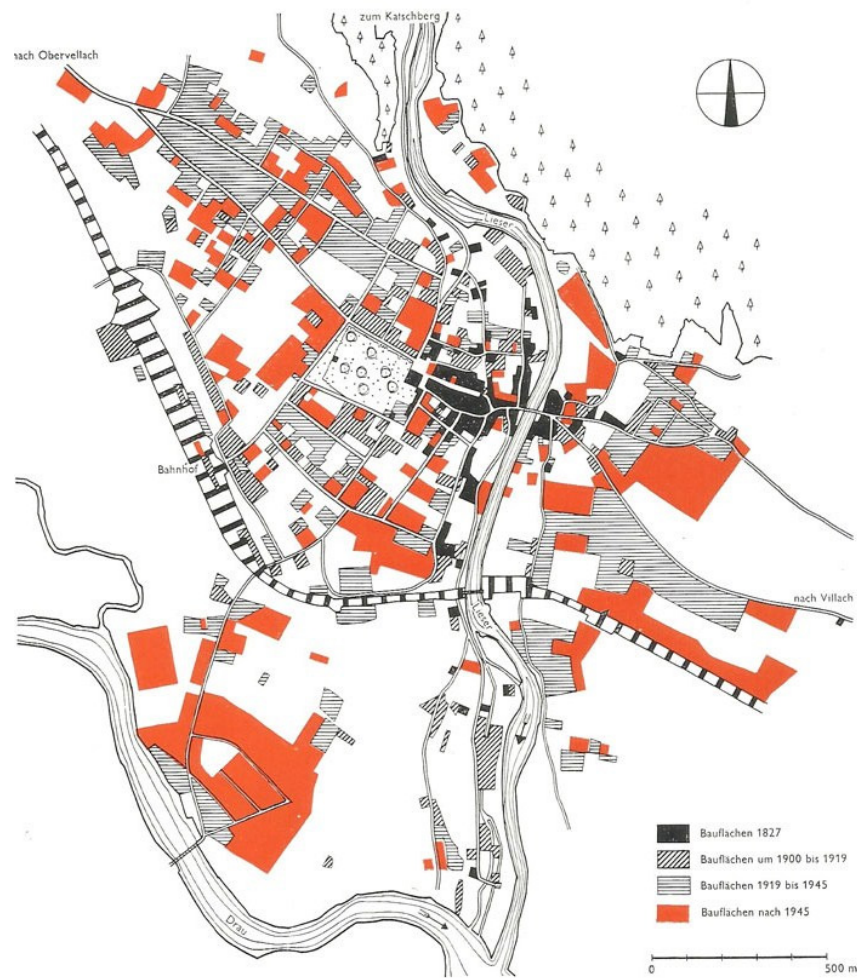


Abb.17: Städtebauliche Entwicklung Spittals in den Jahren 1827 – 1959.⁴⁹

Die Bauflächen 1827 befanden sich sehr zentral und ordneten sich um den Hauptplatz an. Nur vereinzelte Flächen waren weiter nördlich und südlich entlang der Lieser.

Mit der Eröffnung der Bahnlinie Villach-Spittal-Franzensfeste im Jahre 1871 begann eine rege Bautätigkeit. Eine Siedlungserweiterung, in die bis dahin unbebaute westliche Richtung, erfolgte. Die Bauflächen bis 1919 befanden sich vor allem im Bahnhofsbereich, nördlich und südlich des Stadtparks und des Hauptplatzes.

Mit dem Bau der Tauernbahn in den Jahren 1901-1909 stieg die Bautätigkeit weiter an. Häusergruppen wurden erweitert, Siedlungen in den umliegenden Grüngürteln entstanden. Ebenso entstanden durch die starke Bevölkerungszunahme sämtliche öffentliche Bauten.

Von 1919 bis 1945 wurde die Stadt vor allem in den westlichen Bereichen entlang der 10.-Oktober-Straße und des Edlinger Feldes im Osten erweitert. Zusätzlich wurden ab Beginn des zweiten Weltkrieges zahlreiche Wohnungsprojekte der „Neuen Heimat“ im Westen, sowie im Osten im Bereich der „Liesersiedlung“, umgesetzt.

Der Bauabschnitt nach 1945 beinhaltete vor allem eine Stadterweiterung im Bereich billiger Baugründe. Baracken wurden in Wohnhäuser umgewandelt, noch freie Flächen im Stadtgebiet bebaut.

Legende:

Bauflächen 1827: schwarz

Bauflächen um 1900 bis 1919: Schraffur schräg

Bauflächen 1919 bis 1945: Schraffur horizontal

Bauflächen nach 1945: rot

⁴⁹ Quelle: Spittal, 1960, 32.



Abb.18: Kriegsgefangenenlager Ost.⁵⁰

Ab November 1939 kamen Kriegsgefangene nach Spittal. Die Gefangenen, zu denen Polen, Engländer, Franzosen, Russen und Jugoslawen zählten, wurden für die Arbeit in der Landwirtschaft und der Industrie herangezogen.



Abb.19: Baracke.⁵¹

In den Kriegsjahren beherrschten große Barackenlager das Stadtbild. In der Nachkriegszeit wurden sie von Flüchtlingen und Menschen mit geringem Einkommen unter miserablen Bedingungen bewohnt. Durch den wirtschaftlichen Aufschwung wurde es möglich, die Baracken durch Einfamilienhäuser zu ersetzen. In der sogenannten „Barackenumstellaktion“ wurden zwischen 1955 und 1969 insgesamt 68 neue Häuser errichtet.

⁵⁰ Quelle: Spittal: Chronik, 1991, 235.

⁵¹ Quelle: Ebda, 260.

1.5 ENTSCHEIDENDE STÄDTEBAULICHE VERÄNDERUNG

Aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens nach dem zweiten Weltkrieg, welches durch den Handel hervorgerufen wurde, entwickelte sich die östliche Ortseinfahrt zum Problempunkt. Dieser Stadtteil war seit dem Mittelalter fast unverändert geblieben. Die Lieserbrücke hatte nur eine geringe Tragfähigkeit, das Stadttor war schmal, die Bogengasse steil und gewunden. Außerdem waren die Lieserbrücke und die Bogengasse ebenfalls zu schmal für das anwachsende Verkehrsaufkommen.

Konzepte für eine Lösung dieser scheinbar unüberwindbaren Probleme wurden ausgearbeitet und es entstand ein neuer Bauplan. Der neue Bauplan war sehr kostspielig, sah nicht nur den Bau einer neuen Brücke, sondern auch eine entscheidende städtebauliche Veränderung vor.⁵²

Das östliche Stadttor sollte vergrößert, die Brücke verbreitert werden. Eine neue, breitere Straße sollte von der Brücke zum Tor führen.

1950 begann der Umbau. Das östliche Stadttor wurde nach den Plänen von F. Lukesch und W. Zinnauer vergrößert.

Der nächste Schritt war die Errichtung einer neuen Brücke sowie der Durchbruch für die neue Straße.

Drei Häuser wurden abgetragen. Die Althäuser Bittersberger, Klingan und Meier verschwanden. An ihrer Stelle wurde ein

Stützmauer, welche heute noch oft als „Klagmauer“ bezeichnet wird, errichtet.⁵³

Durch die neu gelegte Straße wurde die Bogengasse zur Nebengasse, die bisherigen Hinterhöfe wurden zur Hauptfassade der neuen Straße. Eine umfangreiche Umgestaltung der erhaltenen Gebäude war erforderlich.

Die vorhandene, 1905 erbaute Stahlbrücke, wurde abgebaut und 600 m flussabwärts wieder eingesetzt. Mittlerweile wurde sie durch eine neue ersetzt. Sie wird heute als „Wirtschaftsbrücke“ bezeichnet. Anstelle der Stahlbrücke wurde die neue Stadtbrücke errichtet, welche nicht mehr in die Bogengasse, sondern in die neue Brückenstraße führt.

Durch die neue Anordnung der Straße änderte sich die Lage der Lieserbrücke ebenso. Dadurch ergab sich die Notwendigkeit, die Biedermeier Fassade des „Spittls“ um 2 m in aufwändiger Arbeit rückzuversetzen.⁵⁴

⁵² Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 402.

⁵³ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 401.

⁵⁴ Quelle: Ebda, 402.

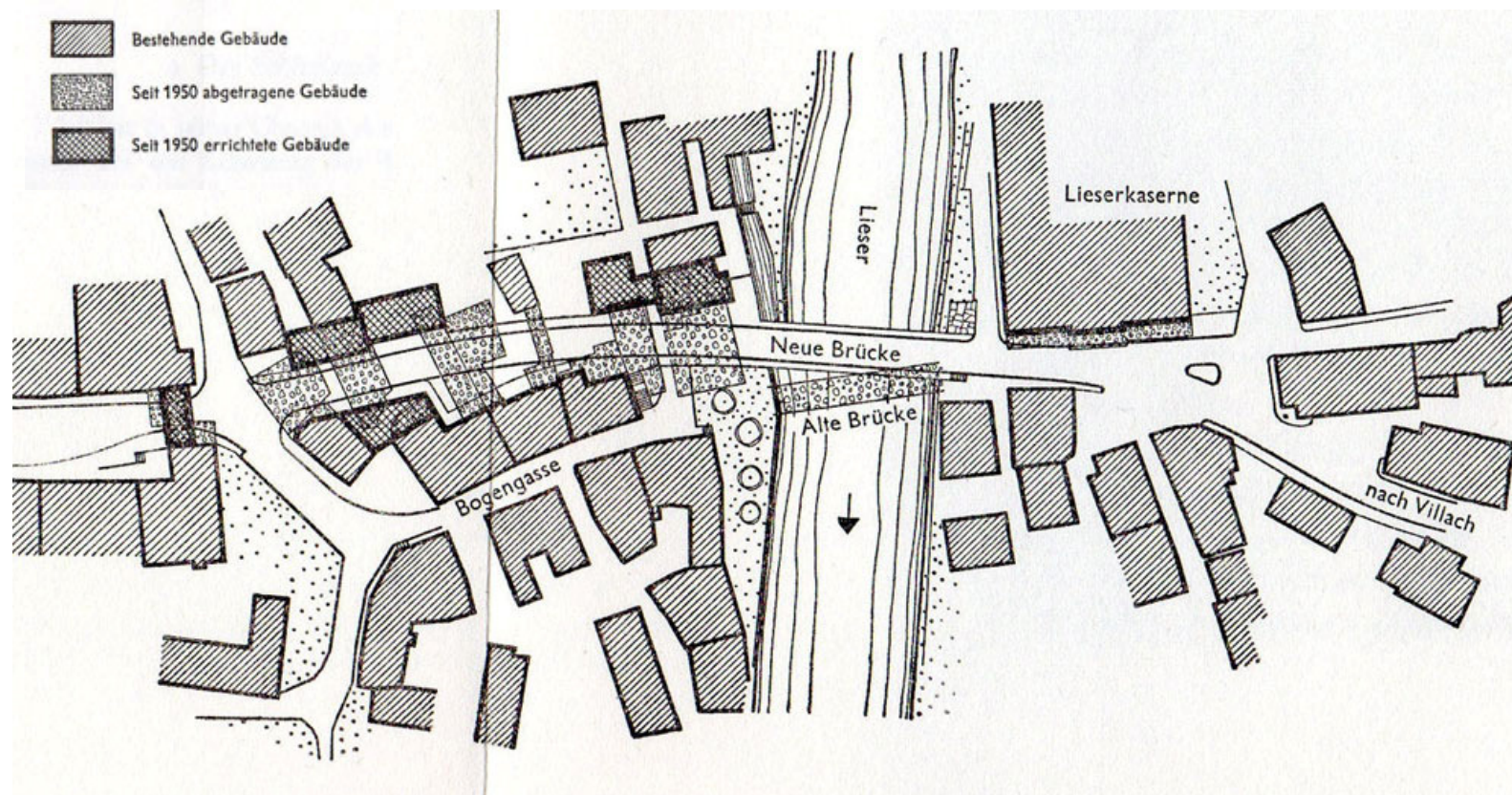


Abb.20: Das Konzept der neuen Ortseinfahrt an der Ostseite.⁵⁵
 Der Umbau sah den Abriss mehrere Gebäude vor, um eine neue Straße errichten zu können. Nach dieser Abtragung wurden mehrere Häuser entlang der neuen Brückenstraße gebaut bzw. bestehende Gebäude umgestaltet.

Das Stadttor wurde verbreitert, die alte Stahlbrücke abgebaut und die neue, breitere und stabilere Stadtbrücke errichtet. Die alte Brücke wurde etwas südlich wieder aufgebaut und als „Wirtschaftsbrücke“ bezeichnet. Durch die neue Lage der Brücke wurde die Fassade der damaligen Lieserkaserne in aufwendiger Arbeit um zwei Meter rückversetzt.

⁵⁵ Quelle: Spittal, 1960, 40.



Abb.21: Stadtansicht um 1944 (rechts im Bild das „Spittl“).⁵⁶
 Von Osten kommend führte die Drautal-Straße vorbei an der Lieserkaserne, über die alte Brücke Richtung Stadtzentrum. Die Bogengasse führte als Hauptverbindung von der Lieserbrücke zum Hauptplatz.



Abb.22: Blick über die alte Lieserbrücke, Postkarte.⁵⁷
 Die Lieserbrücke mündete direkt in die schmale Bogengasse, die zum Hauptplatz führte. Seit dem Mittelalter war der Verlauf dieser Gasse unverändert geblieben.

⁵⁶ Quelle: Technikum, 55.

⁵⁷ Quelle: Pleschberger, 1990.



Abb.23: Durchbruch für die neue Osteinfahrt.⁵⁸
Drei Häuser mussten im Zuge des Straßenneubaues abgetragen, verschiedene Zu- und Anbauten sowie zwei Hofgebäude und eine Scheune entfernt werden.

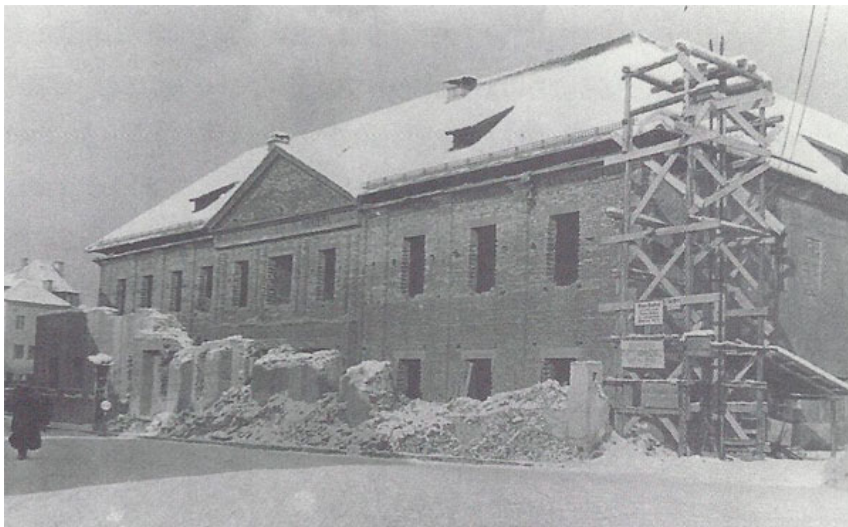


Abb.24: (links) Rückversetzung der „Spittl“-Fassade in den Jahren 1955/1956.⁵⁹

Abb.25: (oben links) Das „Spittl“ um 1940 als Heimstätte des Alpenjägerbataillons Nr. 1.⁶⁰

Abb.26: (oben rechts) Das „Spittl“ heute. .⁶¹

⁵⁸ Quelle: Spittal: Ausstellungskatalog, 1991, 78.

⁵⁹ Quelle: Technikum, 55.

⁶⁰ Quelle: Ebda.

⁶¹ Quelle: Wikimedia, online.

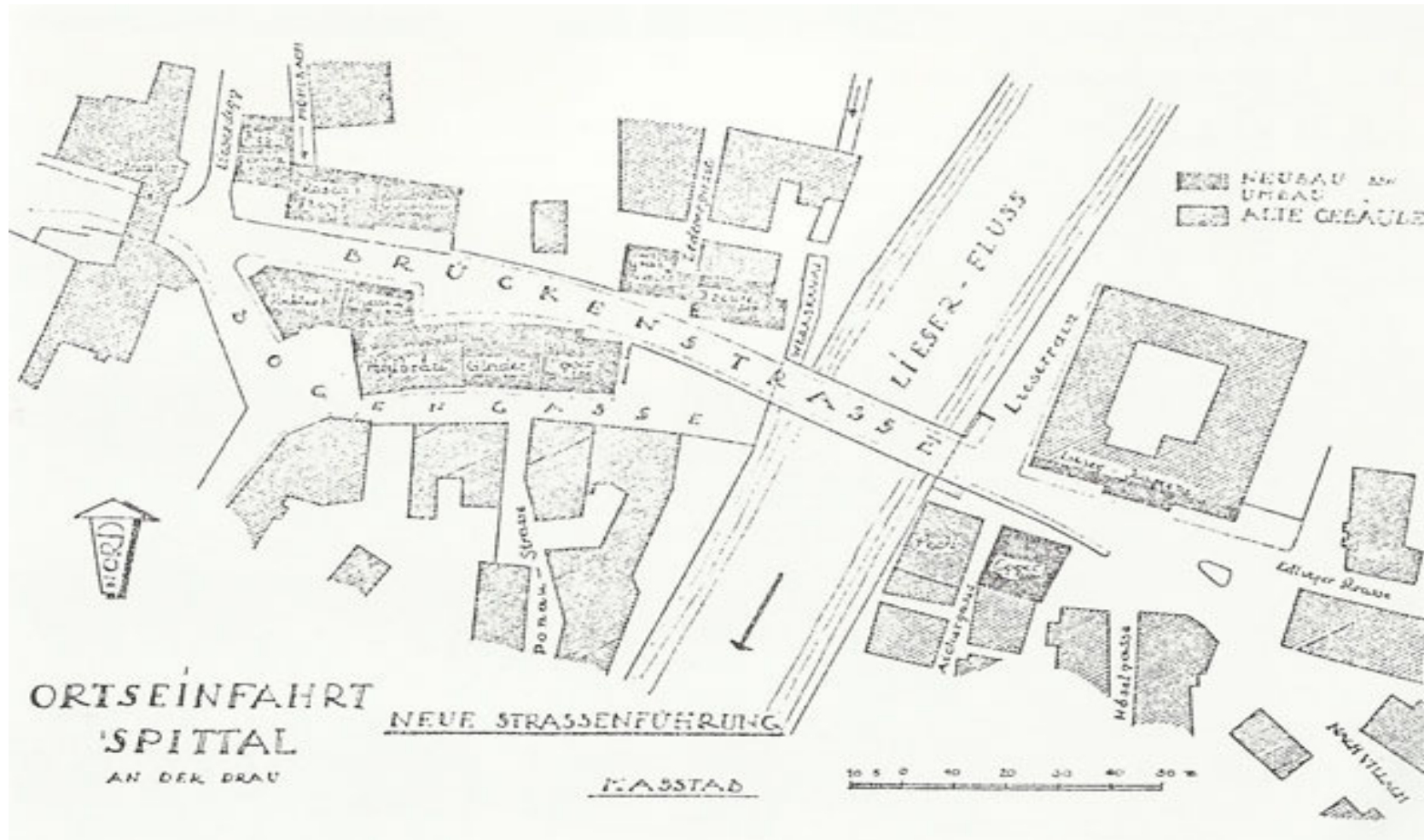


Abb.28: Neue Straßenführung.⁶³

Die neue Brückenstraße führt als axiale Verlängerung des Hauptplatzes über die ebenfalls neu errichtete Brücke.
Die enge Bogengasse wurde zur Nebenstraße.

⁶³ Quelle: Spittal: Chronik, 1991, 403.



Abb.29: Neue Straßenführung – die Lieserbrücke und das „Spittl“ nach den Umbaumaßnahmen.⁶⁴

⁶⁴ Quelle: Spittal: Chronik, 1991, 405.

1.6 ERSTE PLATZGESTALTUNGEN, NEUE BEBAUUNGSPLÄNE

Seit 1945 begann man, die Hauswände des Hauptplatzes modern umzugestalten. Aufwändige Verzierungen und alte Fensterläden verschwanden, neue Farben und moderne Gestaltungselemente kamen zum Einsatz. Nur mehr zwei Gebäude durften ihre alte Fassade behalten.

Der Egarterplatz, an der Kreuzung Bahnhofstraße–Tirolerstraße, entstand im Zuge der Erbauung des Post- und Telegraphenamtes. Der Stadtpark wurde nochmals verkleinert und an der Nordseite des Parks wurde ein Parkstreifen an der Tiroler-Straße errichtet. Durch diese Maßnahmen entwickelte sich ein neu geschaffener Straßenraum mit insgesamt 250 m Länge und 30 m Breite.

Um das historisch künstlerische Stadtbild zu erhalten, und nicht durch Um- oder Neubauten zu zerstören, wurden durch das Bundesdenkmalamt Schutzzonen festgelegt. Bei der Einfügung neuer Bauten muss auf diese Zonen bedacht werden.

Beim 1957 fertiggestellten Bauwerk der Kärntner Sparkasse in der Nordwand des Hauptplatzes wurde daran angeknüpft. Das Gebäude wurde in die umliegende Bebauung respektvoll integriert, „wo folgerichtig an den zurückhaltende gestalteten viergeschoßigen [!] Baukörper am Burgplatz ein dreigeschossiger [!] Baukörper an der Hauptplatzseite mit gleicher Gesimshöhe an die bestehenden Gebäude anschließt.“⁶⁵

Einige Jahre nach der Erneuerung der Osteinfahrt wurde auch die Nordeinfahrt neu geplant. Die Katschberg Bundesstraße zweigte vom Burgplatz ab und führte durch eine schmale Gasse über den damaligen Conrad-von-Hötzendorf-Platz nach Norden.⁶⁶

Der neue Bebauungsplan sah eine Umstrukturierung der Katschberg Bundesstraße zwischen diesen beiden Plätzen vor. Dipl.-Ing. Zinnauer verfasste einen Bebauungsplan im Einvernehmen mit Ing. A. Stark und Ing. R. Carmann vom Straßenbauamt.

Das geplante Bauvorhaben sah vor, dass die Straße verbreitert, neue Parkplätze und Betriebe geschaffen werden.

Der „Neue Platz“ entstand schließlich mit einer Größe von 130 m Länge und 32 m Breite im Verhältnis 1:4. Die westliche Häuserfront teilweise abgetragen und um 22 m rückversetzt. Dadurch wurden Parkplätze geschaffen sowie die Engstelle beim ehemaligen Gasthof „Krone“ entschärft. Neue Geschäfte in den drei- bis vierstöckigen Bauten verliehen der neuen Straße einen gewissen Charme. Die gesamte Ausführung erfolgte sehr rasch. Es vergingen kaum zweieinhalb Jahre vom Antrag im Gemeinderat 1956 und deren Fertigstellung im Jahr 1958. „Mit der Durchführung dieser städtebaulichen Maßnahmen war Spittal die einzige Stadt Kärntens, die in einem Jahrzehnt alle Stadteinfahrten entsprechend den Anforderungen des damaligen Verkehrs gerecht wurde.“⁶⁷

⁶⁵ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 403, 405.

⁶⁶ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 405.

⁶⁷ Quelle: Zit. n. ebda, 406.

Nach der Fertigstellung der Nordeinfahrt bekam der Burgplatz durch den Abriss des ehemaligen Gesindehaus der Fürsten und dem Neubau der Handels- und Gewerbebank 1965 ein neues Gesicht. Diese wurde anfangs nur zögerlich von der Bevölkerung angenommen und wurde lang als störend im historischen Stadtbild empfunden, weshalb das Gebäude 1994 mit einer neuen Fassade versehen wurde.



Abb.30: Nach der Fassadenerneuerung 1945 behielten nur mehr zwei Gebäude des Hauptplatzes ihre ursprüngliche Fassade.⁶⁸

Abb.31: Durch die Verkleinerung des Stadtparks an der Nordseite konnte ein Parkstreifen angelegt werden. Der Egarterplatz wurde an der Kreuzung Bahnhofstraße-Tirolerstraße angelegt. Es entstand ein neuer Straßenraum zwischen Burg- und Egarterplatz. Dieser hat insgesamt eine Länge von 250m und eine Breite von 30m.⁶⁹



⁶⁸ Quelle: Verfasser.

⁶⁹ Quelle: Ebda.



Abb.32: Das neu errichtete Gebäude der Kärntner Sparkasse. Es integriert sich durch seine Bauweise zurückhaltend in den Bestand. ⁷⁰



Abb.33: Das Gebäude der Kärntner Sparkasse heute. ⁷¹

⁷⁰ Quelle: Spittal, 1980, 99.

⁷¹ Quelle: Verfasser.

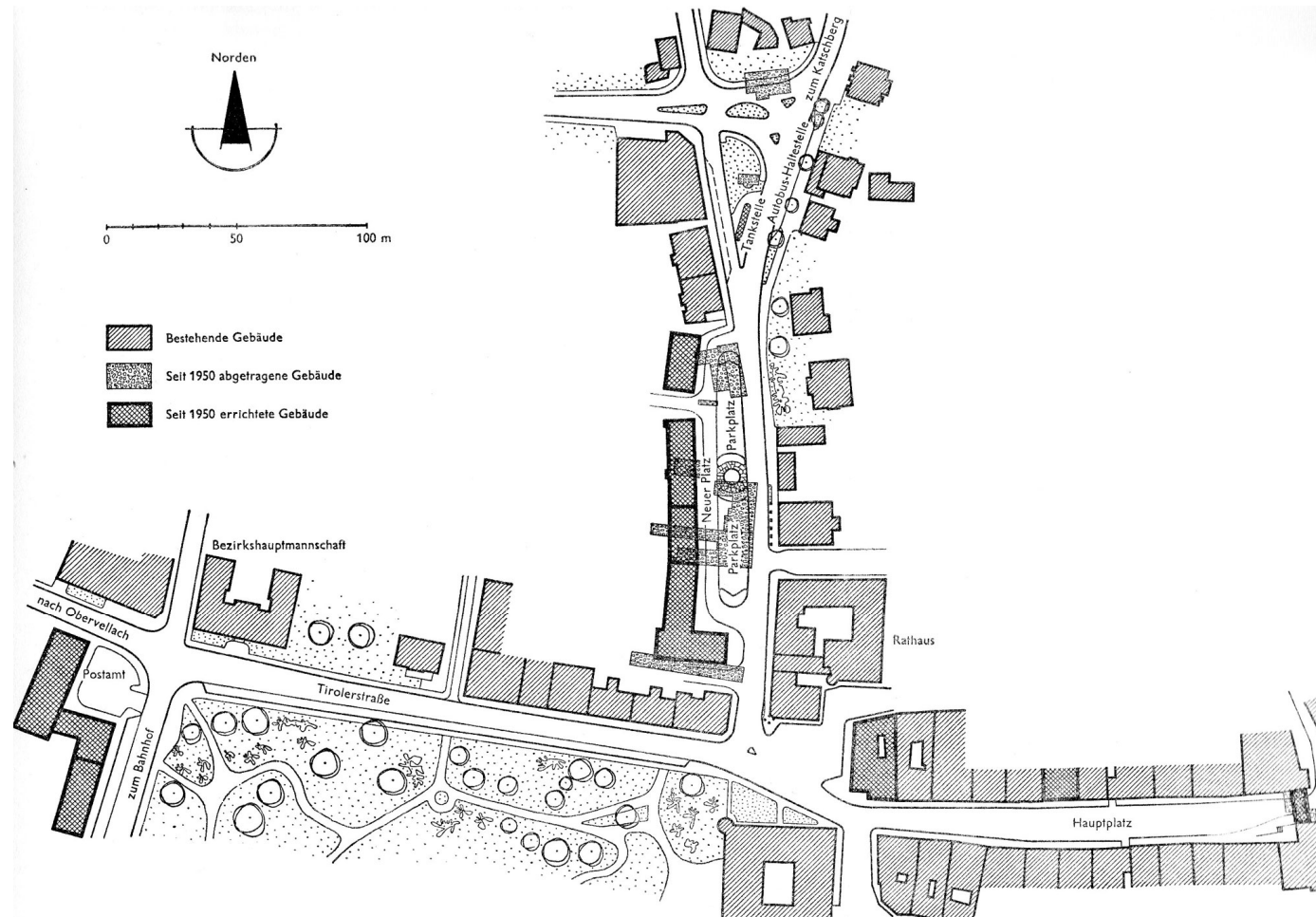


Abb.34: Die neue Nordeinfahrt.⁷²

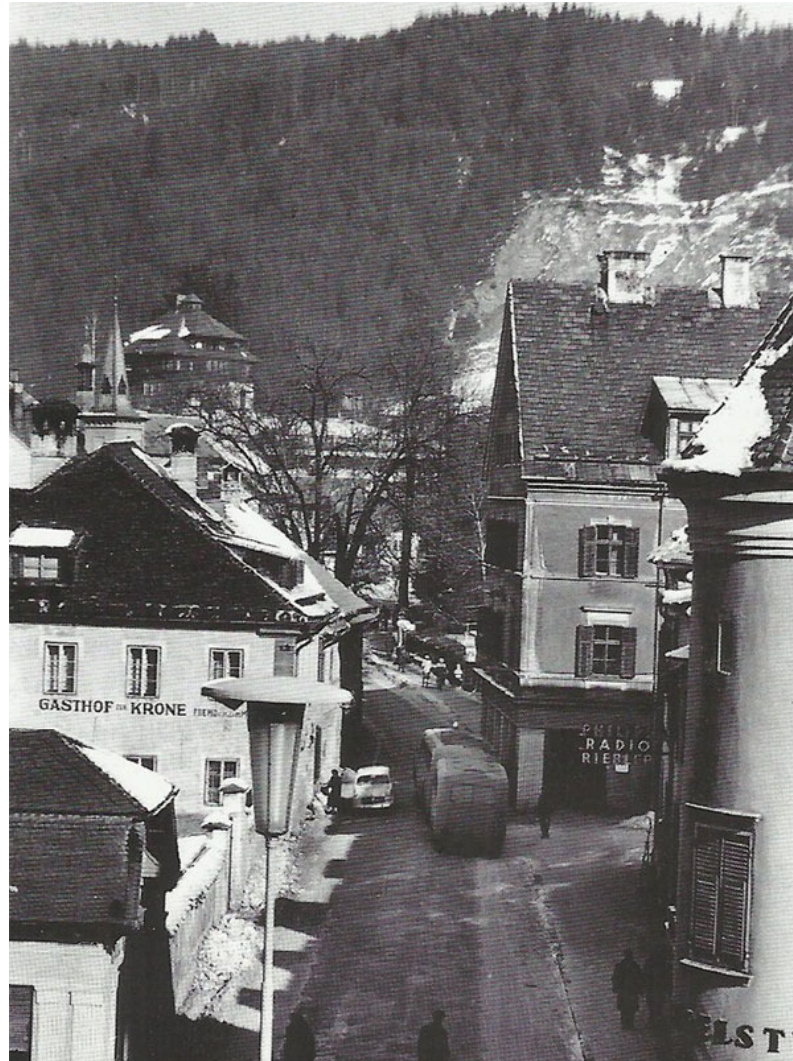
⁷² Quelle: Spittal, 1960, 40.

Der Bebauungsplan sah den Abriss mehrere Gebäude vor, um den Straßenraum breiter zu gestalten und Parkmöglichkeiten anlegen zu können. Betriebe wurden in den neu errichteten Gebäuden angesiedelt.



Abb.35: Die alte Nordeinfahrt führte durch enge Gassen und konnte dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht werden.⁷³

Abb.36: Busse hatten besonders Schwierigkeiten die Engstelle neben dem „Gasthof Krone“ zu passieren.⁷⁴



⁷³ Quelle: Prasz/Maier, 2005, 58.

⁷⁴ Quelle: Ebda.

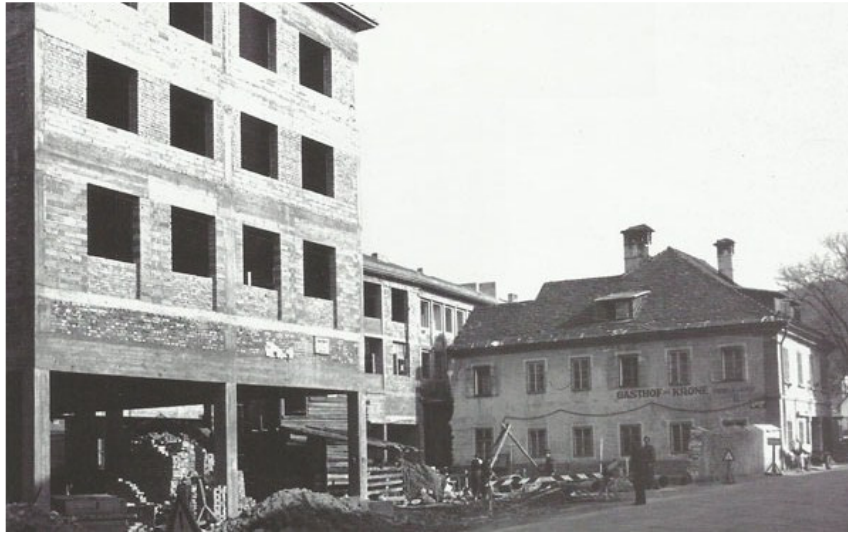


Abb.37: Nach dem Abriss mehrerer Gebäude entstanden im neu geschaffenen Raum einige Neubauten.⁷⁵
Auch der „Gasthof Krone“ musste dem „Neuen Platz“ weichen.



Abb.38: Der damalige Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Fritz Bock (zweiter von links) besichtigte mit dem damaligen Bürgermeister Hans Schober und Vertretern vom Land die Bauarbeiten.⁷⁶

⁷⁵ Quelle: Prasz/Maier, 2005, 59.

⁷⁶ Quelle: Ebda.



Abb.39: Der Burgplatz mit der 1900 errichteten, dreigeschossigen Häuserzeile (links im Bild) und dem Gesindehaus (rechts im Bild).⁷⁷

Abb.40: Der „Neue Platz“ umfasst eine breite Straße sowie zahlreiche Parkmöglichkeiten. Geschäfts- und Dienstleistungsflächen wurden in den neu errichteten Gebäuden an der Westseite angesiedelt.⁷⁸



⁷⁷ Quelle: Spittal: Chronik, 1991, 426.

⁷⁸ Quelle: Spittal, 1980, 98.



Abb.41: Der Burgplatz heute.⁷⁹

Das Gesindehaus des Fürsten musste 1965 der neuen Handels- und Gewerbebank weichen. Dieser Neubau wurde nur zögerliche von der

Bevölkerung angenommen. Mittlerweile wurde die Volksbank abermals umgestaltet. 1994 wurde eine harmonische Lösung gefunden und das Gebäude mit einer neuen Fassade versehen.

⁷⁹ Quelle: Verfasser.

1.7 UMSTRUKTURIERUNGEN, STADTERWEITERUNGEN

In den folgenden Jahren folgten viele Umbauten und Renovierungsarbeiten der vorhandenen Gebäude.

Das Schloss beinhaltete zu jener Zeit Wohnungen, Kanzleien, Ordinationen und Geschäfte. 1962 wurde mit Renovierungsarbeiten begonnen. Der Fassadenputz, Fenster sowie Türen und die Dachdeckung wurden erneuert. Eine Zentralheizung wurde eingebaut und sämtliche Zwischenwände die in den vierziger Jahren eingebaut wurden, wieder entfernt.

Im Erdgeschoss fanden das Fremdenverkehrsamt, die Stadtbücherei sowie ein kleiner Gastronomiebetrieb Platz. Im ersten Obergeschoss wurden die Räumlichkeiten als Sitzungs- und Geschäftsräume genutzt. Die beiden obersten Geschosse hingegen beherbergen seit damals das Bezirks-Heimatmuseum.

In den Jahren 1953 bis 1954 wurde außerdem der östliche Nebentrakt der Burg baulich etwas verändert. Ein neues Osteinfahrtstor wurde gebaut, Fenster umgruppiert und es entstanden Ladeneinbauten. Das ehemalige Stallgebäude, der südliche Teil des Osttraktes, wurde einige Jahre später abgerissen und es entstand ein Wohn – und Geschäftshaus.⁸⁰

1960 fand die Eröffnung der Goldeckbahn statt. Diese Gondelbahn führt über eine Zwischenstation auf das 2139 hohe Goldeck und bringt zahlreiche Touristen wie auch Einheimische für den Wintersport oder für Wanderungen auf den Berg.⁸¹

⁸⁰ Quelle: Vgl. Spittal, 1980, 103.

⁸¹ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 406.

Die Entwicklung und Erweiterung der Stadt setzte sich immer weiter fort. Die Einwohnerzahl erreichte Anfang der 60er Jahre 10.000. Neben den Wohn-, Straßen- und Industriebauten wurden auch viele kommunale Einrichtungen wie das Feuerwehrhaus (1962 – 1964), das Schlachthaus (1959) oder die Rot-Kreuz Station gebaut.⁸²

Das erste Hochhaus der Stadt war ein Hotel und stand an der Tiroler-Straße. Die ersten großen Wohnblöcke entstanden hingegen am Edlinger Feld. Im Bereich Liesersiedlung, Sandleiten und nördlich der 10.-Oktober-Straße entstanden weiterhin nur Ein- und Zweifamilienhäuser.

Aufgrund des Hochwassers 1965 und 1967 wurden die Lieser- und Drauregulierungen ausgebaut um die Siedlungsgebiete zu schützen. Das „Haßlacherwehr“ wurde errichtet. Bereits Ende der sechziger Jahre wurden die Lieserufensicherungen größtenteils abgeschlossen, die Draufersicherungen einige Jahre darauf.⁸³

Die katholische Stadtpfarrkirche wurde umgebaut und erhielt ihr heutiges Aussehen.

Durch den Bevölkerungswachstum sowie auch dem Wirtschaftswachstum kam es zu den ersten Eingemeindungen. Im Jahre 1963 wurde von der Landesregierung Kärnten verordnet, dass

⁸² Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 406.

⁸³ Quelle: Ebda, 307.

die Ortschaften der Gemeinde Lendorf Oberndorf und Windschnurn, sowie das südöstlich der Stadt gelegene St. Peter – Edling der Stadtgemeinde Spittal an der Drau angegliedert wurde.

Vor diesen Eingemeindungen hatte Spittal eine Fläche von 736 ha 10 a und 94 m².⁸⁴

Durch die Erweiterung der Grenzen vergrößerte sich die Stadtgemeinde um etwa das Vierfache, auf 2.845 ha, 14 a, 43 m². Diese Vergrößerung bewirkte, dass die Stadtverwaltung nun begann, viel großflächiger zu planen.

1950 entstand der erste Flächenwidmungsplan von Architekt DI W. Zinnauer, welcher ein Jahr darauf auch genehmigt wurde.

10 Jahre danach entstand ein weiterer Flächenwidmungsplan, der noch das alte Ausmaß der Gemeinde betraf und durch die parzellen- und katasterförmigen Flächen schon genauere Detailentscheidungen erlaubte.

1967 wurde der dritte Flächenwidmungsplan, nun das erweiterte Gemeindegebiet betreffend, genehmigt.

Größere Bauflächen wurden laut diesem Plan am Aicher Feld, der Ponau und dem rechten Fratreskogel ausgewiesen.⁸⁵

Die Baulandflächen teilten sich folgendermaßen auf:

69,1 ha Dorfgebiet

128,7 ha Kleinsiedlungsgebiet

28,7 ha Wohngebiet

107,0 ha gemischtes Baugebiet

47,0 ha Leichtindustriegebiet.⁸⁶

⁸⁴ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 409.

⁸⁵ Quelle: Vgl. Ebda, 411.

⁸⁶ Quelle: Vgl. Ebda.

Dieser Plan beinhaltete auch schon die Trassenführung der Tauernautobahn und die geplante Nordumfahrung.⁸⁷

Diese Nordumfahrung war gedacht als Verlängerung der 10.-Oktober-Straße und sollte über die Peinten, das Edlinger Feld, bis zur Villacher-Straße führen.

Im Bauausschuss 1969 wurde jedoch der Beschluss gefasst, die Nordumfahrung nicht zur Ausführung zu bringen. Durch die Erbauung der Tauernautobahn mit dem Wolfsbergtunnel in den Jahren 1968 bis 1973, sah man diese Umfahrung nicht mehr als notwendig an.

Trotz der neu errichteten Tauernautobahn war das Problem des hohen Verkehrsaufkommens in der Innenstadt noch immer gegenwärtig und keine Lösung in Sicht. Bereits 1977 zählte man zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr 18001 Verkehrseinheiten auf dem Burgplatz.⁸⁸

Eine Lösung wurde hingegen für eine ungestörte Nord– Süd–Verbindung geschaffen. Durch den Bahnübergang in der Ortenburgerstraße wurde der Verkehrsfluss empfindlich gestört. Daher entschied man sich für den Bau einer Unterführung. Diese wurde 1968 eröffnet. Da nun der südliche Teil der Stadt durch die Ortenburgerstraße problemlos erreichbar war, begannen sich allmählich immer mehr Industrie- und Gewerbebauten südlich der Bahnlinie anzusiedeln. Dies hatte wiederum zur Folge, dass die Ortenburgerstraße zu schmal und vergrößert werden musste.⁸⁹ Diese Straße wurde zur wichtigsten Verbindung in den Süden der Stadt. Sie führt außerdem zur 1977 neu errichteten Draubrücke,

⁸⁷ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 409.

⁸⁸ Quelle: Ebda, 413.

⁸⁹ Quelle: Ebda, 413.

über welche die Ortschaften südlich der Drau– Schwaig, Unterhaus und Baldramsdorf erschlossen werden.

1966 wurde begonnen, die katholische Stadtpfarrkirche unter dem Architekten DI Zemann um- und auszubauen.⁹⁰ Das Kriegerdenkmal wurde an der Westseite des Kirchenareals abgetragen. Dieses wurde von einem neuen an der Nordseite ersetzt.

Die Draukirche wurde im südlichen Bereich Spittals 1967/68 fertiggestellt.

1975-1976 wurde die evangelische Kirche ebenfalls erweitert. Es erfolgte ein kubischer Anbau.

1971 wurde das Hallen- und Freibad eröffnet.

Die nächste Gemeindezusammenlegung erfolgte 1973: Molzbichl, Teile der Gemeinden Millstatt und Ferndorf kamen zur Gemeinde Spittal an der Drau. Die Spittaler Gemeindefläche betrug nun 48,20 km².

Die Veränderung der Fläche von Spittal im Laufe der Jahre:

Spittal vor 1963	7,361.094 km ²
1. Gemeindezusammenlegung	28,451.443 km ²
2. Gemeindezusammenlegung (1973)	48,200 km ² ⁹¹

1975 wurde eine Neuauflage des Flächenwidmungsplans in Kraft gesetzt. Es wurden zwar wichtige Aussagen der alten Pläne

übernommen, jedoch aber aus wirtschaftlichen und planerischen Gründen Rückwindungen im Bau- und Gründland durchgeführt. Es war wichtig, eine wirtschaftliche Entwicklung sicherzustellen.

Die neue Baulandflächenaufteilung beinhaltete:

495 ha Baugebiet
90 ha Dorfgebiet
210 ha Wohngebiet
150 ha gemischtes Baugebiet
45 ha Leichtindustriegebiet. ⁹²

Nicht nur in der Nähe des Bahnhofs, sondern auch entlang der Villacher Straße siedelten sich nun Industriebauten an.

Wohnbauten wurden weiterhin überwiegend in Ponau, im Edlinger und Aicher Feld errichtet.

Im Edlinger Feld begann man nun, nicht mehr nur vierstöckig zu bauen, sondern bis zu 9-stöckige Hochhäuser entstanden. Der dadurch gesparten Freiflächen wurden zu Erholungs- und Kinderspielplätzen strukturiert. Gemeinsam mit den Siedlungsgenossenschaften des Edlinger Feldes wurde 1981 bis 1982 ein zentraler Spielplatz mit über 3000 m² geschaffen.

Ein weiteres Wohnhochhaus wurde 1970 inmitten der Altstadt südlich der Pfarrkirche errichtet. Mit 14 Stockwerken überragt das Lieserpark-Hochhaus die Nachbarsbauten und wurde später als Fehlplanung und als Störung des Altstadtensembles bezeichnet.⁹³

⁹⁰ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 412.

⁹¹ Quelle: Köstenbauer, 1980, 413.

⁹² Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 413.

⁹³ Quelle: Vgl. Ebda, 415.

In der zweiten Hälfte der 70er Jahre wurde eine von Architekt DI Hans Mangge geplante Aussegnungshalle nach Abriss der 1911 errichteten alten Halle, gebaut. Sie gilt mit einer hervorragenden Akustik, als eines der interessantesten architektonischen Bauwerke von Spittal.

Vom gleichen Architekten wurde 1976 das Wiederaufbauprojekt eines sechsgeschossigen Wohn- und Geschäftshauses an der Ecke Bahnhofstraße–Körnerstraße genehmigt.

Die Bebauung der Bahnhofstraße erfolgte zum Großteil erst in den 70er Jahren und galt schon damals als Einkaufsstraße, welche auch vom Pendlerverkehr profitierte.

Im Stadttinneren wurde 1979 ein weiteres großes Bauvorhaben, welches den Westen der Stadt optisch sehr beeinflusste, verwirklicht. Ein 150 m langes Wohn- und Geschäftshaus mit 4 bis 6 Geschossen entstand nördlich der Tiroler-Straße.

Das Industrie- und Gewerbegebiet im Osten der Stadt, bekam durch den Lagerhausneubau der ADEG 1980/81 einen neuen großen Gebäudekomplex im Stadteil St. Peter – Edling.⁹⁴

Der Westen der Stadt wurde durch den Bau eines zweiten Sportzentrums mit 27000 m² Fläche in den Auen 1980 erweitert.⁹⁵ Im Bereich des Rathauses waren schon lange eine autofreie Zone (Rathausplatz) und eine Tiefgarage geplant. Die Linzer Firma „Imperial“ kaufte das „Berger-Areal“ und baute ein Büro- und

Geschäftshaus mit einer Tiefgarage darunter. Dieses Objekt wurde als Rathausmarkt bezeichnet.⁹⁶

Zwischen dem Rathaus und dem Rathausmarkt wurde einige Jahre später eine kleine Parkanlage errichtet.

Anfang der 80er Jahre wurde eine Umfahrung im Süden der Stadt geplant. Die Verbindung der Siedlungsgebiete „Ponau-Kanabetsiedlung“ und „Liesersiedlung-Aicherfeld“ war schon ein langes Bedürfnis der Bewohner. Eine breite Verkehrsbrücke über die Lieser mit Gehsteig und Radweg wurde vorgeschlagen.

Durch eine Bürgerinitiative wurde dieses Vorhaben jedoch abgelehnt und kam nicht zur Ausführung.⁹⁷

⁹⁴ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 415.

⁹⁵ Quelle: Vgl. Ebda, 416.

⁹⁶ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 417.

⁹⁷ Quelle: Ebda, 418.



Abb.42: Das Schloss heute, Nordfassade.⁹⁸

⁹⁸ Quelle: Schloss Porcia, online.

Im Zuge umfangreicher Renovierungsarbeiten ab 1962 wurden der Fassadenputz, die Fenster, die Türen und die Dachdeckung erneuert. Im Inneren wurde eine Zentralheizung eingebaut, Zwischenwände wurden entfernt.



Abb.43: Das Schloss heute, Westfassade.⁹⁹

⁹⁹ Quelle: Schloss Porcia, online.

Seit den Renovierungsarbeiten befinden sich in den beiden obersten Geschossen das Bezirks-Heimatismuseum, im ersten Stockwerk diverse Räumlichkeiten zur temporären Vermietung, das Erdgeschoss beherbergt neben der Stadtbücherei auch ein Fremdenverkehrsamt und ein Café.

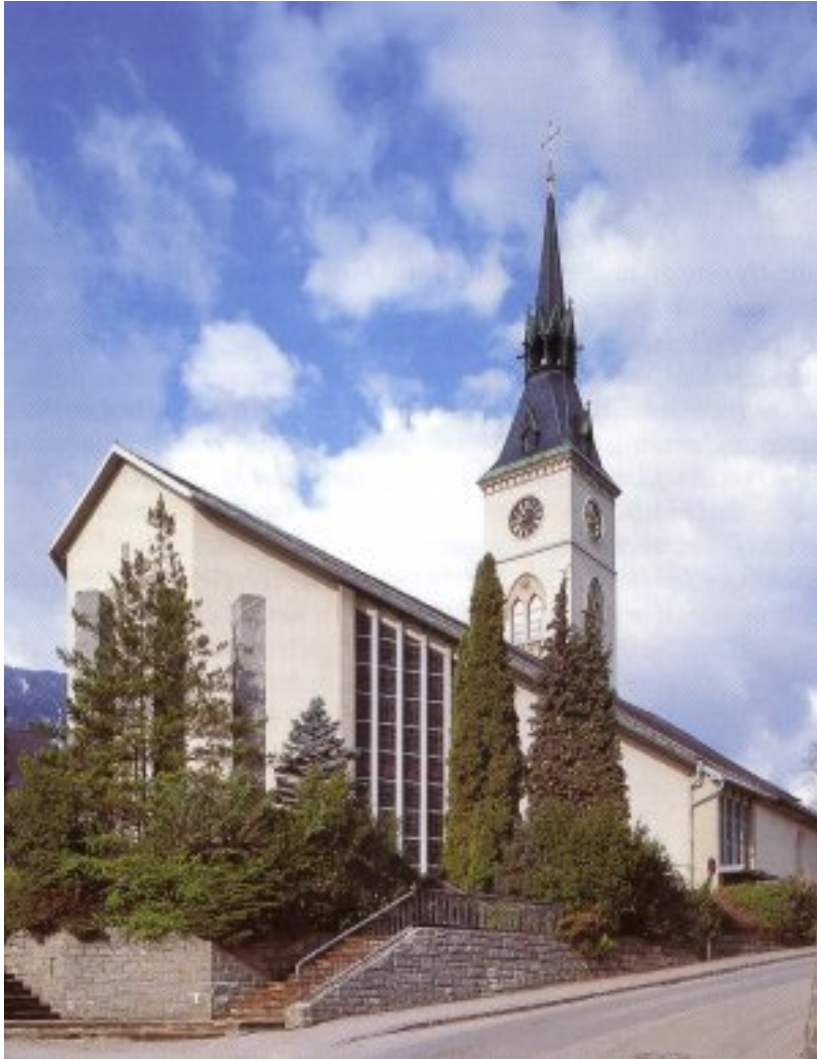


Abb.44: Die Umbauarbeiten ab dem Jahr 1966 verliehen der katholischen Stadtpfarrkirche ihr jetziges Aussehen.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Quelle: Pfarre Spittal an der Drau, online.

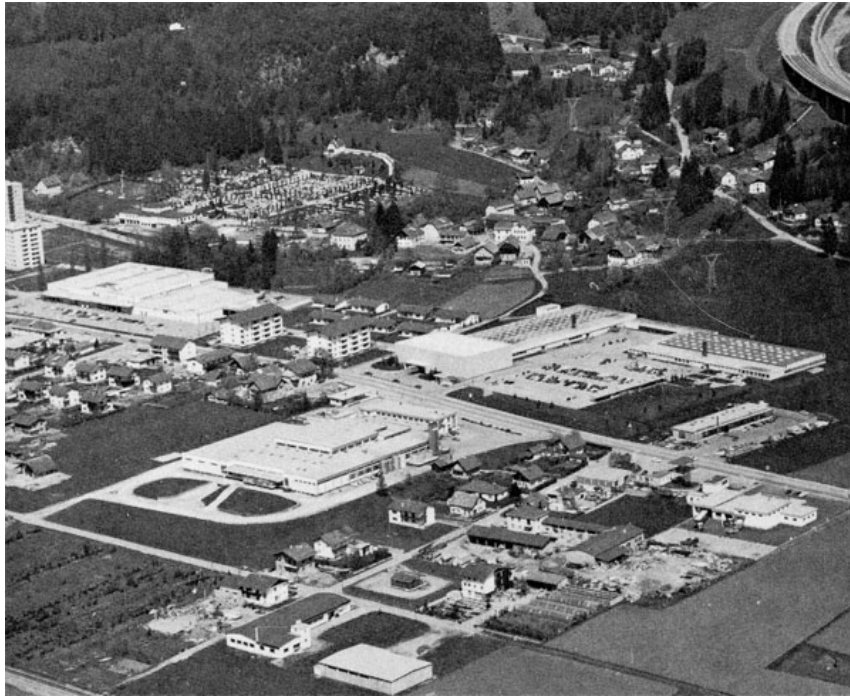


Abb.45: Die Stadt dehnte sich nach Osten hin, entlang der Villacher Straße, immer weiter aus. Große Industrieviertel entstanden.¹⁰¹

Abb.46: Blick auf den Osten der Stadt. (Im Vordergrund die zwischen 1968 und 1973 errichtete Tauernautobahn.)¹⁰²
Im Osten der Stadt wurden viele Wohnbauten errichtet. Im Edlinger-Feld wurden bis zu 9-stöckige Hochhäuser gebaut.
Im Hintergrund ist das 14-stöckige Lieserpark-Hochhaus erkennbar.



¹⁰¹ Quelle: Spittal, 1980, 283.

¹⁰² Quelle: Ebda, 115.



Abb.47: Die Villacher-Straße in den fünfziger Jahren.¹⁰³
 Ansiedlungen in diesem Bereich gab es kaum, für das Wirtschaftsleben war sie noch ziemlich unbedeutend.



Abb.48: Die Villacher-Straße in den 80ern.¹⁰⁴
 Nicht nur in der Nähe des Bahnhofs, sondern auch entlang der Villacher-Straße wurden vor allem Industriegebäude angesiedelt. Der Bau der Tauernautobahn und die nah gelegene Autobahnauffahrt Spittal-Ost begünstigte dieses Wachstum abermals.
 Der ehemals schmale Weg wurde in kürzester Zeit zur breiten Straße ausgebaut und von Geschäfts- und Industriebauten gesäumt.

¹⁰³ Quelle: Spittal: Chronik, 1991, 462.

¹⁰⁴ Quelle: Ebda.



Abb.49: Die Luther-Straße mit der Evangelischen Kirche im Kreuzungsbereich 10.-Oktober-Straße im Jahr 1925.

Die Straße war zu diesem Zeitpunkt ein breiterer, nicht asphaltierter Weg. Rechts im Bild ist das ehemalige Amtsgebäude, das einem Parkplatz weichen musste.¹⁰⁵



Abb.50: Die Luther-Straße im Jahre 1990.

Die Straße ist bereits asphaltiert und mit Parkierungsmöglichkeiten ausgestattet. Die Felder längs der Luther-Straße sind gänzlich bebaut. Die Gebäude beinhalten vor allem Geschäfts- und Dienstleistungsflächen.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Quelle: Spittal: Chronik, 1991, 422.

¹⁰⁶ Quelle: Ebda.

1.8 ÜBERBLICK DER BAULICHEN VERÄNDERUNGEN / NEUBAUTEN SEIT DEN 80ER JAHREN

-Der Schlossvorplatz wurde umgestaltet und mit einem Natursteinplattenbelag versehen.

-An der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes wurde ein neues Postamt errichtet, welches nach knapp 2 Jahren eröffnet wurde.

Gleichzeitig mit der Errichtung des Postamtes wurde der Autobusbahnhof neu gestaltet.¹⁰⁷

-1983 wurden eine Großkläranlage und die Kanalbauten errichtet – 1984 ging sie in Betrieb. Im selben Jahr wurde die Abwasserreinigungsanlage (ARA) eröffnet.

-1982 wurden nach 5 Jahren die Renovierungsarbeiten des 1909 entstandenen Bahnhofs abgeschlossen.

-Errichtung von 195 PKW-Stellflächen nördlich der 10.-Oktober-Straße um das Parkplatzproblem der Anrainer in der Innenstadt etwas zu entschärfen.

-1984 wurden Forderungsrichtlinien für die Pflege des Ortsbildes beschlossen. Die Jahre 1984/85 sollten Jahre der Ortsverschönerung werden.¹⁰⁸

-Das Rathaus wurde durch die wachsenden Aufgaben der Gemeinde zu klein und wurde ausgebaut. DI Hans Rabl führte die Planungsarbeiten des Dachgeschossausbaus durch.

-1984 wurde die 1970 errichtete Hallen- und Freibadanlage renoviert.

-1985 wurde unter dem Motto „Schöneres Spittal“ eine Färbelungsaktion beschlossen. Innerhalb von 2 Jahren wurden so

mit finanzieller Unterstützung der Stadtgemeinde 70 Häuser neu gestrichen.¹⁰⁹

-1987 wurden dreiviertel des Wohnungsbestandes der „Neuen Heimat“ renoviert. Dies waren insgesamt 67 Häuser mit 473 Wohnungen (insgesamt verwaltete der größte Wohnungsvermieter in Spittal zu jener Zeit 575 Wohnungen). Dachsanierungen, Fassaden-, Fenster- und Dachrinnenerneuerungen sowie eine Kanalisationserneuerung wurden durchgeführt.¹¹⁰

-Neubau einer Musikschule, Gymnasiumzubau.

-Im Zuge der Renovierungsarbeiten des Torbogens 1987 wurden unansehnliche Firmenschilder und Werbeschriften entfernt, sowie ein einheitliches Entree gestaltet.

-Ein neuer Flächenwidmungsplan sah weniger Hochhäuser, dafür mehr Grünanlagen vor.

-Errichtung eines Großkaufhauses mit Tiefgarage und Park im Bereich der Taurergasse–Rizzistraße im Jahre 1989/90. Durch dieses Einkaufscenter wollte man die Wirtschaft in der Innenstadt ankurbeln.

-Errichtung einer Erdgas-Hochdruckleitung von Ferndorf nach Spittal in den Jahren 1988 und 1989

-Neugestaltung des evangelischen Kirchenvorplatzes.

-Errichtung von acht Litfasssäulen.¹¹¹

-1991 hat die Stadt erstmals über 15.000 Einwohner.¹¹²

¹⁰⁷ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 419.

¹⁰⁸ Quelle: Ebda, 421.

¹⁰⁹ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 423.

¹¹⁰ Quelle: Ebda, 428.

¹¹¹ Quelle: Ebda, 429.

¹¹² Quelle: Vgl. Stadtarchiv Spittal, online.

- Eröffnung der ersten Fachhochschule Kärntens 1995. Im gleichen Jahr wird die Bahnunterführung bei der Liesersiedlung eröffnet.
- Die beiden ersten Kreisverkehre der Stadt werden 1997 eröffnet. Sie befinden sich im Bereich der Ortsausfahrt der Villacher-Straße und östlich der Wirtschaftsbrücke.
- 2000 wurde die alte „Wirtschaftsbrücke“ abgetragen und durch eine neue ersetzt.
- 2001 ergibt der neue Bevölkerungsstand 16.045 Einwohner.
- 2003 wird die Bahnunterführung im Bereich der Ponaustraße eröffnet.
- 24 sogenannte „Startwohnungen“ für Spittaler Jungfamilien werden 2005 im ehemaligen Gabor-Wohnblock neu adaptiert und eingerichtet.
- 2006 erfolgt die Eröffnung des „Stadtparkcenter“ in der Bahnhofstraße. Es ist das zweitgrößte innerstädtische Einkaufszentrum Kärntens und soll den Konsum zurück in die Stadt bringen.¹¹³
- 2008 wird das neue Hallenbad „Drautalperle“ nach nur 18 Monaten Bauzeit fertig gestellt, im gleichen Jahr erfolgt auch die Fertigstellung des Umbaus des EKZ Neukauf an der Villacher Straße.
- 2011 eröffnen die neue Bezirksstelle der Arbeiterkammer in der Lutherstraße und der neu gebaute Rettungstüchtpunkt in der Koschatstraße.
- Das neu gestaltete Krankenhaus Samonigg wird ebenfalls 2011 fertig gestellt.

¹¹³ Quelle: Vgl. Stadtarchiv Spittal, online.



Abb.51: Erneuerung der Wirtschaftsbücke.¹¹⁴

2000 wurde im Zuge des Ausbaus der Südumfahrung der Innenstadt die Wirtschaftsbücke durch eine neue Brücke ersetzt. Die alte Stahlbrücke wurde im Jahre 1954 beim Neubau der Lieserbrücke nach Süden überstellt und an dem neuen Standort wieder eingesetzt.



Abb.52: Erneuerung der Wirtschaftsbücke (im Hintergrund das Lieserpark-Hochhaus).¹¹⁵

Die Brücke wurde im Ganzen herausgehoben und durch eine neue Brücke ersetzt.

¹¹⁴ Quelle: Prasz/Maier, 2005, 81.

¹¹⁵ Quelle: Ebda.



Abb.53: Stadtparkcenter.¹¹⁶ Es wurde 2006 als zweitgrößtes innerstädtisches Einkaufszentrum Kärntens eröffnet. Neben zahlreichen Geschäften, beherbergt es auch ein Kino, Gastronomie-

und Dienstleistungsbetriebe.

Durch die zentrale Lage in der Bahnhofstraße ist es das Ziel, den Konsum zurück in die Innenstadt zu bringen.

¹¹⁶ Quelle: wikimedia, online.



Abb.54: Drautalperle.¹¹⁷

¹¹⁷ Quelle: drautalperle, online.

Als zeitgerechtes Schwimmbad wurde das Sport- und Erlebnisbad südlich des Bahnhofes 2008 eröffnet

1.9 NAMENSFINDUNG

Seit der Römerzeit führte ein Handelsweg über die Lieserbrücke von Villach nach Westen. Als sich um 610 n.Chr. eine Siedlung an dieser Brücke bildete, hatte diese noch keinen Namen. Auch 1191, als das Armenspital sowie die Eigenkirche als erste Gebäude urkundlich erwähnt wurden, gab es noch keine Ortsbezeichnung. Propst Eckhard von Maria Saal, der Aussteller der Urkunde, legte nur fest, dass das Armenspital auf dem Grund von den Grafen Ortenburg, von ihnen selbst, erbaut wurde.

Nach der Erhebung zum Markt 1242 wurde die Siedlung an der Lieser laut einer Quelle folgendermaßen genannt: „...apud hospitale forum iuxta aquam Lieser dictam“¹¹⁸. Dies hieß soviel wie: Der Markt beim Hospital an der Lieser.

Immer wieder wurde der Markt nach seinem wichtigsten und auffallendsten Gebäude, dem Hospital, bezeichnet.

1327 wurde erstmals das Wort „Spittalein“ verwendet. Doch es gab noch immer keinen einheitlichen Namen und die Ortsbezeichnung war noch immer individuell. Es folgten die Namen wie „Spittellein“ oder „Spitellein“.

Als 1403 dem Markt das Marktrecht verliehen wurde, wurde dieser als „markt zem Spital“ bezeichnet. 1441 wird dieses „den getrewen (w=u) lieben purger ... zu Spital“ erweitert. Ende des 15. Jahrhunderts wurde der Ort, von dem der Bauernaufstand ausging, als „markt Spittal“ oder einfach als „Spital“ bezeichnet.

Von nun an wurden diese Begriffe immer häufiger benutzt und in der Aussprache bürgerte sich die Betonung auf der zweiten Silbe

ein. So nahm der Ortsname „Spittal“ allmählich überhand und die anderen Bezeichnungen verschwanden gänzlich.¹¹⁹

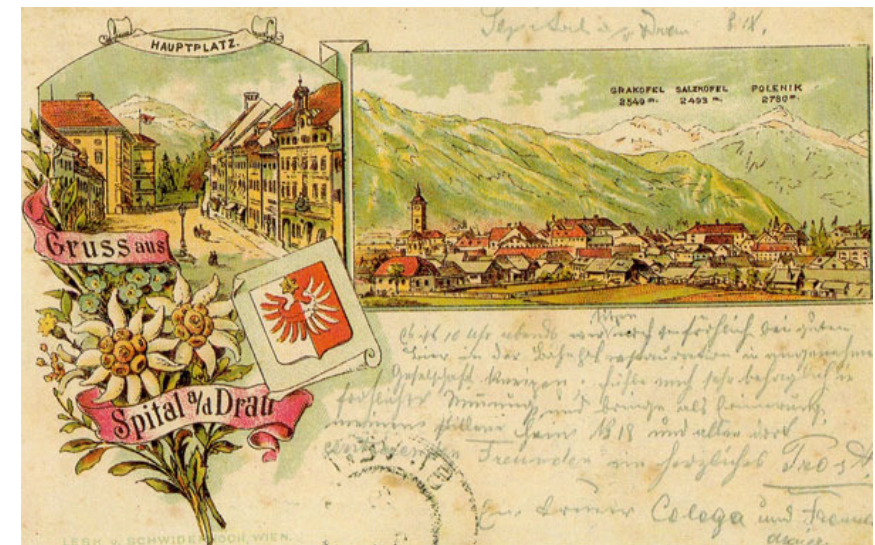


Abb.55: Postkarte aus dem Jahre 1895.¹²⁰

¹¹⁸ Quelle: Zit. n. Spittal: Chronik, 1991, 16.

¹¹⁹ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991, 16.

¹²⁰ Quelle: Pleschberger, 1990.

2. ALLGEMEINES / STADTSTRUKTUR

Eckdaten

Staat: Österreich

Bundesland: Kärnten

Politischer Bezirk: Spittal an der Drau

Geographische Lage: 46° 48' N, 13° 30' O

Höhe: 560 m ü. A.

Einwohner: 15.769 (Stand 01.01.2011)

Bevölkerungsdichte: 324,67 EW / km²

Katastralgemeinden der Stadtgemeinde:

- Amlach
- Edling
- Großegg
- Molzbichl
- Olsach
- Spittal an der Drau
- St. Peter-Edling¹²¹

¹²¹ Quelle: Wikipedia, online.



Abb.01: Wappen von Spittal an der Drau.¹²²

¹²² Quelle: Wikipedia, online.

Die Stadtgemeinde Spittal an der Drau ist Hauptstadt des gleichnamigen Bezirks, welcher der größte Österreichs ist.

Die Gemeinde Spittal an der Drau hat derzeit 15.769 Einwohner (Stand 01.01.2011). Von diesen besitzen 88,7% die österreichische, 4,7% die bosnische und 2,7% die kroatische Staatsbürgerschaft.¹²³

Die Bevölkerungsentwicklung verzeichnete bis in das Jahr 2001 einen stetigen Zuwachs, danach wurde erstmals eine Bevölkerungsabnahme festgestellt, die bis heute andauert.

Das Zentrum der Stadt bildet ein mittelalterlicher Stadtkern, der bis heute noch weitgehend erhalten ist. Dieses dicht bebaute Ortskerngebiet befindet sich entlang der Drautal Bundesstraße (B100), die neben der Tauernautobahn als wichtige Verkehrsverbindung gilt. Den Hauptplatz säumen zahlreiche Bürgerhäuser aus dem 16. Jahrhundert, welche heute vorwiegend Geschäfts-, Wohn- und Dienstleistungsflächen beherbergen.

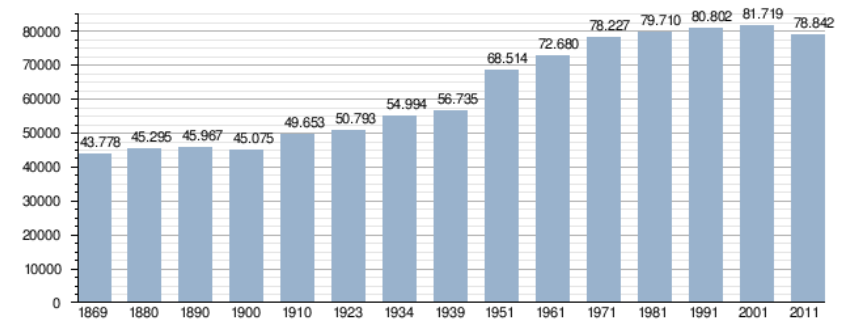
Den kulturellen Mittelpunkt der heutigen Stadt bildet das Schloss Porcia mit dem Schlosspark.

Erst durch den Erwerb des Schlosses durch die Stadtgemeinde Spittal im Jahre 1951 war es möglich, das Schloss Porcia für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Heute beherbergt es zahlreiche kulturelle Einrichtungen. In den zwei obersten Stockwerken befindet sich eine der größten volkskundlichen Sammlungen Europas, das Museum für Volkskultur. Im Erdgeschoss befinden sich die Stadtbücherei, ein

Tourismusbüro sowie das Schlosscafe. Außerdem befindet sich im Salamanca-Keller eine Galerie, die zeitgenössische Kunst ausstellt. Das Schloss wird mit seinem großen Arkadenhof für zahlreiche Veranstaltungen genutzt. Theateraufführungen, Konzerte und Feste werden abgehalten. Vor allem die Komödienspiele im Schloss werden bereits als fester kultureller Bestandteil der Stadt Spittal angesehen.

Neben dem Schloss zählen die Stadtpfarrkirche, das Spitttl und das Khevenhüller Stadtschloss zu wichtigen Kulturgütern der Stadt. Das Khevenhüller Stadtschloss gegenüber dem Schloss Porcia beherbergt heute das Rathaus, das Spitttl die Fachhochschule.



Quelle: Statistik Austria

Abb.02: Bevölkerungsentwicklung bis 2011.¹²⁴

¹²³ Quelle: Wikipedia, online.

¹²⁴ Quelle: Wikipedia, online.



Abb.03: Luftbild von Spittal an der Drau.¹²⁵

¹²⁵ Quelle: KAGIS, online.

3. STRUKTURPROBLEME

3.1 BAULICHE NUTZUNG

Im Ortszentrum befindet sich heute überwiegend Geschäftsgebiet. Dieses setzt sich entlang der Tiroler-Straße im Westen sowie der Villacher-Straße im Osten weiter fort. Die Gebäude dieser Zone beherbergen in den Erdgeschossflächen überwiegend Einzelhandelsbetriebe, in den oberen Stockwerken befinden sich zumeist Dienstleistungs- und Wohnflächen. Die Häuser im Zentrum weisen überwiegend 4 bis 5 Geschosse auf.

Um dieses Gebiet stellt ein breiter Gürtel das Wohngebiet dar, welches vor allem nördlich, südlich und östlich an das Geschäftsgebiet angrenzt. Wohnbauten differenzieren sich untereinander in diesem Gebiet in Form von Größe und Baustil. Während südlich der Bahntrasse vorwiegend Einfamilienhäuser das Stadtbild beherrschen, befinden sich nördlich der Villacher-Straße im Bereich des Edlinger-Feldes hoch gebaute Wohnblöcke mit großen Parkanlagen.

Ein Großteil der Industrie- und Gewerbegebiete verlaufen an der Villacher-Straße stadtauswärts, Richtung Osten. Die nah gelegene Autobahnanschlussstelle Spittal-Ost begünstigt die Ansiedlung von

neuen Bauten, weshalb ein ständiges Wachstum in diesem Gebiet zu verzeichnen ist.

Weitere Industriegebiete befinden sich im Bereich der Ponau, südlich des Bahnhofs und im Bereich der Lederergasse, nördlich der Innenstadt.

Gewerbebauten verlaufen zusätzlich entlang der Bahnlinie.

Im westlichen Teil der Stadt bildet der Bahnhof die Grenze zwischen Wohn- und Geschäftsgebiet zur Land- und Forstwirtschaft bestimmten Fläche. Auch im Süden und Süd-Osten der Stadt grenzt dieses Gebiet, einschließlich kleiner Dorfgebiete, an die Stadt. Die landwirtschaftlich gewidmeten Flächen werden vor allem für den Anbau von Futtermitteln für das Vieh genützt und erstrecken sich in Form von zumeist rechteckigen Feldern über ein beträchtliches Gebiet zwischen Bahntrasse und der Drau.

Nördlich der Tauernautobahn und südlich der Drau befindet sich bis über die Gemeindegrenzen hinaus ein breiter Waldstreifen welcher sich weit über die Landschaft zieht.

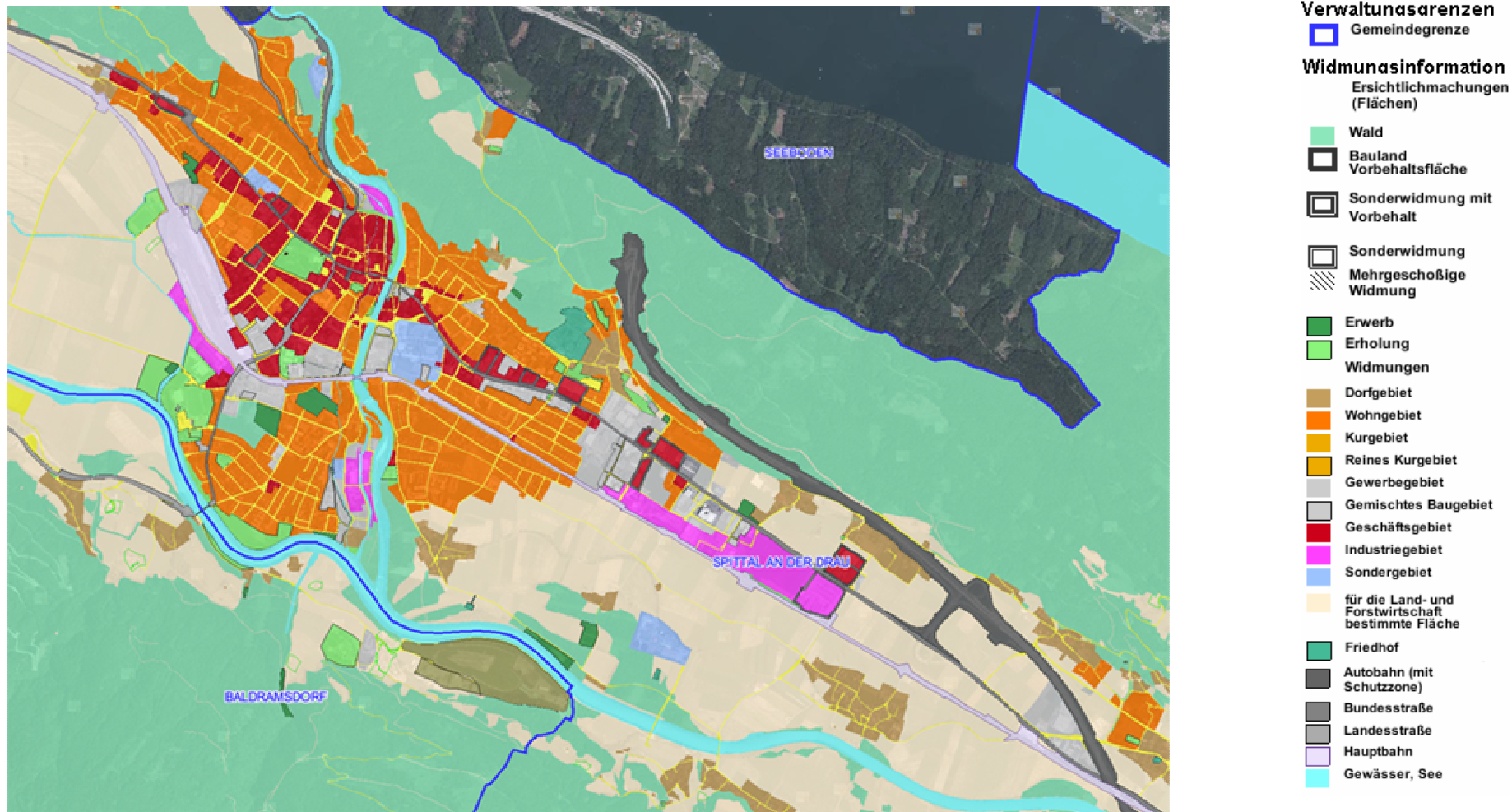


Abb.01: Flächenwidmungsplan Spittal an der Drau. (Stand 2011).¹²⁶

¹²⁶ Quelle: KAGIS, online.

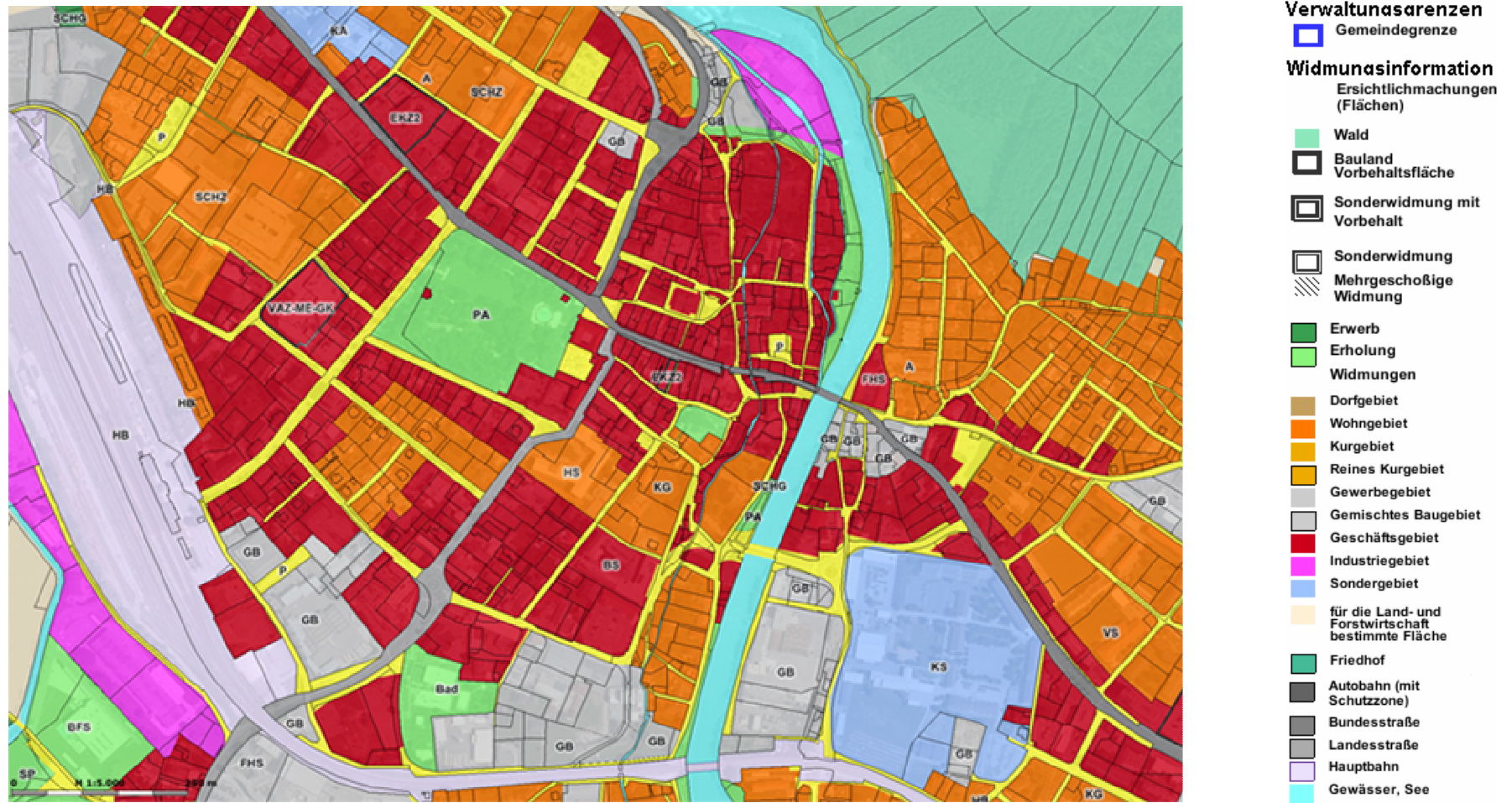


Abb.02: Flächenwidmungsplan Spittal an der Drau, Innenstadt mit Grundgrenzen. (Stand 2011).¹²⁷

¹²⁷ Quelle: KAGIS, online.

3.2 SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die Stadt Spittal besitzt nahezu alle sozialen Einrichtungen. Bildungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen, Kulturelle Einrichtungen sowie Einrichtungen der öffentlichen Sicherheit, des Rechtssystems sowie Kirchen sind vom Zentrum der Stadt aus nicht weit entfernt und leicht zu Fuß erreichbar.

Der sehr günstigen Lage dieser Gemeinbedarfseinrichtungen stehen die negativen Aspekte der Parkplatzsuche, fehlende bzw. ungenügend Rad- und Fußgängerwege gegenüber.

Der im Zentrum der Stadt liegende Schlosspark mit seinen Erholungs- sowie Spielflächen besticht ebenfalls durch seine sehr günstige zentrale Lage. Diese öffentliche Grünfläche ist von allen Seiten her zugänglich, jedoch führen die Wege dort hin über stark befahrene Straßen.

3.3 TOURISMUS

Durch die sehr günstige Lage der Stadt Spittal zwischen zahlreichen Touristenregionen, ist der Tourismus im Winter, sowie im Sommer, ein wichtiger Bestandteil der Stadt.

Vor allem in den Sommermonaten wird die Stadt bei Schlechtwetter von zahlreichen Urlaubern der umliegenden Seenregionen besucht. Trotz des schönen historischen Stadtkerns und der attraktiven kulturellen Programme weicht ein großer Teil der Touristen zum Bummeln auf andere Orte aus.

Der Verlauf der Drautal- und Katschberg Bundesstraße durch den Ortskern wirkt sich sehr negativ auf die Aufenthaltsqualität der Innenstadt aus. Ein erholsames Bummeln durch die Altstadt ist durch den Straßenbelästigung nahezu nicht möglich.

Ruhige Erholungsflächen bietet im Altstadtbereich nur der Schlosspark. Aber auch dieser ist von stark frequentierten Straßen umgeben.



Abb.03: Infrastruktureinrichtungen in der Innenstadt von Spittal.¹²⁸

¹²⁸ Quelle: Verfasser.

3.4 VERKEHR

3.4.1 Motorisierter Verkehr

Das Verkehrsaufkommen ist seit der Nachkriegszeit stetig angestiegen.

Die B100 verläuft als wichtige Verkehrsverbindung von Osten nach Westen durch die Stadt. Am Burgplatz kreuzt sich diese mit zwei weiteren Hauptverkehrsstraßen. Die Katschberg Bundesstraße (B99) führt, ausgehend vom Burgplatz, über den Neuen Platz Richtung Norden nach Salzburg. Die Ortenburgstraße zweigt vom Burgplatz nach Süden hin ab.

Somit ist der Burgplatz Knotenpunkt wichtiger Verkehrszubringer mit entsprechend hoher Frequentierung.

Eine Verkehrszählung am Burgplatz zeigt, dass bereits im Jahre 1963 zwischen 6.30 Uhr und 18.30 Uhr 27.000 Fahrzeuge diesen Platz passierten.¹²⁹

Im Jahre 1977 waren es zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr nur mehr 18.001 Verkehrseinheiten.¹³⁰

Durch die steigende Zahl der Kraftfahrzeuge im Innenstadtbereich wurde bereits in den 50er Jahren Straßenerweiterungsmaßnahmen, die östliche Ortseinfahrt betreffend, ausgeführt.

Diese Baumaßnahme hatte abgesehen von dem schweren Eingriff in die alte Stadtstruktur zur Folge, dass nun der Verkehr gezielt von

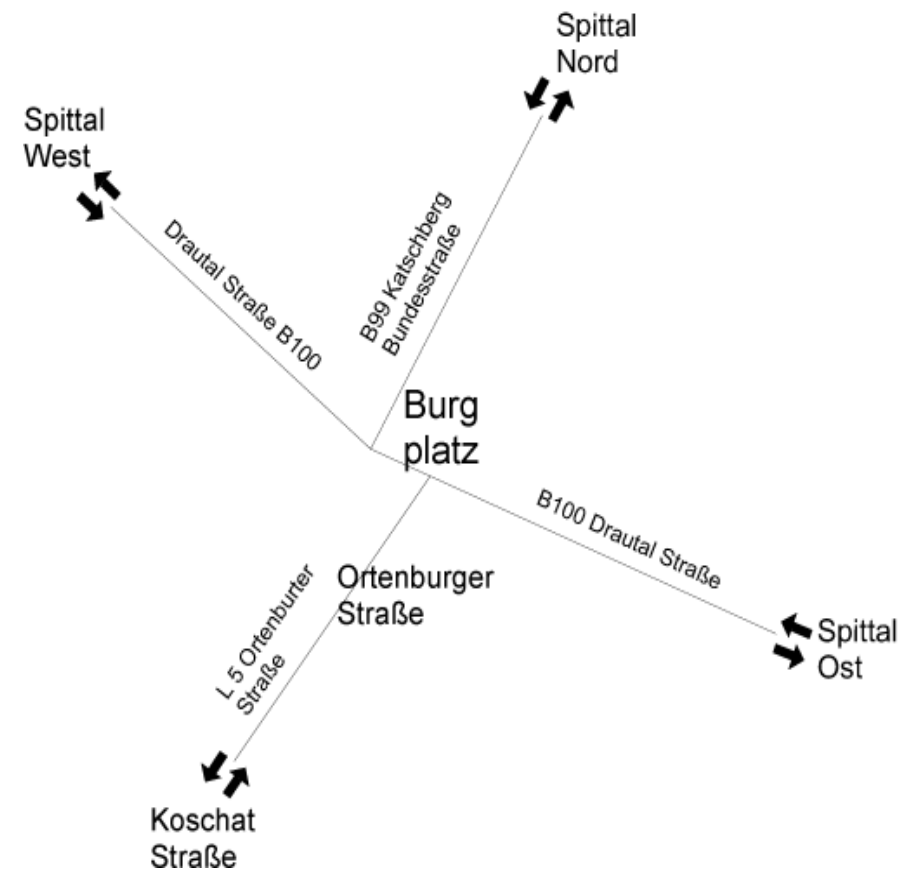


Abb.04: Burgplatz als Verkehrsknotenpunkt.¹³¹

¹²⁹ Quelle: Spittal, 1980, 97.

¹³⁰ Quelle: Ebda, 117.

¹³¹ Quelle: Verfasser.

der Villacher-Straße über die Lieserbrücke durch die Innenstadt geleitet wird.

Mit dem Bau der Tauernautobahn und dem Wolfsbergtunnel in den Jahren 1968 bis 1973 konnte der Durchzugsverkehr weitgehend von der Stadt Spittal abgehalten werden. Der Ziel- und Quellverkehr blieb in der Stadt jedoch bis heute bestehen.

Durch das Versäumnis eine Stadtumfahrung zu errichten, führt die Hauptverkehrsverbindung wie schon in mittelalterlichen Zeiten immer noch über den Hauptplatz, was die Qualität der Altstadt erheblich beeinträchtigt.

Durch die Ausdehnung der Stadt und die Errichtung einiger Einkaufszentren am Stadtrand wurde das Verkehrsaufkommen abermals erhöht.

Durch unzureichende öffentliche Verkehrsverbindungen in die Nachbarregionen von Spittal, aber auch innerhalb der Stadt, sind viele Bewohner auf ihr Auto angewiesen. Die Zahl der zugelassenen Pkw stieg laut „Statistik Austria“ im Bezirk Spittal an der Drau in den Jahren zwischen 2009 und 2011 von 43.385 auf 44.789.¹³²

Durch die wachsende Zahl an Autos, wurden immer mehr Parkplätze notwendig. Die Stadtgemeinde kaufte immer wieder Innenstadtfächen hinzu, um neue Parkplätze zu errichten. Der steigende Verkehr brachte aber nicht nur das Problem des Parkens mit sich. Die schon lange bestehende Belastung im Innenstadtbereich wurde immer größer.

Es wurde viel Zeit und Geld investiert, um Lösungen dieses Problems zu finden. Mehrere Varianten von Stadtumfahrungen wurden im Laufe der Jahre ausgearbeitet.¹³³

Trotz vieler ausgearbeiteter Varianten kam es zu keiner Ausführung. Die Stadtplanergruppe Interplan erstellte eine Wirkungsanalyse dieser Möglichkeiten und kam zum dem Schluss, dass Verbesserungen mit einem entsprechend hohem Budget zwar möglich seien, aber es sich immer für einige Wohn- oder Gewerbegebiete nachteilig auswirken würde.

¹³² Vgl. Statistik Austria, online.

¹³³ Quelle: Vgl. Spittal: Chronik, 1991,431.



Abb.05: Verkehrsverbindungen innerhalb der Stadt.¹³⁴

¹³⁴ Quelle: Verfasser.

3.4.1.1 Verkehrsstudie

Eine Verkehrsdatenerhebung des Amtes der Kärntner Landesregierung, Abteilung 9 Kompetenzzentrum Straßen und Brücken, zeigt für das Jahr 2010 den täglichen Verkehr verschiedener Straßenquerschnitte.

Der sogenannte „JDTV – Jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr“ ist die Gesamtverkehrsmenge die an einem bestimmten Querschnitt einer Straße als Tagesdurchschnitt eines Jahres errechnet wird.

Der „JDTLV – Jahresdurchschnittlicher täglicher Lastenverkehr von Lkw-ähnlichen Fahrzeugen“ gibt den Prozentsatz der Pkw mit Anhänger, Busse und Lkws an.¹³⁵

ZÄHLSTELLE	BEI KM	JDTV	JDTLV IN %
Spittal Nord	90,200	11.525	3
Spittal Ost	32,270	13.766	6
Spittal West	37,260	8.093	4
Ortenburger Straße	0,100	4.228	12
Koschat Straße	0,400	9.117	7

Eine Verkehrsuntersuchung von Poltnigg & Klammer ergibt, dass das bestehende Verkehrsnetz im Zentrum von Spittal ohne Entlastungsmaßnahmen den zu erwartenden Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2015 nicht mehr gerecht werden. Vor allem für den

¹³⁵ Quelle: Kärntner Landesregierung.

Bereich des Hauptplatzes und des Neuen Platzes ist eine Entlastung unumgänglich.

Der Verkehr im Bereich des Hauptplatzes würde im Jahr 2015 21.000, am Neuen Platz 16.600 und in der Tiroler-Straße 22.400 Fahrzeuge in 24 Stunden erreichen.

Besonders überlastete Knoten wären der Burgplatz und der Kreuzungsbereich der B100 mit der Bahnhofstraße.¹³⁶

3.4.2 Ruhender Verkehr

Durch den Zukauf von Flächen versuchte die Gemeinde genügend Parkierungsmöglichkeiten zu schaffen. Die Stadt hat bisher den Bedarf an Parkplätzen für den Kundenverkehr mit zahlreichen kostenpflichtigen Kurzparkzonen, sowie zugehörige Parkplätze der Einkaufscenter, erfüllt. Im direkten Altstadtbereich gibt es nur wenige Stellmöglichkeiten, jedoch befinden sich rund um den Hauptplatz mehrere größere Parkierungsflächen sowie auch Tiefgaragen, von denen aus das Zentrum schnell zu Fuß erreichbar ist.

Die Möglichkeiten des kostenfreien Parkens für Arbeitnehmer und Bewohner sieht in der Innenstadt dagegen dürrtig aus. Nicht zahlungspflichtige Parkplätze haben die Grenzen der Belastbarkeit schon lange erreicht.

3.4.3 Pendler

Dadurch, dass die Gemeinde Spittal mehr Arbeitsplätze als Erwerbstätige wohnhaft sind aufweist, ergibt sich ein hohes Pendlerverkehrsaufkommen.

¹³⁶ Quelle: Vgl. Poltnigg, 2001, 29-30.

Der Pendlerverkehr zeichnet sich durch seine Regelmäßigkeit hinsichtlich des zeitlichen Ablaufes sowie auch der räumlichen Beziehungen aus.

Die Stoßzeiten sind während des Arbeits- und Schulbeginns zwischen 6.30 Uhr und 9.00 Uhr und in den späten Nachmittagsstunden. Zu diesen Zeiten kommt es auch vermehrt zu Staubildungen.

Da Spittal viele Ausbildungsstätten besitzt, kommen zu den Berufspendlern noch die Ausbildungspendler, die vom ganzen Oberkärntner Raum nach Spittal pendeln, hinzu.

Während Schüler vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn benützen, spielt für Berufspendler der eigene PKW eine große Rolle zur Erreichung des Arbeitsplatzes.

Laut der AK-Pendlerstudie vom 23.09.2010 „Mehr als die Hälfte der Kärntner Arbeitnehmer fahren dem Job hinterher“ benützen 87 Prozent der Kärntner den Pkw zum Erreichen des Arbeitsplatzes.

Der Bezirk Spittal an der Drau weist insgesamt 12.627 Pendler auf, außerdem hat die Bezirkshauptstadt Spittal neben den Städten Wolfsberg und St. Veit die meisten Einpendler aus anderen Stadtgemeinden.¹³⁷

3.4.4 Nicht motorisierter Verkehr

Der Drauradweg südlich der Stadt bietet den Bewohnern die Möglichkeit, einen schönen Spaziergang oder Radausflug abseits der lauten Verkehrsstraßen zu unternehmen. In der Innenstadt befindet

sich nur ein sehr dürftig ausgebautes Radnetz, welches sich auf einfache Markierungen auf der Fahrbahn beschränkt.

Den Fußgängern stehen weder am Hauptplatz, noch in anderen Bereichen attraktive Gehwege zur Verfügung. Die Fußgeherflächen in den Einkaufsstraßen können einer zeitgemäßen Einkaufsstraße nicht gerecht werden.

¹³⁷ AK Kärnten, online.

4. ENTLASTUNG DER INNENSTADT DURCH EINE UMFABRUNG

4.1 STADTUMFAHRUNG

Laut Sitzungsprotokollen des Gemeinderates wurde man schon im Jahr 1965 auf die Verkehrsproblematik aufmerksam, und es wurde die Errichtung einer Stadtumfahrung gewünscht.

In einem Schreiben wurde von den zuständigen Stellen des Bezirkes, des Landes und des Bundes folgendes gefordert: „ehestens mit dem Bau der fertig geplanten und vom Ministerium projektgemäß bereits genehmigten Umfahrungsstraße in Spittal/Drau zu beginnen“.¹³⁸

Diese Umfahrung sah eine Straße ab der B100 in Oberndorf über die 10.-Oktober-Straße und die Peitler-Pointen über das Edlinger-Feld, wieder zur B100, vor.

1969 wurde im Bauausschuss jedoch die Entscheidung gefällt, die Umfahrung der Stadt nicht zu bauen. Durch die sich im Bau befindende Autobahn erwartete man sich eine Entlastung und sah die Nordumfahrung nicht mehr als notwendig an.

Laut dem Sitzungsprotokoll des 18. Dezember 1969 wurde noch im selben Jahr im Gemeinderat die für die Umfahrung geplanten Grundstücke auf Wohn- bzw. Kleinsiedlungsgebiet umgewidmet.

¹³⁸ Quelle: Zit. n. Spittal: Chronik, 1991,273.

Insgesamt wurden über achtzig Parzellen für die Verbauung freigegeben.

Damit wurde die Möglichkeit einer späteren Errichtung der Nordumfahrung in diesem Bereich verbaut.

Ein Bericht der „Spittal Aktuell“ aus dem Jahr 1989 bestätigt, dass das Problem des Verkehrs mit der Errichtung der Autobahn jedoch nicht aus der Welt geschafft war.

Es wurde weiterhin nach einer Lösung gesucht. Durch die Verbauung des Gebietes der ehemals geplanten Nordumfahrung, stellte dies von nun an eine viel größere Herausforderung dar.

Verschiedenste Projekte und Varianten einer Umfahrung wurden in den folgenden Jahrzehnten ausgearbeitet und diskutiert.

Die aktuellste Untersuchung einer wirksamen Stadtumfahrung stammt von Poltnigg und Klammer aus dem Jahr 2001.

Das Büro P & K wurde von der Stadtgemeinde Spittal an der Drau und dem Amt der Kärntner Landesregierung beauftragt, die Entscheidungsgrundlagen zur Auswahl der Trassenvarianten für eine mögliche Nord-Ost-Spange in Form einer Nutzwertanalyse zu erarbeiten und zu dokumentieren.¹³⁹

¹³⁹ Quelle: Vgl. Poltnigg, 2001, 3.

Nord-Ostspange Spittal an der Drau Nutzwertanalyse 2001, Poltnigg & Klammer, 2001

In dieser Verkehrsuntersuchung werden insgesamt acht mögliche Varianten einer Nord- Ostumfahrung begutachtet.

Variante 1: der Verkehr wird im Bereich der Villacher Straße über den Parkplatz des Gösserbräus geleitet. Vor der Querung der Edlinger-Straße mittels einer Unterflurtrasse 154 m nach Osten, danach über eine 336 m lange Brücke direkt zum Kreuzungsbereich Neuer Platz/10.-Oktober-Straße geführt.

Variante 2: Bis zur Querung der Edlinger-Straße gleicht sie der Variante 1. Die anschließende Unterflurtrasse mit 403 m führt unter dem Lieserrain bis zur 262 m langen Brücke, die über das Volpini-Gelände bis zur B99.

Variante 3: Bis zur Querung der Edlinger-Straße gleicht sie der Variante 1. Anschließend führt eine Unterflurtrasse mit 224 m Länge zum Lieserrain. Am Ende dieser Unterflurtrasse führt die Straße entlang des Lieserrains bis zur Höhe Peintenstraße. Anschließend findet eine Überquerung des Volpini-Geländes und der Lieser mit einer 257 m langen Brücke statt. Die Einmündung erfolgt wieder in die B99.

Variante 4: Ab dem Torbogen wird die B100 bis zur Rizzistraße als Unterflurtrasse geführt. Der Kreuzungspunkt der B100 mit der B99 soll in einem unterirdischen Kreisverkehr gelöst werden.

Variante 5: Eine Untertunnelung zwischen Technikum und dem Altenheim führt den Verkehr auf die Trasse des Lieserrains in

Richtung Norden. Der Anschluss an die B99 erfolgt mittels eines Kreisverkehrs über eine 154 m lange Brücke. Ein Stichtunnel unter der Fratresstraße erfolgt als Verbindung in den Stadtkern und mündet im Bereich der evangelischen Kirche in die 10.-Oktober-Straße.

Variante 6: Diese Variante entspricht der Variante 5, nur die Einbindung in die B99 erfolgt nicht über einen Kreisverkehr, sondern im Verlauf der B99 am Ortsende. Die Einleitung des Stichtunnels erfolgt direkt in die 10.-Oktober-Straße.

Variante 7: Die Trassenbereiche am Anfang gleichen der Variante 1. Nach der Unterflurtrasse schließt ein 517 m langer Tunnel an. Die Trasse wird nach Querung des Lieserrains mittels eines Brückenobjektes über das Volpini-Gelände geführt und mündet in einer Kreisverkehrsanlage in die B99.

Variante 8: Dabei handelt es sich um eine Sparvariante der Variante 4. Lediglich der Burgplatz und der Hauptplatzbereich werden untertunnelt.¹⁴⁰

¹⁴⁰ Quelle: Vgl. Poltnigg, 2001, 8-11.

AUSWERTUNGEN

Auswertung Variante 1: Durch die Durchführung der Variante 1 besteht die Möglichkeit, den Hauptplatz komplett zu sperren. Einzelne Knoten müssen zusätzlich zu Kreisverkehren umgebaut werden.¹⁴¹

„Die neue Nord-Ost-Spange erweist sich als verkehrswirksam und kann den Kern stark entlasten.“¹⁴²

Auswertung Variante 2: Durch die Durchführung der Variante 2 besteht die Möglichkeit, den Hauptplatz in Richtung Osten als Einbahn zu führen. Einzelne Knoten müssen zusätzlich zu Kreisverkehren umgebaut werden.¹⁴³

„Die neue Nord-Ost-Spange erweist sich als bedingt verkehrswirksam und kann den Kern mäßig entlasten.“¹⁴⁴

Auswertung Variante 3: Durch die Durchführung der Variante 3 besteht die Möglichkeit, den Hauptplatz in Richtung Westen als Einbahn zu führen. Einzelne Knoten müssen zusätzlich zu Kreisverkehren umgebaut werden.¹⁴⁵

„Die neue Nord-Ost-Spange erweist sich als bedingt verkehrswirksam und kann den Kern mäßig entlasten.“¹⁴⁶

Auswertung Variante 4: Durch die Durchführung der Variante 4 besteht die Möglichkeit, den Hauptplatz komplett zu sperren. Der

Knoten B100/Bahnhofstraße muss zu einem Kreisverkehr umgebaut werden.

Auswertung Variante 5: Durch die Durchführung der Variante 5 besteht die Möglichkeit, den Hauptplatz komplett zu sperren. Einzelne Knoten müssen zusätzlich zu Kreisverkehren umgebaut werden. Als zusätzliche Entlastung wird eine Spange zwischen der B99 und der 10.-Oktober-Straße vorgeschlagen.¹⁴⁷

„Die neue Nord-Ost-Spange erweist sich als verkehrswirksam und kann den Kern stark entlasten.“¹⁴⁸

Auswertung Variante 6: Durch die Durchführung der Variante 6 besteht die Möglichkeit, den Hauptplatz komplett zu sperren. Einzelne Knoten müssen zusätzlich zu Kreisverkehren umgebaut werden. Als zusätzliche Entlastung wird eine Spange zwischen der B99 und der 10.-Oktober-Straße vorgeschlagen.¹⁴⁹

Die Auflassung des Abschnittes der B99 zwischen Neuer Platz und der neuen Spange von der B99 zur 10.-Oktober-Straße bewirkt eine zusätzliche Verkehrsbelastung in der 10.-Oktober-Straße.

„Die neue Nord-Ost-Spange erweist sich als verkehrswirksam und kann den Kern entlasten.“¹⁵⁰

Auswertung Variante 7: Durch die Durchführung der Variante 7 besteht die Möglichkeit, den Hauptplatz komplett zu sperren. Einzelne Knoten müssen zusätzlich zu Kreisverkehren umgebaut werden.

¹⁴¹ Quelle: Vgl. Poltnigg, 2001, 34.

¹⁴² Quelle: Zit. n. ebda.

¹⁴³ Quelle: Vgl. ebda.

¹⁴⁴ Quelle: Zit. n. ebda.

¹⁴⁵ Quelle: Vgl. ebda.

¹⁴⁶ Quelle: Zit. n. ebda.

¹⁴⁷ Quelle: Vgl. Poltnigg, 2001, 34.

¹⁴⁸ Quelle: Zit. n. ebda.

¹⁴⁹ Quelle: Vgl. Poltnigg, 2001, 34-35.

¹⁵⁰ Quelle: Zit. n. ebda.

Auswertung Variante 8: Durch die Durchführung der Variante 8 besteht die Möglichkeit, den Hauptplatz komplett zu sperren. Einzelne Knoten müssen zusätzlich zu Kreisverkehren umgebaut werden.¹⁵¹

„Die neue Unterflurtrasse erweist sich als verkehrswirksam, kann aber den Kern nur mäßig entlasten.“¹⁵²

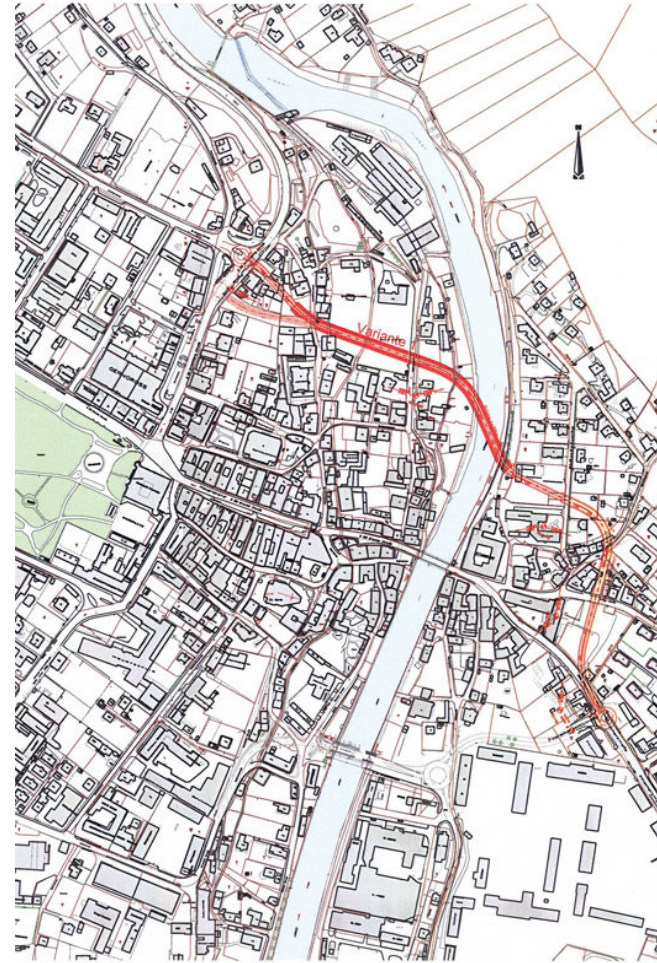


Abb.01: Variante 1.¹⁵³

¹⁵¹ Quelle: Vgl. Poltnigg, 2001, 35.

¹⁵² Quelle: Zit. n. ebda.

¹⁵³ Quelle: Poltnigg.

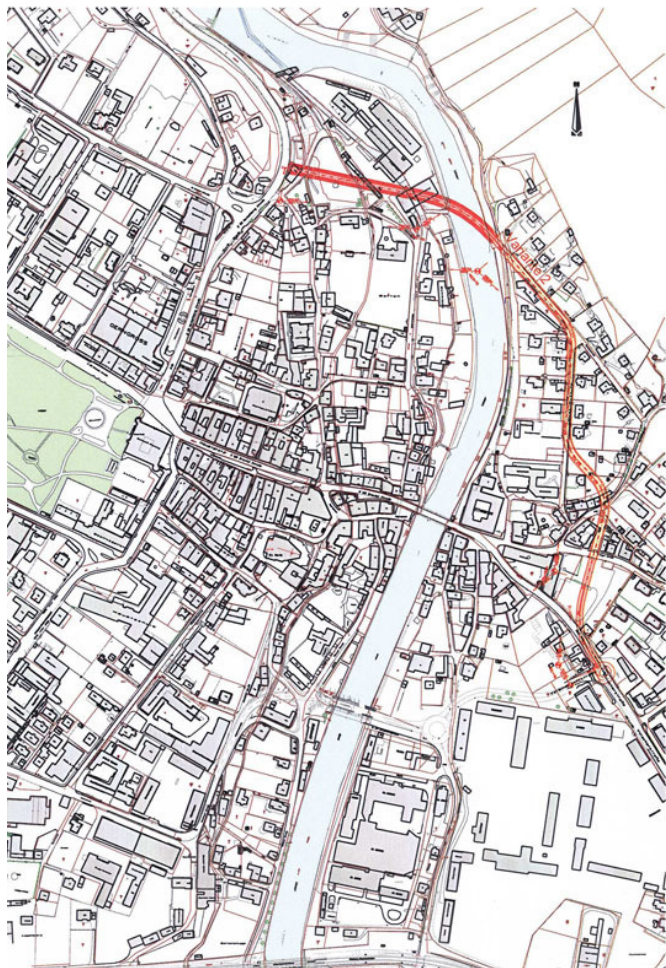


Abb.02: Variante 2.¹⁵⁴

¹⁵⁴ Quelle: Polnigg.

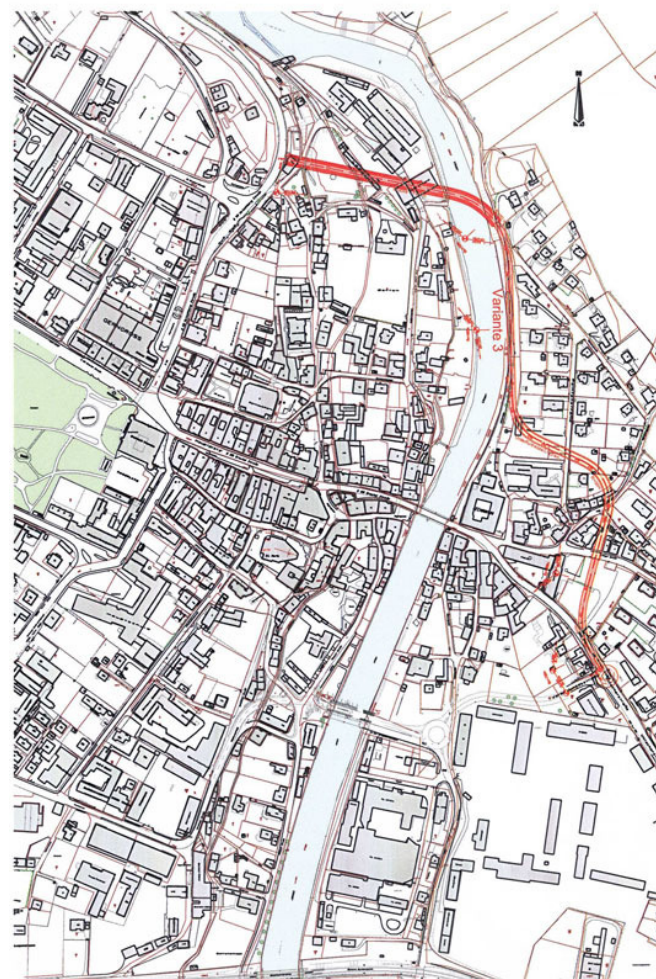


Abb.03: Variante 3.¹⁵⁵

¹⁵⁵ Quelle: Polnigg.

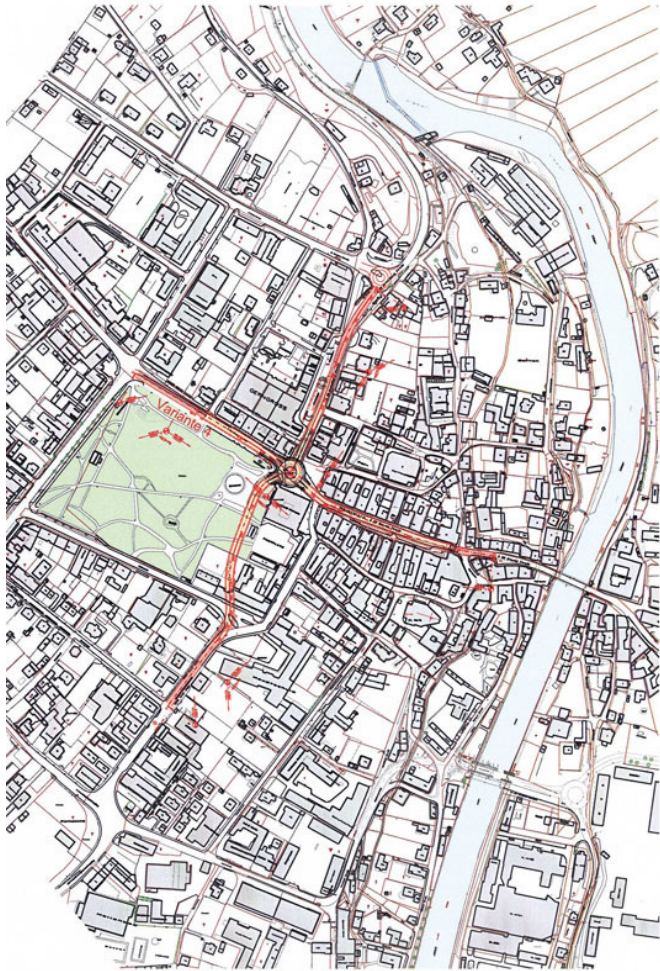


Abb.04: Variante 4.¹⁵⁶

¹⁵⁶ Quelle: Polnigg.



Abb.05: Variante 5.¹⁵⁷

¹⁵⁷ Quelle: Polnigg.

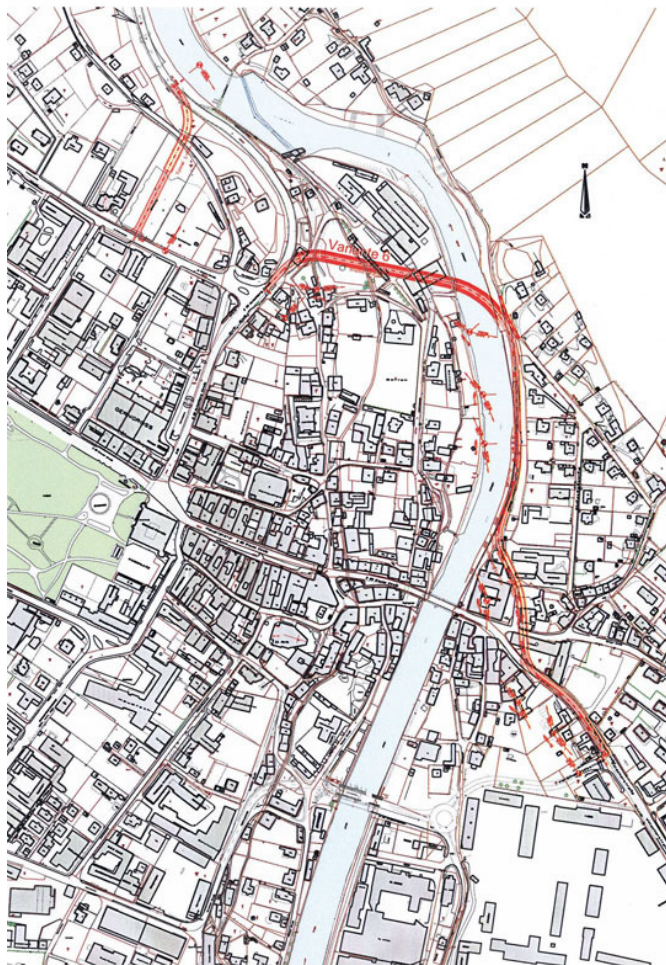


Abb.06: Variante 6.¹⁵⁸

¹⁵⁸ Quelle: Poltnigg.



Abb.07: Variante 7.¹⁵⁹

¹⁵⁹ Quelle: Poltnigg.

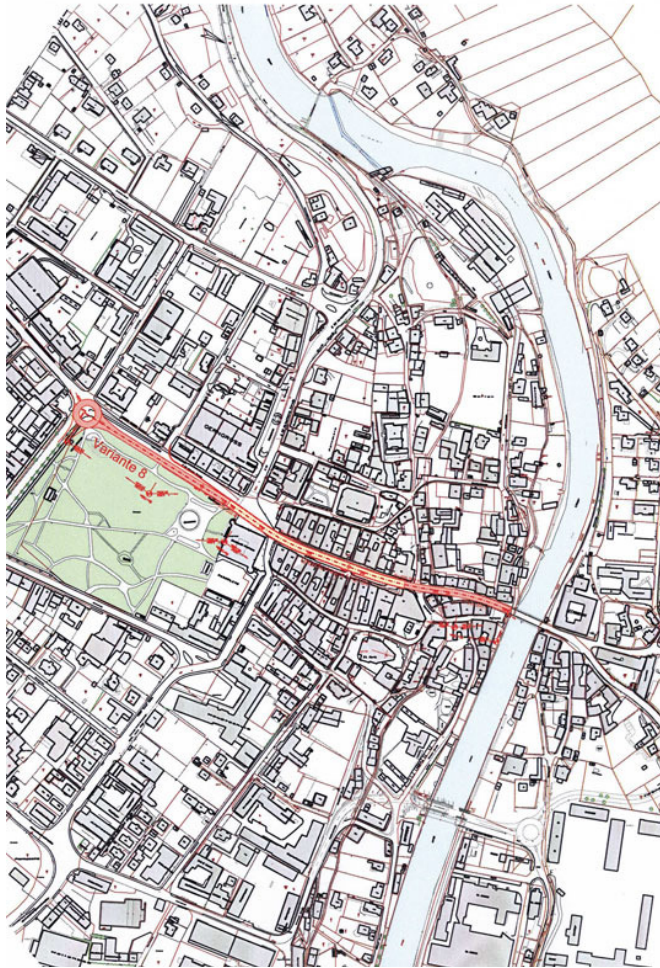


Abb.08: Variante 8.¹⁶⁰

¹⁶⁰ Quelle: Poltnigg.

4.2 SICH DARAUS ERGEBENDE VORTEILE FÜR DIE INNENSTADT

Aus verkehrstechnischer Sicht sind die Varianten 1 und 5 die sinnvollsten, um den Stadtkern zu entlasten. Eine Komplettsperre des Hauptplatzes wäre in beiden Varianten möglich, der Bau von zusätzlichen Kreisverkehren wäre notwendig.

Die Verkehrsentlastung des Stadtkerns würde sich positiv auf verschiedenste Bereiche auswirken.

Einige Bereiche, auf die die Verkehrsverringering besonders Einfluss hätte, wären:

4.2.1 Lebensqualität

Hervorgerufen durch den Feinstaub leiden vor allem Kinder in Städten vermehrt unter Bronchitis und Asthma.

Die Verringerung des Verkehrs würde sich neben dem gesundheitlichen Aspekt durch die Lärmreduzierung auch positiv auf die Konzentration lernender Kinder und arbeitender Erwachsene auswirken.

Das Wohlbefinden und damit die Lebensqualität von Bewohnern und Besuchern würde durch eine Abschwächung der Lärm-, Staub- und Gestanksbelästigung erheblich ansteigen.

4.2.2 Radfahrer und Fußgängerverkehr

Es wäre möglich, sich endlich sicher mit dem Rad durch die Stadt zu bewegen. Das Fahrrad würde zur Alternative zum Auto werden,

wodurch der innerstädtische Verkehr weiter reduziert werden würde.

Fußgänger wären dem extremen Staub und Lärm an den Gehwegen nicht mehr ausgesetzt.

Die Möglichkeit eines verkehrsberuhigten Innenstadtbereiches wäre durch das nur mehr geringe Verkehrsaufkommen gegeben. Für kurze Strecken könnte das Kraftfahrzeug stehen gelassen werden, durch ein verkehrsentlastetes Innenstadtbereich würde sich das zu Fuß gehen wieder größerer Beliebtheit erfreuen.

4.2.3 Erholungsflächen

Der Burgplatz würde sich vom lauten Verkehrsknotenpunkt zu einem schönen Aufenthaltsplatz wandeln.

Eine weitere Aufwertung des Burgplatzes durch verschiedene Gestaltungselemente wäre denkbar.

Die Möglichkeit den Platz zeitweise zu einem Veranstaltungs- oder Wochenmarktplatz umzufunktionieren wäre durch das geringe Verkehrsaufkommen gegeben.

Die derzeitigen Erholungsflächen des Schlossparks würden mit den umliegenden Straßen nicht mehr eine scharfe Begrenzung erfahren. Erholungsflächen auch außerhalb des Parks wären denkbar.

4.2.4 Infrastruktureinrichtungen

Die zentrale Lage der Gemeinbedarfseinrichtungen würde zum Vorteil werden. Kurze Strecken würden vermehrt zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Ebenso auch der Weg zur Schule oder zur Arbeit.

Der Verkehr innerhalb der Stadt würde damit weiter verringert werden.

4.2.5 Wiederbelebung der Altstadt

Durch die Verringerung des Verkehrsaufkommens im Bereich des Haupt- und Burgplatzes würde sich die vorherrschende Situation der ansässigen Betriebe erheblich verbessern.

Geschäfte und Cafés würden zu neuem Leben erwachen, Betriebe in die Innenstadt zurückkehren und leer stehende Flächen auffüllen. Eine attraktive Kaufumgebung für den Einzelhandel würde im Zentrum entstehen.

Die Fahrt mit dem Auto in ein Einkaufscenter würde durch einen Spaziergang in die Altstadt zum Bummeln abgelöst werden. Nicht mehr der motorisierte, sondern der Fußverkehr würde überwiegen, und die Straße würde Treffpunkt städtischen Lebens werden.

Es wäre die Möglichkeit gegeben, bestehende Gastgärten zu erweitern und neue zu schaffen, um auch abends zum Aufenthaltsort zu werden.

4.2.6 Tourismus

Ein erholsames Schlendern durch die Altstadt wäre nun endlich möglich. Urlauber aus verschiedenen Regionen würden die neuen Flanier- und Erholungsmöglichkeiten der Stadt nutzen.

Ein attraktiver Stadtkern würde auch außerhalb der Haupturlaubszeiten kulturinteressierte Besucher anlocken. Ein Aufschwung des Tourismus durch einen anziehenden Stadtkern, würde die Wirtschaft ankurbeln, leer stehende Flächen durch neue

Lokalitäten ersetzt werden. Auch die Besucher der benachbarten Seenregionen würde es zum abendlichen Bummel oder einem Spaziergang bei schlechtem Wetter, in die Stadt ziehen. Eine Steigerung der Innenstadtqualität würde sich also auch auf den Tourismus der benachbarten Regionen positiv auswirken.

5. ENTWURFSPLANUNG DES NEUEN STADTKERNS

5.1 UNTERSUCHUNGSRAUM

Die Umfahrung der Stadt Spittal bringt eine Entlastung der gesamten Innenstadt mit sich. Es ergeben sich Möglichkeiten für Neu- und Umgestaltungen vieler Bereiche.

Eine besondere Notwendigkeit der Verbesserung der vorherrschenden innerstädtischen Situation ist im Bereich der Drautal-Bundesstraße im alten Stadtkern. Daraus folgernd ergibt sich die Wahl des Bereiches der neuen Entwurfsplanung.

Der Untersuchungsraum, der gleichzeitig Entwurfsgebiet ist, befindet sich im Innenstadtbereich. Er erstreckt sich über den Raum zwischen den Kreuzungen Neuer Platz/Bernhardtgasse im Norden, Ortenburgerstraße/Kirchgasse im Süden, Tiroler-Straße/Rizzistraße im Westen und dem Torbogen im Osten.



Abb.01: Untersuchungsraum.¹⁶¹

¹⁶¹ Quelle: Verfasser.

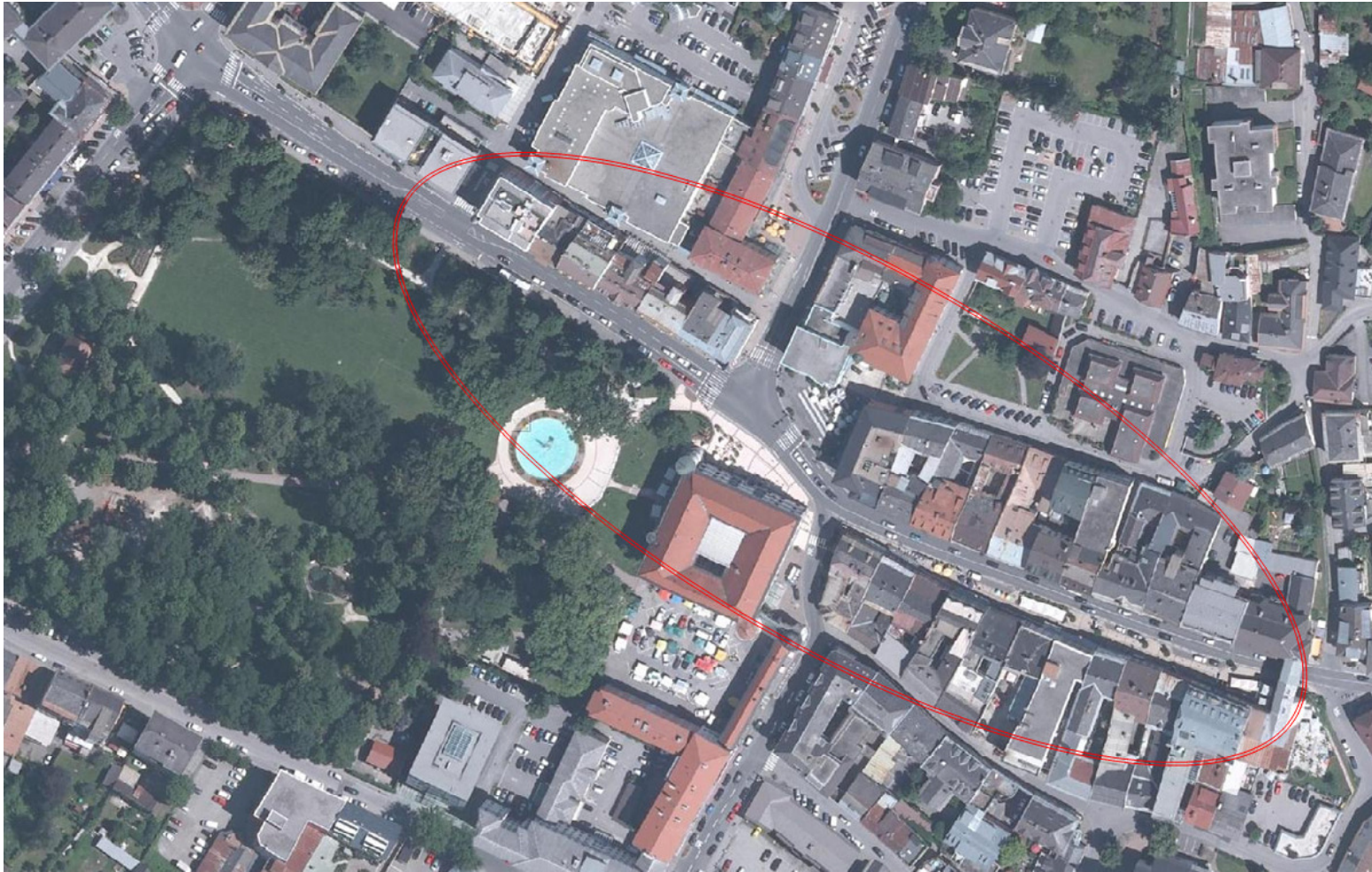


Abb.02: Untersuchungsraum. ¹⁶²

¹⁶² Quelle: KAGIS / Verfasser.

Hauptplatz

Der Hauptplatz befindet sich im Zentrum der Altstadt von Spittal und weist in seiner schmalen, geschlossenen Form die typische Platzstruktur des 13. Jahrhunderts auf. Er misst in seine West-Ost Richtung 160 m, die Breite beträgt zirka 20 m. Begrenzungen bilden im Osten der Torbogen, im Westen der Burgplatz.

An den Längsseiten des Platzes befindet sich eine nahezu parallel verlaufende geschlossene Bebauung, die nur durch zwei schmale Gassen unterbrochen wird. Diese zwei Gassen führen in die Ebnergasse im Norden sowie die Kirchgasse im Süden.

Die Fronten bilden Bürgerhäuser, die im Erdgeschoss Geschäfts- und Gastronomieflächen, in den oberen Geschossen vorwiegend Dienstleistungs- oder Wohnflächen beinhalten.

Zum momentanen Zeitpunkt gibt es einige Leerstände, ein häufiger Wechsel der Betriebe ist ebenfalls zu beobachten.

Die alten Hausfassaden sind seit 1945 umfangreich umgestaltet worden. Nur zwei Gebäudefronten sind erhalten geblieben und stehen heute unter Denkmalschutz.

An beiden Straßenseiten befinden sich Gehsteige. Diese sind mit einer Pflasterung im „Läuferverband“ mit integrierter Musterung versehen und durch Bordsteine von der Straße getrennt. Der großzügig gestaltete Gehbereich südlich der Straße wird an einigen Stellen von Autostellplätzen zurückgedrängt. Der Versuch, kleine Gastgärten zu betreiben, bewirkt eine weitere stellenweise Reduzierung des Gehbereiches.

Auf Grünflächen wird hier verzichtet, nur die Gastgärten der Cafés werden teilweise mit temporären Bepflanzungen von der Straße abgeschirmt.

Bis auf Straßenbeleuchtungskörper, Poller und temporäre Sitzmöglichkeiten der Gastronomiestätten befindet sich in diesem Bereich keinerlei Möblierung.

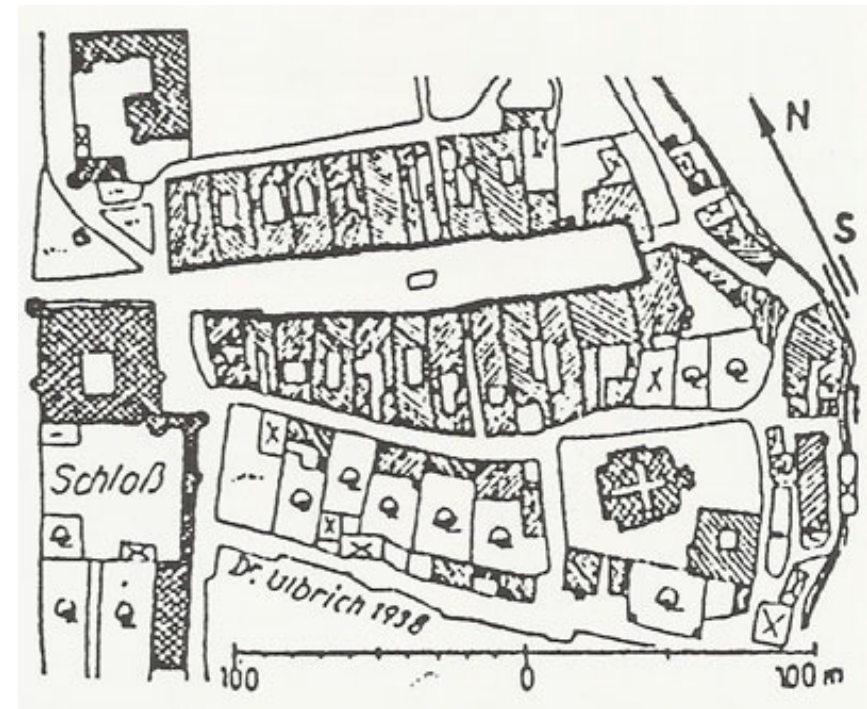


Abb.03: Grundriss der Stadt Spittal.¹⁶³

¹⁶³ Quelle: Spittal: Chronik, 1991, 407.



Abb.04: Hauptplatz, Blickrichtung Osten.¹⁶⁴

¹⁶⁴ Quelle: Verfasser.



Abb.05: Hauptplatz, Blickrichtung Westen.¹⁶⁵

¹⁶⁵ Quelle: Verfasser.



Abb.06: Hauptplatz, Blickrichtung Torbogen.¹⁶⁶

¹⁶⁶ Quelle: Verfasser.



Abb.07: Hauptplatz, Blickrichtung Nord-West.¹⁶⁷
Längsparkstreifen befinden sich als Einschnitte des Gehbereiches.

¹⁶⁷ Quelle: Verfasser.



Abb.08: Hauptplatz, Blickrichtung Süden.¹⁶⁸

Südlich der Straße wird der großzügig gestaltete Gehbereich an einigen Stellen durch Autoabstellplätze zurückgedrängt.

Zusätzlich befinden sich einige „Gastgärten“ der ansässigen Gastronomiebetriebe auf dem Gehbereich. Diese Verweilmöglichkeiten befinden sich direkt neben der Straße und wirken mehr verloren als einladend. Im Sommer werden sie vereinzelt durch temporäre Topfbepflanzungen ein wenig von der Straße abgeschirmt.

Möblierungselemente sind im Hauptplatzbereich sehr spärlich, konsumfreie Sitzmöglichkeiten keine vorhanden.



Abb.09: Hauptplatz, Bodenbelag.¹⁶⁹

Die sich an beiden Straßenseiten befindlichen Gehsteige weisen eine Pflasterung im „Läuferverband“ mit integrierter Musterung (siehe Abb.06 und 07) auf. Die Pflastersteine besitzen eine Größe von 16/24 cm bzw. 16/16 cm. Die Musterungen verlaufen als gepflasterte Streifen mit 9/9 cm Steinen entlang den Gebäude- und Bordsteinkanten. An der Südseite befindet zusätzlich ein Streifen im 3 m Abstand parallel zur Häuserfront. Als Unterteilung des Gehbereiches gibt es zusätzlich Querstreifen im Abstand von zirka 4 m (siehe Abb. 06 und 07).

Der Fahrbereich selbst verläuft als asphaltierter Bereich mit zirka 6 m Breite durch den Hauptplatz.

¹⁶⁸ Quelle: Verfasser.

¹⁶⁹ Quelle: Ebda.



Abb.10: Leerstehender Betrieb am Hauptplatz.¹⁷⁰

Zum momentanen Zeitpunkt (April 2011) sind einige Leerstände von Betrieben und Lokalitäten am Hauptplatz und der Umgebung zu verzeichnen.



Abb.11: Baldige Schließung eines Betriebes am Hauptplatz.¹⁷¹

Der Bau von Einkaufszentren in den Randgebieten der Stadt wirkte sich sehr negativ auf die Konsumsituation der Innenstadt aus. Ein häufiger Wechsel der Betriebe steht an der Tagesordnung. Durch die Errichtung des Stadtparkcenter in der Bahnhofstraße konnte ein Teil der Konsumgesellschaft zurück in die Innenstadt gebracht werden. Durch die Unattraktivität des Hauptplatzes ziehen es die meisten Bewohner und Besucher nun vor, das neue Stadtparkcenter besuchen. Eine weitere Abnahme des Umsatzes und weitere Schließungen sind die Folge.

¹⁷⁰ Quelle: Verfasser.

¹⁷¹ Quelle: Ebda.

Burgplatz

Städtebaulich ist der Burgplatz durch eine geschlossene Bebauung an allen Seiten geprägt, nur an der Süd-West Seite öffnet er sich dem Park. Er befindet sich zwischen zwei markanten Gebäuden in der Innenstadt, dem Schloss Porcia an der Südseite sowie dem Rathaus an der Nordseite und misst in seinen Längen zirka 50 m.

Die Bebauung rund um den Burgplatz entstand nicht einheitlich, sondern in verschiedenen zeitlichen Abfolgen. Während das Schloss und das Rathhaus bereits im 16. Jahrhundert entstanden, wurde die heutige Westfront um 1900 errichtet, die Ostfront, das Gebäude der Kärntner Sparkasse erst im Jahre 1957 fertig gestellt.

Das nördliche den Burgplatz begrenzende Gebäude der Volksbank wurde 1965 errichtet und 1994 mit einer neuen Fassade versehen.

Der nördliche Bereich des Burgplatzes weist durch seine befestigte Oberfläche und seinen temporären Sitzmöglichkeiten einer Gastronomiestätte einen Platzcharakter auf. Die Pflasterungen bestehen in diesem Bereich aus großformatigen Platten, die Abnützungen sowie Sprünge aufweisen. Möblierungselemente sind schlicht gehalten, neben drei Bänken und Mülleimern finden sich parallel verlaufend zur Nordfassade einige Beleuchtungskörper in Steinkuben eingebettet. Ebenso wie der Plattenbelag, weisen auch die Möblierungselemente starke Abnützungserscheinung auf.

Südlich der Straße, an der Nordseite des Schlosses, unterscheidet sich der Platz durch seine Pflasterung, sowie der gänzlich fehlenden Möblierung, von der Nordseite. Das Schlosscafé bietet in den Sommermonaten einige temporäre Sitzmöglichkeiten im Burgplatzbereich, an der Nordseite des Schlosses. Diese werden nur

spärlich genutzt, der ruhiger gelegene Gastgarten westlich des Schlosses erfreut sich weit größerer Beliebtheit.

Der Bodenbelag des Burgplatzes gleicht dem des Hauptplatzes und unterscheidet sich nur durch das Verlegemuster und der integrierten Musterung. Während im Bereich des Hauptplatzes im „Läuferverband“ verlegt wurde, erfolgt am Burgplatz die Verlegung im „Gotischen Verband“. Die Musterung vor dem Eingang des Schlosses verläuft, gleich wie beim Schlossbrunnen, strahlenförmig nach außen.

Der Burgplatz hat als Verkehrsknotenpunkt eine bedeutende Rolle. Er ist Kreuzungspunkt folgender wichtiger Zubringerstraßen: der Drautal-Bundesstraße, der Ortenburgerstraße und der Katschberg Bundesstraße.

Er ist aber auch wichtiger Kreuzungspunkt des Fußverkehrs. Im Bereich des Burgplatzes queren insgesamt vier Fußgängerüberwege den Platz und stellen wichtige Verbindungen für den nicht motorisierten Verkehr dar.

„Gelungene Plätze sind Mikrokosmen städtischen Lebens. Sie bieten Anregung und Entspannung; hier finden Märkte und öffentliche Veranstaltungen statt, man trifft Freunde und lässt die Welt an sich vorüberziehen. [...] Er ist allgemein zugänglich und für öffentliche Aktivitäten verfügbar, worin er sich von dem Hof eines Schlosses oder Klosters unterscheidet.“¹⁷²

¹⁷² Quelle: Zit. n. Webb, 9.



Abb.12: Burgplatz, Blickrichtung Schloss.¹⁷³

¹⁷³ Quelle: Verfasser.



Abb.13: Burgplatz, Vorplatz des Schlosses.¹⁷⁴

Der Vorplatz wird einerseits vom Schlosscafé, andererseits wird er als Empfangsraum der im Schloss stattfindender Veranstaltungen genutzt.

¹⁷⁴ Quelle: Verfasser.



Abb.14: Burgplatz, Blick auf das Gebäude der Volksbank und der Kärntner Sparkasse.¹⁷⁵

¹⁷⁵ Quelle: Verfasser.



Abb.15: Burgplatz, Blickrichtung Nord-West.¹⁷⁶

¹⁷⁶ Quelle: Verfasser.



Abb.16: Burgplatz, Blickrichtung Norden.¹⁷⁷

¹⁷⁷ Quelle: Verfasser.



Abb.17: Burgplatz, Blickrichtung Schloss.¹⁷⁸
Temporäre Sitzmöglichkeiten einer Gastronomiestätte am Burgplatz bieten die Möglichkeit des Verweilens.



Abb.18: Burgplatz, Blickrichtung Schloss und Schlosspark..¹⁷⁹

¹⁷⁸ Quelle: Verfasser.

¹⁷⁹ Quelle: Ebda.



Abb.19: Burgplatz, Platzgestaltung.¹⁸⁰

Die Pflasterung des nördlichen Bereiches des Platzes ist in Form und Farbe sehr unterschiedlich. Sie besteht aus großformatigen Platten, Pflastersteinen im Format 9/9 cm, sowie einer quadratischen Pflasterung (siehe Abb.15, 17 und 18).

Die im nördlichen Teil befindlichen Beleuchtungskörper weisen starke Verschmutzungen und Abnützungserscheinungen auf. Die Möglichkeit diese als Sitzgelegenheiten zu nutzen, ist durch die kalte Oberfläche und die nicht abgerundeten Kanten nicht gegeben.



Abb.20: Burgplatz, Bodenbelag.¹⁸¹

Die Großformatigen Platten des Burgplatzes wurden im Streifenmuster verlegt und weisen schon starke Abnützungserscheinungen und Sprünge auf.

¹⁸⁰ Quelle: Verfasser.

¹⁸¹ Quelle: Ebda.



Abb.21: Burgplatz, Möblierung.¹⁸²

Fixe Möblierungselemente befinden sich parallel zur östlichen Fassadenfront.



Abb.22: Burgplatz, Möblierung.¹⁸³

Die nicht mehr zeitgemäße Waschbetonoberfläche, sowie starke Verunreinigungen geben ein sehr unattraktives Erscheinungsbild. Die Pflasterung in diesem Bereich weist ebenfalls starke Verschmutzungs- und Verfärbungserscheinungen auf.

¹⁸² Quelle: Verfasser.

¹⁸³ Quelle: Ebda.

5.1.1 Tiroler-Straße

Im Gegensatz zu den geschlossenen Gebäudefronten des Hauptplatzes ist die Tiroler-Straße zur Südseite hin gänzlich zum Schlosspark hin geöffnet. Es befinden sich an beiden Seiten Gehsteige. Entlang der Parkseite verlaufen zusätzlich ein lang gezogener Parkstreifen und eine Bushaltestelle zwischen Straße und Bürgersteig. Durch die breite Fahrbahn mit den Abbiegespuren sowie den Autostellplätzen und Bürgersteigen besitzt der Straßenraum eine Breite von 30 m.

Die Tiroler-Straße verläuft als Teil der Drautal-Bundesstraße vom Burgplatz im Osten bis zum Kreuzungsbereich 10.-Oktober-Straße/Oberdorfer Straße im Westen. An der Westseite des Parks quert sie die Bahnhof- und Lutherstraße.

Zwischen dem Burgplatz und der Rizzistraße befindet sich an der Nordseite der Straße eine vollkommen geschlossene Häuserzeile. Diese kann als Verlängerung der Bebauung des Hauptplatzes angesehen werden. Sie beherbergt im Erdgeschoss ebenfalls vorwiegend Geschäfts-, in den oberen Geschossen Dienstleistungs- und Wohnflächen.

Im westlichen Anschluss an diese Häuserzeile befindet sich ein erst kürzlich errichteter, moderner Bau welcher eine Apotheke und einen Optiker im Erdgeschoss beherbergt.

Bis zu diesem Anschluss weist die Oberflächenstruktur des Gehsteiges eine Pflasterung auf. Im Bereich westlich der Rizzistraße sowie im Gehbereich entlang des Parkes sind die Gehbereiche durchgehend asphaltiert.

5.1.2 Ortenburgerstraße

Die Ortenburgerstraße ist eine wichtige Verbindung in den Süden der Stadt. Sie führt vom Burgplatz bis zur 1977 errichteten Draubrücke, über die einige Nachbarschaften erreicht werden können.

Durch Industriegründungen südlich der Bahnlinie wurde die Ortenburger Straße in den 80er Jahren verbreitert um den gestiegenen Verkehrsfluss aufnehmen zu können. Im Bereich östlich des Schlosses Porcia zwischen Burgplatz und Jahnstraße blieb die Ortenburger Straße in ihrer ursprünglichen Breite bestehen. Dieser Abschnitt ist sehr eng und ausgehend vom Burgplatz mit einem Einbahnsystem geregelt.

Der Bürgersteig ist Hauptplatzseitig bis zum Zebrastreifen, im Bereich des Schlosses bis zur Einmündung Kirchgasse gepflastert.

5.1.3 Neuer Platz / B99

Im Norden mündet die Katschberg Bundesstraße in den Burgplatz. Diese stark frequentierte Straße besitzt an beiden Seiten Gehwege und ist im Bereich südlich der Bernhardtgasse von einer geschlossenen Häuserfront begrenzt. Als Parallelstraße zur Tiroler-Straße verläuft die Taurergasse zwischen dem Neuen Platz und der Rizzistraße. Diese schmale Gasse ist nur für Ladetätigkeiten befahrbar.

Durch die Rückversetzung der Häuserfront in den Jahren 1956-1958 befinden sich vor dem Einkaufszentrum „City Center“ großzügige Gehbereiche. Die Oberflächenbefestigung der Tiroler-Straße zieht sich über diesen Bereich fort.



Abb.23: Tiroler-Straße, Blickrichtung Westen.¹⁸⁴

¹⁸⁴ Quelle: Verfasser.



Abb.24: Tiroler-Straße, Blickrichtung Osten zum Burgplatz.¹⁸⁵

¹⁸⁵ Quelle: Verfasser.



Abb.25: Tiroler-Straße, Blickrichtung Osten zum Burgplatz.¹⁸⁶

¹⁸⁶ Quelle: Verfasser.



Abb.26: Tiroler-Straße, Blickrichtung Osten zum Burgplatz.¹⁸⁷
Bezirkshauptmannschaft links im Vordergrund.

¹⁸⁷ Quelle: Verfasser.



Abb.26: Einfahrt Ortenburgerstraße.¹⁸⁸

¹⁸⁸ Quelle: Verfasser.



Abb.28: Ortenburgerstraße, Blickrichtung Süden.¹⁸⁹

¹⁸⁹ Quelle: Verfasser.



Abb.29: Neuer Platz, Blickrichtung Süden zum Burgplatz.¹⁹⁰

¹⁹⁰ Quelle: Verfasser.



Abb.30: Neuer Platz, Blickrichtung Norden.¹⁹¹

¹⁹¹ Quelle: Verfasser.



Abb.31: Neuer Platz, Vorplatz City Center.¹⁹²

¹⁹² Quelle: Verfasser.



Abb.32: Neuer Platz.¹⁹³

Durch die neue Platzgestaltung in den Jahren 1956 bis 1958 befindet sich vor dem „City Center“ ein großzügiger Bereich. Dieser beinhaltet neben einem modernen Gestaltungselement im Mittelbereich, temporäre Verweilmöglichkeiten der sich daneben befindenden Bäckerei.



Abb.33: Neuer Platz, Bodenbelag.¹⁹⁴

Der Platzbelag des Neuen Platzes und der Nordseite der Tiroler-Straße unterscheidet sich in Form und Farbe vom übrigen Belag des Untersuchungsgebietes.

Im Bereich des Neuen Platzes befindet sich eine unschöne Schnittstelle im Belag.

¹⁹³ Quelle: Verfasser.

¹⁹⁴ Quelle: Ebda.



Abb.34: Neuer Platz, Taurergasse.¹⁹⁵

Als Parallelstraße zur Tiroler-Straße verläuft die Taurergasse zwischen dem Neuen Platz und der Rizzistraße. Als Fußgängerzone gekennzeichnet, wird sie von den Fußgänger durch ihre unattraktive Erscheinungsform gemieden.

Abb.35: Neuer Platz, Beleuchtungskörper.¹⁹⁶

Die Beleuchtungskörper des Neuen Platzes ziehen sich über das gesamte Planungsgebiet.

¹⁹⁵ Quelle: Verfasser.

¹⁹⁶ Quelle: Ebda.

5.2 NUTZUNGEN

Im Umfeld des Untersuchungsraumes finden sich unterschiedlichste Nutzungen.

Neben Einkaufsmöglichkeiten befinden sich Bildungseinrichtungen, kulturelle Einrichtungen, Dienstleistungen, Kirchen etc. in der Nähe des Zentrums.

Vor allem die Bahnhof- und Tiroler-Straße sowie der Hauptplatz weisen eine starke Frequentierung auf.

In der Bahnhofstraße findet man neben zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten im Einkaufscenter „Stadtpark Center“ auch ein Kino und Gastronomiestätten vor. Weiters gibt es in dieser Straße Verweilmöglichkeiten in Cafés oder dem anschließenden Park.

Nutzungen innerhalb des Untersuchungsraumes sind ebenfalls sehr vielfältig und dicht gesät. Über Banken, Ärzte, Gastronomiestätten, Friseure und Einkaufsmöglichkeiten ist einiges vorhanden. Im Bereich des Hauptplatzes befinden sich vor allem kleine Betriebe, die in den Erdgeschossen untergebracht sind

Durch die vorherrschende schlechte Aufenthaltsqualität wird diese „Einkaufsstraße“ nicht als solche angesehen, und von der Bevölkerung nur unzureichend genützt. Ein häufiger Wechsel der Betriebe ist zu beobachten, einige Leerstände sind zum jetzigen Zeitpunkt zu verzeichnen.

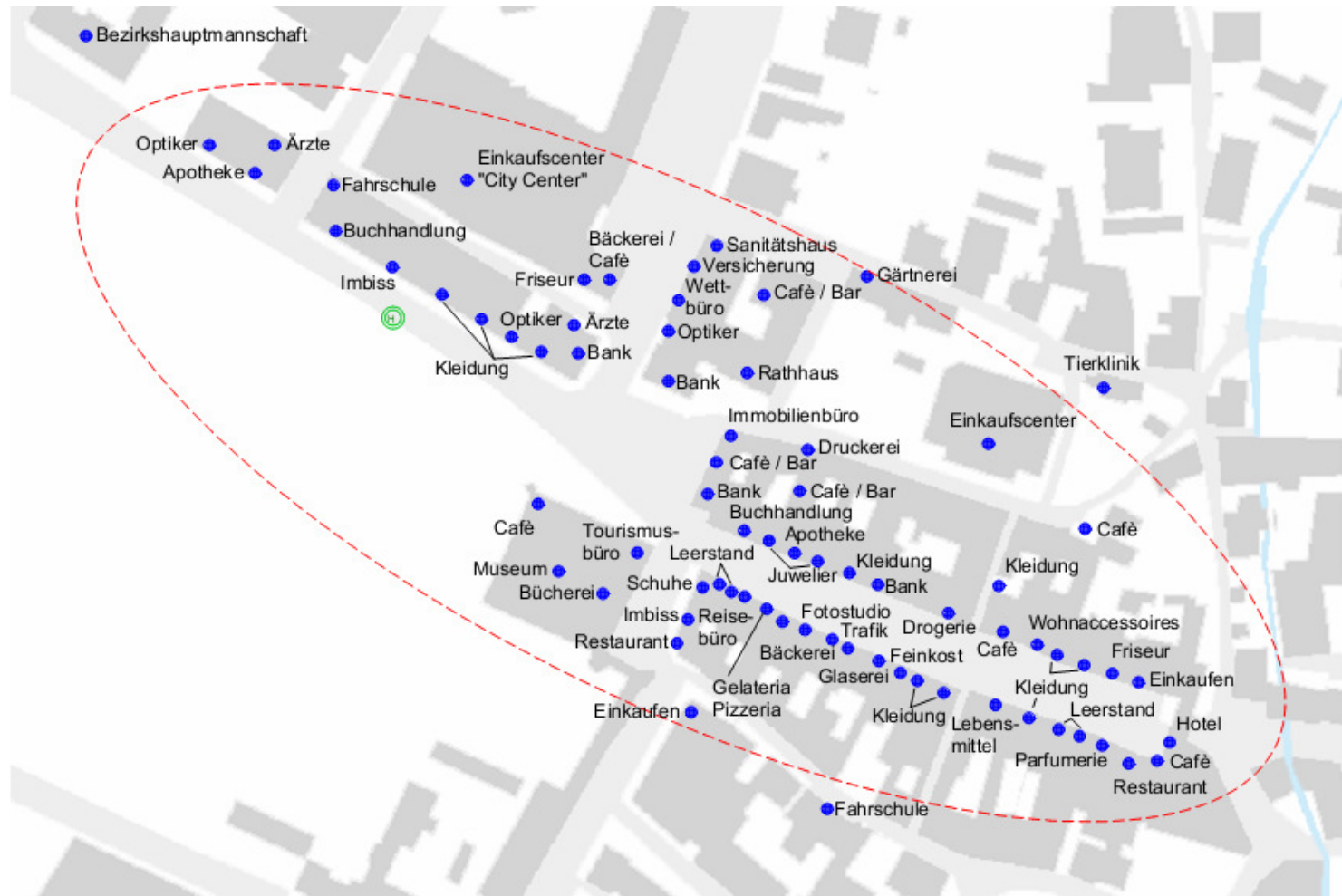


Abb.37: Wichtige Nutzungen innerhalb des Untersuchungsraumes.¹⁹⁸

¹⁹⁸ Quelle: Verfasser.

5.3 MÖGLICHKEITEN

Ziel der Entwurfsplanung ist es, städtebauliche Möglichkeiten aufzuzeigen, die sich durch die Verlagerung des Hauptverkehrsaufkommens an den Rand der Stadt für den Altstadtbereich ergeben.

Dabei soll die ehemals laute und staubige Drautal-Bundesstraße im Planungsbereich zur fußgeher- und fahrradfreundlichen Zone mit attraktiven Einkaufsstraßen, Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten werden.

Durch die schon aufgezählten Vorteile, rücken folgende Zielsetzungen für die Neugestaltung der Innenstadt in den Vordergrund:

Erhöhung der Lebensqualität für Bewohner und Besucher durch

- Beruhigung des Innenstadtbereichs durch weitere Reduzierung des verbliebenen motorisierten Verkehrs
- Rückführung innerstädtischer Betriebe
- Aufschwung des Tourismus
- Rad- und Fußwege
- mehr Sicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer
- Steigerung der Attraktivität des Haupt- und Burgplatzes
- Schaffung von Verweil- und Ruhezeiten

Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Plätze und Straßen durch

- Platzgestaltungen
- Betonung kultureller Sehenswürdigkeiten

- Fußgängerzonen
- Aufenthaltsbereiche
- Kommunikationsräume
- Ruhezeiten
- Grünflächen
- Wasserflächen
- Sitz-, Liegemöglichkeiten
- Spielmöglichkeiten
- Erholungsflächen
- Flaniermöglichkeiten

5.3.1 Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, um die oft vorherrschende dominante Stellung des motorisierten Verkehrs abzuschwächen, die Sicherheit zu erhöhen und vor allem den Aufenthaltscharakter des Raumes zu stärken. Verkehrsberuhigende Maßnahmen können in vielen verschiedenen Bereichen stattfinden und sind meist mit entsprechender Beschilderung gekennzeichnet. Die Österreichische Straßenverkehrsordnung, kurz StVO, regelt gesetzlich den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer auf Straßen mit öffentlichem Verkehr. Neben den allgemeinen Fahrregeln gibt sie auch die Bedeutung für Verkehrsampeln und Verkehrszeichen vor.

Einige der Maßnahmen, die eine verkehrsberuhigende Wirkung haben werden im Folgenden aufgezählt und kurz erläutert.

5.3.1.1 Verkehrsberuhigter Bereich

Diese Bereiche werden auch als „Spielstraße“ oder „Wohnstraße“ bezeichnet. Innerhalb dieser Zonen muss der Kfz-Verkehr Schrittgeschwindigkeit einhalten, Fußgänger dürfen die Straße uneingeschränkt nutzen und spielende Kinder sind erlaubt. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer müssen dem Fußverkehr den Vorrang geben. Weiters dürfen die Fußgänger nicht gefährdet werden. Umgekehrt dürfen die unmotorisierten Verkehrsteilnehmer den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. Bis auf kurzes Halten ist ein Parken verboten. Dafür müssen Flächen zusätzlich gekennzeichnet sein.

Verkehrsberuhigte Bereiche kommen vor allem in Einbahnstraßen mit überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion zur Anwendung.



Abb.38: Verkehrszeichen „Wohnstraße“ und „Ende der Wohnstraße“.¹⁹⁹

5.3.1.2 Fußgängerzone

Eine Fußgängerzone ist eine häufig verwendete Methode, um in Innenstadtbereichen den Verkehr abzuhalten, und den Besuchern und Bewohnern die Möglichkeit des ungestörten Schlendern und

Verweilens zu geben. Der Störfaktor Verkehr fällt hier gänzlich weg. Die Zufahrt durch motorisierte Verkehrsteilnehmer ist nur zu bestimmten Zeiten durch entsprechende Beschilderung zugelassen. Diese müssen ihr Fahrverhalten und die Geschwindigkeit dem Fußgängerverkehr anpassen. Das gleiche gilt für den Radverkehr, der durch entsprechende Beschilderung zugelassen werden kann. Grundsätzlich gilt jedoch ein Fahrverbot in der Fußgängerzone. Durch die Errichtung von Fußgängerzonen steigt nachweislich die Bereitschaft der Bevölkerung, das Auto stehen zu lassen und kurze Strecken zu Fuß zurückzulegen.

Die Straßenraumgestaltung ist meist schlicht gehalten und wird den Bedürfnissen des Fußverkehrs angepasst. Bordsteine und andere Abgrenzungen verschwinden. Der Fußgängerbereich soll, soweit möglich, keine Hindernisse für gebrechliche Menschen, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen oder Menschen mit einer Sehbehinderung darstellen. Es ist notwendig, Orientierungshilfen für sehschwache oder blinde Menschen zu schaffen.

Durch entsprechende Beschilderung wird am Beginn und am Ende der Fußgängerzone auf diesen Bereich aufmerksam gemacht.

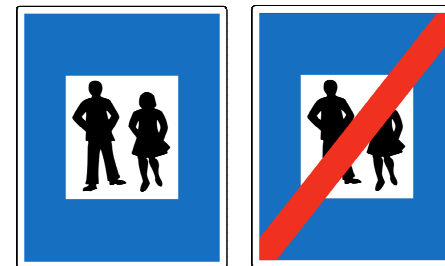


Abb.39: Verkehrszeichen „Fußgängerzone“ und „Ende der Fußgängerzone“.²⁰⁰

¹⁹⁹ Quelle: Wikipedia, online.

²⁰⁰ Quelle: Wikipedia, online.

5.3.1.3 Einbahnsystem

Das Einbahnsystem ist schon seit dem antiken Rom bekannt und kommt heute vorwiegend in Städten zur Anwendung. Mit dieser verkehrsberuhigenden Maßnahme kann in schmalen Gassen, aber auch in mehrspurigen Straßen, der Verkehr geregelt werden indem nur eine Fahrtrichtung erlaubt ist. Damit wird die Flüssigkeit des Verkehrs erhalten, eine Reduzierung der Verkehrsteilnehmer und eine Erhöhung der Sicherheit erreicht. Zusätzlich entsteht Platz für einen eventuellen Radstreifen und Kfz-Abstellplätze an den Rändern.

Das Einbahnsystem muss in den Zufahrtsbereichen beschildert sein, in der Gegenrichtung ist die Einbahnstraße durch ein Einfahrtsverbot zu kennzeichnen.

Der motorisierte Verkehr spielt im Einbahnsystem die dominante Rolle. Obwohl in den meisten Situationen einer einspurigen Einbahnstraße nur eine geringe Fahrtgeschwindigkeit möglich ist, muss sich der Fußgänger unterordnen. Zebrasteifen und/oder Signalanlagen ermöglichen ihm das gefahrlose Überqueren der Fahrbahn.

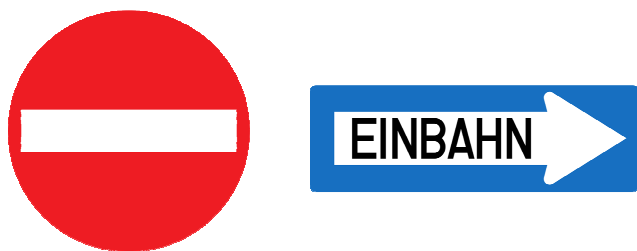


Abb.40: Verkehrszeichen „Einfahrt verboten“²⁰¹

Abb.41: Verkehrszeichen „Einbahn, Fahrtrichtung rechts“.²⁰²

²⁰¹ Quelle: Wikipedia, online.

5.3.1.4 Shared Space

Das schon in den 1990er Jahren in Holland entwickelte Modell sieht eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer vor. Das Mischprinzip verzichtet meist auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen. Allen Verkehrsteilnehmer, ob motorisiert oder unmotorisiert, ist ein Freibewegen des Platzes erlaubt. Der oft durch Überbeschilderung gekennzeichnete öffentliche Raum wird dadurch aufgewertet und die Aufenthaltsfunktion rückt in den Vordergrund. Der motorisierte Verkehr nimmt nicht mehr die dominante Stelle ein, sondern steht im Gleichgewicht mit anderen Verkehrsteilnehmern bzw. spielt sogar eine untergeordnete Rolle. Idealerweise soll ein gewisser Gaststatus des Kfz-Verkehrs entstehen. Durch den Verzicht auf Verkehrsschilder und Ampeln entsteht eine gewisse Unsicherheit der Verkehrsteilnehmer, daher ist es notwendig Blickkontakte aufzubauen und Rücksicht zu nehmen. Lediglich das „Rechts – vor – Links – Gebot“ kommt hier zur Anwendung.

Bordsteine und weitere Abgrenzungen werden durch optische Unterteilungen des Straßenraums ersetzt. Meist ist kein ruhender Verkehr in einem Shared Space erlaubt und wird nicht durch entsprechende Beschilderung, sondern durch Poller oder andere Gestaltungselemente von den angrenzenden Bereichen ferngehalten.

In der Broschüre „Shared Space - Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?“ vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. wird davon abgeraten, vollkommen auf Beschilderungen in Shared Space Bereichen zu verzichten, da

²⁰² Quelle: Wikipedia, online.

ohne eine verkehrsrechtliche eindeutige Anordnung auch nicht rechtlich gegen ein Fehlverhalten vorgegangen werden kann.

Es wird empfohlen, das Zeichen 325 – verkehrsberuhigter Bereich oder auch „Spielstraße“ genannt, anzubringen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn das Spielen in diesem Bereich erlaubt werden soll, und wenn es sich um einzelne Straßen handelt, die überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben.

Das Schweizer Verkehrszeichen „Begegnungszone“ kommt der Regelung des Shared Space um einiges näher. Es entspricht weitgehend dem „Verkehrsberuhigten Bereich“, es wird das Spielen auf Straßen jedoch nicht ausdrücklich erlaubt, und es ist keine Schrittgeschwindigkeit, sondern eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zulässig.

In Österreich wurden bis 2011 bereits sechs Shared Space Projekte umgesetzt:

- Gemeinde Gleinstätten, erstes Projekt in Österreich, Fertigstellung 2009
- Gemeinde Feldkirchen bei Graz, Fertigstellung 2009
- Stadt Vöcklabruck, Fertigstellung 2009
- Gemeinde Velden am Wörthersee, Fertigstellung 2010
- Stadt Graz, Fertigstellung 2011
- Marktgemeinde Gnas, noch in Planung²⁰³

„Shared Space ist eine EU-weite Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen, die allerdings nicht neu und im deutschen Regelwerk durchaus schon lange verankert ist. Bereits umgesetzte Shared Space Projekte haben ihren Erfolg in der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume

²⁰³ Quelle: Vgl. Wikipedia, online.

und Platzbereiche. Sie setzen auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer bei möglichst weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderung.“²⁰⁴

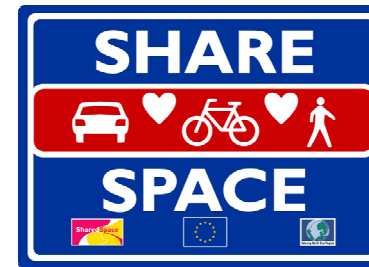


Abb.42: Hinweiszeichen eines *Shared-Space*-Bereichs mit den Logos der Partner des EU-Projekts.²⁰⁵

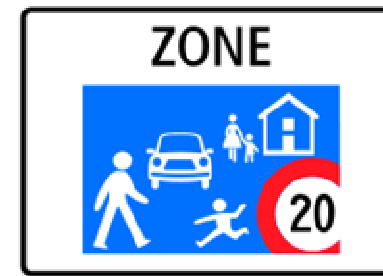


Abb.43: Hinweiszeichen „Begegnungszone“.²⁰⁶

²⁰⁴ Quelle: Zit. n. Gerlach, 2.

²⁰⁵ Quelle: Wikipedia, online.

²⁰⁶ Quelle: Gerlach, 26.

5.3.2 Beispiele schon umgesetzter Projekte mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen mit vergleichbarer Situation des Entwurfsgebietes in Spittal.

Fußgängerzone Baden

Nachdem ein Stadtbrand 1812 einen großen Teil der Stadt vernichtete, entstand das heutige Stadtbild. Durch steigendes Verkehrsaufkommen können Bewohner und Kurgäste den Stadtkern nur mehr unter großer Lärm- und Staubbelastung besuchen.

Eine Fußgängerzone sollte diese Probleme beheben. Erst viele Jahre später kam es zu der Realisierung. Der beauftragte Architekt Kurt Bartak legte großen Wert auf das bestehende Raumgefüge und dessen räumliche Wirkung. Als Bodenbelag wurden Pflastersteine aus Granit vorgeschlagen, aus Kostengründen wurde schließlich aber Beton – Verbundplatten 30/30 in Sandbett verlegt.

Die Möblierung wurde schlicht gehalten, Bänke und Blumentröge grenzen gleichzeitig den Fahrstreifen ab.²⁰⁷

²⁰⁷ Quelle: Vgl. Städteforum, 59-62.



Abb.44: Fußgängerzone Baden heute.²⁰⁸

Verkehrsordnung in der Altstadt St. Gallen

St. Gallen liegt als Teil der Voralpen in der Ostschweiz. Der sehr starke Ziel- und Quellverkehr verläuft direkt durch die Innenstadt. Durch Errichtung von Einkaufszentren außerhalb der Stadt stieg das Verkehrsaufkommen nach und nach an.

Um das Leben in der Altstadt wieder zu aktivieren, wurde probeweise eine Fußgängerzone über ein Jahr lang eingeführt. Durch den großen Erfolg wurde die Fußgängerzone auf mehrere Straßen ausgeweitet. Weiters sind zentrumsnahe Parkmöglichkeiten mit dem Ziel, die Altstadt in 5 Minuten zu Fuß erreichen zu können, errichtet worden. Als Platzgestaltung wurde ein

²⁰⁸ Quelle: Baden, online.

Gestaltungswettbewerb abgehalten, wodurch interessante Ideen eingegangen sind.

Durch den in der Mitte geführten Wasserverlauf erhält der Belag eine Gliederung. Die Musterung unterscheidet sich zwischen den einzelnen Gassen.²⁰⁹



Abb.45: Fußgängerzone St. Gallen heute.²¹⁰

²⁰⁹ Quelle: Vgl. Städteforum, 115-122.

²¹⁰ Quelle: Myswitzerland, online.

Deutschland, Kevelaer, Roermonder Platz (verkehrsberuhigter Bereich)

Die deutsche Stadt Kevelaer besitzt 28.200 Einwohner und hat ein hohes Besucheraufkommen. Der Roermonder Platz wurde ursprünglich als Erweiterung der Fußgängerzone geplant, eine Ortskernumfahrung sollte die Verkehrsbelastung reduzieren. Der Platz liegt am Beginn der Innenstadt und wird als eine Art Eingangstor angesehen. Neben den Kraftfahrzeugen wird er auch von zahlreichen Fußgängern und Radfahrern benützt.

In einer Umgestaltungsmaßnahme wurde der Platz niveaugleich mit roten und hellen Betonsteinen gepflastert. In der Mitte des Platzes besteht für den Verkehr eine Durchgangssituation, die durch Poller kanalisiert wird.

Für Radfahrer und Fußgänger ist ein Benützen des gesamten Platzes erlaubt. Der Platz erhält zusätzliche Beschilderungen an den Enden. Diese kennzeichnen ihn mit den Schildern „Wohnstraße“ (Spielstraße) und dem Zusatzzeichen „Schritt fahren“.²¹¹



Abb.46: Roermonder Platz.²¹²



Abb.47: Roermonder Platz, Einfahrt.²¹³

²¹¹ Quelle: Vgl. Gerlach, 16-17.

²¹² Quelle: Gerlach, 16.

Deutschland, Brühl, „Stern“ (verkehrsberuhigter Bereich)

Im Jahr 2006 wurde der Kreisverkehrsplatz vor der „Giesler-Galerie“ in der 47.000 Einwohner Stadt Brühl in einen Platzbereich umgebaut. Der Platz wird durch angrenzende Bebauung räumlich abgegrenzt und es münden fünf Straßen in versetzter Form in diesen.

Den Übergang in den Shared Space verdeutlichen quer zur Fahrbahn angeordnete rote Pflasterbänder. Der Platz wurde niveaugleich mit den Gehwegen angehoben, durch die Anordnung von Poller und Gitter werden die Fußgängerbereiche von den Fahrbereichen separiert. Taktile erfassbare Leistsysteme sind für blinde und sehbehinderte Personen nicht ausreichend vorhanden. Man beschränkt sich hier auf kontrastreiche Gestaltungen. Der Platz ist zusätzlich als „Wohnstraße“ beschildert.²¹⁴



Abb.48: „Stern“.²¹⁵



Abb.49: „Stern“.²¹⁶

²¹³ Quelle: Gerlach, 16.

²¹⁴ Quelle: Vgl. Gerlach, 14-15.

²¹⁵ Quelle: Gerlach, 14.

²¹⁶ Quelle: Ebda, 14.

5.4 GESTALTUNGSPRINZIP

5.4.1 Hauptplatz

Die einheitliche und geschlossene Bebauung des Längsplatzes bildet mit seinen Bürgerhäuserfassaden ideale Voraussetzungen zur Gestaltung eines Platzes mit Aufenthaltscharakter. Zahlreiche Geschäfte laden zum Flanieren, nette Cafés und Restaurants zum Verweilen ein.

Eine Verkehrsberuhigung durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder ein Einbahnsystem würde die jetzige Situation verbessern, jedoch wäre der Platz weiterhin Durchzugsstraße mit Lärm- und Staubentwicklung. Seine Aufenthaltsqualität würde weiter sehr darunter leiden und ein ungestörtes Verweilen wäre nicht denkbar.

Um die Qualitäten des Platzes vollkommen ausnützen zu können, wird in dem Bereich zwischen Torbogen und Burgplatz vorgeschlagen, gänzlich auf motorisierten Verkehr zu verzichten. Die Funktion des Platzes als besonderer historischer Ort wird durch diese Maßnahme im Raumnetz verdeutlicht, der Raumcharakter in den Vordergrund gehoben und viel stärker erlebbar gemacht.

5.4.2 Fußgängerzone im Bereich des Hauptplatzes

Der gesamte Bereich wird durch das Wegfallen des motorisierten Verkehrs zu einem belebten städtischen Raum. Durch die Wandlung in eine Fußgängerzone wird der ehemals nur sehr gering

durch den Fußverkehr frequentierte Platz, zu einem Ort der Kommunikation, des Beisammenseins, des Flanierens oder der Ruhefindung.

Bewohner und Besucher zieht es in die Innenstadt, leer stehende Betriebe werden wiederbelebt.

Ansässige Geschäfte und Gastronomiestätten erleben einen neuen Aufschwung. Cafés verlagern ihren Gastgarten vom ehemals staubigen Gehsteig auf den neu gestalteten Platz. Leer stehende Betriebe gehören der Vergangenheit an.

Zusätzliche Sitzmöglichkeiten, verbunden mit Grünoasen und Wasserflächen, bieten darüber hinaus die Möglichkeit des konsumfreien Verweilens und der Erholung.

Um den Platz auch für Rollstuhlfahrer, gebrechliche oder blinde Menschen uneingeschränkt nutzbar zu machen, werden Hindernisse wie Bordsteinkanten entfernt und der Straßenraum wird auf das Niveau der angrenzenden Gehsteige angehoben. Mit einer einheitlichen Pflasterung wird die Benutzbarkeit des Fußverkehrs der gesamten Fläche verdeutlicht.

„Das ‚klassische‘ Straßenprofil mit Fahrbahn und Gehsteig bildet ein psychologisches Hemmnis für die Fußgänger. Erst wenn der Boden einer Fußgängerzone durchgepflastert ist, wird sie von den Benutzern ganz ‚in Besitz genommen‘“.²¹⁷

²¹⁷ Quelle: Zit. n. Städteforum, 146.

Die Randparkierungen an der Südseite werden in die neu entstehende Fußgängerzone integriert und bringen einen Zuwachs zusätzlicher Fläche mit sich.

Durch die Anpassung des Straßenniveaus an den Gehweg entfallen im Bereich des Hauptplatzes jegliche Bordsteinkanten, welche wichtige Orientierungshilfen für blinde Menschen sind. Die vorhandenen dreireihigen Pflasterzeilen entlang der Gebäudekanten weisen eine andere Oberflächenbeschaffenheit als die Pflasterung auf. Sie dienen als Leitsystem und werden über bestehende Lücken fortgeführt. Durch den Umstand, dass Waren vor den Betrieben platziert werden könnten, wird ein zusätzliches Leitsystem im Mittelbereich des Platzes angelegt.

Das Befahren des Hauptplatzes ist nicht erlaubt, die Zufahrt für Ladetätigkeiten ist nur zu bestimmten Zeiten in Schritttempo möglich.

Der Zulieferverkehr wird in Einbahnrichtung vom Burgplatz Richtung Torbogen geführt. Dass keine Beeinträchtigung des Fußgängerverkehrs entsteht, wird die Zulieferung auf 22 Uhr bis 10 Uhr beschränkt, da in dieser Zeit der Platz keine starke Frequentierung aufweist.

Durch entsprechende Beschilderung wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass Radverkehr erlaubt ist.

Größere Autoabstellmöglichkeiten befinden sich in unmittelbarer Nähe, von diesen der Hauptplatz in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar ist.

5.4.3 Burgplatz

Soll künftig Raum der Kommunikation, der Ruhe und Beobachtung sowie auch für temporäre Märkte und Veranstaltungen nutzbar sein.

Durch den Umstand, dass sich am Burgplatz keine Handelsbetriebe befinden, hat er als Einkaufsbereich nur eine untergeordnete Rolle. Durch seine zentrale Lage und die Anordnung mehrere Geldinstitute um den Platz, hat er dennoch eine wichtige Bedeutung und gleichzeitig die Funktionen des Durchzugs- und des Aufenthaltsplatzes zu erfüllen.

Dazu kommt seine wichtige Rolle als Verkehrsknotenpunkt. Die Möglichkeit den Platz als motorisierter Verkehrsteilnehmer zu überqueren, muss weiterhin soweit gegeben sein, dass ein schnelles Erreichen der zentrumsnahen Parkmöglichkeiten gegeben ist.

In unmittelbarer Zentrumsnähe befinden sich vier größere Parkierungsmöglichkeiten. Die Abstellplätze am Neuen Platz sind über die Katschberg Bundesstraße, der etwas östlich davon gelegene Parkplatz über die Bernhardtgasse, erreichbar.

Der Schlossparkplatz wird von der Ortenburgerstraße erschlossen. Diese verläuft im nördlichen Abschnitt als Einbahnstraße Richtung Süden und wird ab der Einfahrt zum Schlosshof als zweispurige Fahrbahn fortgeführt.

Von Norden kommend ist ein Passieren des Burgplatzes zum schnellen Erreichen dieser Parkmöglichkeit unumgänglich.

Die gleiche Situation besteht mit dem Parkplatz des City Centers. Dieser wird über die Rizzistraße erschlossen, welche ebenfalls im nördlichen Abschnitt als Einbahnstraße geführt, und somit nur über die Tiroler-Straße, erreichbar ist.

Von der Katschberg Bundesstraße kommend ist ein Überqueren des Burgplatzes zum schnellen Erreichen auch für diese Parksituation sinnvoll.

Durch die Möglichkeit, den Burgplatz weiterhin überqueren zu können, soll eine unnötige Belastung der umliegenden Straßen vermieden werden.

Obwohl dieser Bereich weiterhin von motorisierten Verkehrsteilnehmern überquert werden kann, soll dieser Raum beruhigt werden. Er soll eine Aufwertung sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität erfahren.

Es ist es notwendig, den ehemals stark frequentierten Verkehrsknotenpunkt in einen beruhigten Bereich mit vorherrschender Aufenthaltsfunktion zu verwandeln. Der Fahrzeugverkehr soll nicht mehr die dominante, sondern die untergeordnete Rolle spielen.

In Anbetracht dieser Anforderungen wird eine Umgestaltung des Platzes im Prinzip des Shared Space vorgeschlagen.

5.4.4 Shared Space im Bereich des Burgplatzes

Die Einfahrt in den Shared Space befindet sich im Bereich des Neuen Platzes. Die ehemals durch Lichtsignalanlagen gesteuerte Kreuzung wird nun durch einen Schein-Kreisverkehr gekennzeichnet. Dieser erleichtert das Zurechtfinden der Autofahrer und kennzeichnet diesen Bereich.

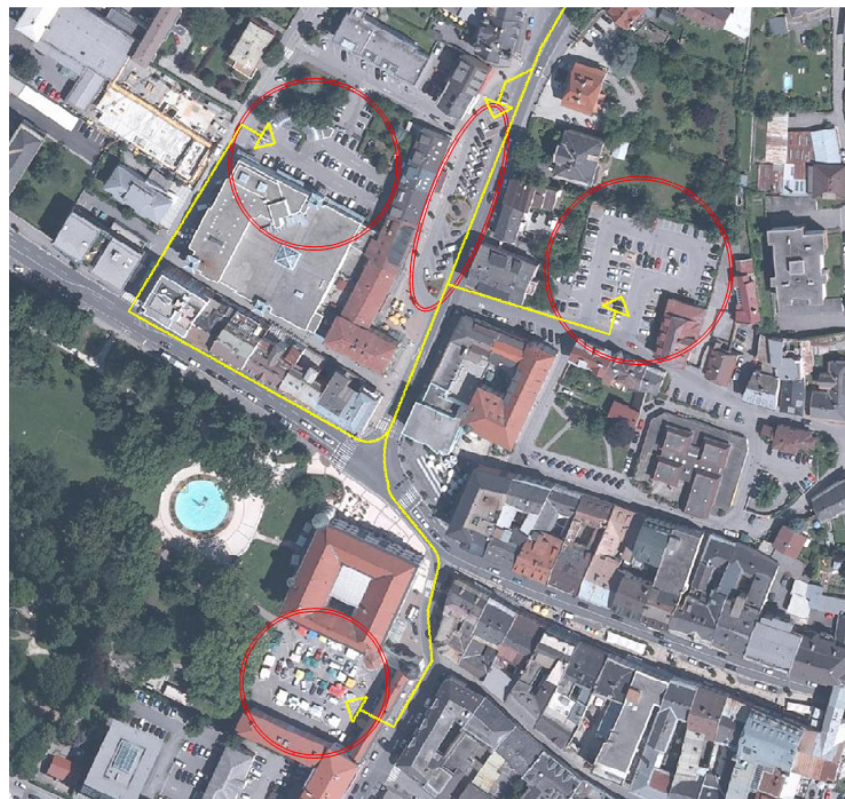


Abb.50: Zentrumsnahe Parkmöglichkeiten.²¹⁸

In unmittelbarer Umgebung der Innenstadt befinden sich einige größere Parkplätze. Von Norden kommend ist ein schnelles Erreichen der Parkierungsmöglichkeit in der Rizzistraße (links oben im Bild) nur über den Burgplatz und die die Tiroler-Straße möglich. Der direkte Weg zu den Abstellplätzen im Schlosshof (unten im Bild), führt ebenfalls über den Burgplatz.

²¹⁸ Quelle: KAGIS / Verfasser.

Im Kreisverkehr gilt das „Rechts vor Links“ Gebot, eine vorgeschriebene Fahrtrichtung hingegen nicht. Er unterscheidet sich durch einen Material- aber nicht Höhenwechsel vom Fahrbereich. Diese Differenzierung erhöht die Konzentration der Autofahrer, ein Verlangsamen der Geschwindigkeit und ist Orientierungshilfe.

Der Kreisverkehr ermöglicht ein Weiterfahren in die Tiroler-Straße, Ortenburgerstraße oder ein wieder Zurückfahren auf den Neuen Platz.

Ein sicheres Queren der Fußgänger ist durch die Aufmerksamkeit und die niedrige Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer an jeder Stelle möglich. Um die Sichtbeziehungen und den Kommunikationsprozess der verschiedenen Verkehrsteilnehmer untereinander nicht zu behindern, befinden sich in dieser Zone keine Parkierungsplätze. Der Parkraumnachfrage wird durch Möglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung nachgegangen.

Auf Poller wird nahezu im gesamten Shared Space verzichtet. Nur an den Rändern markieren diese das Ende des Raumes. Durch den Verzicht von Pollern oder Möblierungselementen soll der Platz freigehalten und uneingeschränkt und ohne großen Aufwand bzw. ohne große Umbaumaßnahmen für Veranstaltungen, Märkte, Feste etc. genutzt werden können. Daher gibt es bis auf einige Sitzmöglichkeiten am Rand sowie Beleuchtungskörper keine fixen Möblierungselemente.

Durch diesen Verzicht ist es notwendig, den Fahrbereich auf andere Weise für die Autofahrer erkennbar zu gestalten. Es soll verhindert werden, dass die Verkehrsteilnehmer die Orientierung verlieren, nicht mehr wissen wie und wo sie den Platz verlassen können und

andere Menschen gefährden. Deshalb ist es wichtig, den Fahrbereich erkenntlich zu machen.

Um die Orientierung der PKW Fahrer zu erleichtern, gleicht der Verlauf des neuen Fahrbereiches, dem der alten Kreuzung. Im Kreuzungspunkt war und ist auch weiterhin ein Links- und Rechtsabbiegen möglich.

Eine Änderung der Pflastermusterung und Verlegerichtung sowie die Anbringung von Randleisten sollen eine Differenzierung des Fahrbereiches ermöglichen. Außerdem wird in diesem Bereich die Musterung des Burgplatzes unterbrochen und zusätzlich säumen Kopfsteinpflasterfelder die Ränder des Fahrbereiches und führen den Autofahrer über den Platz.

Erfahrungsgemäß halten Kfz-Fahrer nur über kurze Abschnitte geringe Geschwindigkeiten ein. Vor allem bei geraden Straßen werden sie dazu verleitet, die Geschwindigkeit zu erhöhen. Aus diesen Gründen wird der Shared Space in den angrenzenden Straßen ein Stück weitergeführt. In der Tiroler-Straße verläuft er bis zur Kreuzung Rizzistraße, in der Ortenburgerstraße bis vor die Kreuzung Kirchgasse.

In diesen Bereichen ist der gekennzeichnete Fahrstreifen nur 3 m breit. Diese geringe Breite weist darauf hin, dass ein Befahren in nur eine Richtung erwünscht ist. Ein Wenden und Zurückfahren ist in keinem Bereich ausdrücklich verboten, die geringere Fahrbreite verursacht eine gewollte Geschwindigkeitsreduzierung.

Die Gestaltung des Burgplatzes wird in diesen Bereichen fortgeführt, einheitliche Materialien kommen im gesamten Bereich zur Anwendung. Der Übergang vom Platzbereich zu angrenzenden Gehsteigen erfolgt mit der Weiterführung des Platzbelages ebenfalls fließend.

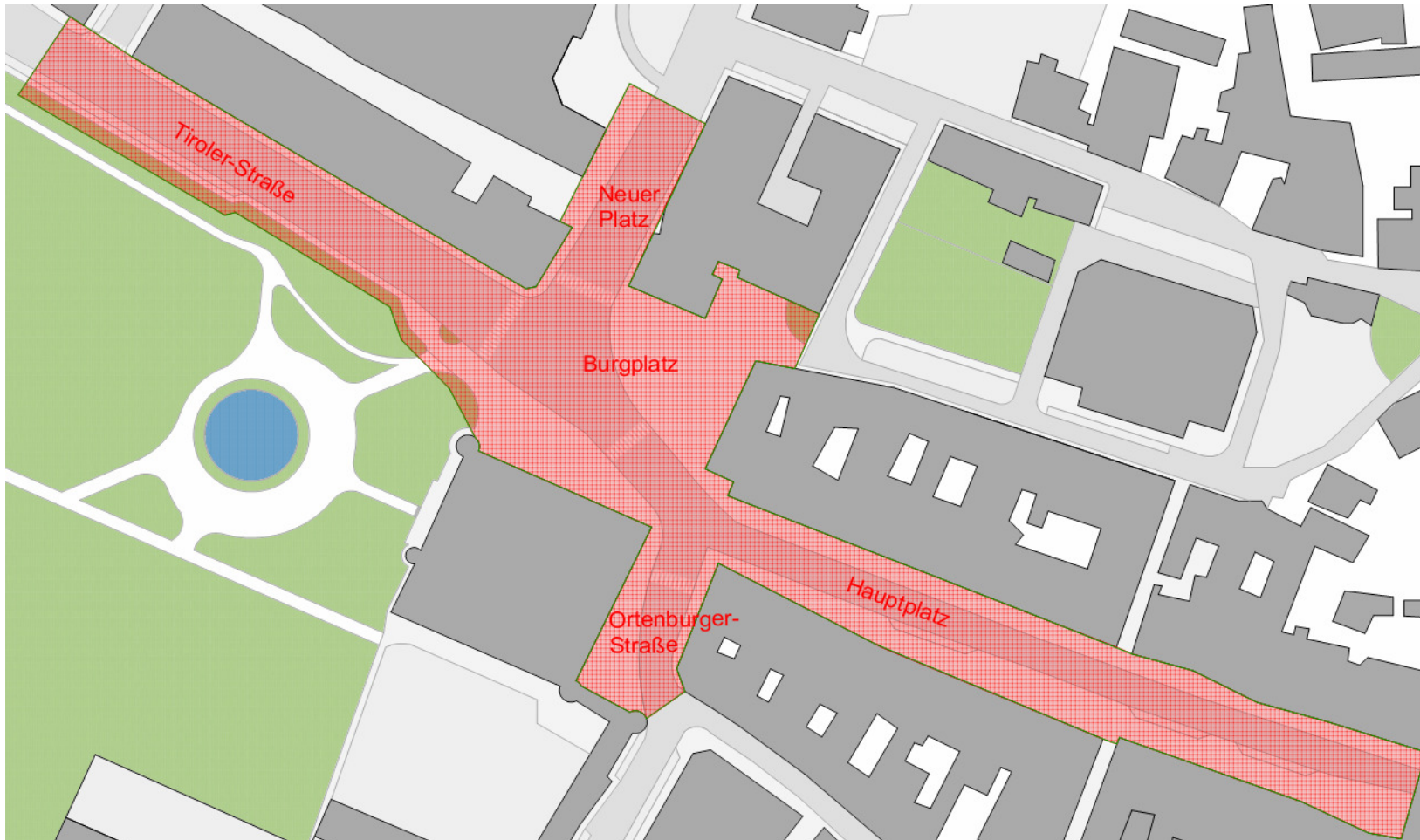


Abb.51: Entwurfsgebiet, Bestand.²¹⁹

M 1:1500

²¹⁹ Quelle: Verfasser.

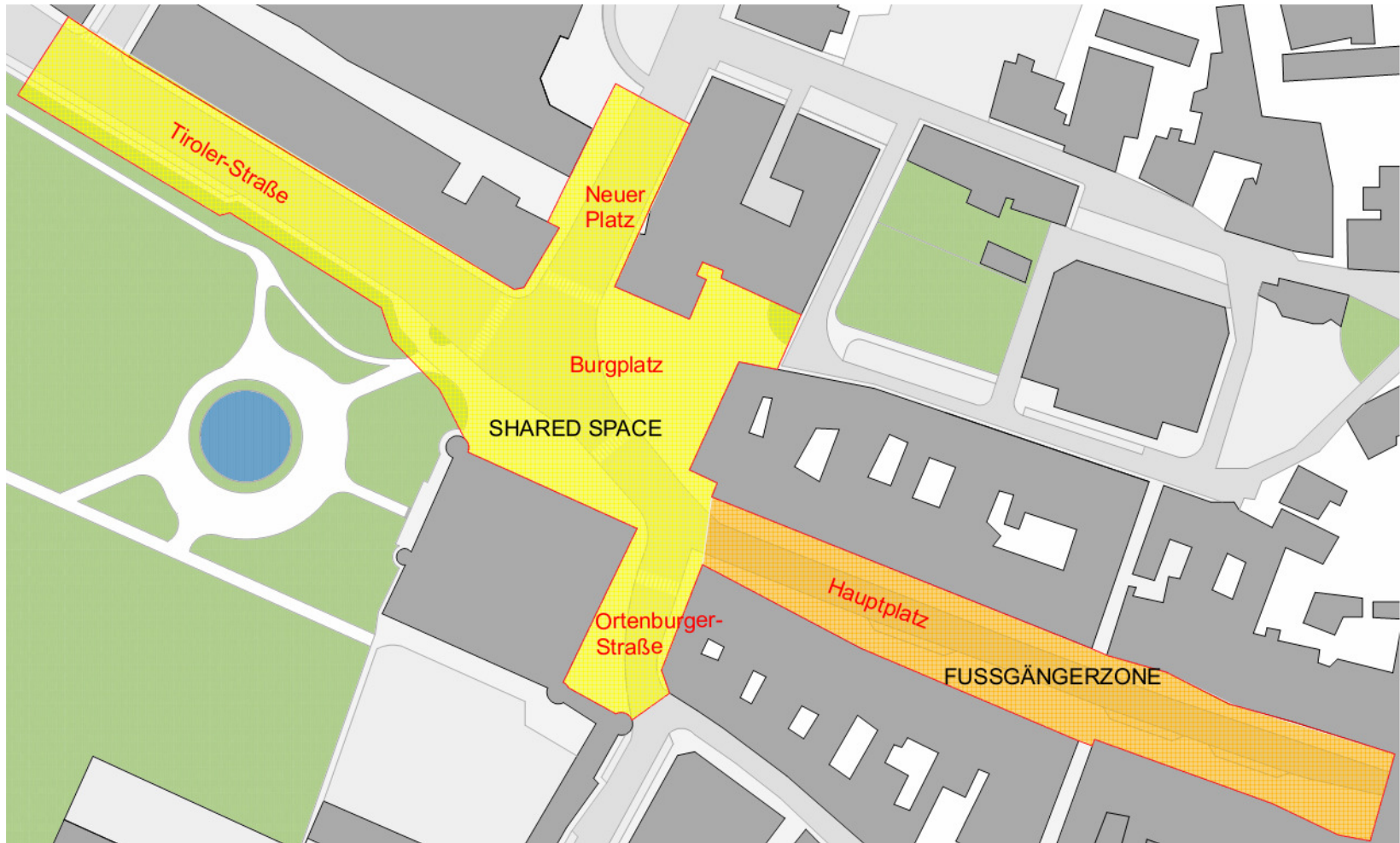


Abb.52: Entwurfsgebiet, Einteilung der Gestaltungsbereiche.²²⁰

M 1:1500

²²⁰ Quelle: Verfasser.

Ein- und Ausfahrtsbereiche des Shared Space

Neuer Platz

Die Einfahrt in den Shared Space erfolgt ausschließlich über den Neuen Platz, nördlich des Burgplatzes.

Durch die Reduzierung der Frequentierung durch Kraftfahrzeuge ist die volle Straßenbreite nicht mehr notwendig, weshalb der Straßenabschnitt vor dem Shared Space verschmälert, und die angrenzenden Gehbereich verbreitert werden. Die neue Breite des Bürgersteiges östlich der Katschberg Bundesstraße beträgt zirka 3,6 m. Die westliche Seite erfährt ebenfalls eine Verbreiterung des Gehbereiches, was sich auch positiv auf den Vorplatz des City Centers auswirkt.

Der Übergang zum Shared Space wird durch eine Rampe markiert. Über diese gelangt man auf ein anderes Höhenniveau, das sich ungefähr 10 cm über der Straße, auf Gehsteigniveau, befindet.

Die Verbindung des Gehsteiges mit dem Gehbereich des Shared Space erfolgt fließend. Die Höhe sowie der Oberflächenbelag des Gehsteiges sind ident.

Ein- und Ausfahren in den Shared Space ist im Bereich des Neuen Platzes möglich. Die Situation eines irrtümlichen Einfahrens auf den Burgplatz wird durch die Möglichkeit einer Wendung im Kreisverkehr und des wieder Verlassenkönnens im Bereich des Neuen Platzes entschärft.

Im Einfahrtsbereich befindet sich zusätzlich eine Beschilderung, die auf den Shared Space aufmerksam macht.

Mit entsprechenden Hinweistafeln wird schon im nördlichen Abschnitt des Neuen Platzes, im Kreuzungsbereich der Katschberg Bundesstraße/10.-Oktober-Straße, auf die verkehrstechnische Situation des Burgplatzes hingewiesen. Lkws werden untersagt, in diesen Bereich einzufahren und sie müssen die neue Stadumfahrung bzw. die 10.Oktober-Straße benützen. Für Busse gilt dasselbe. Eine Ausnahme besteht nur für jene Busse, die im Bereich des Shared Space halten.

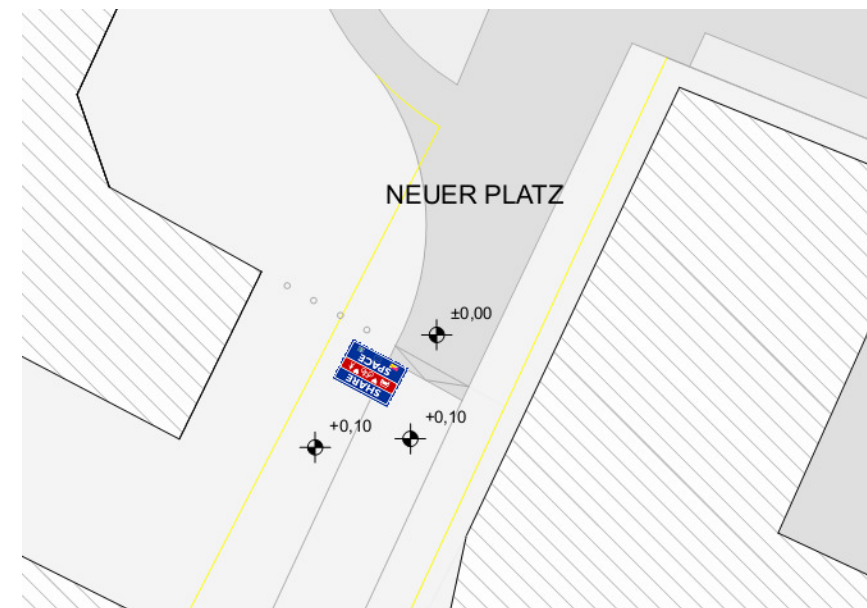


Abb.53: Einfahrtsbereich des Shared Space.²²¹
Die gelben Linien weisen auf die alte Straßenführung hin.

M 1:500

²²¹ Quelle: Verfasser.

Ortenburgerstraße

Die südliche Ausfahrt des Shared Space erfolgt im Bereich der Kreuzung Ortenburgerstraße/Kirchgasse.

Innerhalb des Shared Space verläuft der als Fahrbahn gekennzeichnete Bereich mit einer Breite von 3 m auf gleichem Niveau mit dem Gehbereich.

Ein Halten und Wenden ist im gesamten Shared Space Bereich nicht erwünscht, jedoch auch nicht ausdrücklich verboten. Ein Verlassen der gekennzeichneten Fahrspur ist durch das gleiche Niveau leicht möglich. Nicht Schilder, sondern die visuellen Abgrenzungen des schmalen Fahrbereichs weisen darauf hin, dass in diesem Abschnitt der Verkehr, gleich einem Einbahnsystem, nur in eine Richtung zu erfolgen hat.

Die Kirchgasse verläuft als sehr gering frequentierte Einbahnstraße Richtung Westen. Ein Abbiegen aus dieser in die Ortenburgerstraße ist weiterhin nur nach links möglich. Dies verdeutlicht zusätzlich eine Hinweistafel. Die Rechtsregel des Shared Space setzt sich in diesem Bereich weiter fort. Dies wird den aus der Kirchgasse kommenden Fahrern durch ein „Vorrang geben“ Schild verdeutlicht.

Bis zur Einfahrt in den Schlosshof wird die Ortenburgerstraße vom Burgplatz weg als Einbahnsystem geführt. Ein Fahren ist nur in die südliche Richtung möglich. Dadurch muss nur der von der Kirchgasse kommende Verkehr darauf hingewiesen werden, dass ein Rechtsabbiegen nicht erlaubt ist.

Um dies zu unterbinden, ist zusätzlich zum „Linksabbiegen“ Schild eine „Einfahrt verboten“ Tafel angebracht. Außerdem gibt die runde Straßenführung die Fahrtrichtung vor und führt den Verkehrsteilnehmer in die korrekte Richtung.

Der Shared Space endet bereits einige Meter vor dem Kreuzungsbereich. Dies ermöglicht eine leichtere Orientierung bzw. Wiederanpassung an den normalen Verkehrsverlauf. Neben der leitenden Straßenführung wird mit dem Schild „Rechtsabbiegen“ auf die richtige Fahrtrichtung hingewiesen.

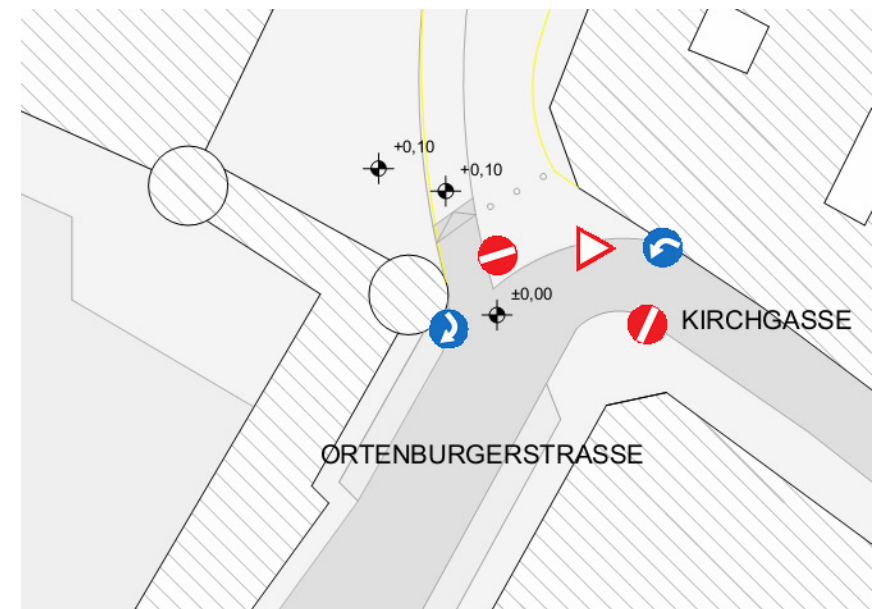


Abb.54: Kreuzungsbereich Shared Space / Ortenburgerstraße.²²²
Die gelben Linien weisen auf die alte Straßenführung hin.

M 1:500

²²² Quelle: Verfasser.

Tiroler-Straße

Die westliche Ausfahrt des Shared Space erfolgt im Kreuzungsbereich Tiroler-Straße–Rizzistraße.

Um den Burgplatz verkehrstechnisch zu entlasten und nicht weiterhin als Durchzugsstraße motorisierter Verkehrsteilnehmer genutzt zu werden, ist in diesem Bereich nur ein Verlassen, nicht aber ein Einfahren in den Shared Space möglich. Somit wird die Tiroler-Straße zum Vermeidungsraum für Kraftfahrzeuge und erfährt dadurch eine zusätzliche Verkehrsberuhigung.

Der Shared Space endet auch hier bereits einige Meter vor dem Kreuzungsbereich, um eine leichtere Orientierung zu ermöglichen und die Einbahnsituation auch für die Verkehrsteilnehmer aus der entgegengesetzten Richtung zu verdeutlichen. Durch entsprechende Straßenführung und Beschilderung wird der Fahrer darauf aufmerksam gemacht, dass ein Einfahren in den Shared Space von Westen nicht möglich ist.

Vom Shared Space kommend ist ein Abbiegen in die Rizzistraße, sowie ein Geradeausfahren entlang der Tiroler-Straße erlaubt. Die Rechts-Regel kommt hier zur Geltung, was durch ein „Vorrang geben“ Schild zusätzlich betont wird.

Durch den Wegfall einer Fahrspur ist die Notwendigkeit der vollen Straßenbreite im Angrenzungsbereich der Tiroler-Straße nicht mehr gegeben. Ebenso soll auch hier weiterführend eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden, weshalb die Fahrbahn auf die Hälfte der ursprünglichen Breite reduziert wird.

Dadurch wird eine großzügigere Breite der angrenzenden Gehsteige erreicht. Der südliche Bereich wird als Geh- und Radweg genutzt und verläuft fließend in der gleichen Höhe in den Shared Space.

Der Parkstreifen entlang der Parknordseite wird im Bereich des Shared Space entfernt. Im übrigen Bereich gibt es weiterhin neben der Fahrspur einige Längsstellplätze, die allerdings durch die Verschmälerung der Fahrspur versetzt werden.

Westlich des Kreuzungsbereiches Tiroler-Straße/Rizzistraßen wird ein zusätzlicher Fußgängerüberweg angelegt.



Abb.55: Shared Space / Ortenburgerstraße.²²³
Die gelben Linien weisen auf die alte Straßenführung hin.

M 1:500

²²³ Quelle: Verfasser.

Übergang Hauptplatz

Der Übergang des Burgplatzes zum Hauptplatz, also vom Shared Space zur Fußgängerzone, erfolgt fließend. Es gibt weder einen Material- noch Höhenwechsel. Lediglich eine Beschilderung informiert über diesen Wechsel, der vor allem für Autofahrer von großer Bedeutung ist. Ein irrtümliches Einfahren motorisierter Verkehrsteilnehmer wird einerseits über die Verkehrstafel „Fußgängerzone“, andererseits über versenkbare Poller, die den Weg für Kraftfahrzeuge versperren, unterbunden.

Ein Befahren des Hauptplatzes ist nur für Ladetätigkeiten in der Zeit zwischen 22 Uhr und 10 Uhr gestattet. Überdies informiert ein

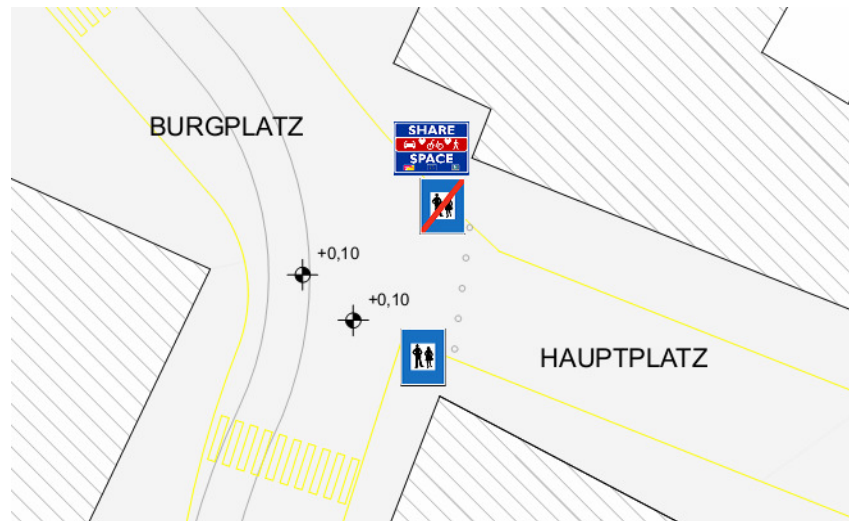


Abb.56: Shared Space / Hauptplatz.²²⁴
Die gelben Linien weisen auf die alte Straßenführung hin.

M 1:500

²²⁴ Quelle: Verfasser.

zusätzlich angebrachtes Schild. Für diese Anlieferungszwecke werden die Poller versenkt und der Lieferverkehr fährt über den Burgplatz in den Hauptplatz ein und verlässt diesen über den Torbogen wieder. Ein Wenden und Zurückfahren auf den Hauptplatz ist zwar nicht verboten, jedoch muss darauf geachtet werden, dass die Flüssigkeit des Lieferverkehrs durch ein Umdrehen nicht behindert wird. Ebenso muss darauf geachtet werden, dass durch stehende Fahrzeuge während der Ladetätigkeit, genügend Platz für vorbeifahrende Kfz vorhanden ist.

Durch zusätzliche Beschilderungen wird auch darauf aufmerksam gemacht, dass ein Befahren für Radfahrer in Schrittgeschwindigkeit ebenfalls erlaubt ist.

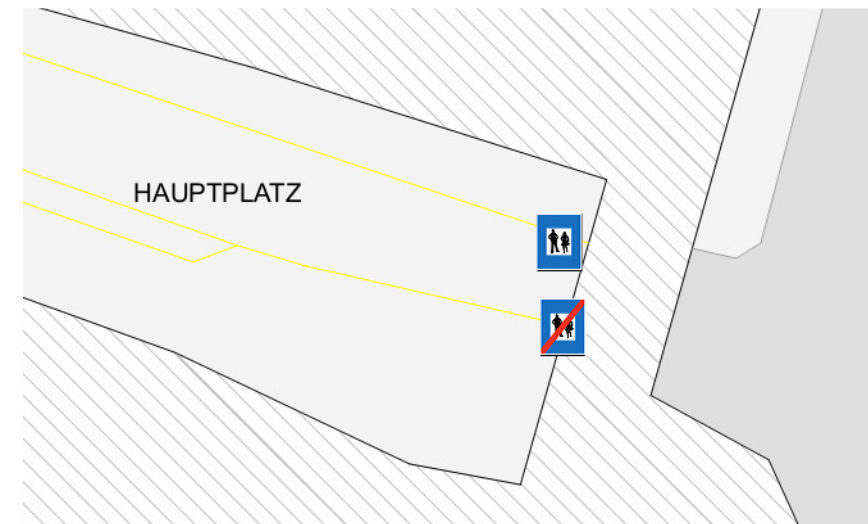


Abb.57: Hauptplatz / Brückenstraße.²²⁵

M 1:500

²²⁵ Quelle: Verfasser.

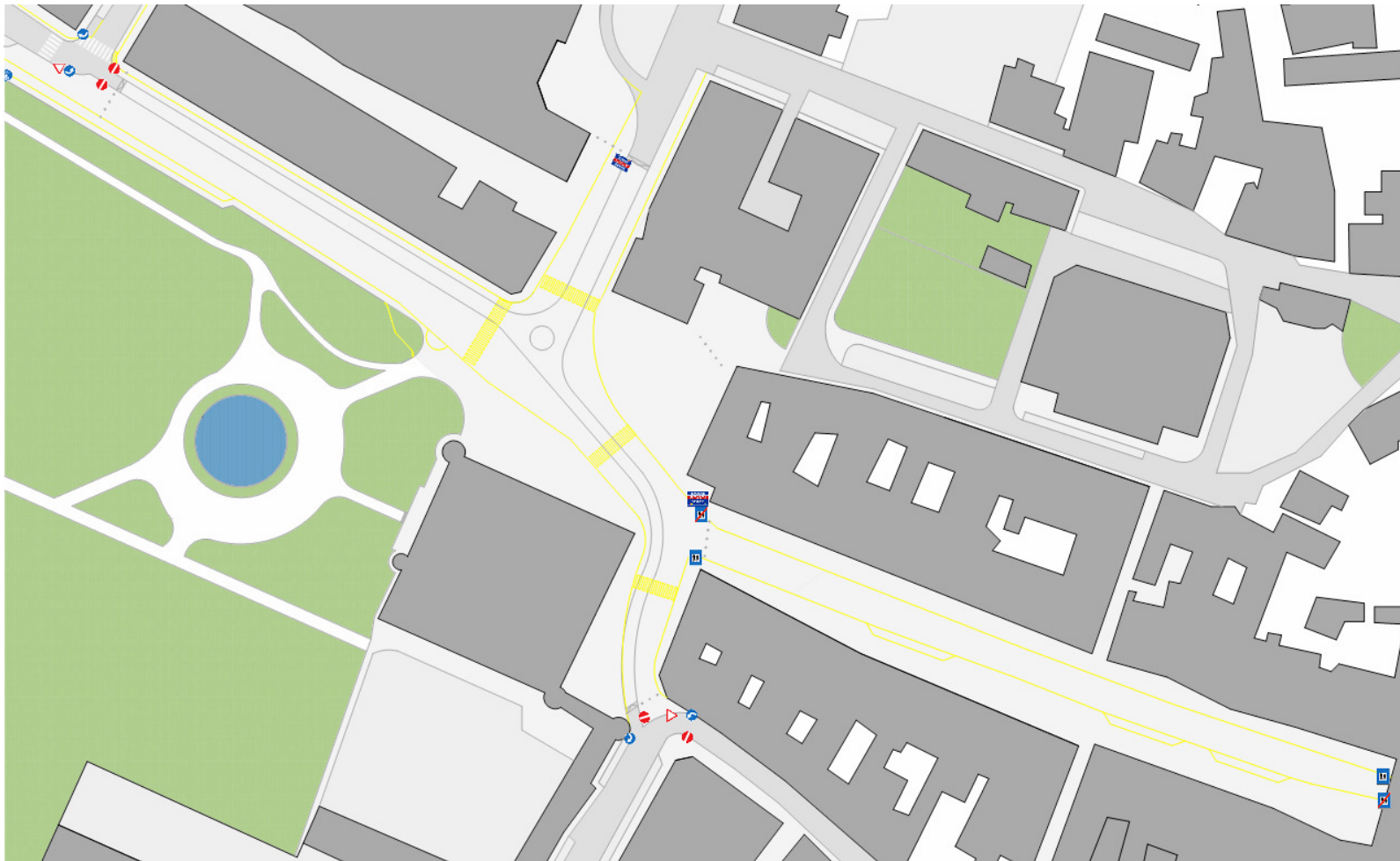


Abb.58: Übersicht neuer Straßenraum.²²⁶
Die gelben Linien weisen auf die alte Straßenführung hin.

M 1:1500

²²⁶ Quelle: Verfasser.

Platzniveau und Orientierungsmerkmale

Das Straßenniveau des Burgplatzes wird inklusive dem Fahrbereich auf das Niveau der angrenzenden Gehwege angehoben. Die Zufahrt erfolgt nur mehr über den Neuen Platz. Rampen, die gleichzeitig eine optische Trennung zum Shared Space darstellen, befinden sich an den Ein- und Ausfahrten.

Die Fahrbahn wird im Bereich der B99 auf 5,50 m, im Bereich der Tiroler- und Ortenburgerstraße auf 3 m reduziert. Dadurch ist ein Verringern der Fahrgeschwindigkeit unerlässlich. Mittel- und Randmarkierungen auf der Fahrspur entfallen.

Als Separation zu den Seitenbereichen wäre es möglich, die Fahrbahn etwas tiefer liegen zu lassen und diese durch eine 3 cm hohe Bordsteinkante vom Gehbereich zu trennen. Der Niveauunterschied von 3 cm wäre für Menschen mit Gehbehinderung und Benützern von rollenden Verkehrsmitteln noch selbstständig möglich. Dieser Niveauunterschied wird in der ÖNORM B 1600 als Mittelweg angesehen der für Blinde ertastbar, als auch für Rollstuhlfahrer noch überwindbar ist.

Während Nutzende eines Langstocks eine gebrochene Bordkante bevorzugen, um diese besser wahrnehmen zu können, bevorzugen Menschen mit Rollstühlen eine abgerundete Kante.

Ein Kompromiss wird mit einer 10 mm Ausrundung an der Kante geschaffen.

Für Menschen mit einem Elektro-Rollstuhl kann jedoch bereits ein geringer Niveauunterschied unüberwindbar sein. Auch abgerundete Kanten stellen eine Schwierigkeit dar. Als Querungshilfe müssten Rollborde die Bordsteine an bestimmten Stellen ablösen. Um diese Querungsstellen zu finden, wären zusätzliche Markierungen notwendig.

Die 3 cm hohen Bordsteinkanten würden außerdem zu Stolperfallen der Fußgänger werden und zu Problemen mit der Straßenreinigung und dem Schneeräumdienst führen. Durch diese Aspekte wird auf Niveauunterschiede im gesamten Bereich verzichtet.

Ziel ist es, dass der Platz an allen Stellen von allen Menschen ohne Schwierigkeiten nutzbar und überquerbar sein soll.

Durch den Verzicht auf leitende Poller bzw. Möblierungselemente, ist eine visuelle Unterscheidung des Fahrbereiches, um vor allem ein leichteres Zurechtfinden der Autofahrer und Blinden oder sehbehinderten Menschen zu ermöglichen, unbedingt notwendig.

Ein Wechsel der Verlegerichtung der Oberflächenmaterialien sowie eine Unterbrechung des Platzmusters im Bereich der Fahrspur werden vorgesehen. Das Pflasterungsmuster verläuft in diesem Bereich nicht mehr als „Gotischer Verband“, sondern wird als „Läuferverband“ mit einem Richtungswechsel zur übrigen Pflasterung, verlegt. Dies ermöglicht ebenfalls eine leichtere visuelle Unterscheidung.

An Stelle von Bordsteinen gibt es Randleisten als Einfassung des Fahrbereiches. Diese dienen zur zusätzlichen Festigung des Belages, der einer ständigen rollenden Belastungen ausgesetzt ist. Diese Randleisten unterscheiden sich durch ihre Oberfläche von der übrigen Pflasterung, dienen aber nur gering der Orientierung, da kein Höhenwechsel stattfindet.

Diese Kriterien reichen jedoch nicht aus, um die Fahrbahn genügend zu kennzeichnen. Ein „Verirren“ der motorisierten Verkehrsteilnehmer muss eingeschränkt werden. Kopfsteinpflasterfelder werden im Abstand von zirka einem Meter an den Rändern der Fahrspur angeordnet und leiten den Verkehr in die korrekte Richtung. Vor den Ausfahrten verringern sich die Abstände der Pflasterfelder und führen somit den PKW Fahrer

wieder auf die Straße. Die Oberfläche dieser Pflasterung unterscheidet sich spür- und hörbar von dem übrigen Platzbelag. Beim Verlassen des Fahrbereiches wird der Verkehrsteilnehmer durch das geräuschvolle Überfahren der Kopfsteinpflasterung darauf hingewiesen, dass er den gekennzeichneten Fahrbereich verlässt.

Eine vergleichbare Kennzeichnung durch in den Boden integrierte andersfärbige Pflastersteine befindet sich am Bernheimer-Palais in München. Weiße Marmorwürfel kennzeichnen auf diesen Platz den Verlauf des Radweges.²²⁷

Ein weiterer Vorteil dieser Pflasterung besteht darin, dass sie durch ihre geringe Feldbreite und den Abstand zwischen den Feldern keine Behinderung für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen darstellt und auch für Blinde ertastbar ist.

Für Blinde sind aber vor allem die Gebäudekanten im Bereich des Burgplatzes wichtige Orientierungshilfen. Die Gebäudekanten sowie Freiflächenabgrenzungen werden durch 30 cm breite Kopfsteinpflasterzeilen ergänzt, welche, ähnlich dem Hauptplatz, entlang den Lücken fortgeführt werden und als Leitlinien dienen. Diese Pflasterzeilen sind durch einen Materialwechsel zu der übrigen Pflasterung mit dem Langstock erkennbar.

Im Bereich der alten Schutzwege werden die Pflasterzeilen bis an den Fahrbereich vorgezogen und enden in einem „T“. Durch Noppenplatten, welche die Verkehrsteilnehmer über die bevorstehende Querungsstelle informieren, wird das „T“ an beiden Seiten ergänzt. Die Gefahr, dass Blinde schräg über den Fahrstreifen gehen und sich danach nicht mehr orientieren können wird dadurch unterbunden, dass Noppenplatten lückenlos von einem „T“ zum gegenüberliegenden über den Fahrbereich führen.

Eine weitere Möglichkeit blinde oder sehbehinderte Menschen auf die andere Seite des befahrenen Streifens zu führen wäre, anstatt dem „T“ die Kopfsteinpflasterzeile durchlaufen zu lassen. Jedoch würden bei dieser Variante die Autofahrer und die Blinden nicht darauf aufmerksam gemacht werden, dass hier besondere Vorsicht geboten ist, weshalb in dieser Planung die „T“-Variante favorisiert wird. Bei der Planung bevorstehender Baumaßnahmen ist es immer wichtig, die ansässigen Blinden- und Sehbehindertenverbände mit den betroffenen Menschen miteinzubeziehen, damit ein Funktionieren des Systems gewährleistet wird und die betroffenen Menschen dieses auch annehmen. Ein Ausarbeiten mehrerer Lösungsvorschläge und darauf folgender Absprache und Detailausarbeitung mit Experten sowie Betroffenen ist sehr sinnvoll, bevor Projekte umgesetzt werden.

Zusätzlich ist es immer zu begrüßen, Orientierungsmerkmale adaptierbar zu gestalten um Änderungswünsche auch später noch berücksichtigen zu können. Dadurch, dass im Planungsgebiet die Pflasterung im Sandbett verlegt wird, ist ein Austauschen oder Hinzufügen von Kopfsteinpflasterungen, Noppenplatten etc. leicht möglich und eine Adaptierbarkeit gegeben.

Im Bereich des Hauptplatzes dient als zusätzliche Orientierungshilfe eine Entwässerungsrinne, die parallel zur südlichen Gebäudekante geführt wird. Sie verläuft im Abstand von zirka eineinhalb Meter nördlich der Baum- und Beleuchtungszeile. Dieser Abstand dient dazu, damit die Rinne nicht von Möblierungselementen der Gastgärten, Rädern etc. verstellt wird.

Einige der Querstreifen werden mit einer Kopfsteinpflasterung versehen um als zusätzliche Leitlinie zu dienen. (siehe Abb.68)

²²⁷ Quelle: Vgl. Haffner, 78.

Poller sind im gesamten Bereich mit Leuchtdioden gut erkenntlich gestaltet um leicht gesehen zu werden und um eine Kollision zu vermeiden.

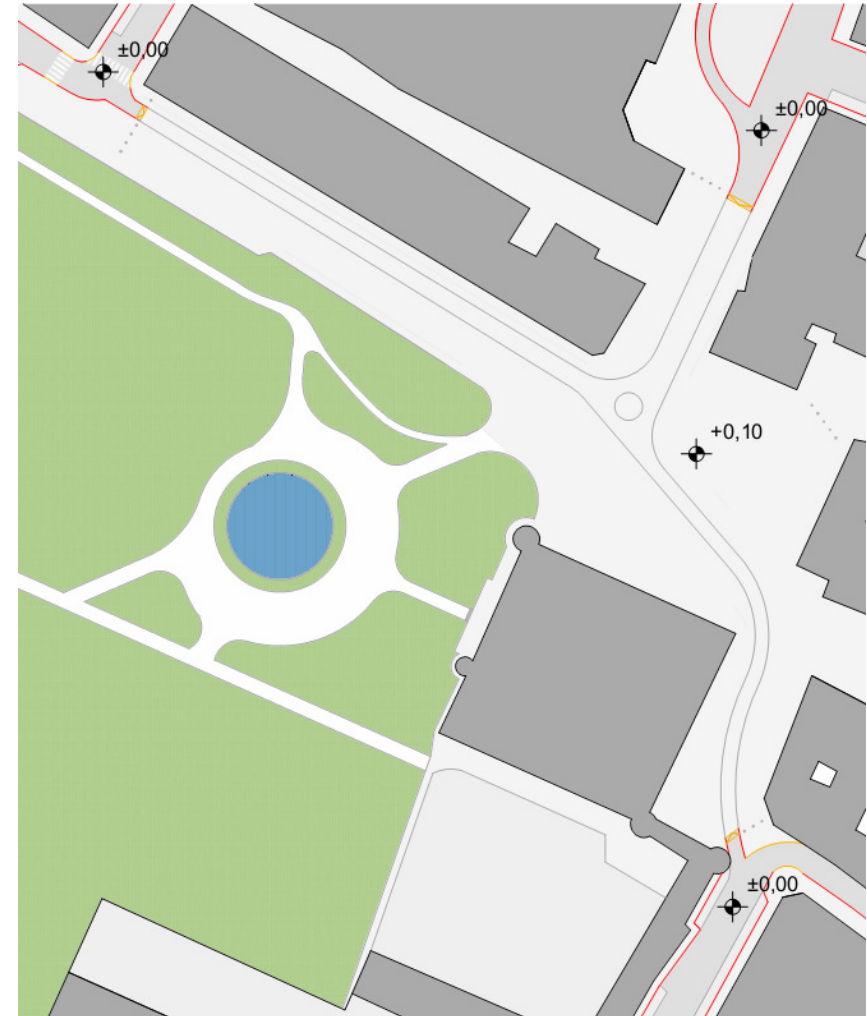
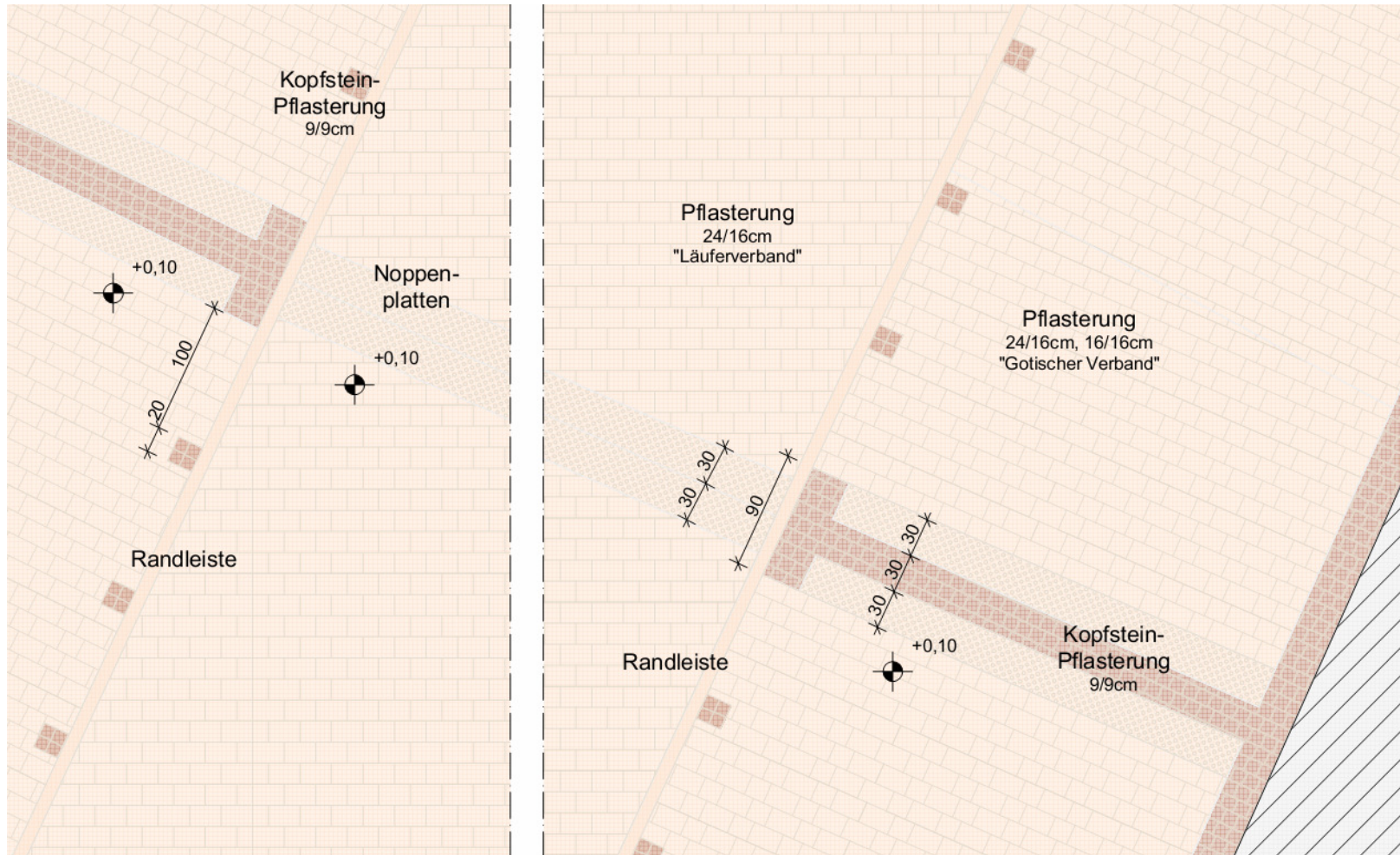


Abb.59: Übersicht Platzniveau.²²⁸

Die rot markierten Bereiche markieren einen abrupten Höhenwechsel, wie es bei eckigen Bordsteinkanten vorkommt. Die orange markierten Bereiche stellen einen fließenden Höhenwechsel, welcher als Rampen oder Rollbordsteine vorkommt, dar. Diese Bereiche sind auch für Rollstuhlfahrer passierbar. Der gesamte Raum innerhalb des Shared Space besitzt das gleiche Niveau und es gibt somit keine Höhenwechsel am Burgplatz.

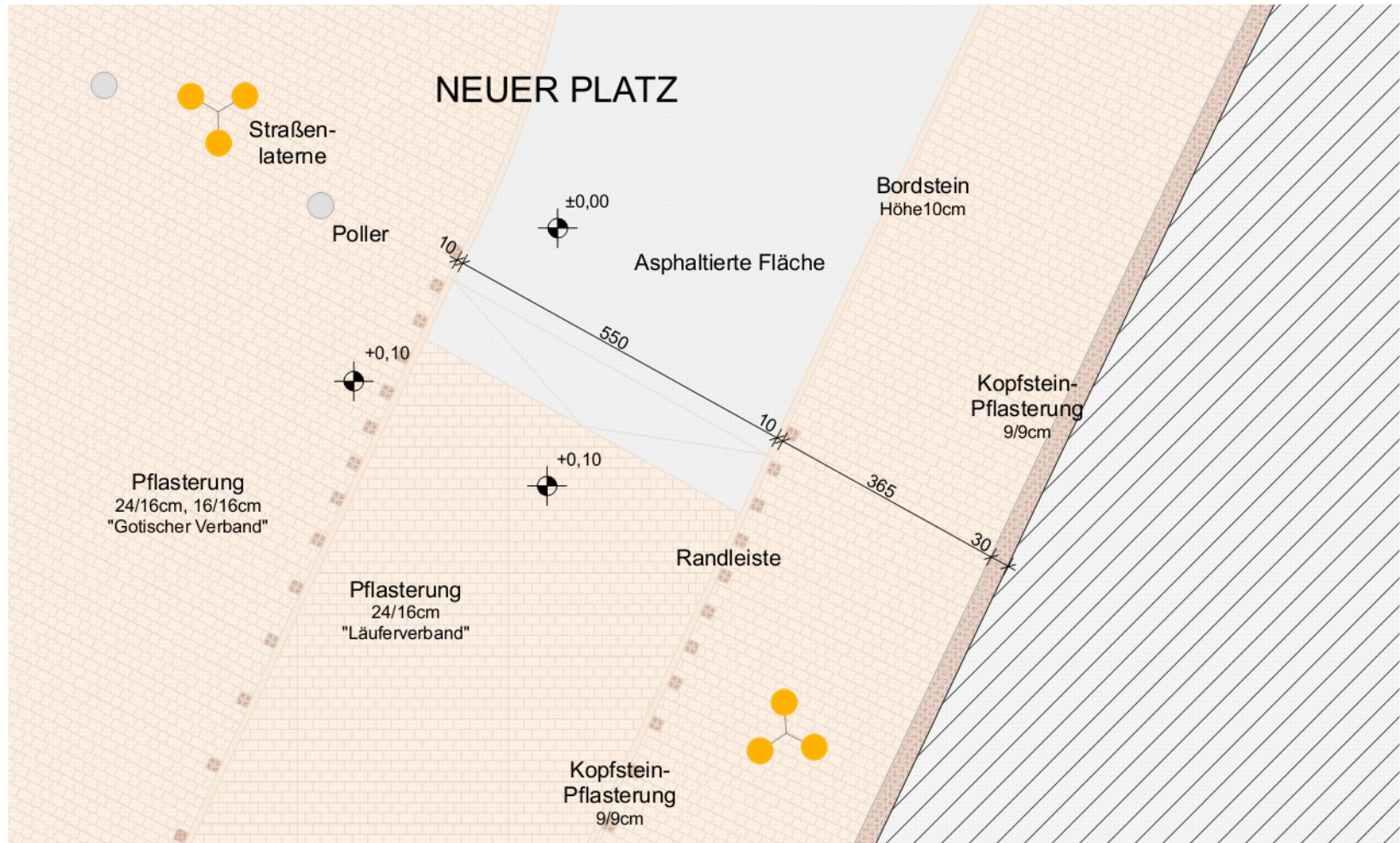
M 1:1500

²²⁸ Quelle: Verfasser.

Abb.60: „T“-Leitlinie.²²⁹

M 1:50

²²⁹ Quelle: Verfasser.

Abb.61: Einfahrt vom Neuen Platz in den Shared Space.²³⁰

M 1:100

²³⁰ Quelle: Verfasser.

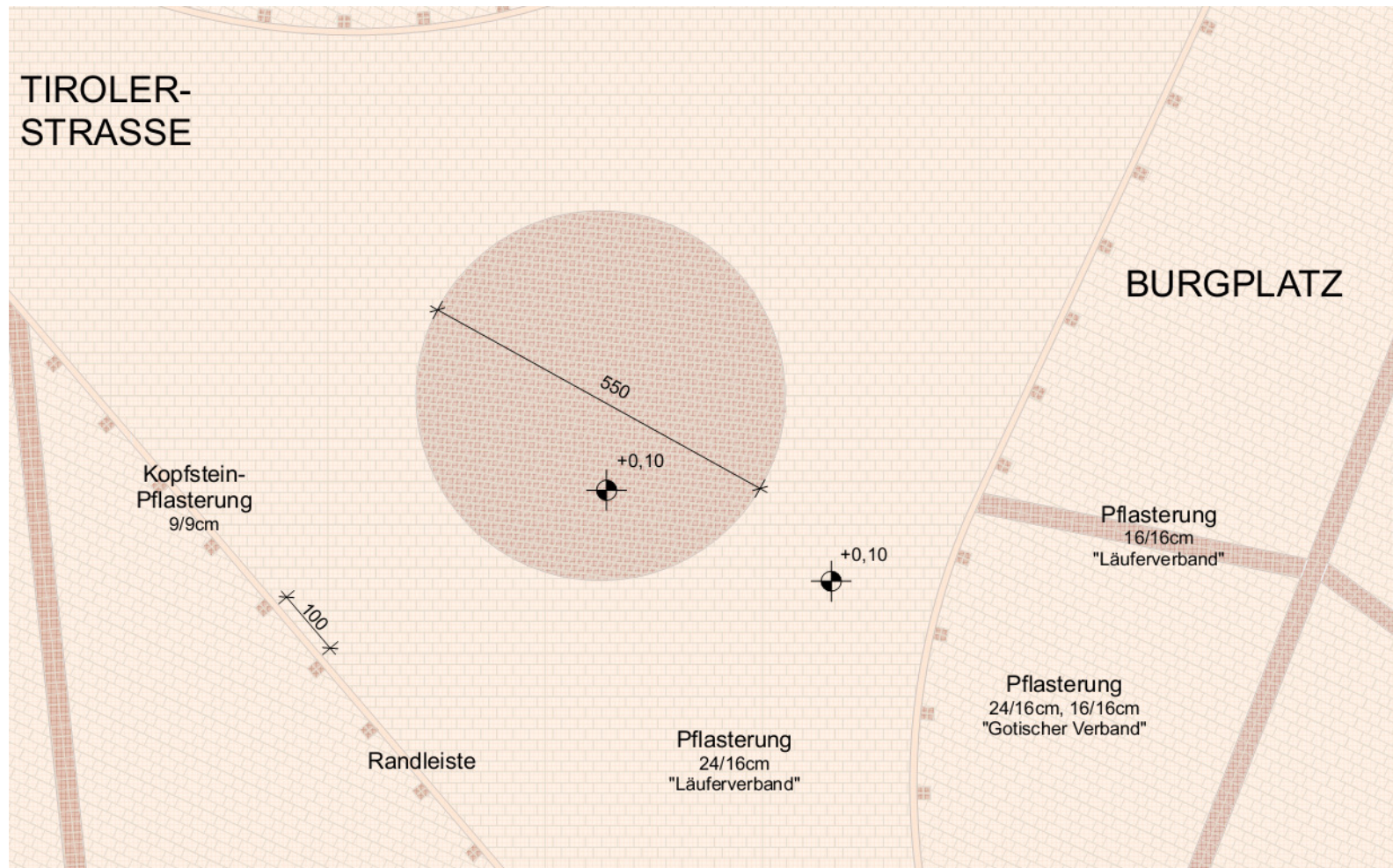


Abb.62: „Kreisverkehr“ im Shared Space.²³¹

M 1:100

²³¹ Quelle: Verfasser.

5.5 PLATZGESTALTUNG

Im gesamten Planungsbereich wird eine einheitliche Platzgestaltung angestrebt. Die zum jetzigen Zeitpunkt sehr unterschiedlichen Gestaltungselemente bekommen eine aufeinander abgestimmte Struktur. Bestehende Musterungen sollen fortgeführt und erweitert werden.

Mittelpunkt ist der Burgplatz, von dem aus sich der Gestaltungsraum auf die umliegenden Bereiche ausdehnt.

Für Veranstaltungen besteht die Möglichkeit, den Burgplatz in seiner vollen Größe zu nutzen. Der Verzicht auf einschränkende Möblierungselemente sowie die Möglichkeit den Platz leicht in seiner einzigen Zufahrt zu sperren, unterstreichen diesen temporären Nutzungsfaktor. Der Kraftverkehr kann in der Zeit dieser Nutzung problemlos über die 10.-Oktober-Straße ausweichen.

5.5.1 Oberflächenbefestigung

Im jetzigen Bestand befinden sich sehr unterschiedliche Bodenbeläge im Entwurfsgebiet. Teils sind es Pflasterungen, teils asphaltierte Flächen. Die Pflastersteine unterscheiden sich in Form, Farbe und Größe. Weder gibt es fließende Übergänge noch sind die Pflasterungen aufeinander abgestimmt.

Teile der Bodenplatten der bestehenden Oberflächenbefestigung des Burgplatzes weisen bereits Sprünge auf.

Die Gehbereiche des Hauptplatzes wurden 24/16/6 cm Rechteck- und 16/16/6 cm Quadratsteine in Sandsteinoptik im „Läuferverband“ verlegt. An den Gebäudekanten befinden sich

zirka 30 cm breite Kopfsteinpflasterstreifen die sich als Musterungen auch quer über den Gehbereich ziehen.

Der Bereich um das Schloss bzw. den Schlossbrunnen wurde ebenfalls aus 24/16/6 cm Rechteck- und 16/16/6 cm Quadratsteinen in Sandsteinoptik verlegt. Allerdings im „Gotischen Verband“. Auch hier verläuft eine 30 cm breite Kopfsteinpflasterzeile entlang der Gebäudekante.

Die bestehende strahlenförmige Musterung verläuft an der Eingangsseite des Schlosses nach Norden und endet bei der Straße.

Diese Strahlen bestehen, identisch mit der des Hauptplatzes, aus Kopfsteinpflasterstreifen.

Im Schlosspark ordnet sich ebenfalls eine strahlenförmige Musterung um den Springbrunnen an. Kopfsteinpflasterungen findet man hier nur in den Abgrenzungsbereichen zu den Bordsteinkanten. Die Strahlen verlaufen als 16/16/6 Quadratstein-Streifen, mit gleicher Oberflächenstruktur der umliegenden Pflasterung, jedoch mit einer anderen Färbung, um den Brunnen.

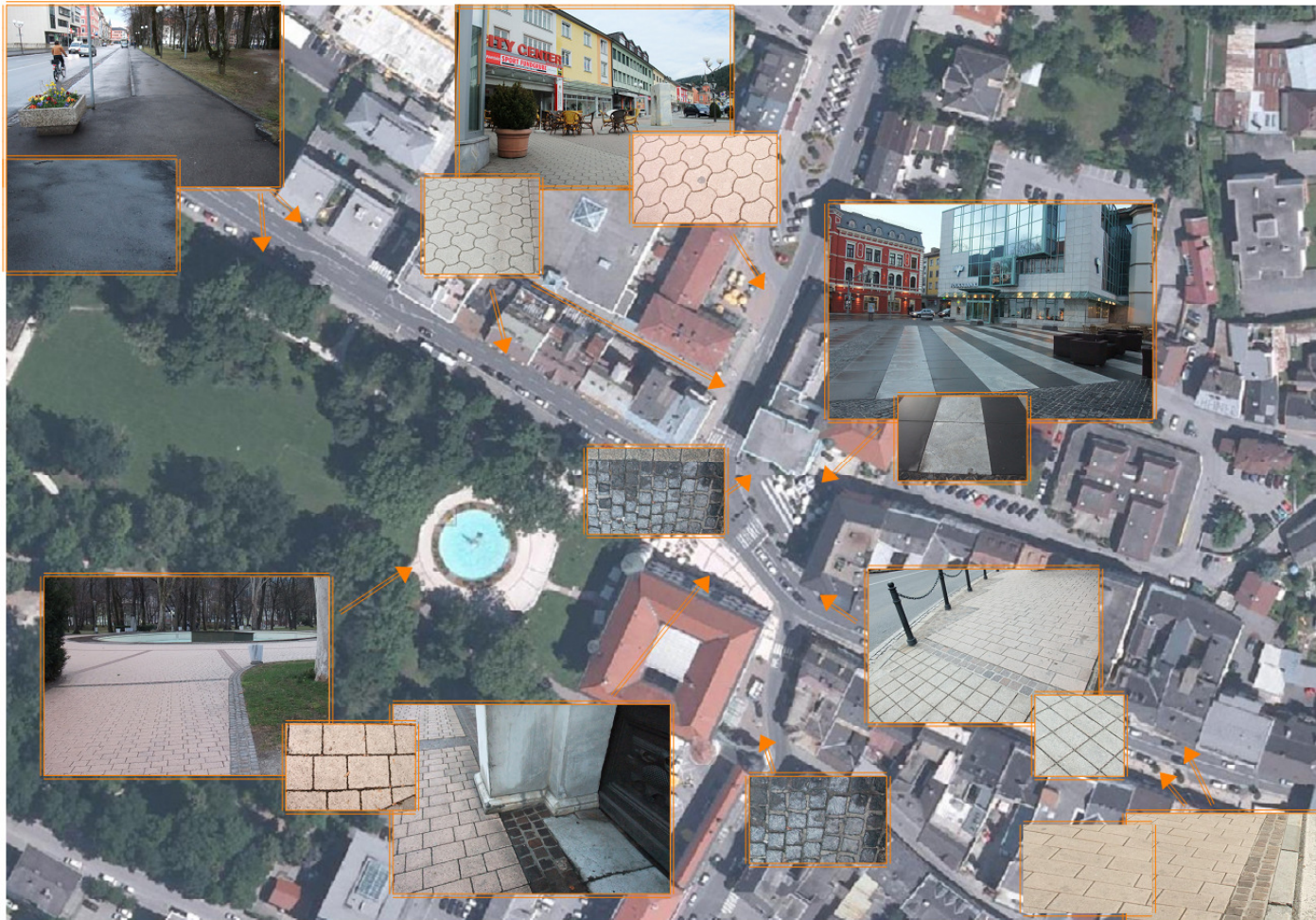


Abb.63: Bestehende Oberflächenmaterialien.²³²

Zum jetzigen Zeitpunkt variieren die Pflasterungen im Bereich des Entwurfsgebietes sehr stark. (Stand April 2012)

²³² Quelle: KAGIS / Verfasser.



Abb.64: Musterung an der Nordseite des Schlosses.²³³

Ausgehend vom Eingangstor des Schlosses erstreckt sich das strahlenförmige Muster über den südlichen Teil des Burgplatzes.

Während ein Materialwechsel als Verlängerung der Gebäudekanten für sehschwache oder blinde Menschen als Leitsystem dienen kann, sorgen Pflasterstreifen als Verschönerung eines Platzes für Verwirrung. Der Materialwechsel in den Strahlen kann Blinde leicht in die Irre führen.



Abb.65: Musterung um den Schlossbrunnen.²³⁴

Die Musterung um den Brunnen verläuft ebenfalls strahlenförmig nach außen. Der Materialwechsel beschränkt sich allerdings nur auf die Größe der Pflastersteine, sowie auf die Farbe.

Für Blinde stellt das Zurechtfinden auf diesen Platz keine große Schwierigkeit dar.

²³³ Quelle: Verfasser.

²³⁴ Quelle: Verfasser.

Pflasterung

Ausgehend von der Oberflächenbefestigung an der Schlossnordseite und der Pflasterung um den Brunnen soll der gesamte Bereich des Planungsgebietes einheitlich gestaltet werden.

Die Pflasterung mit 24/16/6 cm Rechteck- und 16/16/6 cm Quadratsteinen im „Gotischen Verband“ wird über den gesamten Shared Space Bereich und den Hauptplatz gezogen. Nur im Bereich der Fahrspur weicht er dem „Läuferverband“.

Dadurch, dass die Pflastersteine sehr robust, befahrbar und rutschfest sind, eignen sie sich besonders für den Fuß- und Mobilverkehr und können für den gesamten Bereich zum Einsatz kommen.

Jegliche Kopfsteinpflasterungen die am Burgplatz „nur“ der Verschönerung dienen, werden durch rötliche Pflastersteine im Format 16/16/6 cm, die auch um den Schlossbrunnen die Musterung bilden, ausgetauscht. Das bestehende strahlenförmige Muster bleibt somit erhalten, es stellt jedoch keine Irreführung von blinden Menschen mehr dar.

Die strahlenförmige Musterung im Eingangsbereich des Schlosses wird bis an die gegenüberliegenden Gebäudekanten verlängert. Eine Unterbrechung findet nur im Fahrbereich des Shared Space statt.

Am Hauptplatz wird die vorhandene Oberflächenbefestigung entfernt, um einen unsaubereren Übergang der Bereiche zu vermeiden und eine wirklich einheitliche Gestaltung des ganzen Gebietes zu ermöglichen. Die im Sandbett verlegten 24/16/6 cm Rechteck- und 16/16/6 cm Quadratsteinen können wieder verwendet und im neuen Bodenbelag eingesetzt werden.



Abb.66: Strahlenförmige Musterungen des Schlossbrunnens und des Burgplatzes.²³⁵

²³⁵ Quelle: KAGIS / Verfasser.

Die bestehenden 30 cm Kopfstreifen entlang der Gebäudekanten bleiben erhalten. Die Quermusterstreifen werden ebenfalls entfernt und durch neue ersetzt.

Der lang gezogene Hauptplatz erfährt durch diese Querstreifen eine Unterteilung in mehrere Abschnitte, welche die Aufenthaltsqualität stärkt, Sichtbeziehungen erleichtert und einen Platzcharakter entstehen lässt.

Die Fußgängerzone wird außerdem durch Aufenthaltsbereiche erlebbar gemacht.

Die geneigten Querstreifen beziehen sich auf die kreisförmige Musterung des Burgplatzes. Der Abstand der Streifen wird nach außen hin immer größer, die Neigung nimmt ab. Am Ende des Hauptplatzes, im Bereich des Torbogens, haben sich die Streifen gänzlich aufgerichtet und fügen sich wieder geometrisch in das Stadtbild ein.

In der Fußgängerzone wird die Pflasterung bis ans Ende des Hauptplatzes fortgeführt. Anschließende Gehsteige des Planungsgebietes werden ebenfalls mit einer Pflasterung versehen. Dadurch entsteht ein fließender Übergang in die Angrenzungsgebiete.

Um nicht zu Vermeidungsräumen für Blinde und Sehbehinderte Menschen zu werden und diese Gruppe unnötig zu verwirren, gelten für die Oberflächenbeschaffenheit der Musterung die gleichen Kriterien wie am Burgplatz.

5.5.2 Möblierung

Durch ihr unattraktives Erscheinungsbild stellen die vorhandenen, spärlich gesäten Möblierungselemente einen Störungsfaktor im neuen Raumbild dar (siehe Abb.21/22). Sitzbänke, Mülleimer, Poller etc. werden entfernt.

Nur die dreiarmigen Wegleuchten des Hauptplatzes und der Tiroler-Straße bleiben erhalten (siehe Abb.34). Ihre Positionierung bleibt zum Großteil unverändert. Die Beleuchtungskörper verlaufen parallel zu den Gebäudekanten im Abstand von zirka 15 m zueinander. Versetzt gegenüber befindet sich jeweils eine weitere Reihe. Im Bereich der Parknordseite befinden sich die Wegleuchten nicht am Gehsteig, sondern im Parkgelände. Die dreiarmigen Leuchten werden über den Burgplatz, wo sich zurzeit keine Straßenlaternen befinden, fortgeführt. Der Platzsüdseite, im Eingangsbereich des Schlosses, werden keine Beleuchtungskörper angebracht, da die Gebäudefront uneingeschränkt den Blicken freigegeben sein soll und die Schlossfassade abends beleuchtet wird.

Neue Möblierungselemente werden im gesamten Planungsbereich sehr sparsam eingesetzt. Im Bereich des Burgplatzes kommen sie nur am Rand des Platzes zum Einsatz, da dieser Raum als Veranstaltungsplatz nutzbar sein und nicht versperrt werden soll.

Fixe Sitzelemente werden an Stelle der Beleuchtungskuben an der Nordseite platziert. Diese konsumfreien Verweilmöglichkeiten laden dazu ein, abends das beleuchtete Schloss zu beobachten oder einfach nur eine kurze Pause einzulegen. Als Begrünung werden drei Bäume als Beschattungselemente neben den Bänken gepflanzt.

Möblierungselemente werden leicht erkennbar gestaltet, um auch für Blinde und Sehbehinderte schnell wahrnehmbar und mit dem

Langstock frühzeitig ertastbar sind. Angebrachte Poller an den Platzenden werden durch Leuchtdioden leicht differenzierbar gemacht.

Als Oberfläche der Bänke wird als natürliches Material Holz gewählt. Diese Oberfläche hat den Vorteil, dass sie sich im Sommer nicht erhitzt und bei kalter Witterung selten so stark abkühlt, dass ein Sitzen nicht mehr möglich ist.

Am Hauptplatz werden Möblierungselemente ebenfalls nur sehr sparsam eingesetzt. Als konsumfreie Verweilmöglichkeiten werden Sitzinseln angebracht. Diese Sitzinseln ordnen sich kreisförmig um Bäume, bzw. in der Mitte der Fußgängerzone um einen Brunnen, an.

Radständer werden im gesamten Gebiet zur Genüge angebracht, um das Einkaufen per Fahrrad interessant zu machen und zu verhindern, dass Räder an den Gebäudefassaden abgestellt werden. Mülleimer und weitere Möblierungselemente werden im Bereich der Beleuchtungskörper bzw. der Sitzmöglichkeiten angeordnet.

„Bei der Möblierung und ‚Gestaltung‘ von Fußgängerbereichen ist in aller Regel Zurückhaltung angebracht. Die Attraktivität steigt nicht mit der Zahl der ‚Möblierungselemente‘. Wenige, unter Berücksichtigung der Bürgerwillens gestaltete Ausstattungselemente sind einem ‚Massenangebot‘ vorzuziehen.“²³⁶

²³⁶ Quelle: Zit. n. Städteforum, 148.

5.5.3 Vegetation

Baumbewuchs wird im Stadtgefüge als besonders belebend empfunden. Bäume bieten Schatten und steigern die Qualität des Raumes.

Am Hauptplatz werden Bäume an der Nord- und Südseite im Abstand von 15 m angeordnet. In der Mitte des Platzes spenden zusätzlich zwei Bäume um den Brunnen Schatten.

Eine temporäre Vegetation der Gastgärten ist nicht mehr nötig. Cafétische können unter den Bäumen hingestellt werden, Schirme sind zum Großteil nicht mehr erforderlich.

Als Baumart wird Spitzahorn gewählt. Als meist kurzstämmiger, rundkroniger Baum mit nur geringer Höhe eignet er sich ideal für den Hauptplatzbereich. Er spendet in den heißen Jahreszeiten wichtigen Schatten und verzaubert das Stadtbild im Frühling mit seinen auffälligen Blüten. Als einzige heimische Ahorn-Art erscheinen bei dieser die Blüten schon vor dem Laubaustrieb und kommen daher im Frühling voll zur Geltung.

Am Burgplatz erfolgt ebenfalls eine Bepflanzung mit Spitzahorn an der Nordseite. Im übrigen Bereich befinden sich nur temporäre Begrünungselemente der ansässigen Gastronomiebetriebe.

Dadurch, dass die Tiroler-Straße an den Park anschließt, wird hier ebenfalls nur sparsam mit der Begrünung umgegangen. Lediglich im südlichen Bereich, als Übergang des Platzraumes zum Park, werden Bäume zwischen den Sitzelementen gepflanzt.



Abb.67: Platzgestaltung am Hauptplatz.²³⁷

Beleuchtungskörper werden orange, Vegetation grün, Sitzgelegenheiten sowie die Schnittführungen rot dargestellt.

M1:1500

²³⁷ Quelle: Verfasser.

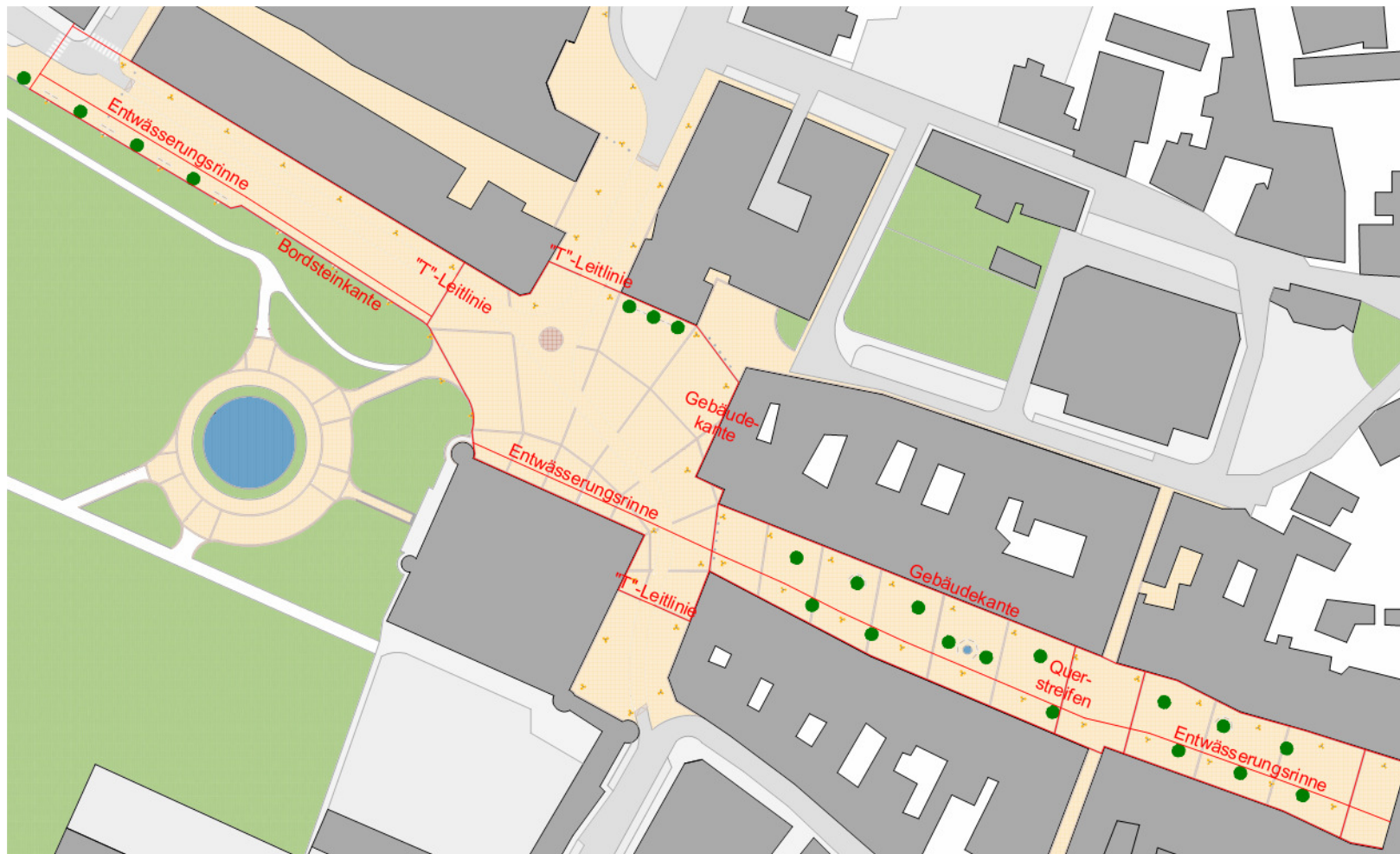


Abb.68: Orientierungshilfen für Blinde.²³⁸

M1:1500

²³⁸ Quelle: Verfasser.

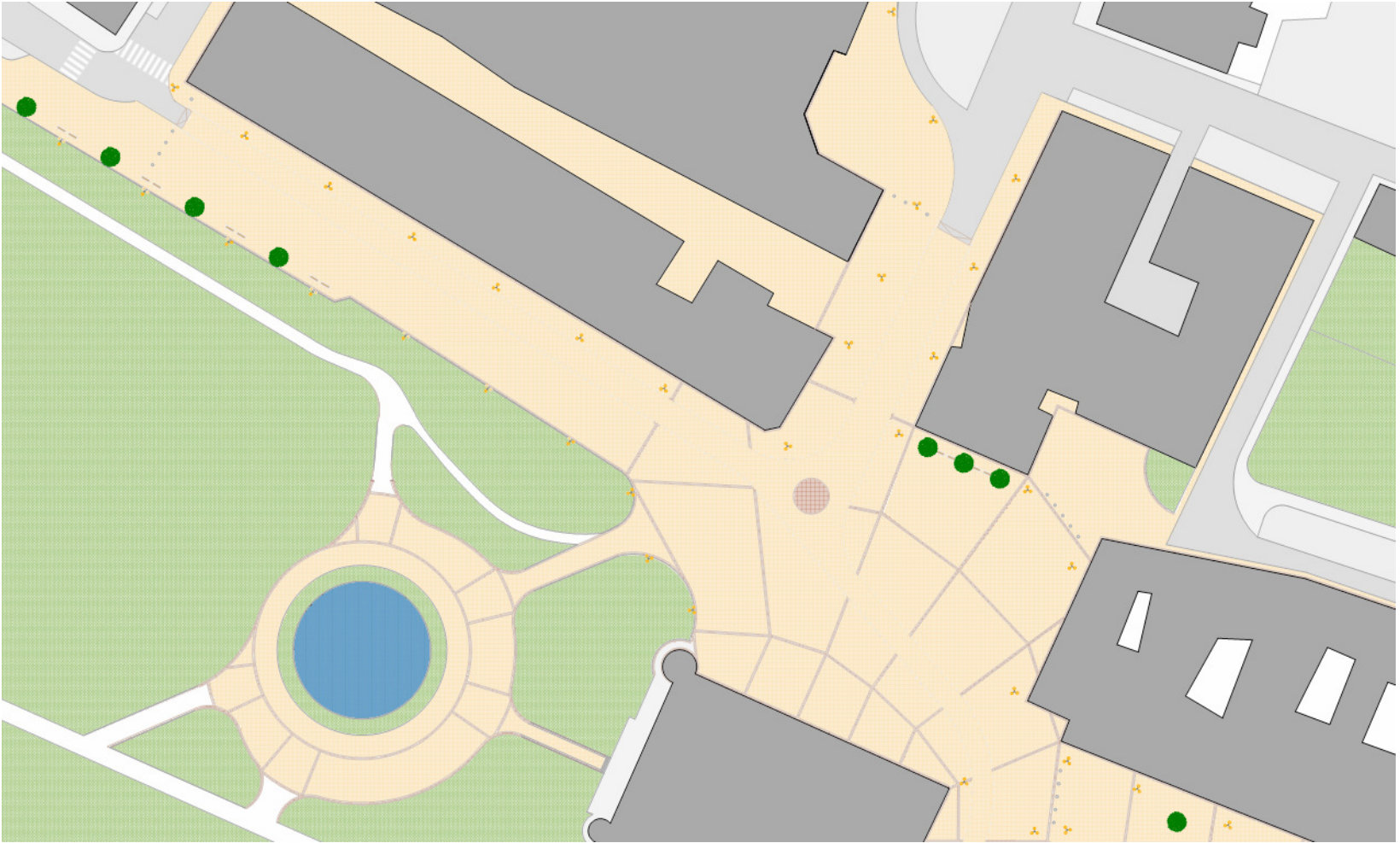


Abb.69: Tiroler-Straße und Burgplatz.²³⁹

M1:1000

²³⁹ Quelle: Verfasser.



Abb.70: Burgplatz und Hauptplatz.²⁴⁰

M1:1000

²⁴⁰ Quelle: Verfasser.

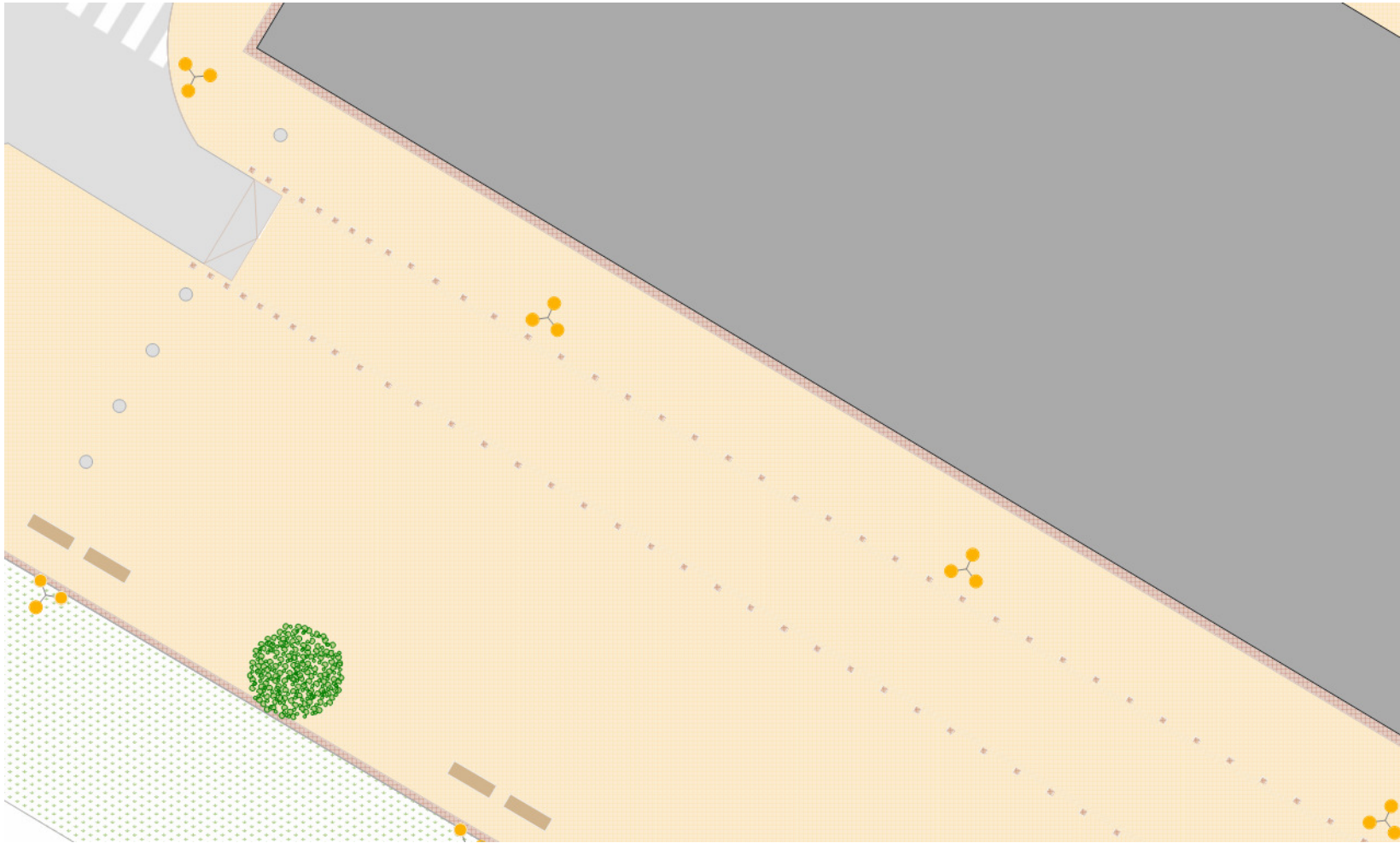


Abb.71: Ausschnitt Tiroler-Straße.²⁴¹

M 1:200

²⁴¹ Quelle: Verfasser.

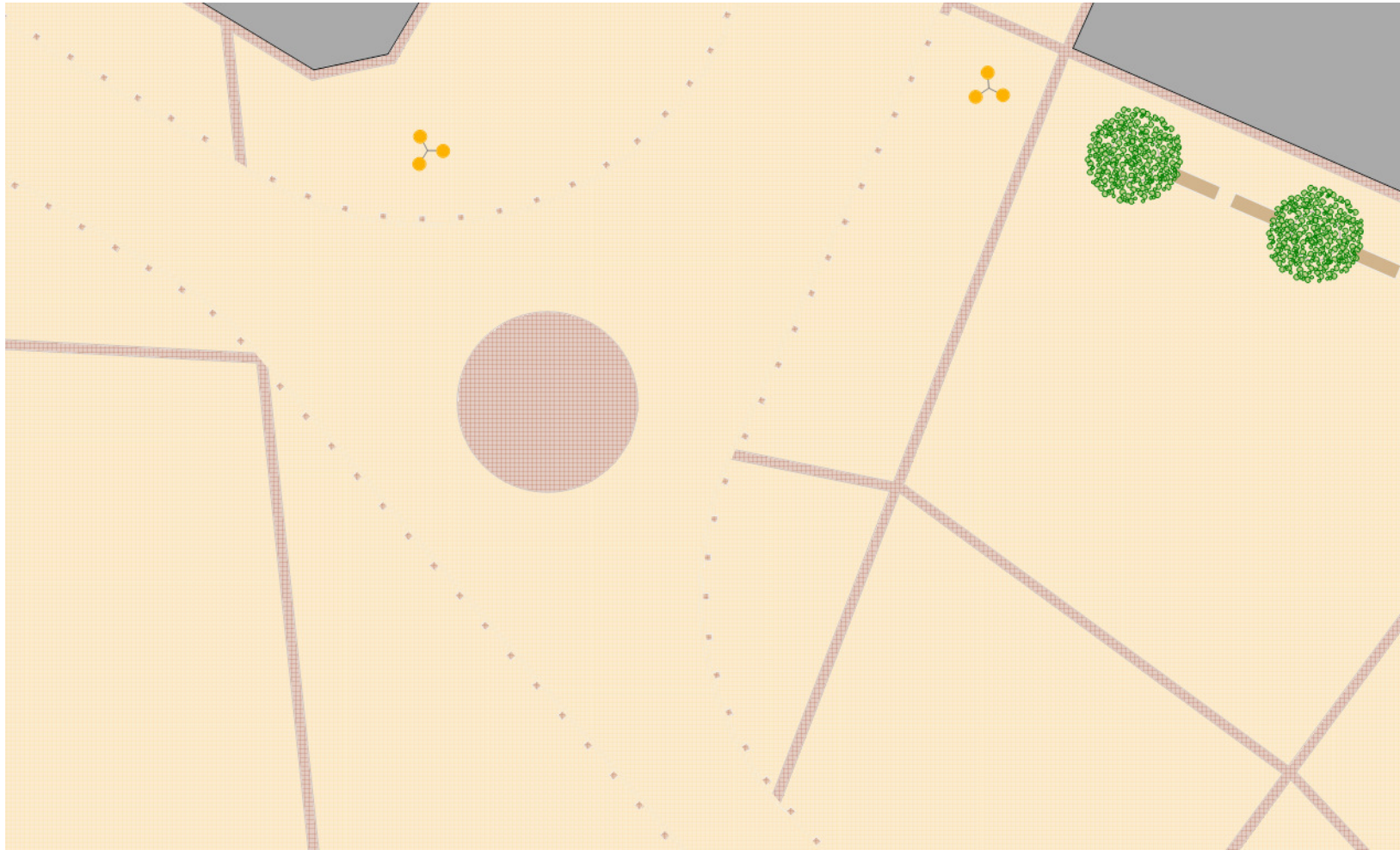


Abb.72: Ausschnitt Burgplatz.²⁴²

M 1:200

²⁴² Quelle: Verfasser.

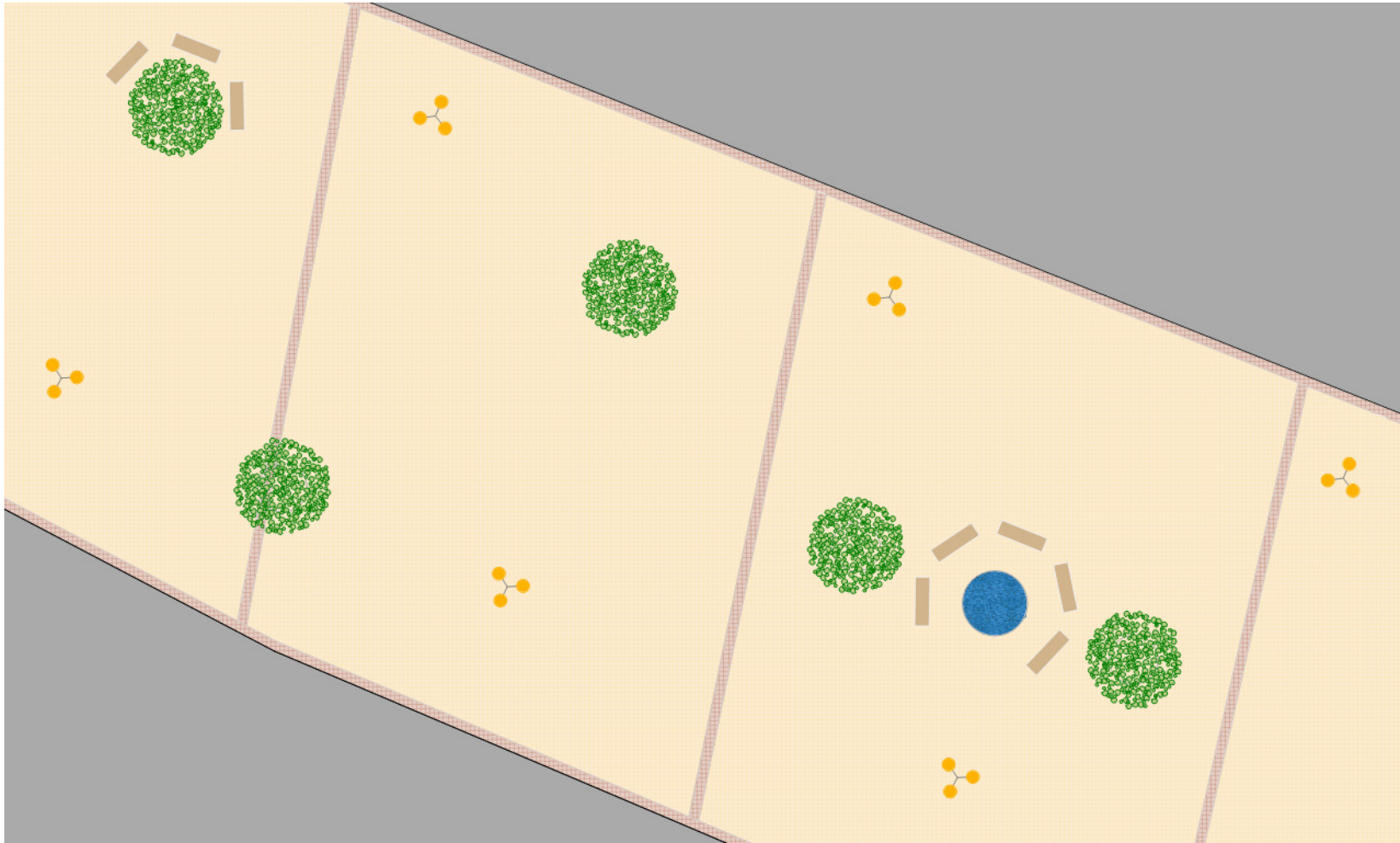


Abb.73: Ausschnitt Hauptplatz.²⁴³

M 1:200

²⁴³ Quelle: Verfasser.



Abb.74: Schnitt 1.
Schnitt durch den Hauptplatz.²⁴⁴

M 1:100

²⁴⁴ Quelle: Verfasser.



Abb.75: Schnitt 2.
Schnitt durch den Hauptplatz.²⁴⁵

M 1:100

²⁴⁵ Quelle: Verfasser.

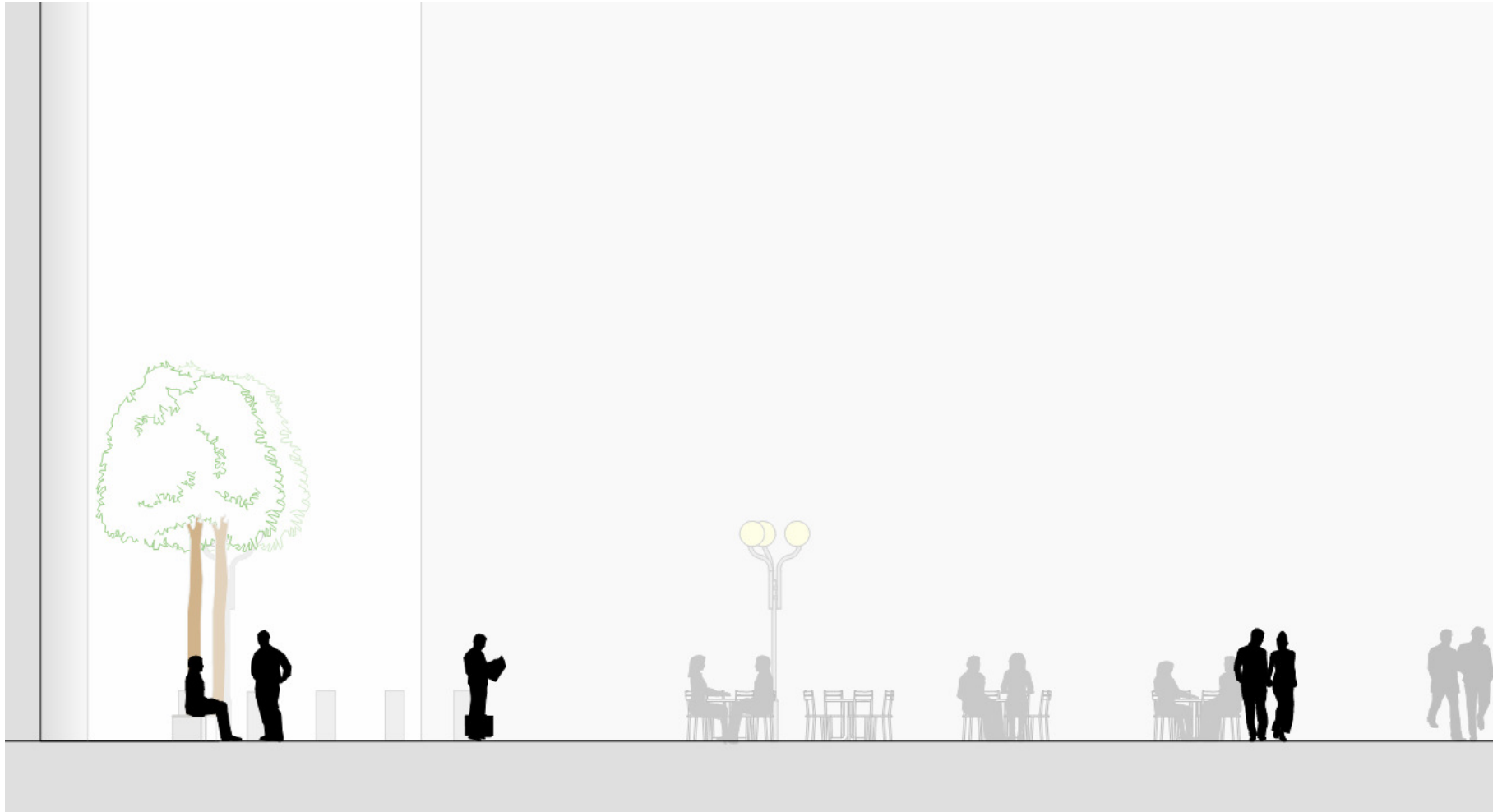


Abb.75: Schnitt 3.
Schnitt durch den Burgplatz.²⁴⁶

²⁴⁶ Quelle: Verfasser.



M 1:100



Abb.77: Hauptplatz heute.²⁴⁷

²⁴⁷ Quelle: Verfasser.



Abb.78: Hauptplatz nach der Platzneugestaltung.²⁴⁸

²⁴⁸ Quelle: Verfasser.



Abb.79: Burgplatz heute.²⁴⁹

²⁴⁹ Quelle: Verfasser.



Abb.80: Burgplatz nach der Platzneugestaltung.²⁵⁰

²⁵⁰ Quelle: Verfasser.

WEITERE MAßNAHMEN

Parkplätze

Genügend Parkierungsmöglichkeiten in unmittelbarer Umgebung sind ein absolutes Muss für den Erfolg der neu gestalteten Bereiche. Vorhandene Parkplätze sind gut zu beschildern, um ein leichtes Finden dieser zu ermöglichen. Es ist von großem Vorteil, wenn die Parkplätze in nicht zu weiter Entfernung vom Altstadtbereich liegen und der Fußweg dorthin attraktiv gestaltet wird.

Radwege

Im neu gestalteten Shared Space und der Fußgängerzone ist ein sicheres Radfahren möglich. Um auch außerhalb mit dem Rad sicher unterwegs zu sein, ist die Ausweitung des Radnetzes über einen größeren Umkreis erforderlich.

Öffentliche Verkehrsmittel

Eine Erweiterung der Verbindungen öffentlicher Verkehrsmittel würde sich ebenfalls sehr vorteilhaft auswirken und den Verkehr weiter verringern. Die Möglichkeit mit Stadtbussen die Innenstadt zu erreichen, würde weitere Besucher bringen und den PKW Verkehr reduzieren. Attraktive Wege von den Haltestellen in die Innenstadt wären ebenso wie kurze Buswartezeiten sehr zu begrüßen.

Attraktive Fußgängerverbindungen zwischen Außenbereichen und der Altstadt

Um die Altstadt auch zu Fuß von weiter außen liegenden Stadtgebieten erreichen zu können, sind attraktive Fußgängerverbindungen anzustreben. Schmale Gehsteige neben stark befahrenen Straßen schrecken ab. Ein schöner Weg der in die Altstadt führt würde zusätzlich Besucher bringen.

Sanierung historischer Gebäude

Eine Sanierung der historischen Häuser am Hauptplatz würde zur weiteren Aufwertung des Platzes beitragen.



Abb.81: PKW oder Bus?²⁵¹

²⁵¹ Quelle: European Commission, 15.

RESÜMEE

Die vorliegende Diplomarbeit zeigt, dass eine Entlastung der Innenstadt durch ein reduziertes Verkehrsaufkommen viele positive Aspekte mit sich bringt.

Eine Umgestaltung der Bereiche des Burg- und Hauptplatzes zum Shared Space bzw. zur Fußgängerzone sind Möglichkeiten, die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt deutlich zu steigern. Nicht nur auf die Plätze selbst hat dies eine aufwertende Wirkung, sondern das ganze Umfeld profitiert davon.

Diese Maßnahmen steigern einerseits das Interesse der Touristen die Stadt zu besuchen, andererseits ist es für die Bewohner von Spittal selbst ein Anliegen, zentrale Konsum- und Verweilmöglichkeiten zu nutzen. Durch das höhere Besucheraufkommen profitieren wiederum die ansässigen Handelsunternehmen und die Gastronomie. Weiters haben diese Verbesserungsmaßnahmen positive Auswirkungen auf die Gesundheit und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Der Erarbeitungsprozess des Shared Space und der Fußgängerzone zeigt, dass auf verschiedenste Ansprüche Rücksicht genommen werden muss um schließlich Kompromisse zu finden, die zu Lösungsvarianten führen. Besonderer Bedacht wurde in der Planung auf den Burgplatz gelegt, welcher als Verkehrsknotenpunkt weiterhin erhalten bleibt und den geänderten Bedingungen angepasst werden muss. Die Umgestaltung in einen Shared Space muss gut überlegt sein. Um von der Bevölkerung auch angenommen zu werden ist es notwendig, auf viele Bereiche Acht zu geben. Es ist wichtig, eine leichte Orientierung für den Fuß- und

den motorisierten Verkehrs zu gewährleisten und auf die Ansprüche von Fußgängern, PKW- und Radfahrern einzugehen. Insbesondere aber auch auf die Bedürfnisse von Blinden, seh- und gehbeeinträchtigte Menschen, für die große Plätze oft eine Schwierigkeit darstellen.

Diese Aspekte flossen in die Planung ein und fanden im gesamten Planungsgebiet Berücksichtigung.

Es gibt viele Möglichkeiten, verkehrsberuhigte Bereiche zu gestalten. Diese Diplomarbeit zeigt Vorschläge, wie eine Verbesserung der innerstädtischen Situation erreicht werden kann. Die Stadt Spittal an der Drau besitzt ein großes Potenzial zur Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität. Dieses Potenzial muss nur genutzt werden.

„Der Hauptplatz als Fußgängerzone würde der Stadt einen enormen Zuwachs an Lebensqualität und Attraktivität für den Tourismus bringen. Die Betriebe im Zentrum würden aufgewertet. Die Feinstaub- und Lärmbelastung der Innenstadt würde deutlich reduziert.“²⁵²

²⁵² Quelle: Zit. n. Krammer.



Abb.01: Städtischer Lebensraum! Grafik.²⁵³

²⁵³ Quelle: European Commission, 15.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Einleitung

Abb.01: European Commission Directorate-General for the Environment (Hg.): Reclaiming city Streets for people Chaos of quality of life?, S.15

Kapitel 1

Abb.01: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Fünfzig Jahre Stadt, Spittal an der Drau 1980, S.15

Abb.02: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Ausstellungskatalog. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, Spittal an der Drau 1991, S.386

Abb.03: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Vom Markt zur Stadt, Spittal an der Drau 1960, S.30

Abb.04: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Ausstellungskatalog. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, Spittal an der Drau 1991, S.377

Abb.05: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Fünfzig Jahre Stadt, Spittal an der Drau 1980, S.178

Abb.06: Kollitsch, Arthur: Merian Topographia Germaniae 1656, S. 74

Abb.07: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Vom Markt zur Stadt, Spittal an der Drau 1960, S.96

Abb.08: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Chronik. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, S.154

Abb.09: KAGIS, online unter: Franziszeischer Kataster (1822-1828), online unter: http://gis.ktn.gv.at/atlas/%28S%28x2u1kiyqx1svx255irmkeker%29%29/init.aspx?karte=ka_hist&ks=kaernten_atlas (Stand: 1. Feber 2012)

Abb.10: Ebda

Abb.11: Pleschberger, Anna Maria / Pleschberger, Wielhelm: Spittal an der Drau. Auf alten Ansichtskarten, Spittal an der Drau 1990

Abb.12: Ebda

Abb.13: Ebda

Abb.14: Ebda

Abb.15: Ebda

Abb.16: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Chronik. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, S.159

Abb.17: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Vom Markt zur Stadt, Spittal an der Drau 1960, S.32

Abb.18: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Chronik. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, S.235

Abb.19: Ebda, S.260

Abb.20: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Vom Markt zur Stadt, Spittal an der Drau 1960, S.40

Abb.21: Verein Technikum Kärnten (Hg.): Technikum Kärnten. Das Spittl im Wandel der Zeit, Klagenfurt 2000, S.55

Abb.22: Pleschberger, Anna Maria / Pleschberger, Wielhelm: Spittal an der Drau. Auf alten Ansichtskarten, Spittal an der Drau 1990

Abb.23: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Ausstellungskatalog. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, Spittal an der Drau 1991, S.78

Abb.24: Verein Technikum Kärnten (Hg.): Technikum Kärnten. Das Spittl im Wandel der Zeit, Klagenfurt 2000, S.55

Abb.25: Ebda

Abb.26: Wikimedia, online unter: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Spittl_-_Fachhochschule,_Spittal_an_der_Drau-1.jpg (Stand: 1. Feber 2012)

Abb.27: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Chronik. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, S.402

Abb.28: Ebda, S.403

Abb.29: Ebda, S.405

Abb.30: Eigentum Birgit Rader

Abb.31: Ebda

Abb.32: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Fünfzig Jahre Stadt, Spittal an der Drau 1980, S.99

Abb.33: Eigentum Birgit Rader

Abb.34: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Vom Markt zur Stadt, Spittal an der Drau 1960, S.40

Abb.35: Prasch, Hartmut / Maier, Manuela: Spittal an der Drau 1930 – 2005. Aufschwung einer Stadt eine Dokumentation in Bildern, Spittal an der Drau 2005, S.58

Abb.36: Ebda

Abb.37: Prasch, Hartmut / Maier, Manuela: Spittal an der Drau 1930 – 2005. Aufschwung einer Stadt eine Dokumentation in Bildern, Spittal an der Drau 2005, S.59

Abb.38: Ebda

Abb.39: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Chronik. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, S.426

Abb.40: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Fünfzig Jahre Stadt, Spittal an der Drau 1980, S.98

Abb.41: Eigentum Birgit Rader

Abb.42: Schloss Porcia, online unter: http://www.schlossporcia.at/index.php?option=com_atomicongallery&folder=Das+Schloss+im+Sommer&Itemid=108&lang=de (Stand: 15. Feber 2012)

Abb.43: Ebda.

Abb.44: Pfarre online unter: <http://www.kath-kirche-kaernten.at/pfarren/pfarrdetail/C3207/pfarrkirche2/> (Stand: 15. Feber 2012)

Abb.45: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Fünfzig Jahre Stadt, Spittal an der Drau 1980, S.283

Abb.46: Ebda, S.115

Abb.47: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Chronik. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, S.462

Abb.48: Ebda

Abb.49: Ebda, S.422

Abb.50: Ebda

Abb.51: Prasch, Hartmut / Maier, Manuela: Spittal an der Drau 1930 – 2005. Aufschwung einer Stadt eine Dokumentation in Bildern, Spittal an der Drau 2005, S.81

Abb.52: Ebda

Abb.53: Wikimedia, online unter: http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Spittal_an_der_Drau_-_Einkaufszentrum_Stadtparkcenter.JPG (Stand: April 2012)

Abb.54: Drautalperle, online unter: <http://www.drautalperle.at/drautalperle/?L=2%20and%20user> (Stand: 1. April 2012)

Abb.55: Pleschberger, Anna Maria / Pleschberger, Wielhelm: Spittal an der Drau. Auf alten Ansichtskarten, Spittal an der Drau 1990

Kapitel 2

Abb.01: Wikipedia, online unter:
http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Wappen_at_spittal-an-der-drau.png&filetimestamp=20060814090942 (Stand: 15. Feber 2012)

Abb.02: Wikipedia, online unter:
http://de.wikipedia.org/wiki/Spittal_an_der_Drau#.C3.96ffentliche_Einrichtungen (Stand: 15. Feber 2012)

Abb.03: KAGIS, online unter:
http://gis.ktn.gv.at/atlas/%28S%28a20qe2vzuitvy4iruhb1tzv5%29%29/init.aspx?karte=atlas_basiskarten&ks=kaernten_atlas (Stand: 15. Feber 2012)

Kapitel 3

Abb.01: KAGIS online unter:
http://gis.ktn.gv.at/atlas/%28S%2820xbah45xf21bc55cvcvtgym%29%29/init.aspx?karte=ka_ro&ks=kaernten_atlas&redliningid=qhsxednp23zy30e3tzbpctzn&box=460434.480288833%3b183494.839833548%3b464157.620469748%3b185744.301934486&srs=31258
 (Stand: 15. Feber 2012)

Abb.02: Ebda

Abb.03: Eigentum Birgit Rader

Abb.04: Ebda

Abb.05: Ebda

Kapitel 4

Abb.01: Diplomingenieur Poltnigg & Klammer(Hg.): Nord/Ost-Spange Spittal/Drau Nutzwertanalyse 2001, Spittal an der Drau 2001

Abb.02: Ebda

Abb.03: Ebda

Abb.04: Ebda

Abb.05: Ebda

Abb.06: Ebda

Abb.07: Ebda

Abb.08: Ebda

Kapitel 5

Abb.01: Eigentum Birgit Rader

Abb.02: Verfasser / KAGIS, online unter:
http://gis.ktn.gv.at/atlas/%28S%28a20qe2vzuitvy4iruhb1tzv5%29%29/init.aspx?karte=atlas_basiskarten&ks=kaernten_atlas (Stand: 15. April 2012)

Abb.03: Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Chronik. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, S.407

Abb.04: Eigentum Birgit Rader

Abb.05: Ebda

Abb.06: Ebda

Abb.07: Ebda

Abb.08: Ebda

Abb.09: Ebda

Abb.10: Ebda

Abb.11: Ebda

- Abb.12: Ebda
 Abb.13: Ebda
 Abb.14: Ebda
 Abb.15: Ebda
 Abb.16: Ebda
 Abb.17: Ebda
 Abb.18: Ebda
 Abb.19: Ebda
 Abb.20: Ebda
 Abb.21: Ebda
 Abb.22: Ebda
 Abb.23: Ebda
 Abb.24: Ebda
 Abb.25: Ebda
 Abb.26: Ebda
 Abb.27: Ebda
 Abb.28: Ebda
 Abb.29: Ebda
 Abb.30: Ebda
 Abb.31: Ebda
 Abb.32: Ebda
 Abb.33: Ebda
 Abb.34: Ebda
 Abb.35: Ebda
 Abb.36: Ebda
 Abb.37: Ebda
 Abb.38: Wikipedia, online unter:
http://de.wikipedia.org/wiki/Bildtafel_der_Verkehrszeichen_in_%C3%96sterreich (Stand: 1. April 2012)
 Abb.39: Ebda
 Abb.40: Ebda
 Abb.41: Ebda
 Abb.42: Wikipedia, online unter:
http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space (Stand 1. April 2012)
 Abb.43: Gerlach, Jürgen / Ortlepp, Jörg / Voß, Heiko: Shared Space – Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?, Berlin 2009, S.26
 Abb.44: Baden, online unter: <http://www.city-walks.info/Baden-bei-Wien/Hauptplatz.html> (Stand 1. April 2012)
 Abb.45: Myswitzerland, online unter:
http://www.myswitzerland.com/de/infra_anlagendetail.cfm?rkey=716&instance=10050518&art=Oeffentliches%20Geb%C3%A4ude (Stand 1. April 2012)
 Abb.46: Gerlach, Jürgen / Ortlepp, Jörg / Voß, Heiko: Shared Space – Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?, Berlin 2009, S.16
 Abb.47: Ebda
 Abb.48: Gerlach, Jürgen / Ortlepp, Jörg / Voß, Heiko: Shared Space – Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?, Berlin 2009, S.14
 Abb.49: Ebda
 Abb.50: Verfasser / KAGIS online unter:
http://gis.ktn.gv.at/atlas/%28S%28a20qe2vzuitvy4iruhb1tzv5%29%29/init.aspx?karte=atlas_basiskarten&ks=kaernten_atlas (Stand: 1. April 2012)
 Abb.51: Eigentum Birgit Rader
 Abb.52: Ebda
 Abb.53: Ebda
 Abb.54: Ebda
 Abb.55: Ebda
 Abb.56: Ebda
 Abb.57: Ebda

Abb.58: Ebda

Abb.59: Ebda

Abb.60: Ebda

Abb.61: Ebda

Abb.62: Ebda

Abb.63: Verfasser / KAGIS, online unter:
http://gis.ktn.gv.at/atlas/%28S%28a20qe2vzuitvy4iruhb1tzv5%29%29/init.aspx?karte=atlas_basiskarten&ks=kaernten_atlas (Stand:
 15. Feber 2012)

Abb.64: Eigentum Birgit Rader

Abb.65: Ebda

Abb.66: Verfasser / KAGIS, online unter:
http://gis.ktn.gv.at/atlas/%28S%28a20qe2vzuitvy4iruhb1tzv5%29%29/init.aspx?karte=atlas_basiskarten&ks=kaernten_atlas (Stand:
 15. Feber 2012)

Abb.67: Eigentum Birgit Rader

Abb.68: Ebda

Abb.69: Ebda

Abb.70: Ebda

Abb.71: Ebda

Abb.72: Ebda

Abb.73: Ebda

Abb.74: Ebda

Abb.75: Ebda

Abb.76: Ebda

Abb.77: Ebda

Abb.78: Ebda

Abb.79: Ebda

Abb.80: Ebda

Abb.81: European Commission Directorate-General for the Environment (Hg.): Reclaiming city Streets for people Chaos of quality of life?, S.14

Resümee

Abb.01: European Commission Directorate-General for the Environment (Hg.): Reclaiming city Streets for people Chaos of quality of life?, S.15

BIBLIOGRAPHIE

- Aminde, Hans-Joachim (Hg.): Plätze in der Stadt, Stuttgart 1994
- Amt der Kärntner Landesregierung (Hg.): Verkehrsdatenerhebung Kärnten 2010, Klagenfurt 2011
- Arbeiterkammer Kärnten (Hg.): AK-Pendlerstudie, Mehr als die Hälfte der Kärntner Arbeitnehmer fahren dem Job hinterher, 2010, online
unter:
<http://kaernten.arbeiterkammer.at/online/page.php?P=205&IP=57278&REFP=1272> (Stand: April 2012)
- Breitling, Peter / Internationales Städteforum Graz (Hg.): Der Fußgänger erobert wieder die Stadt (=Schriften des internationalen Städteforums Graz 1), Graz 1980
- Breitling, Peter/ Schütte, Hubertus / Wetzling, Alexander: Wege zur neuen Altstadt. Das Beispiel Dinkelsbühl, Dinkelsbühl 1978
- Brunner, Thomas: Altstadt – Fürstenfeld. Entwicklungs- und Gestaltungskonzepte, Dipl.-Arb., Graz 1991
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (Hg.): Straßenraum für alle. Planung für geh- und sehbehinderte Menschen, Pinkafeld 2003
- Diplomingenieure Poltnigg & Klammer(Hg.): Nord/Ost-Spange Spittal/Drau Nutzwertanalyse 2001, Spittal an der Drau 2001
- European Commission Directorate-General for the Environment (Hg.): Reclaiming city Streets for people Chaos of quality of life?
- Fachhochschule Technikum Kärnten(Hg.): SPITTAL AN DER DRAU - VERKEHRSMASMASTERPLAN 2005, Spittal an der Drau 2005
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, Köln 2011
- Forschungs- und Planungsgruppe Prof. Dr. Peter Breitling: Städtebauliche Eingliederung von Hochleistungsstraßen in dichtbesiedelte Gebiete am Beispiel des Grazer Nord-, Ost- und Südgürtels, Graz 1987
- Gerlach, Jürgen / Ortlepp, Jörg / Voß, Heiko: Shared Space – Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?, Berlin 2009
- Haffner, Horst: Orte – Plätze - Räume. Vom Umgang mit der Stadt, München
- Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.): Straßenraum für alle. Planung für geh- und sehbehinderte Menschen, Pinkafeld 2003
- Mayr, Josef: Verkehrskonzept für die Stadt Zell/See unter Berücksichtigung der Auswirkungen der geplanten Umfahrung von Zell/See durch die Bundesstrasse B 311, Dipl.-Arb., Graz 1988

Mischkulnig, Udo: architekturwerk. Städtebauliche Studie und Erarbeitung eines Bebauungsplanes für Maria Elend im Rosental, Graz 1999

Pleschberger, Anna Maria / Pleschberger, Wilhelm: Spittal an der Drau. Auf alten Ansichtskarten, Spittal an der Drau 1990

Pock, Michael: Altstadtverdichtung. Ein Konzept für die Stadt Friesach/Kärnten, Dipl.-Arb., Graz 1994

Prasch, Hartmut / Maier, Manuela: Spittal an der Drau 1930 – 2005. Aufschwung einer Stadt eine Dokumentation in Bildern, Spittal an der Drau 2005

Stadtarchiv Spittal an der Drau: Vom "Hospital" zur Metropole Oberkärntens, online unter: <http://stadtarchiv.spittal-drau.at/stadtgeschichte.php> (Stand: 1. April 2012)

Stadtbaudirektion Graz (Hg.): Barrierefreies Bauen für ALLE Menschen, Graz 2005

Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Ausstellungskatalog. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, Spittal an der Drau 1991

Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Chronik. 800 Jahre SPITTAL 1191-1991, Spittal an der Drau 1991

Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Fünfzig Jahre Stadt, Spittal an der Drau 1980

Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Vom Markt zur Stadt, Spittal an der Drau 1960

Stadtplanung Wien (Hg.): Mehr Platz! Auswirkungen von Freiraummangel auf Kinder und Jugendliche, Wien 2000

Türk, Franz / Stadtgemeinde Spittal an der Drau (Hg.): Spittal an der Drau. Eine Chronik, Klagenfurt-Wien 1959

Verein Technikum Kärnten (Hg.): Technikum Kärnten. Das Spittal im Wandel der Zeit, Klagenfurt 2000

Webb, Michael: Die Mitte der Stadt. Städtische Plätze von der Antike bis heute, Frankfurt 1990

Internet

Autofreie Stadt, online unter: <http://autofreiestadt.at/cms/website.php?id=/de/infos/forderungen.htm> (Stand: 1. März 2012)

Barrierefreies Bauen, online unter: <http://www.graz.at/cms/beitrag/10026599/421916> (Stand: 1. April 2012)

Die Woche, online unter: Spittal- Die letzte Stadt ohne Fußgängerzone, <http://www.woche.at/lurnfeld/politik/spittal-die-letzte-stadt-ohne-fussgaengerzone-d40814.html>, 2011 (Stand: 1. März 2012)

Feinstaub, online unter: <http://feinstaubfrei.at/de/> (Stand: 1. März 2012) (Stand: 1. April 2012)

KAGIS, online unter: http://gis.ktn.gv.at/atlas/%28S%283vjdcpm4gzozzg2yzhedc5qs%29%29/init.aspx?karte=ka_hist&ks=kaernten_atlas (Stand: 1. Feber 2012)

Kleine Zeitung, online unter: Neuer Kampf um Fußgängerzone in Spittal,
http://www.kleinezeitung.at/kaernten/spittal/spittal_an_der_drau/2721788/neuer-kampf-um-fussgaengerzone.story, 2011 (Stand: 1. Feber 2012)

Sehbehinderte und blinde Menschen, online unter: <http://kremser.wonne.cc/> (Stand: 1. April 2012)

Shared Space, http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space

Shared Space Graz, online unter: <http://www.graz.at/cms/beitrag/10185425/1618648/> (Stand: 1. März 2012)

Shared Space Projekte, online unter: http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Shared-Space-Projekte#cite_note-steiermark-19 (Stand: 15. Feber 2012)

Stadtarchiv Spittal, online unter: <http://stadtarchiv.spittal-drau.at/>

Umfahrung Sölden, online unter: <http://www.gruenwald-resort.com/blog/ortskernentwicklung-und-umfahrung-solden> (Stand: 1. März 2012)

