

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung.....	3
Abstract.....	5
Einleitung.....	7
Steckbrief von Villach	
Geographie.....	10
Villachs Geschichte.....	12
Villach - die Eisenbahnerstadt	14
Projekt Bahnhof in der Zeit von 1945 – 2010.....	16
Hier und Jetzt im Jahr 2014.....	17
Bestandsaufnahmen	
Allgemein.....	20
Hauptgebäude.....	22
Nebengebäude.....	23
Parken und Verkehr.....	24
Standortanalyse Zusammenfassung.....	27
Maßnahmen zur Attraktivierung.....	28
Standortanalyse	
Verkehrskonzept.....	30
Parkkonzept.....	32
Bereichsgliederung im Ist-Zustand.....	33
Städtebau.....	34

Projekt

Entwurfsidee.....	36
Entwurfsbeschreibung	
Verkehrskonzept.....	39
2. Untergeschoß.....	41
1. Untergeschoß.....	43
Erdgeschoß.....	45
1. Obergeschoß.....	49
2. Obergeschoß.....	53
3. Obergeschoß.....	55
4. Obergeschoß.....	57
Ansichten.....	58
Schnitte.....	59
Vorplatzgestaltung.....	60
Weganalyse Fußgänger	62
Weganalyse Auto und LKW.....	64

Tragsystem

Erdgeschoß.....	67
1. Obergeschoß.....	67
2. Obergeschoß.....	69
Parkdeck.....	71
Abbildungen.....	72
Abbildungsverzeichnis.....	79
Bibliographie.....	79

KURZFASSUNG

In der vorliegenden Diplomarbeit möchte ich mich dem Projekt eines neuen Bahnhofes für Villach widmen.

Mit dem Einzug des Eisenbahnwesens im Jahre 1864 hat für Villach eine massiv einschneidende Ära mit wirtschaftlichem und gesellschaftlichem Aufschwung begonnen. Das Stadtbild ist heute noch aus dieser Zeit geprägt, da gewaltige Eisenbahnanlagen den Altstadt kern säumen und eine Erweiterung dieses dadurch verhindert haben. Villach als Verkehrsknotenpunkt hat in all der Zeit nicht an Wichtigkeit verloren. Für die „Eisenbahnerstadt“, wie Villach auch genannt wird, besitzt die Eisenbahn auch heute noch einen hohen Stellenwert bei der Villacher Bevölkerung.

Das gesamte Bahnhofsareal ist leider in die Jahre gekommen und nur schrittweise wurden und werden Renovierungen vorgenommen. Diese ziehen aber den Nachteil mit sich, dass das architektonische Endprodukt ein immer unstrukturierteres Erscheinungsbild ergibt.

An den Bahnhof von heute werden andere Anforderungen gestellt als dies noch in den 50iger Jahren der Fall war, als der Grundstein für das heutige Erscheinungsbild gelegt wurde.

Diesen Kreis des Immer-Wieder-Erneuerns und Erweitern der Baustruktur möchte ich durchbrechen und ein neues wichtiges Gebäude für die Villacher Stadt planen. Inbegriffen in die Neuplanung des Hauptgebäudes ist auch ein neues Verkehrskonzept und Parks system, da der Bahnhof nicht nur ein Gebäude ist, sondern in seiner Gesamtheit als ein funktionierender Verkehrsknotenpunkt fungieren sollte.

ABSTRACT

In this master thesis I want to focus on the project for a new railway station in Villach.

When the railway came to Villach in the year 1864, an economical and social boom ensued. The cityscape is still characterized by this development because massive railway installations surround the old town center and have prevented expansion. In all this time, Villach has not lost importance as a traffic junction. The railway still has a significant status for the population of the “railway town”, as Villach is also called.

Unfortunately, the entire railway station area has become rather timeworn and renovations have been undertaken only gradually. Thus, the architectural end product has an increasingly unstructured appearance.

A railway station today has to fulfil different requirements than in the 1950s, when the foundation for today’s building has been laid.

I would like to stop this cycle of renovation and expansion and plan a new important building for the city of Villach. This re-planning of the main building also includes a new traffic and parking concept, because the railway station is not only a building, but should also serve as a functioning traffic junction.

EINLEITUNG

Der Villacher Bahnhof war auf Grund seiner günstigen geographischen Lage seit jeher ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Bis heute hat die Stadt ihr Image als „Eisenbahnerstadt“ nicht verloren, was sich daran zeigt, dass noch immer sehr viele Villacher Bedienstete der ÖBB sind.

In den Anfängen des Eisenbahnwesens wurde viel architektonisches Hauptaugenmerk in Bezug auf das Bahnhofsgebäude gelegt, da Villach eine wichtige Metropole in diesem Bereich war und auch noch ist.

Doch der 2. Weltkrieg zerstörte leider dieses repräsentative Gebäude zur Gänze. Notdürftig wurde ein neues Bahnhofsprojekt binnen kürzester Zeit erbaut, welches in leicht abgeänderter Form noch bis heute besteht.

Bei häufiger Nutzung von Zug und Bus als Verkehrsmittel und damit verbundenen Aufhalten im Bahnhof Villach fiel mir auf, dass das Hauptgebäude weder einladend wirkt, noch sich in dieser Wartezeit auf Anschlussverbindungen angenehm gestalten lässt.

Das Angebot an gastronomischen Betrieben beschränkt sich auf ein Wettcafé und einen Zeitschriftenverkaufsstand, welche sich im Untergeschoß befinden.

Darüber hinaus fehlen Einkaufsmöglichkeiten, deren Nutzung sich gut mit Bahnreisen verbinden lassen könnte. Die derzeitige Parkplatzsituation rund um das Bahnhofsgelände – von der kostenpflichtigen Tiefgarage abgesehen – finde ich den Erfordernissen nicht angemessen.

Da der Villacher Bahnhof dem heutigen Standard nicht mehr entspricht, Um- und Zubauten mit einem hohen Aufwand verbunden wären, möchte ich mich anhand dieser Diplomarbeit dem Thema „Neubau des Villacher Bahnhofes“ widmen.

Villach hat ein adäquates Bahnhofsgebäude verdient.

STECKBRIEF VON VILLACH

Villach ist mit rund 60.000 Einwohnern nach Klagenfurt (90.000 Einwohner) die zweitgrößte Stadt in Kärnten (Statistik Austria, Stand 2012). Es ist die größte Stadt in Österreich, die nicht Hauptstadt eines Bundeslandes ist.

GEOGRAPHIE

Das Land Kärnten ist geographisch in folgende Regionen eingeteilt:

1. Oberkärnten
2. Region Villach-Klagenfurt
3. Unterkärnten

Villach liegt im westlichen Zentralraum von Kärnten und ist auch wichtiges Einzugsgebiet des westlich gelegenen Oberkärntens. Die Stadt ist Schnittstelle der drei Länder Österreich, Slowenien und Italien (Achse Zentraleuropa-Balkanländer-Adriatische Achse) und war und ist immer schon ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für Eisenbahn und Straßenverkehr.¹

Klimatisch gesehen ist die Lage des Villacher Beckens begünstigt, da es von Gebirgszügen umgrenzt ist und schirmt die häufigen West- und Nordwestwetterlagen ab.



Abb.1: Lage von der Stadt Villach



Abb.2: Verkehrsknotenpunkt

¹ Vgl. Seger 2010, 32ff

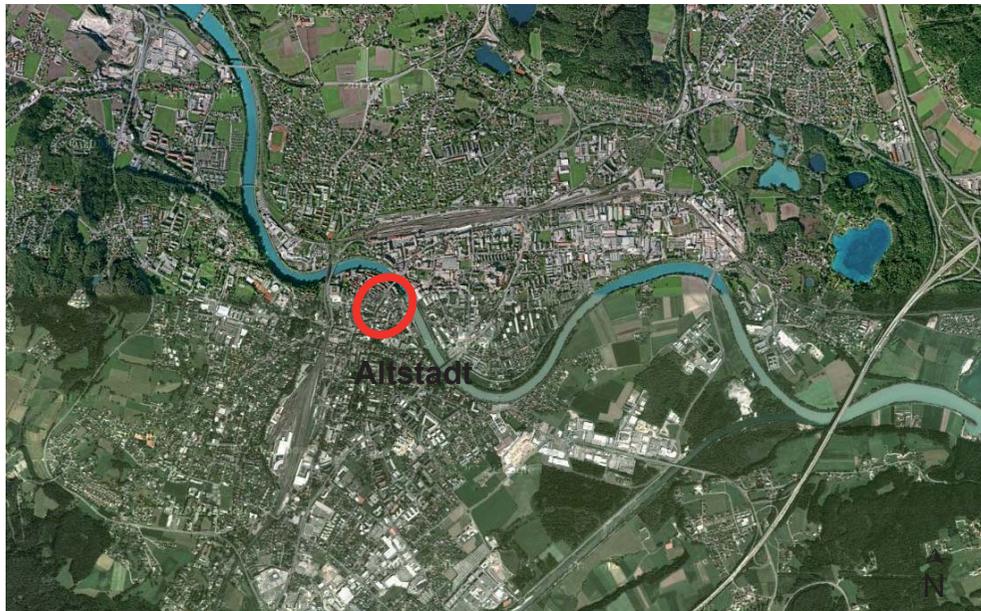


Abb.3: Luftbild von Villach

Durch die geringe Durchlüftung gibt es warme Sommer und kalte Winter. Touristisch gesehen ist dies von großem Vorteil. Jährlich verzeichnet Kärnten über 12 Mio. Nächtigungen (davon 10 Mio. im Sommer) und liegt mit einem 10%-Anteil an dritter Stelle hinter Tirol (35%) und Salzburg (16%). In Villach liegt der Arbeitsplatzanteil im Tourismus zwischen 5-15 %, in Klagenfurt hingegen sogar nur unter 5 Prozent.²

Die vielen Kärntner Seen sind ein Produkt des Eiszeitalters vor 35.000 Jahren. In dieser Zeit war Kärnten größtenteils mit Eis bedeckt (in Villach ca. 1500 m Höhe). Die Berge, die Villach umgeben (Gerlitze, Dobratsch) ragten nur mit den Bergspitzen aus dem mächtigen Gletscher.

Durch die Eisschmelze entstanden die Seen, wie z.B.: der Faaker See, der Ossiacher See, der Silbersee, der Vassacher See, der Leonharder See, Magdalensee, Grünsee, etc., Moore und viele Feuchtgebiete, welche heute unter Naturschutz stehen.

Das Stadtzentrum hingegen liegt an der Draa, weshalb Villach auch als Draustadt bekannt ist.³ Politisch gesehen steht Villach zwar hinter Klagenfurt, jedoch in wirtschaftlicher Hinsicht steht sie Klagenfurt um nichts mehr nach.⁴

² Vgl. Seger 2010, 106.
³ Vgl. Seger 2010, 105.
⁴ Vgl. Seger 2010, 165.

VILLACHS GESCHICHTE

Bereits um 878 wurde Villach erstmals gemeinsam mit der Drau und einer Brücke erwähnt. Aber bereits in der Jungsteinzeit (3500-1800 v.Chr.) dürfte es bereits eine Siedlung in und um Villach gegeben haben, da es einige Funde aus dieser Zeit gibt. Auch die Römer (15.v.Chr.) nutzten das Gebiet in Villach, um regen Handel zu betreiben.

Der Römerweg (eine in den Fels eingetiefte Straße) bei Villach-Warmbad ist noch heute Beweis dafür. Urkundlich erwähnt wurde die Stadt erst 979, als es darum ging, dass das Königsgut Villach an die heute benachbarte Gemeinde Treffen ging.

752 Jahre lang, vom Jahre 1007 bis 1759, war Villach Besitz des Bistum Bambergs in Bayern. Dies war auch der Grund, weshalb Villach nicht Landeshauptstadt von Kärnten werden konnte. Um 1060 bekam Villach das sehr wichtige Marktrecht.

1240 wurde Villach zur Stadt ernannt. In dieser Zeit wurde auch der Hauptplatz, der heutige Stadtkern, dessen Straßenform heute noch vorherrscht, angelegt.⁵

Immer wieder wurde Villachs Stadtentwicklung massiv beeinträchtigt. Viele Erdbeben, das schwerste war 1348, sowie auch 1690, viele Brände (1524, 1606 und 1713) und Hochwasserkatastrophen setzten der Stadt schwer zu und führten immer wieder zum wirtschaftlichen Niedergang.



Abb.4: Römerweg



Abb.5: Die Besitzungen des Bistum Bamberg in Kärnten

⁵ Vgl. Neumann 2010, 14ff

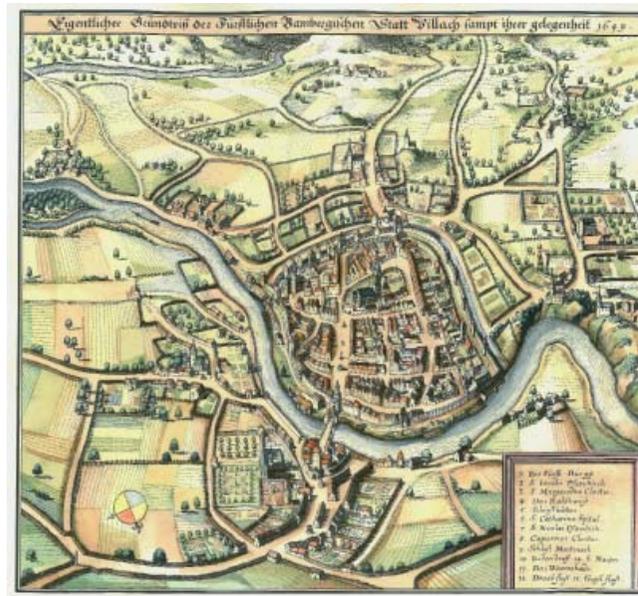


Abb.6: Eine alte Ansicht von 1649 (M.Merian)



Abb.7: Modell der Altstadt um 1649

Auch die Gegenreformation (um 1600) trug zu diesen schweren Krisen der Stadt bei. Viele Villacher wurden gezwungen, sich zu dem katholischen Glauben zu bekennen und wer dies nicht tat, musste auswandern. Ein Drittel verließ tatsächlich die Stadt und Villach stürzte erneut in eine große Krise, von der sie sich jahrhundertlang nicht erholte.

Die Schuld der Stadt wurden immer größer und die Armut breitete sich aus. Doch trotzdem kaufte 1759 Kaiserin Maria Theresia Villach und viele andere bambergerische Gebiete wieder an Österreich zurück.

Im Jahr 1857 zählte Villach erst 2363 Einwohner.⁶

⁶ Vgl. Neumann 2010, 21ff

VILLACH - DIE EISENBAHNERSTADT

Doch erst durch den Anschluss an das Eisenbahn-Netz im Jahr 1864 erlangte Villach wieder den Status des wichtigen Verkehrsknotenpunktes. Im gleichen Jahr wurde die Villacher Bahnhofstraße planmäßig erbaut. Vier Jahre später (1868) wurde die Kronprinz-Rudolf-Bahn eröffnet.

1872 wurden die erste Eisenbahnbrücke über die Drau und der Rudolfsbahnhof (der heutige Westbahnhof) errichtet. 1882 wurde Villach Sitz des Bahndirektionsgebäudes in der heutigen 10. Oktober Straße.⁷

Mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecken kam der wirtschaftlichen Aufschwung für die Stadt. Arbeitsplätze wurden durch die Bahn geschaffen und Wohnungen für die Eisenbahner gebaut. Die Einwohnerzahl stieg um das fast Vierfache an. Um 1900 zählte Villach bereits 10.000 Einwohner.⁸

Da sehr viele bei der Eisenbahn arbeiteten und es auch heute noch tun, bekam Villach den Beinamen „Eisenbahnerstadt“. ⁹ Erst in dieser Zeit konnte sich Villach aus den mittelalterlichen Strukturen lösen. Die Stadt entwickelte sich weiter, die Gleisanlagen wurden weiter ausgebaut. Doch leider wurden damals die Entwicklungspläne der Stadt nicht berücksichtigt und somit ein Wachsen des Stadtkerns unterbunden.

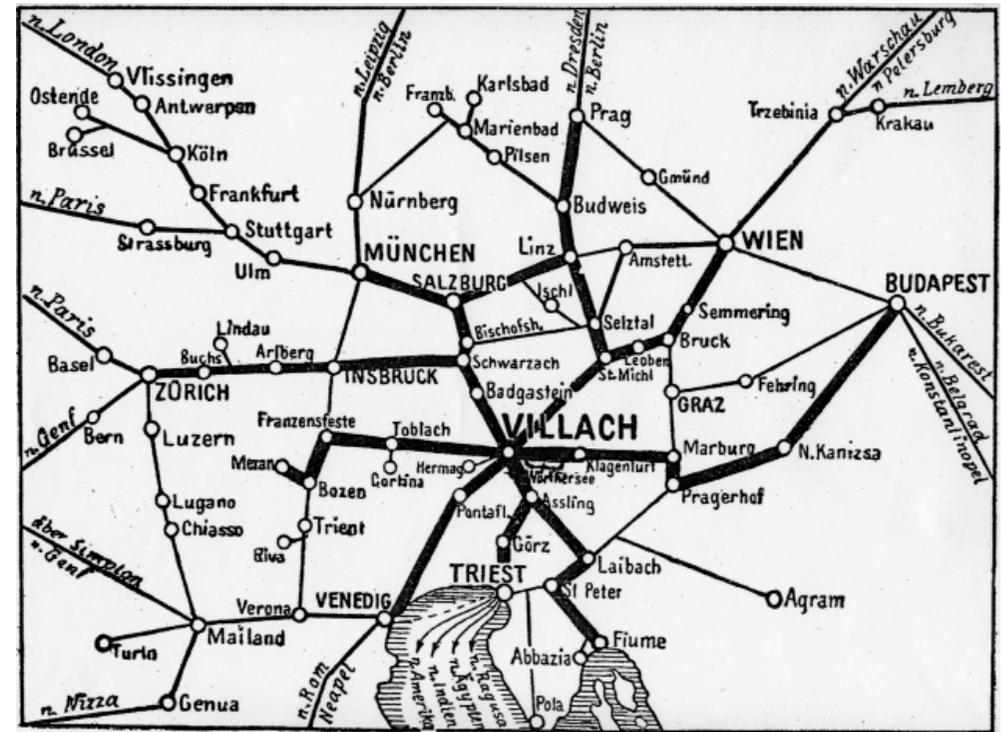


Abb.7: Knotenpunkt der neuen Bahnlinien um 1910



Abb.8: Der Südbahnhof, später Hauptbahnhof, mit der Fassade von 1893, hier um 1914



Abb.9: Bahnhofstraße 1899

⁷ Vgl. online unter http://www.villach.at/inhalt/museum/5475_25468.asp (Stand: 15.02.2014)

⁸ Vgl. Neumann 2010, 26.

⁹ Vgl. online unter http://www.villach.at/inhalt/museum/5475_25468.asp (Stand: 15.02.2014)



Abb.10: Bahnhofsplatz 1927

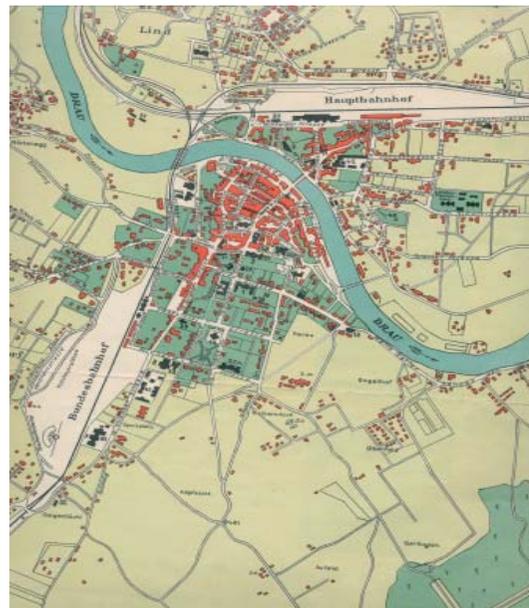


Abb.11:
Villach mit den großen
Bahnhöfen,
Stadtplan von 1929

Die Gleisanlagen stellen eine stadtplanerische Barriere dar, die bis heute nicht überwunden werden konnte.

Mit dem Beginn des 1. Weltkrieges wurde die schnelle Entwicklung der Stadt beendet. Erst 1926/27 wurde der Bahnhofsvorplatz neu geplant, da die verkehrstechnischen Anforderungen stetig stiegen¹⁰.

In Abbildung 11 erkennt man gleich die ausgeprägten Gleisanlagen der beiden Bahnhöfe im Norden und im Westen des Stadtkerns.¹¹ Der damalige Bundesbahnhof (heute Westbahnhof) fungierte als Verschiebebahnhof, der dann aber später in die angrenzende Gemeinde Fürnitz verschoben wurde. Im 2. Weltkrieg war Villach aufgrund der günstigen Verkehrsverbindung nach Italien und dem Balkan ein wichtiges Angriffsziel. Bei den Angriffen blieben die wichtigen Eisenbahnanlagen größtenteils verschont, aber die Stadt wurde sehr stark von den Bomben getroffen. Der heutige „Altstadtkern“ (der heutige Hauptplatz), das Bahnhofsgebäude, beide Seiten längs der Bahnhofstraße und einige andere Straßenzüge und wichtige historische Gebäude wurden zerstört. Villach zählt neben Graz und Klagenfurt zu den stärksten betroffenen österreichischen Städten.¹² Beim Wiederaufbau wurde auf Wunsch der Bevölkerung auf die historische Strukturen Rücksicht genommen und man versuchte die Stadt wieder so aufzubauen, wie es einst war. Nur wenige gründerzeitliche Gebäude blieben der Stadt erhalten und stehen unter Denkmalschutz.¹³

¹⁰ Vgl. Neumann 1995, 28.
¹¹ Vgl. Neumann 1997, 3.
¹² Vgl. Neumann 1995, 43.
¹³ Vgl. Neumann 1995, 43ff

PROJEKT BAHNHOF IN DER ZEIT VON 1945 - 2010

Da auch das Bahnhofsgebäude und die angrenzenden Gebiete zerstört wurden, musste aus Prioritätsgründen schnell eine den damaligen Verkehrsanforderungen gerechte Lösung gefunden werden.

Da der Auto- und Autobusverkehr zunehmend an Beliebtheit gewann, überlegte man, den Bahnverkehr und den Autobusverkehr miteinander zu verbinden. Mit diesen Überlegungen wurde der Grundstein für die heutige Platzform gelegt.

Da auch die Post Platz und Raum benötigte, wurde ein neuer Platz stadtseitig vor dem Bahnhofsgebäude gebaut. Viergeschossige Gebäude säumten den Platz und im Erdgeschoß wurden wieder Geschäfte angesiedelt, die durch den Krieg völlig zerstört wurden.

Viele Jahrzehnte lang behielt der Bahnhof und dessen Vorplätze seine grundlegende Struktur. ¹⁴



Abb.12:
Bombenschaden am Hauptbahnhof, um 1944

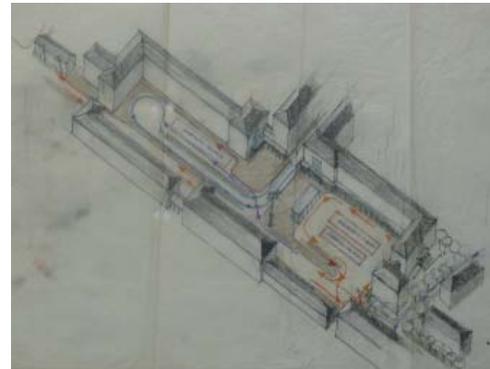


Abb.13:
Erster Vorschlag des Verfassers für die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes vom 1. September 1946



Abb.14: Der neue Bahnhofplatz mit dem Pavillon von 1952

¹⁴ Vgl. Neumann 1995, 52ff



Abb.15: Vorplätze des Villacher Bahnhofs

HIER UND JETZT IM JAHR 2014

Erst 2010 wurden nach einem geladenen Ideenwettbewerb die beiden Plätze durch das Architektenbüro **GASPARIN & MEIER** modernisiert.¹⁵

Grundidee der Architekten war es, so viel Freiraum wie möglich auf beiden Plätzen zu schaffen, indem verschiedenste Nutzungen bestmöglich zusammengelegt wurden. Es sollten zwei „urbane Plätze“ entstehen. Inmitten löst ein Kreisverkehr die vorher vorherrschende Ampelanlage ab. Sitz- und Beleuchtungselemente sowie ein Brunnen sollten den westlichen Platz beleben. Bäume wurden in überdimensionalen Töpfen auf dem Platz verteilt.¹⁶

Der östliche Vorplatz wurde mit einem „urbanen Wald“ bepflanzt, in dem sich auch Sitzinseln befinden. Taxiparkplätze wurden parallel zu der östlichen Bushaltestelle geschaffen.



Abb.16: Grundrissplan des aktuellen Bahnhofsplatzes



Abb.17: Kritik an die Architekten, 2011

15 Vgl. Moser 2011, 40.
16 Vgl. online unter http://www.zement.at/Service/literatur/fileup/03_12_bahnhofsplatz_villach.pdf

Es dauerte aber nicht lange, schon wurden erste optische Mängel sichtbar und allgemeine Kritik machte sich laut.

Die Taxifahrer beklagten sich über zu wenig Stellplätze, der Brunnen am westlichen Vorplatz soll mit Sitzhocker und einem Geländer abgesichert werden, damit er für Sehbehinderte kein Hindernis darstellt und auch, dass es an Grünflächen fehlt, wurde bemängelt.¹⁷

Einige Zeit später sollte auch das graue und eintönige Erscheinungsbild geändert werden, indem die Sitzelemente farblich hervorgehoben werden sollten.¹⁸



Abb.18: Erste Baumängel sind bereits sichtbar

Ein wichtiges Kriterium für die Größe und das Aussehen des westlichen Vorplatzes sollte das zukünftige Bahnhofsviertel-Einkaufszentrum „Draupassagen“ sein, doch leider konnte dieses Megaprojekt bis heute aus diversen Gründen noch nicht realisiert werden.



Abb.19: Der Brunnen als Gefahrenquelle

¹⁷ Vgl. Moser Elena: Betriebsanleitung für Bahnhofplatz, in: Kleine Zeitung, 10. April 2011, Seite 40
¹⁸ Vgl. Moser Elena: Facelifting für den Bahnhofplatz, in: Kleine Zeitung, 8. September 2011, Seite 27



Abb.20: Das geplante aber noch nicht realisierte Shoppingcenter am Bahnhofplatz

Das Projekt „Draupassagen“ sollte mit den an der Peripherie gelegenen Einkaufszentren konkurrieren und wieder Kundenfrequenz in die Innenstadt holen.

Es wurde zwar im Zuge dieses geplanten Projektes unter dem westlichen Bahnhofsvorplatz eine Tiefgarage (Fertigstellung 2008,) errichtet, welche den Besuchern nahes Parken zum Shopping-Center ermöglichen sollte, aber das ersehnte Shoppen im Herzen des Bahnhofsviertels muss wahrscheinlich in Zukunft wohl anders gelöst werden.

Deshalb ließ sich die Stadt etwas anderes einfallen: Shared Space in der Bahnhofstraße. Shared Space (engl.: geteilter Raum) bedeutet, dass alle Verkehrsteilnehmer sich auf einer gemeinsamen Ebene bewegen. Es gibt keine Gehsteige, keine Verkehrszeichen, keine Ampeln und keine Markierungen mehr. Lediglich der Bodenbelag variiert und soll damit die Geschwindigkeit intuitiv reduzieren. Fußgänger, Radfahrer, Busse und Autofahrer nehmen vermehrt Rücksicht aufeinander und das Unfallrisiko wird dadurch gesenkt.¹⁹ Das Projekt „Shared-Space“ wurde 2012 fertiggestellt.

Meines Erachtens hat dieses Projekt keine wesentlichen Veränderungen für die Stadt Villach gebracht. Das Parken wurde auf den Mittelstreifen der Straße verlegt, allerdings ausschließlich noch für Ladetätigkeiten.

19 Vgl. online unter http://www.villach.at/downloads/Projektinformation_Bahnhofstrasse_Anrainer_Juli2012.pdf (Stand: 15.02.2014)
Vgl. Kusstatscher 2012, 26
Vgl. Pilz/Schwarz 2012

26 | VILLACH

Applaus für moderne Planung

Shared-Space-Modell für Bahnhofstraße findet Zustimmung. Druck auf den Draupassagen-Investor steigt.

PETER KUSSTATSCHER

Die Anrainer der Villacher Bahnhofstraße sind von den Plänen für die moderne Umgestaltung in einen Shared-Space-Bereich (gemeinsam genutzter Raum) – beiläufig begleitet in einer Informationsveranstaltung, zu der die Stadt geladen hatte, wurde die Neugestaltung präsentiert. Zahlreiche Kaufleute und interessierte Villacher der wichtigen und stark frequentierten Einkaufsstraße kamen. Das Ergebnis der Veranstaltung war beeindruckend. Die Planer und Präsentatoren konnten die Anrainer von dem bereits international be-

Die Bahnhofstraße soll modern umgestaltet werden. Anrainer führen Draupassagen-Investor auf den Zahn. (KUSSTATSCHER/PIRKHOF)

währten Konzept einer Stadtumgestaltung ohne Verkehrszeichen und mit Raum für Kommunikation (die Kleine Zeitung berichtete ausführlich, siehe Grafik oben) überzeugen. Stadtplaner und Spezialist für Shared Space, Thomas Pilz vom beauftragten Büro FGM aus Graz: „Wenn man den Stadtraum keine einseitigen Flächen zuweist, wie Straßen und Bürgersteige, wird



der Verkehr automatisch langsamer. Die Menschen nehmen mehr Rücksicht aufeinander.“ Pilz dokumentiert dies auch anhand erfolgreicher Projekte im Ausland. Die Gemeinde Velden wird hier der Vorreiter sein. Die einzige in Villach noch zu bewältigende Hürde der attraktiven Idee ist die ungeklärte Zukunft des Einkaufszentrums „Draupassagen“, das sich derzeit

noch als heiß diskutierte Buhleiche darstellt. Mütige Ansage des Investorvertreter Christian Rosenthal: „Die Initiative der Stadt Villach ist begründenswert. In zwei bis drei Wochen wird die definitive Entscheidung gefällt. Es geht noch um die Zustimmung einer großen Textilfirma.“ Bürgermeister Helmut Mautzenreiter (SPÖ): „Seitens der Stadt ist alles für die Realisierung gemacht worden. Eine Entscheidung des Investors ist dringend nötig, das Projekt Shared Space wird auf alle Fälle verwirklicht.“ Sollte Rosenenthal nicht bauen, finden sich Interessenten für die Schließung der Baulücke. Bis zum Weihnachtsgeschäft soll die Bahnhofstraße im modernen Licht erscheinen. „Als Zugabe für die Baustellen-

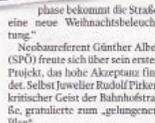


Abb.21: Shared-Space-Projekt findet regen Zuspruch

Der Straßenbelag wurde zwar geändert (Pflastersteine), doch die Fußgänger, die sich eigentlich auf der gesamten Bahnhofstraße bewegen könnten,

werden mittels Bollern von der Straße getrennt und somit besteht - gegen das Prinzip „Shared Space“-wieder eine Trennung aller Verkehrsteilnehmer.

In meiner Diplomarbeit möchte ich allerdings nicht weiters auf das Projekt „Shared Space“ eingehen und unvoreingenommen meine eigenen Ideen zur Attraktivierung des Bahnhofsviertels einbringen.

Die Revitalisierung der Bahnhofsvorplätze fand wie gesagt vor einigen Jahren statt. Ein Kreisverkehr löste 2009 die Ampelanlagen ab und der östliche und der westliche Bahnhofsvorplatz wurden modernisiert.

BESTANDSAUFNAHME

• ALLGEMEIN

Da gerade der Villacher Bahnhof schon seit jeher als wichtiger Verkehrsknotenpunkt fungiert, sollte dem Bahnhofsgebäude mehr Bedeutung geschenkt werden.

Nach persönlichen Gesprächen mit Schülern, Reisenden und ÖBB-Bediensteten gibt es – trotz Neugestaltung der beiden Vorplätze – viele Kritikpunkte an der gesamten Bahnhofsanlage, den Vorplätzen und der Verkehrssituation.



Abb.22: Das vollendete Shared-Space-Projekt, 2012, Blick Richtung Bahnhof



Abb.23: Das vollendete Shared-Space-Projekt, 2012, Zonierung durch Verwendung verschiedenster Bodenmaterialien



Abb.24: Eingangshalle des Villacher Bahnhofs



Abb.25: Das alte Bahnhofs-Restaurant

Das mittlerweile schon in die Jahre gekommene Bahnhofsgebäude, das in der Nachkriegszeit entstanden ist, wirkt düster und wenig einladend. Es wurden zwar immer wieder einige kleinere Umbauten und Erneuerungen vorgenommen, doch der Bahnhof von heute ist nicht nur mehr als ein Ort des Ankommens und des Verabschiedens, sondern er ist zu einem modernen Marktplatz avanciert.

Seit 2001 modernisieren die ÖBB im Rahmen der Bahnhofsoffensive ihre frequenzstärksten Bahnhöfe, wobei Sicherheit, Sauberkeit, Barrierefreiheit und ein ansprechendes Nahversorgungsangebot sind die Leitlinien für die Umbauarbeiten sind.²⁰

Shopping (Kleidung, Geschenkartikel, Schuhe, Kosmetik) gehört neben den „typischen“ Geschäften wie Trafiken, kleinen Cafés und Nahversorgern schon zur Selbstverständlichkeit.

Der Villacher Bahnhof hat in diesen Bereichen definitiv Aufholbedarf.

Das Bahnhofsgelände kann grob in zwei Bereiche eingeteilt werden:

1. Personenverkehr und Verwaltung (Hauptgebäude)
2. Bahnerhaltungsdienste (Anlagenerhaltung)

Im Villacher Hauptbahnhofs betriebs sind ca. 600 Personen beschäftigt.

²⁰ Vgl. online unter http://www.oebb-immobilien.at/de/Modernisierung_OeBB-Bahnhoeefe/index.jsp (Stand: 10.06.2013)

- **HAUPTGEBÄUDE**

Im Erdgeschoß befinden sich lediglich das Service-Center Reisebüro, die Ticket-Schalter, eine Bäckerei, eine Wartekoje und ein Bankomat. Das altbekannte Villacher Bahnhofrestaurant im Erdgeschoß musste diversen Seminarräumen weichen und ein nicht unwesentlicher Bereich dient der ärztlichen Betreuung für ÖBB-Bedienstete (Zahnambulatorium, Kontrollarzt).

Im Untergeschoß gibt es noch ein Kiosk, eine Trafik, ein Wettbüro-Café und die Toilettenanlage. Die vielen benötigten Verwaltungs- und Technikbüros befinden sich im ersten Ober- und Dachgeschoß.

In einem unterirdischen Verbindungsgang (Richtung Norden Richtung dem Stadtteil Lind) können die einzelnen Bahnsteige barrierefrei erreicht werden.



Abb.26: Service - Center



Abb.27: Bäckerei



Abb.28: Nordansicht BahnBistro und Bahnsteig 1

• NEBENGEBÄUDE

An östlicher Seite an das Hauptgebäude wurde der Villacher Bahnhof um ein siebenstöckiges Gebäude erweitert. In diesem befinden sich das sogenannte „BahnBistro“, mit eigener Betriebsküche und Speisesaal. Übernachtungszimmer für Lokführer und Zugbegleiter sind weitere Räumlichkeiten dieses Gebäudes. Da ÖBB-Bedienstete und externe Baufirmen, die am Bahnhofsgelände für einen gewissen Zeitraum beschäftigt sind, geschult werden, gibt es hier auch Schulungsräume.

Westlich an das Bahnhofsgebäude befindet sich das alte Postamt-Gebäude, welches allerdings mittlerweile als Archiv für den Villacher ÖBB-Betrieb fungiert.

Der nördliche Bereich des Bahnhofsgrundstückes dient, wie schon bereits erwähnt, der Anlagenerhaltung (Werkstättentrakt). Auch die 2013 eröffnete Betriebsführungszentrale (BFZ) hat auf dieser Seite seinen Standort.²¹

²¹ Vgl. online unter <http://www.villachonline.at/?m=7&page=1&id=17805>

• PARKEN UND VERKEHR

Auch ein nicht unwesentlicher Faktor rund um das Gebiet des Bahnhofes und der Stadt Villach ist das Thema Parken. Egal ob Kurzparken, Dauerparken oder Park & Ride – die momentane Situation ist als eher schwierig einzustufen.

ÖBB-BedienstetenutzenausschließlichdiefürdenBahnhofsbetrieb nicht benötigten Flächen zum Parken. Es gibt zwar – wie auf dem Luftbild markierten Bereich- einen kostenlosen Parkplatz, doch dieser wird oft von anderen (Dauer) Parkern genutzt. Obwohl es, wie bereits erwähnt, im Jahre 2010 einen Umbau der beiden Vorplätze gegeben hat und im Zuge dessen auch ein neues Verkehrs- und Parkkonzept entstand, kann man leider nicht von einer Verbesserung sprechen.

Die Tiefgarage, die unter dem westlichen Vorplatz gebaut wurde, ist zwar mit 209 Parkplätzen ausgestattet ²², findet jedoch aus unerklärlichen Gründen nur wenig Anklang bei den Villacher Bewohnern. Obwohl in der Parkgarage ein 10-minütiges tariffreies Parken angeboten wird, nutzten die Autofahrer jedoch vermehrt die Park & Ride Parkplätze vor dem Bahnhofsgebäude.

Diese sind aber eher als kritisch zu betrachten, da ein reibungsloses Ausparken kaum möglich ist. Grund dafür ist einerseits, dass der Parkbereich an die stark frequentierte Bahnhofstraße angrenzt, und andererseits ein Rückstau vom nahegelegenen Kreisverkehr den Parkvorgang behindert.



Abb.29: Blick auf den östlichen Vorplatz

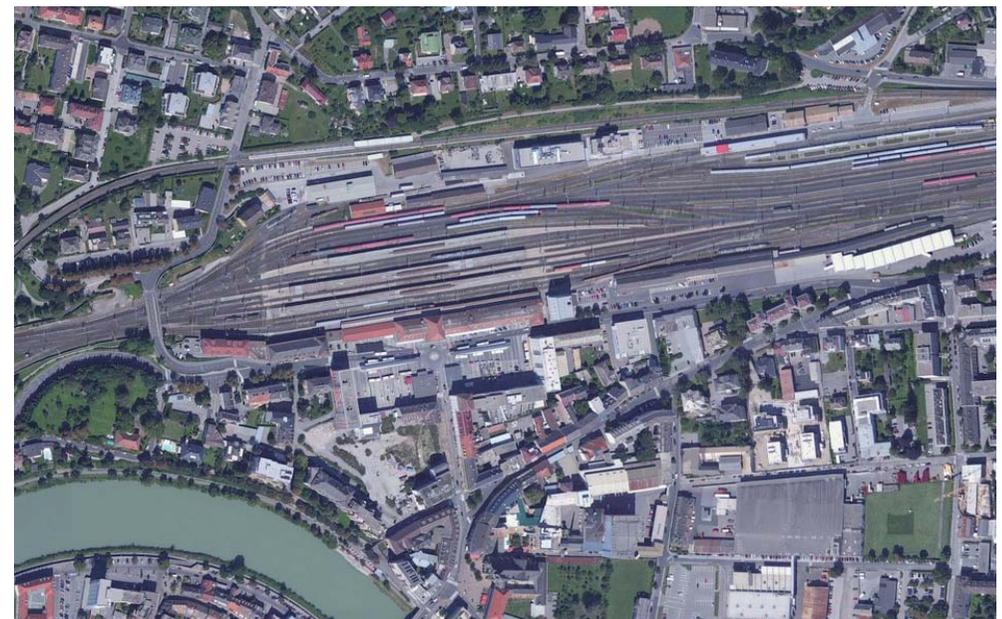


Abb.30: Parkplätze am Bahnhofsgelände

²² Vgl. online unter <http://www.parkopedia.at/parken/villach/>

LEGENDE

- 1...Tiefgarage
- 2...Kurzparkzone
- 3...Parkplatz für ÖBB-Bedienstete
- 4...Dauerparker



Abb.31: Problematische Verkehrslösung vor dem Bahnhof



Abb.32: Bus beim Ausscheren ragt in den Gegenverkehrsbereich



Abb.33: Fahrradabstellplatz am Bahnsteig 1

Ursächlich dafür verantwortlich ist, dass die Fußgängerübergänge bei den Kreisverkehrsausfahrten angelegt wurden. Daher muss durch die stetige Fußgängerfrequenz der Fließverkehr in und bei den Einfahrten zum Kreisverkehr anhalten. Der Stau, der dadurch entsteht, reicht aus dem Kreisverkehr heraus und behindert dadurch das Aus- und Einparken dieser oben genannten Kurzparkzone. Die Bereiche der Zebrastreifen wurden aus Sicherheitsgründen mit einer roten Markierung hinterlegt.

Ein weiteres Problem gibt es im Bereich der Bushaltestellen, die mit dem Umbau auf beide Vorplätze aufgeteilt wurden. Beim Ausscheren der Busse muss auf den Gegenverkehr geachtet werden, da der Radius, den ein Bus benötigt, zu gering gewählt wurde. Die Fahrradabstellfläche befindet sich an der Rückseite des Hauptgebäudes (bzw. Bahnsteig 1), und ist meines Erachtens eindeutig eine Notlösung. Mopeds hingegen können allerdings an der Vorderfront abgestellt werden. Ein offensichtliches Bike & Ride für alle Zweiräder wäre sicher von Vorteil.

Allgemein wäre zu sagen, dass der Bahnhof Villach, als Gesamtes betrachtet, ein unstrukturiertes und teilweise verwahrlostes Erscheinungsbild aufweist, da sich die Anforderungen in Verwaltung und Technik stetig veränderten und es dadurch immer wieder zu Umbauten und Renovierungen kam.

Da es viele unstimmige Faktoren am Bahnhofsgelände, konkret aber am Bahnhofshauptgebäude gibt, sich ein Umbau jedoch nicht rentieren würde, möchte ich anhand meiner Diplomarbeit ein neuen Bahnhof planen.

STANDORT ANALYSE ZUSAMMENFASSUNG

Allgemein

- » Bahnknotenpunkt
- » Verkehrsknotenpunkt für
 - Bus
 - Auto
 - Fußgänger
 - Radfahrer
 - Mopedfahrer

Vorteile:

- » Nähe zum Stadtzentrum (zum Altstadt kern)
- » Hotels in direkter Nähe
- » Große Gestaltungsmöglichkeiten auf Grund der Grundstückgröße
- » Nähe zum Congress-Center (Veranstaltungen wie die Villacher Faschingssitzung, Seminare, kleinere Konzerte)
- » Nähe zum geplanten Shopping-Center „Draupassagen“

Nachteile:

• Hauptgebäude

- » Alte Strukturen
- » Die Bahnhofshalle wirkt düster
- » Kaum Einkaufsmöglichkeiten
- » Eine Bäckerei im EG
- » Ein Kiosk und ein Wettcafé im UG
- » ÖBB-Archiv wurde ins alte Post-Gebäude übersiedelt (weitere Wege für die Angestellten)
- » Wenig Wartebereiche
- » Für Angestellte kaum Aufenthaltsbereiche

• Verkehr:

- » Die Hauptverkehrsachse läuft zwischen Bahnhof und Busbahnhof

• Kurzparker:

- » Zu wenig Parkmöglichkeiten
- » Auf Grund der angrenzenden Hauptverkehrsachse ergibt sich ein erschwertes Ein.- und Ausparken

• Fußgänger:

- » Fußgängerübergänge sind zu knapp am Kreisverkehr
- » Fußgängerübergänge sind zu knapp an den Bushaltestellen

• Busse:

- » Erschwertes Ausscheren von den Bushaltestellen
- » Erschwertes Fahren im kleinen Kreisverkehr
- » Ungünstige Aufteilung der Bushaltestellen

• Autos:

- » Zu Stoßzeiten ist ein reibungsloser Ablauf nicht möglich
- » Der Kreisverkehr fördert die Staubildung

• Parkplätze:

- » Unstrukturierte und zerstreute Parkmöglichkeiten
- » Fehlende Einkaufsmöglichkeiten

• Vorplätze:

- » Bauschäden trotz Modernisierung bereits vorhanden
- » Unattraktives und kühles Erscheinungsbild

MASSNAHMEN ZUR ATTRAKTIVIERUNG

- **Hauptgebäude**
 - » Neugestaltung des Bahnhofgebäudes
 - » Witterungsgeschützte und optimierte Fußgängertransfere innerhalb des Bahnhofsgelände

- **Verkehr:**
 - » Neues Verkehrskonzept (Trennung von Auto, Bus, Taxi, Fußgänger)
 - » Neues und einheitliches Parksystem
 - » Witterungsgeschützter und wegstreckenoptimierter Fußgängertransfer zwischen An.- und Abreisebereichen und dem Bahnhofsgebäude (Taxi, Busse, Parkbereiche)
 - » Busbahnhof wird eine Ebene tiefer verlagert (urbanes Stadtbild)

- **Vorplätze**
 - » Belebung mittels Grünzonierungen
 - » Verkehrsberuhigte Fußgängerzone, die bis in die Klagenfurterstraße reicht

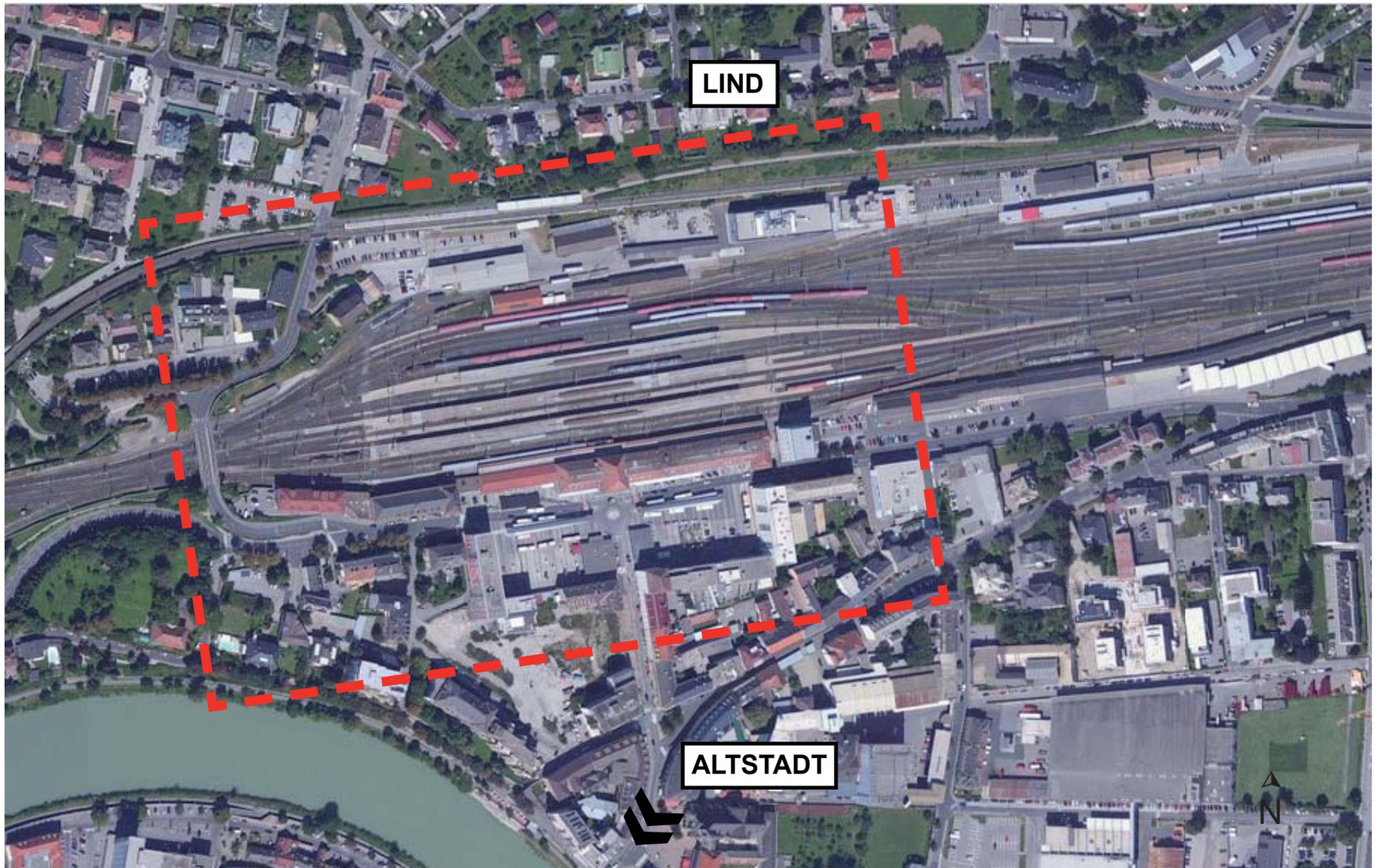
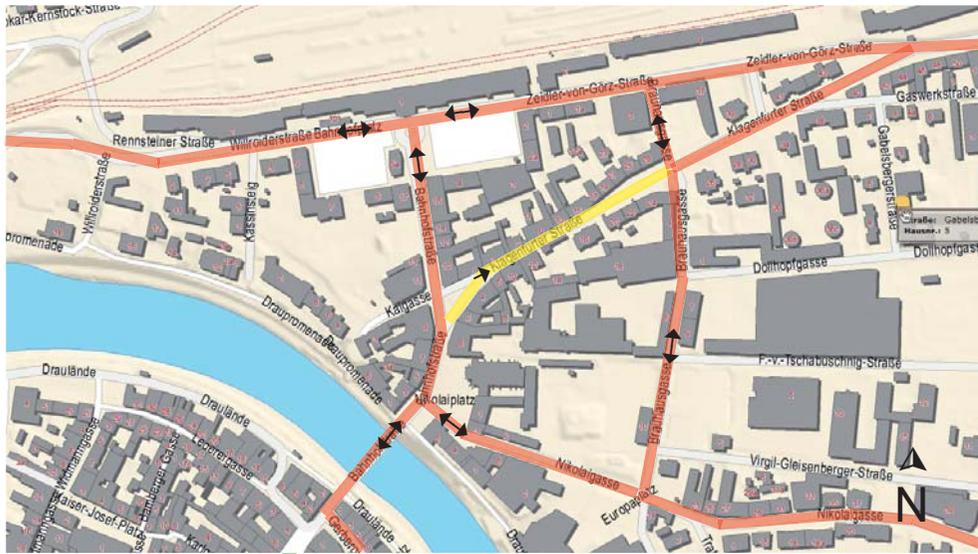


Abb.34: Planungsgebiet



VORHER

- BEIDE RICHTUNGEN
- EINBAHN

Abb.35:



NACHHER

- BEIDE RICHTUNGEN
- EINBAHN
- FUSSGÄNGERZONE

Abb.36:

VERKEHRSKONZEPT

Um den Fußgängern ein gemütliches und gefahrloses Flanieren von der Altstadt zum Bahnhof zu ermöglichen, wird die Bahnhofstraße gänzlich vom Auto- und Busverkehr befreit.

Um von der Innenstadt zum Bahnhof zu gelangen, wird der Verkehr über die Nikolaigasse / Brauhaus-Gasse in die Zeidler v. Görz - Straße umgeleitet.

Der Bahnhofplatz selbst soll auch gänzlich eine verkehrsberuhigte Zone werden. Aus diesem Grund wird die Straße die parallel zum Bahnhofsgebäude verläuft (Willroiderstraße und Zeidler von Görz-Straße) eine Ebene tiefer verlegt. Vom untersten Punkt dieser Unterführung wird auch der Busbahnhof erreicht, der sich unter dem westlichen Vorplatz befindet.

PARKKONZEPT

Die im Bereich des Bahnhofareals bestehenden Parkmöglichkeiten sind auf mehreren Standorten verteilt, welche mitunter weitere Wegstrecken zum Erreichen des Bahnhofgebäudes notwendig machen. Der einzige ortsnahe Parkplatz - die Tiefgarage unter dem westlichen Bahnhofvorplatzes - ist gebührenpflichtig.

Die Grundidee der Errichtung eines zentralen über den Bahngleisen befindlichen Parkdecks ist:

- einfache übersichtliche Anfahrtswege
- ausreichend gebührenfreie Parkmöglichkeiten
- ein einheitliches Parksystem
- witterungsgeschütztes Erreichen des Arbeitsplatzes und der Bahnsteige

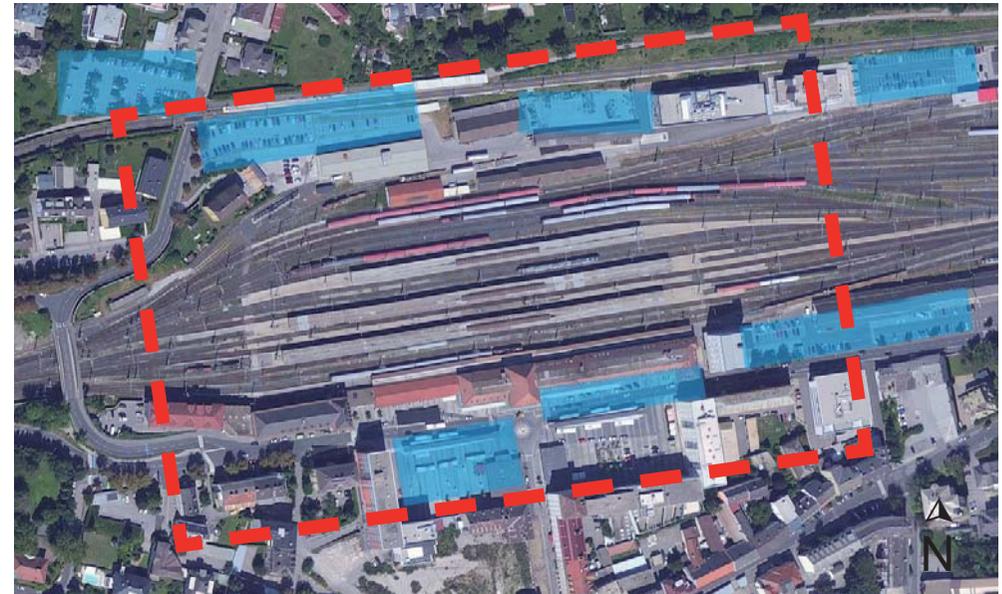


Abb.37:

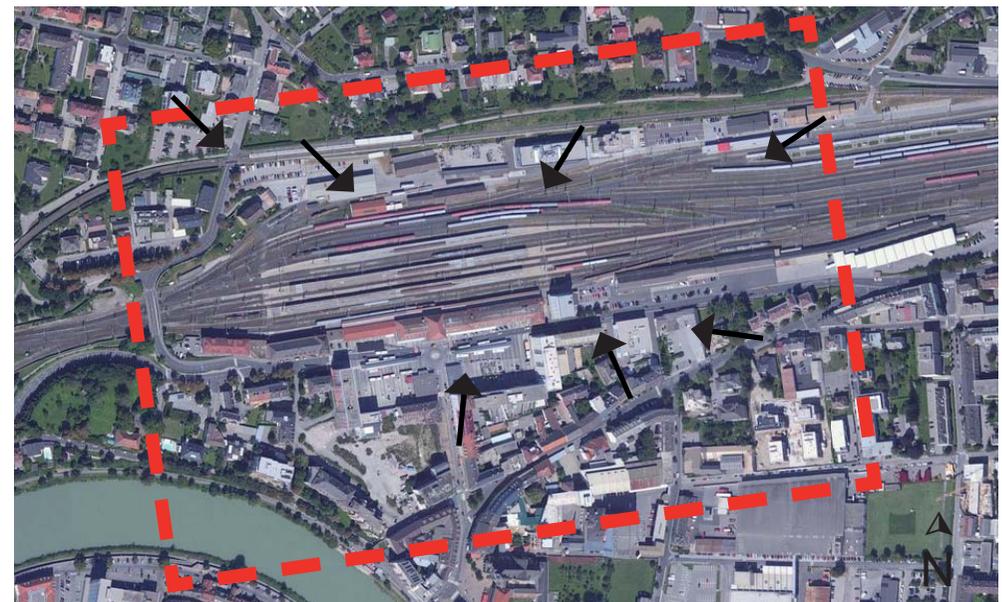


Abb.38:

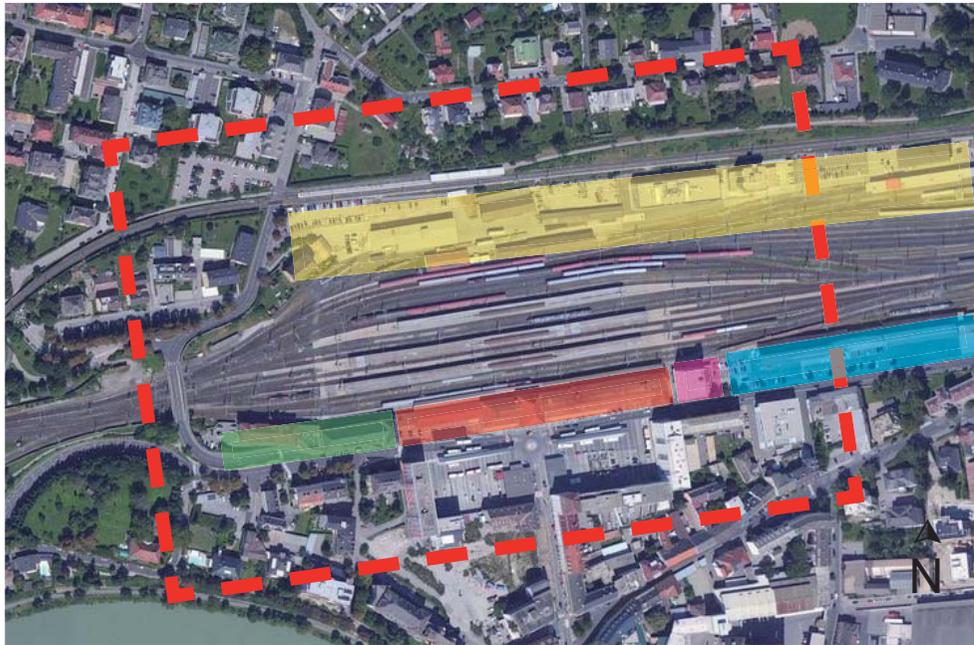


Abb.39:

- ARCHIV (EHM. POST UND BÜROS)
- PERSONENVERKEHR UND VERWALTUNG
- BAHNBISTRO
- PAKETE
- BAHNERHALTUNGSDIENSTE

DERZEITIGE BEREICHSGLIEDERUNG

Das Planungsgebiet teilt sich in einen vorderen und einen hinteren Bereich, zwischen denen sich die Gleisanlage befindet.

Im vorderen Bereich befinden sich nebeneinander angeordnet das Archiv, im Hauptgebäude die Verwaltung und der Personenverkehr, das BahnBistro und abschließend der Paketdienst.

Im hinteren Bereich sind diverse Werkstättentrakte, die der Bahnerhaltung dienen, lokalisiert. Diese befinden sich in mehreren Gebäuden, die über eine größere Fläche verteilt sind.

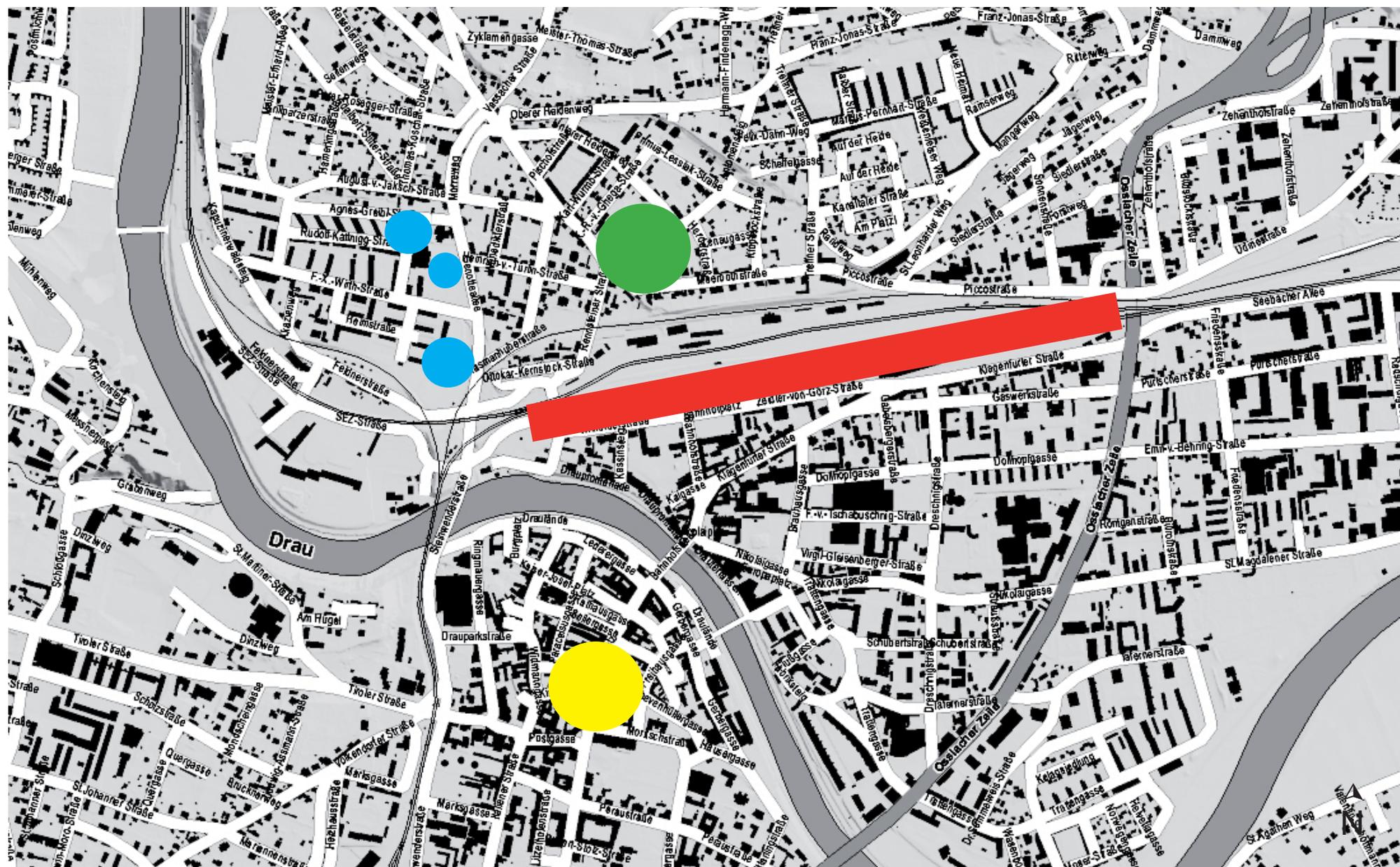
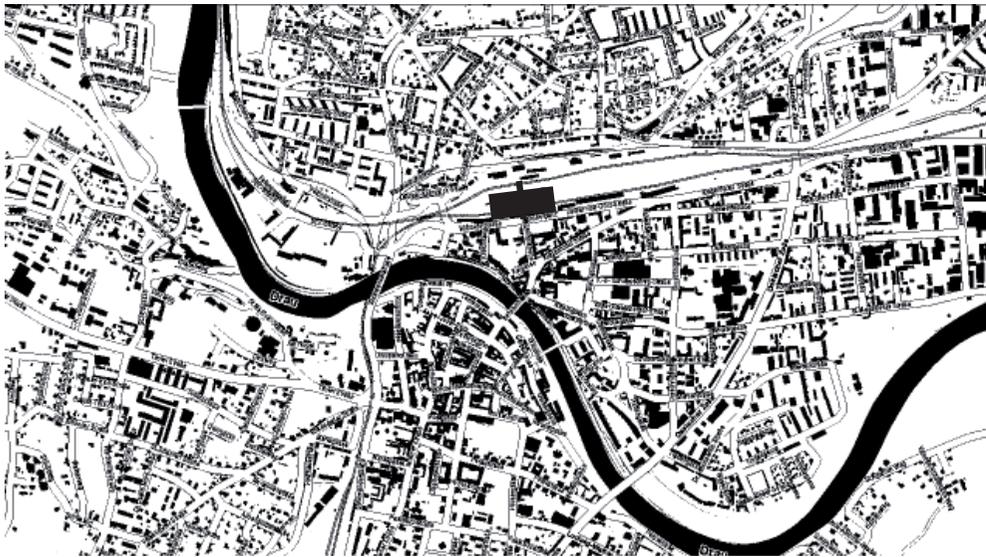


Abb.40:



LAGEPLAN

Abb.41:

STÄDTEBAU

Die Gleiskörper im Bereich des Hauptbahnhofes stellen seit jeher eine Barriere zwischen der Altstadt und dem Stadtteil Lind dar. Diese ließen nur ein eigenständiges Wachstum der jeweiligen Stadtteile zu und verhinderten dadurch eine Verflechtung dieser beiden.

Die Neukonstruktion des Bahnhofbereiches soll diese Grenze aufbrechen und eine attraktivere Verbindung darstellen.

Da sich in Villach eine Vielzahl an Schulen unterschiedlichster Bildungsstufen befindet und ein Großteil der Schüler öffentliche Verkehrsmittel nutzt, ist der Bahnhof als ein zentraler Ausgangspunkt anzusehen.

Die Neugestaltung soll einen Raum bieten, der als Treffpunkt fungiert, sowie ein reichhaltiges Angebot an Nahversorgern beinhalten.

Die neue Bahnhofanlage soll ein zentraler Punkt sein und dadurch die Umgebung aufwerten.

- GLEISANLAGE
- SCHULEN
- ALTSTADT
- STADTTEIL LIND

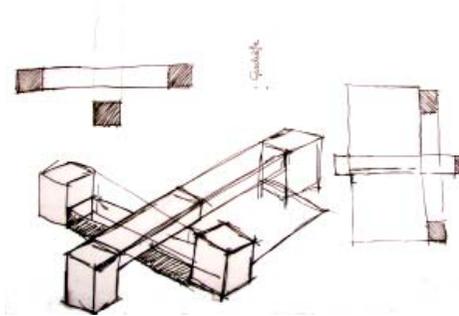


Abb.43:

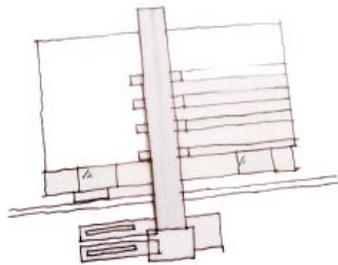


Abb.44:

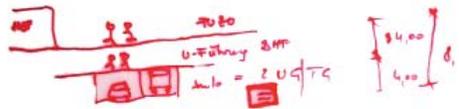


Abb.42:

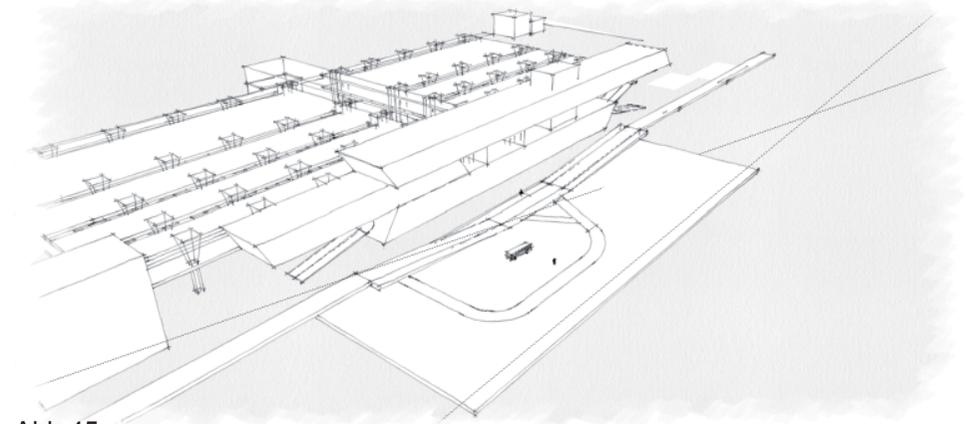


Abb.45:

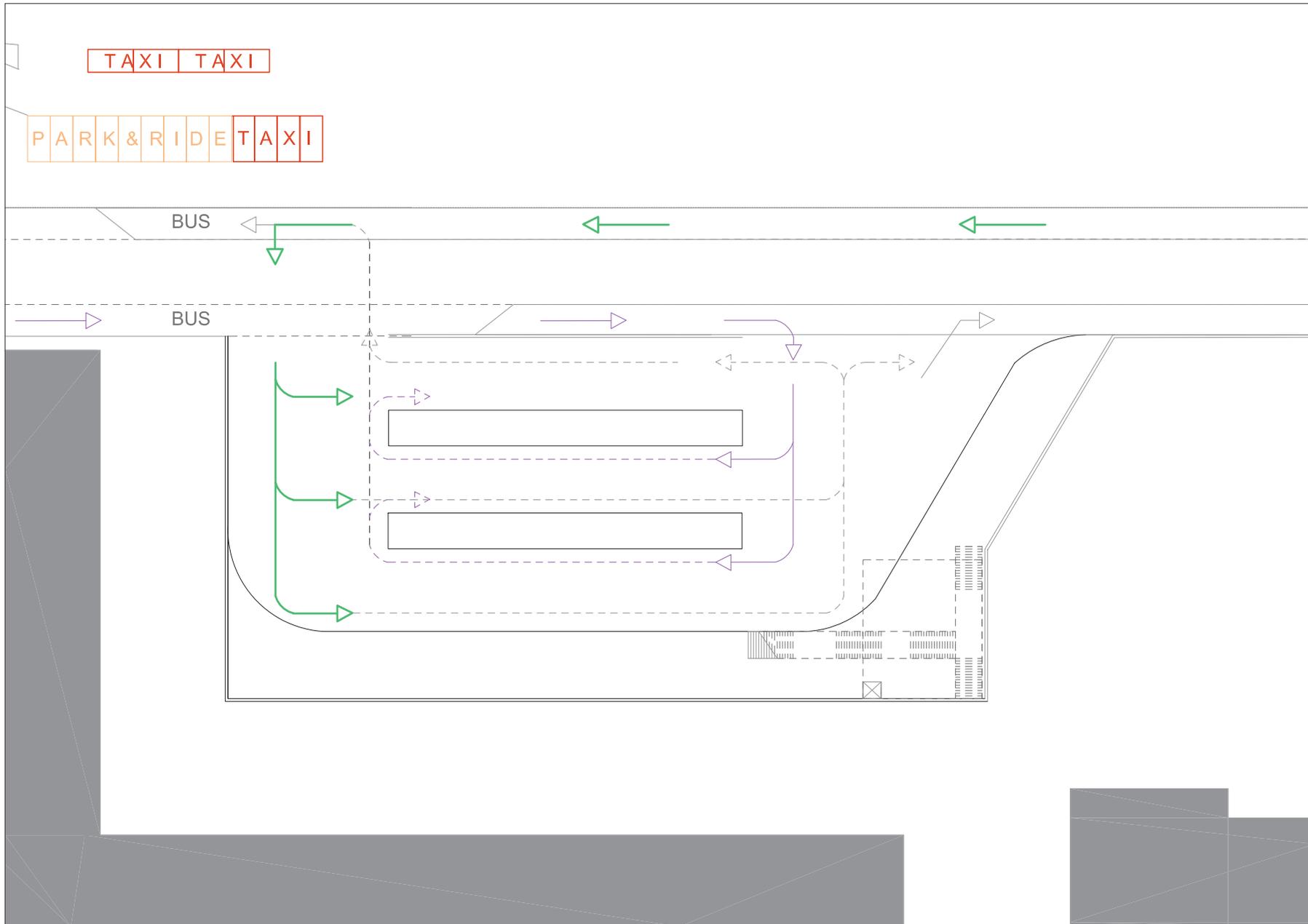
ENTWURFSIDEE

Das Bahnhofsgebäude wird parallel zur Gleisanlage errichtet, um Lärm- und Sichtschutz zu den angrenzenden Wohnanlagen und zu den beiden Vorplätzen zu gewährleisten.

Von den denkmalgeschützten Bauten der Altstadt besteht ein fließender Übergang zu den mehrgeschoßigen Wohngebäuden im Bahnhofsviertel. Die klaren Formen dieser Gebäude sollen in meinem Entwurf mit einfließen.

Grundidee war es, eine bessere Struktur in das Innere des Gebäudes zu bringen. Aus verschiedensten Sichtweisen (aus der Sicht des Fußgängers, des Autofahrers, des Radfahrers, des Bus- und Bahnnutzers, des Angestellten, des Ankommenden, des Eiligen und des Zeitvertreibers) wird versucht, jedem einzelnen die bestmöglich funktionierende Infrastruktur zu bieten. Um all diesen Bedürfnissen gerecht zu werden, ergibt sich ein Gebäude, in welchem die bisher verstreuten Einheiten klar strukturiert und zusammengefasst werden. In unterschiedlichen Ebenen werden diese ihrer Funktion entsprechend aufgeteilt. Diese gliedern sich in zwei Untergeschoße, ein Erdgeschoß und vier Obergeschoße.

Das mehrgeschoßige Hauptgebäude in Form eines Pfeils soll die Geschwindigkeit des modernen Bahnwesens widerspiegeln und richtungsweisend entlang der Gleiskörper situiert werden.



ENTWURFSBESCHREIBUNG

VERKEHRSKONZEPT

Der vormals ebenerdig am Bahnhofsgebäude vorbeiführende Fließverkehr wird mittels einer Unterführung vom Bahnhofsvorplatz getrennt. Dadurch entsteht vor dem Bahnhofsgebäude eine verkehrsberuhigte Zone.

Die Linienbusse werden in der Unterführung in beiden Fahrrichtungen jeweils in einer eigenen Fahrspur geführt. Am untersten Straßenniveau entsteht ein neuer Busbahnhof mit drei Busbahnsteigen.

Die Zufahrt aus westlicher Richtung zweigt als Rechtsabbieger direkt ab. Die Zufahrt aus östlicher Richtung wird als Linksabzweig unter dem aufsteigenden westlichen Teil der Unterführung geleitet. Dadurch wird eine den Verkehrsfluss behindernde Kreuzung vermieden.

-  BUSSE AUS ÖSTLICHER RICHTUNG
-  BUSSE AUS WESTLICHER RICHTUNG
-  RICHTUNG FÜR BEIDE BUSSE

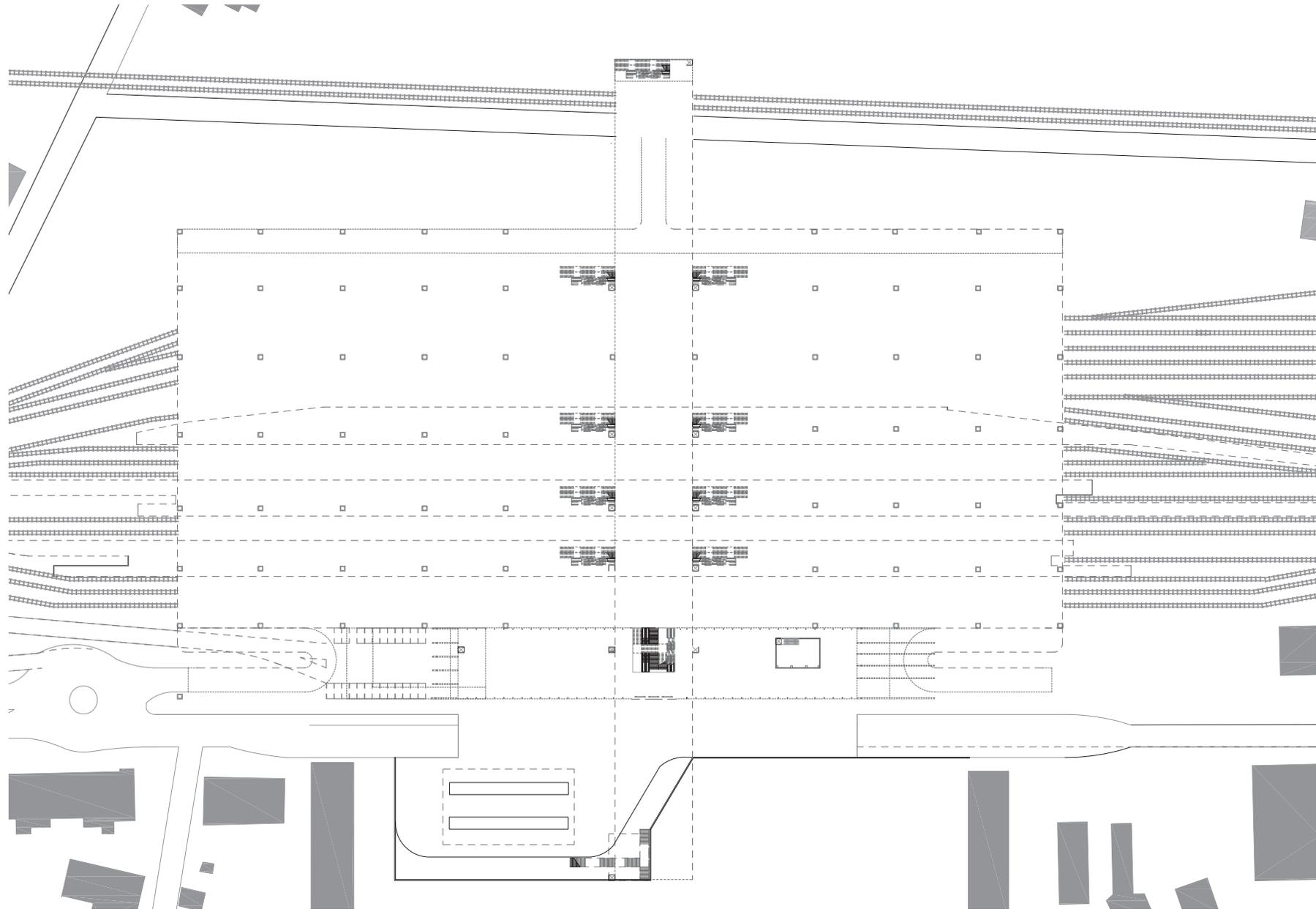


Abb.47:

2. UNTERGESCHOSS

Unter dem westlichen Vorplatz befindet sich im zweiten Untergeschoß der Busbahnhof.

Durch eine Öffnung in der Decke gelangt zusätzlich zur hellen künstlichen Beleuchtung natürliches Licht, das eine angenehmere Atmosphäre schafft. Darüberhinaus kann durch diese Abluft entweichen.

Den Busbahnhof kann man mittels Treppen und Lift vom Bahnhofsvorplatz, als auch über die Fußgängerunterführung des 1.Untergeschoß erreichen.

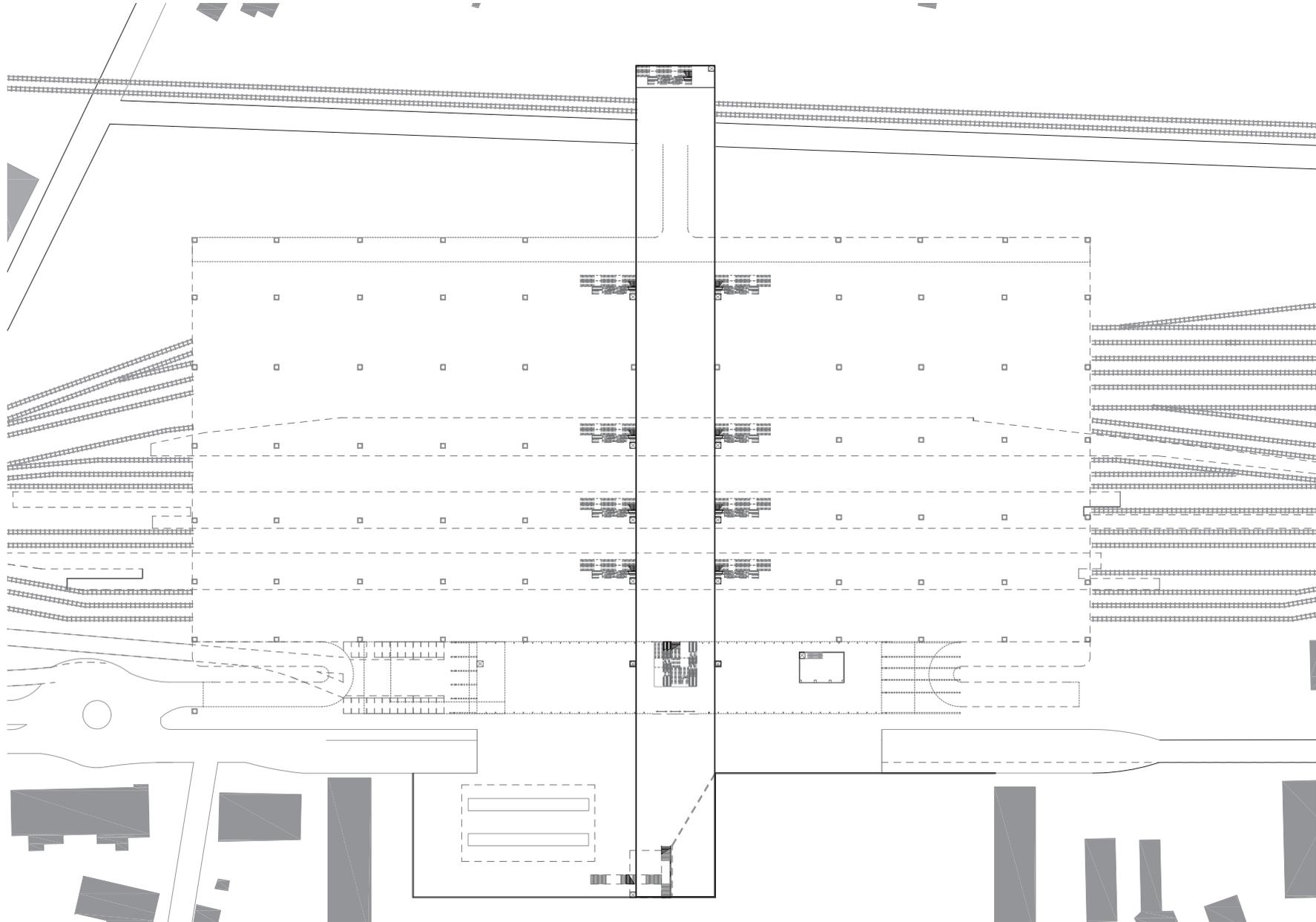


Abb.48:

1. UNTERGESCHOSS

Im ersten Untergeschoß befindet sich eine 23 m breite und 266 m lange Fußgängerunterführung, welche die Villacher Altstadt mit dem Stadtteil Lind verbindet. Da eine starke Frequenz zwischen diesen beiden Stadtteilen herrscht, ergibt sich diese großzügige Dimensionierung.

Darüber hinaus können Reisende vom Busbahnhof und vom Bahnhofsvorplatz aus über die Fußgängerunterführung das Bahnhofshauptgebäude und die jeweiligen Bahnsteige erreichen. Hierfür stehen Treppen, Rolltreppen und Lift zur Verfügung.

Des weiteren kann die Fußgängerunterführung von pendelnden Schülern zu den in beiden Stadtteilen zahlreich vorhandenen Schulen hervorragend genutzt werden.

M 1:1000

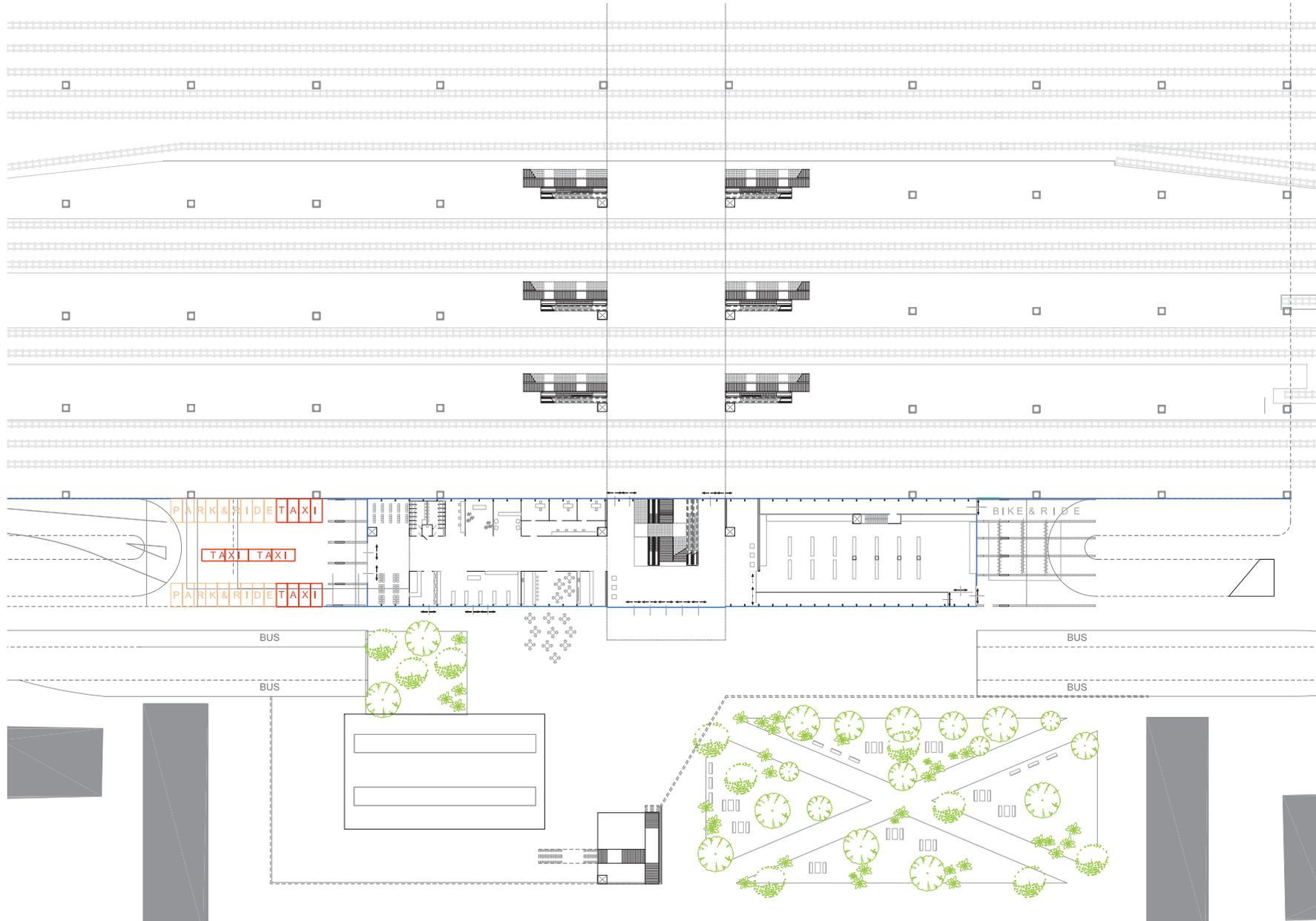


Abb.49

ERDGESCHOSS

Von der Villacher Innenstadt kommend gelangt man über den Vorplatz zu dem großen Haupteingang in die Bahnhofseingangshalle.

Diese teilt das Erdgeschoß, welches eine Gesamtlänge von 130 m und eine Breite von 23 m hat, in folgenden zwei Zonen:

1. Dienstleistungszone (westlicher Trakt)
2. Nahversorgerzone (östlicher Trakt)

Die mittlere Zone fungiert als Erschließungszone, von welcher aus der östlich gelegene Bike & Ride - Bereich, sowie auch der westlich gelegene Taxistand und Park & Ride - Parkplatzerreicht werden kann. Weiters besteht ein ebenerdiger Zugang durch eine Schiebetür zum Bahnsteig 1.

Die weiteren Bahnsteige können über die Fußgängerunterführung, als auch über das 1. Obergeschoß erreicht werden. Dieses wird mit einer 3 m breiten Treppenanlage, zwei großzügig angelegten Personenliften und mit einer 1 m breiten Rolltreppe zugänglich gemacht.

Das 10 m hohe Erdgeschoßgebäude wird in der Dienstleistungszone mit 5 m hohen Räumen ausgestattet. Da sie nicht den ganzen Raum ausfüllen, ergibt sich ein offeneres Raumempfinden. Die Nahversorgerzone rechts vom Erschließungskern wird raumhoch genutzt.

M 1:1000

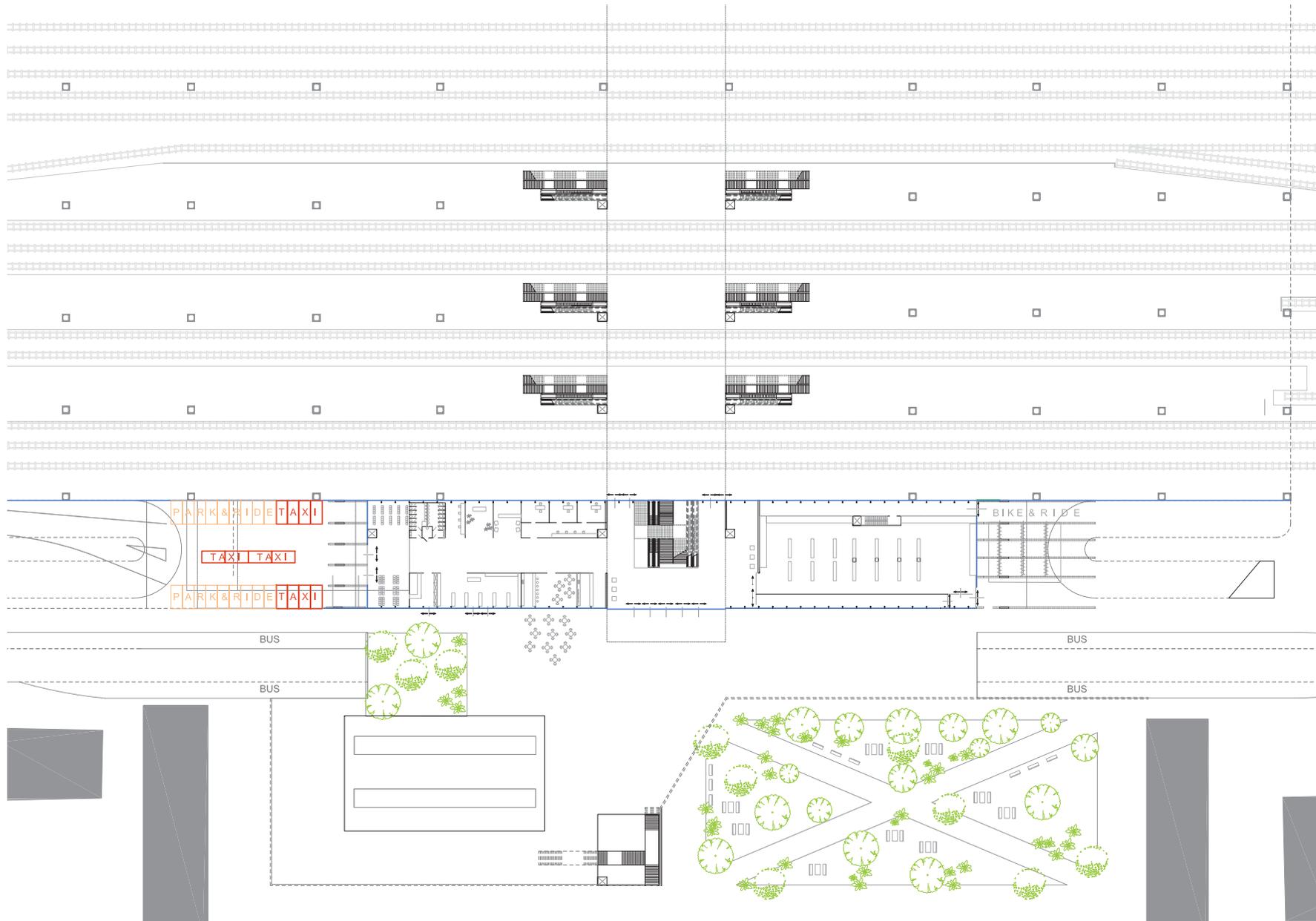


Abb.50:

Durch die an allen Seiten vollflächig verglaste Fassadengestaltung kann genügend natürliche Belichtung in die Bahnhofshalle gelangen.

An der linken Seite des zentralen Treppenhauses befindet sich das Reisezentrum der ÖBB. Weiters befinden sich hier die Ticketautomaten, eine Bäckerei, ein Zeitschriftenladen, eine Trafik, eine Bank, ein Friseur, ein Blumengeschäft sowie die Sanitäreinrichtungen Platz.

Am Ende des Gebäudes ist eine Wartehalle mit ausreichend Sitzmöglichkeiten situiert. Von dort aus können mit dem Lift die Seminarräumlichkeiten im 1. Obergeschoß und das Bürogebäude im 2. und 3. Obergeschoß erreicht werden können.

An der dem Vorplatz zugewandten Seite befindet sich ein Café. Die Glasfront besteht in diesem Bereich aus Schiebetüren, die sich an schönen Tagen öffnen lassen und wodurch der Raum am Vorplatz vor dem Café als sonniger Gastgarten nutzbar wird.

Im östlichen Teil des Gebäudes befindet sich der Supermarkt mit nördlich gelegener Anlieferungszone. Von dort aus gelangt man über eine Treppenanlage und einem für die Anlieferung geeigneten Lift in das Archiv im 1. Obergeschoß. Auch die Büroräume im 2. und 3. Obergeschoß, sowie das BahnBistro im 4. Obergeschoß können von hier aus erschlossen werden.

Zwischen der Außenfassade des rechten Erdgeschoßbereiches und dem Supermarkt befindet sich der Zugang zu der Bike & Ride - Zone im Außenbereich.

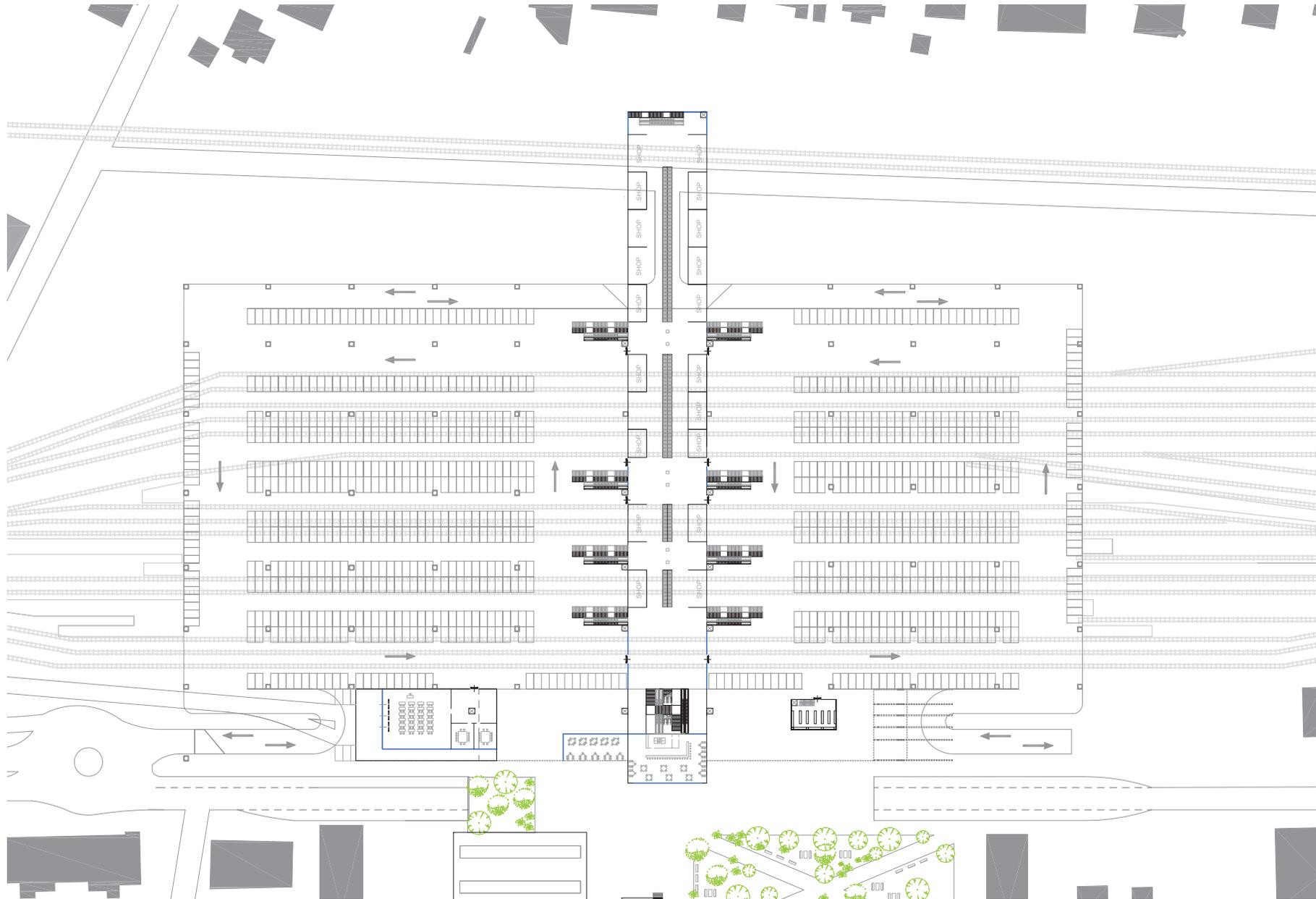
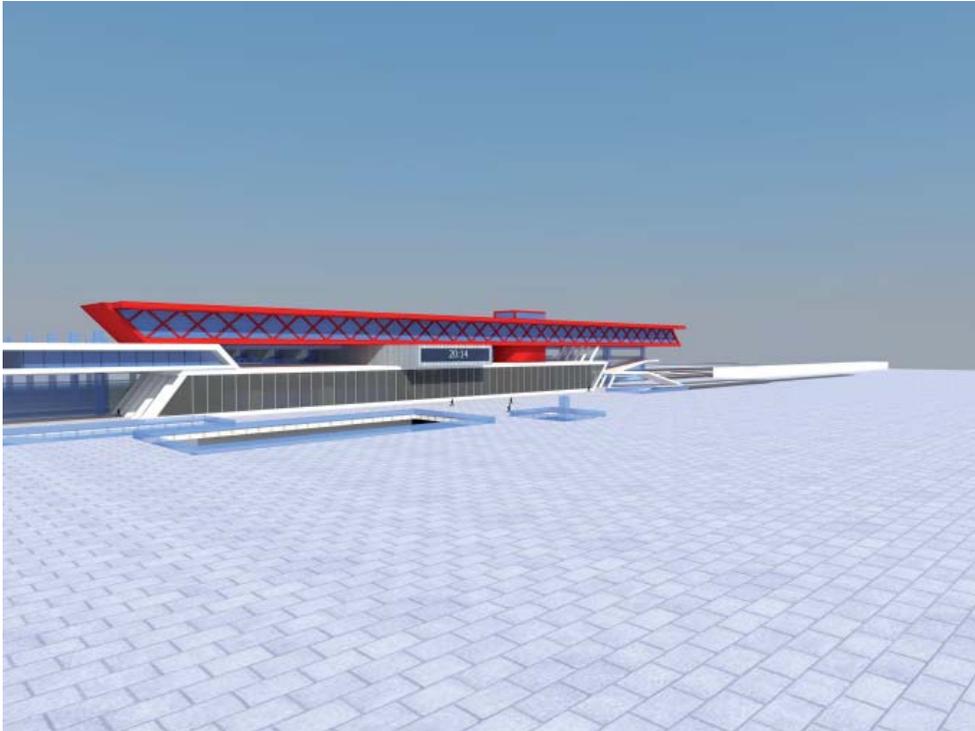


Abb.51:



1. OBERGESCHOSS

Das 1. Obergeschoß gliedert sich in vier Einheiten.

1. Quertrakt
2. Parkdeck
3. Seminarzentrum
4. Archiv

1. Quertrakt

Dieser verläuft vom Hauptgebäude ausgehend über die gesamten Gleisanlagen und stellt somit eine Verbindung zum Stadtteil Lind dar.

Der Grundriss hat eine Länge von 214m und eine Breite von 26 m.

Im südlichen Teil befindet sich das Panorama- Restaurant, welches durch die großzügige Glasfassade einen Blick auf den Vorplatz und die Fußgängerzone ermöglicht. Ein Freibereich bietet an der westlichen Seite Platz für einen Gastgarten.

Im weiteren Verlauf besteht der direkte Zugang zu dem Parkdeck und mittels Treppe, Rolltreppe und Lift können alle Bahnsteige erreicht werden. Über zwei weitere Treppenhäuser gelangen technische Mitarbeiter der ÖBB zu ihren dort situierten Arbeitsplätzen.

Den nördlichsten Abschluss des Quertraktes bildet ein Stiegenabgang und eine Rolltreppe, die in den Stadtteil Lind führen.

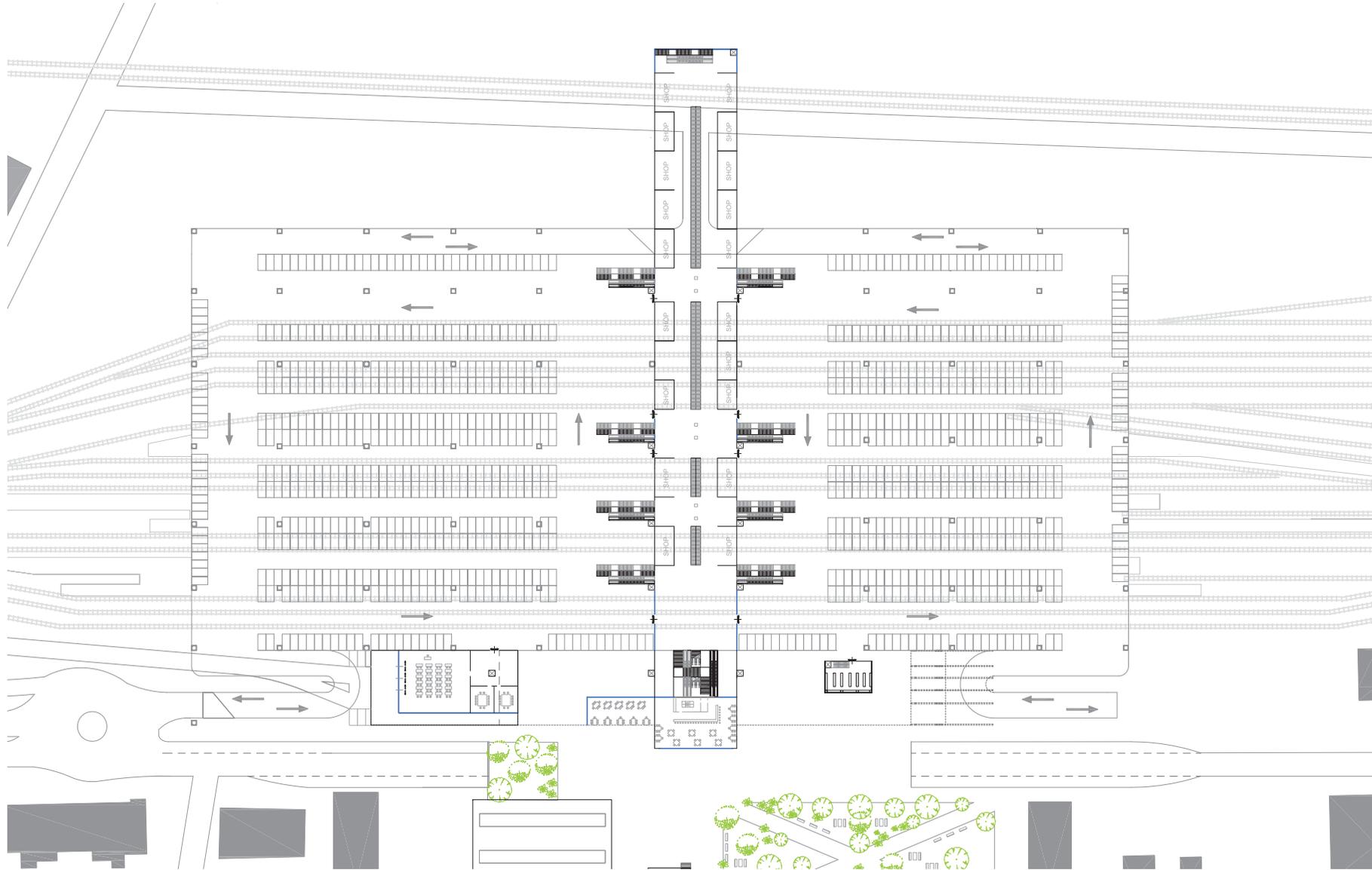


Abb.52:

Zwischen den Bahnsteigzugängen sind mehrere Shoppingeinheiten angesiedelt, die zum Verweilen einladen und weitere Einkaufsmöglichkeiten bieten.

2. Parkdeck

Auf beiden Seiten des Quertraktes befindet sich ein überdachtes Parkdeck, welches über 930 Parkplätze verfügt.

3. Seminarzentrum

Das Seminarzentrum befindet sich oberhalb des östlichen Teilbereiches des Hauptgebäudes. Es weist zwei kleinere und einen größeren Seminarraum auf. Diese können direkt vom Parkdeck und per Lift vom Erdgeschoß erreicht werden. Darüber hinaus erstreckt sich in westlicher und südlicher Richtung eine großzügige überdachte Terrasse, die von allen Seminarräumen aus zugänglich ist.

4. Archiv

Im östlichen Bereich befindet sich ein 15 m langer und 10 m breiter Bereich, der das Archiv der ÖBB beinhaltet und eine Verbindung zwischen Erdgeschoß und dem Bürotrakt darstellt. Die ÖBB-Mitarbeiter gelangen über einen direkten Zugang vom Parkdeck in das Verbindungsgebäude und so auf direktem Weg ins Archiv und zu ihren Büros.

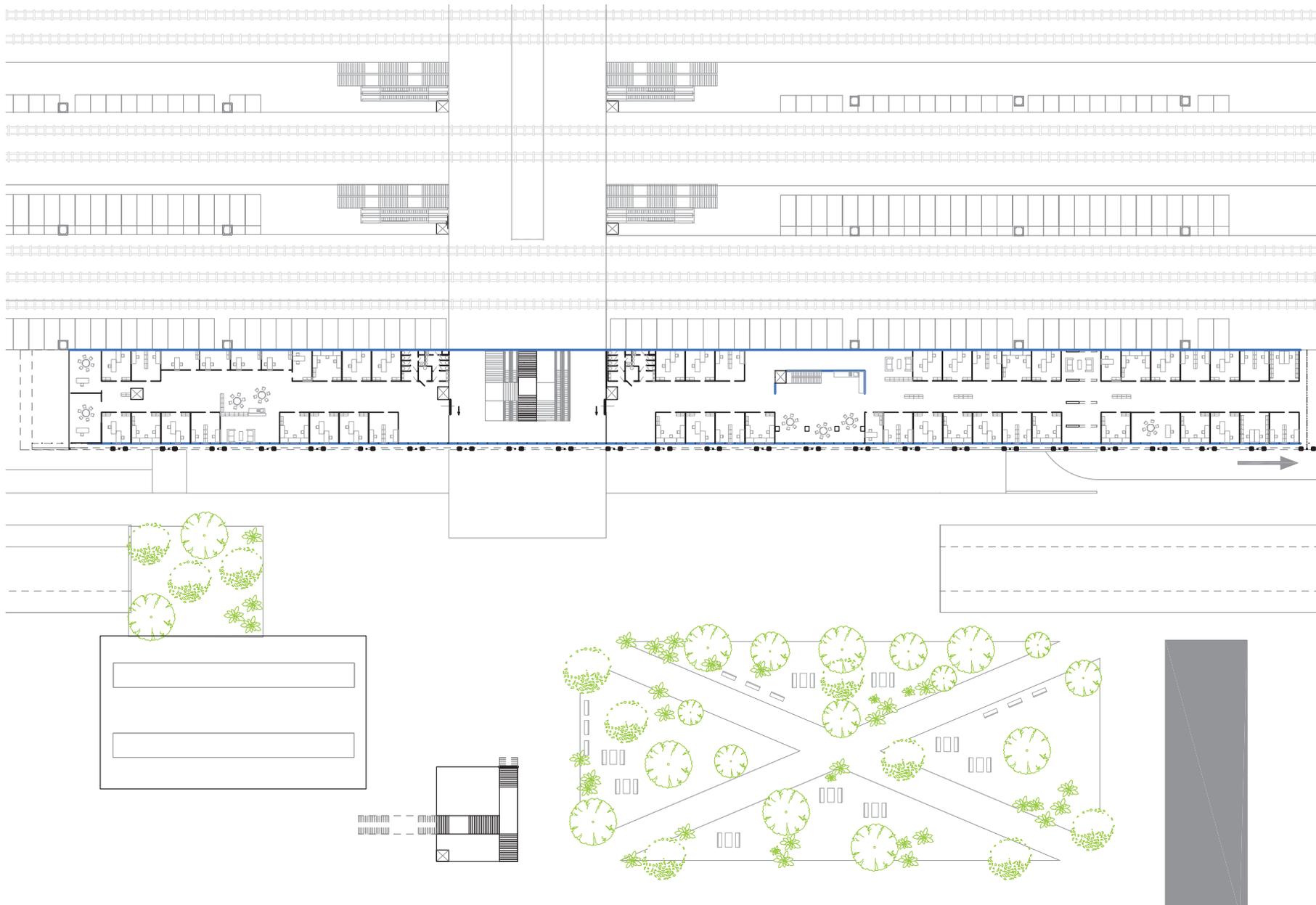


Abb.53:

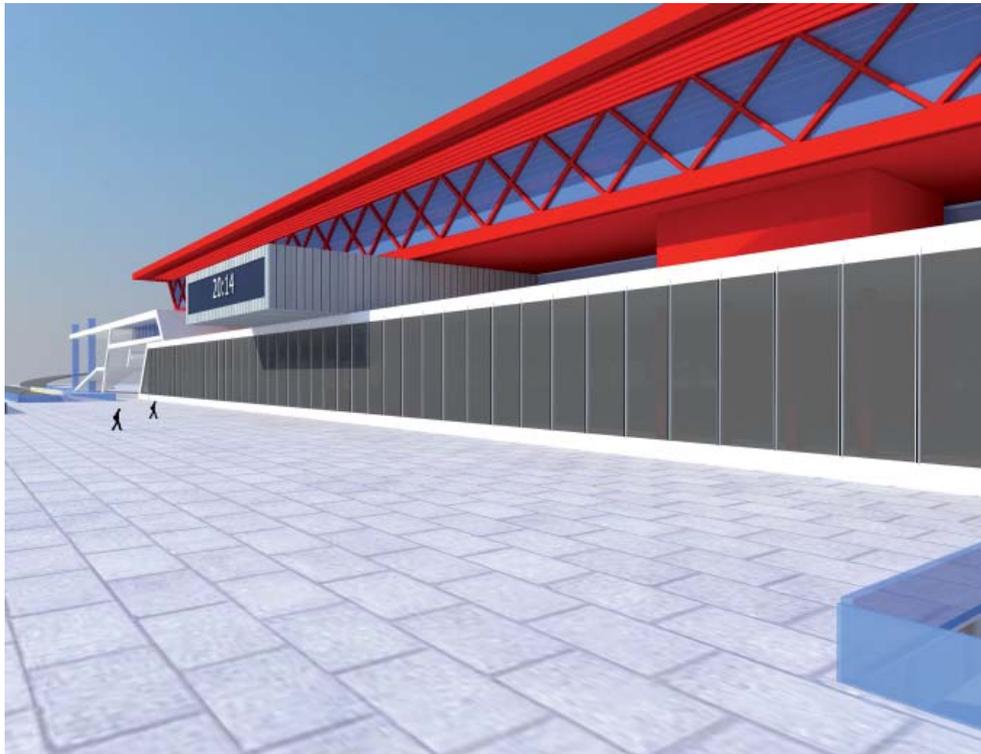


Abb.54:

2. OBERGESCHOSS

Sowohl über dem großen Erschließungskern, als auch über vier weitere Liftanlagen können die zwei Büroebenen erreicht werden. Hier befindet sich der Verwaltungsbereich der ÖBB, der mit genügend Büroräumlichkeiten ausgestattet ist.

Dieser parallel zu den Gleisen verlaufende Trakt hat eine Länge von 200 m und eine Breite von 17 m. Die einzelnen Büroräume säumen die fünf und teilweise sieben Meter breiten Verbindungszonen, in denen auch gemeinschaftlich genutzte Infrastrukturen vorhanden sind.

Des weiteren befinden sich im Bürotrakt Seminar- und Besprechungsräume. Diese können sowohl von den Bediensteten genutzt werden, sowie auch extern angemietet werden.

Für die Mitarbeiter sind ausreichend sanitäre Anlagen und Waschgelegenheiten vorhanden.

Die verschieden großen Büroeinheiten gewährleisten genügend Platz und belaufen sich zwischen 11 und 40 m² Grundfläche.

M 1:1500

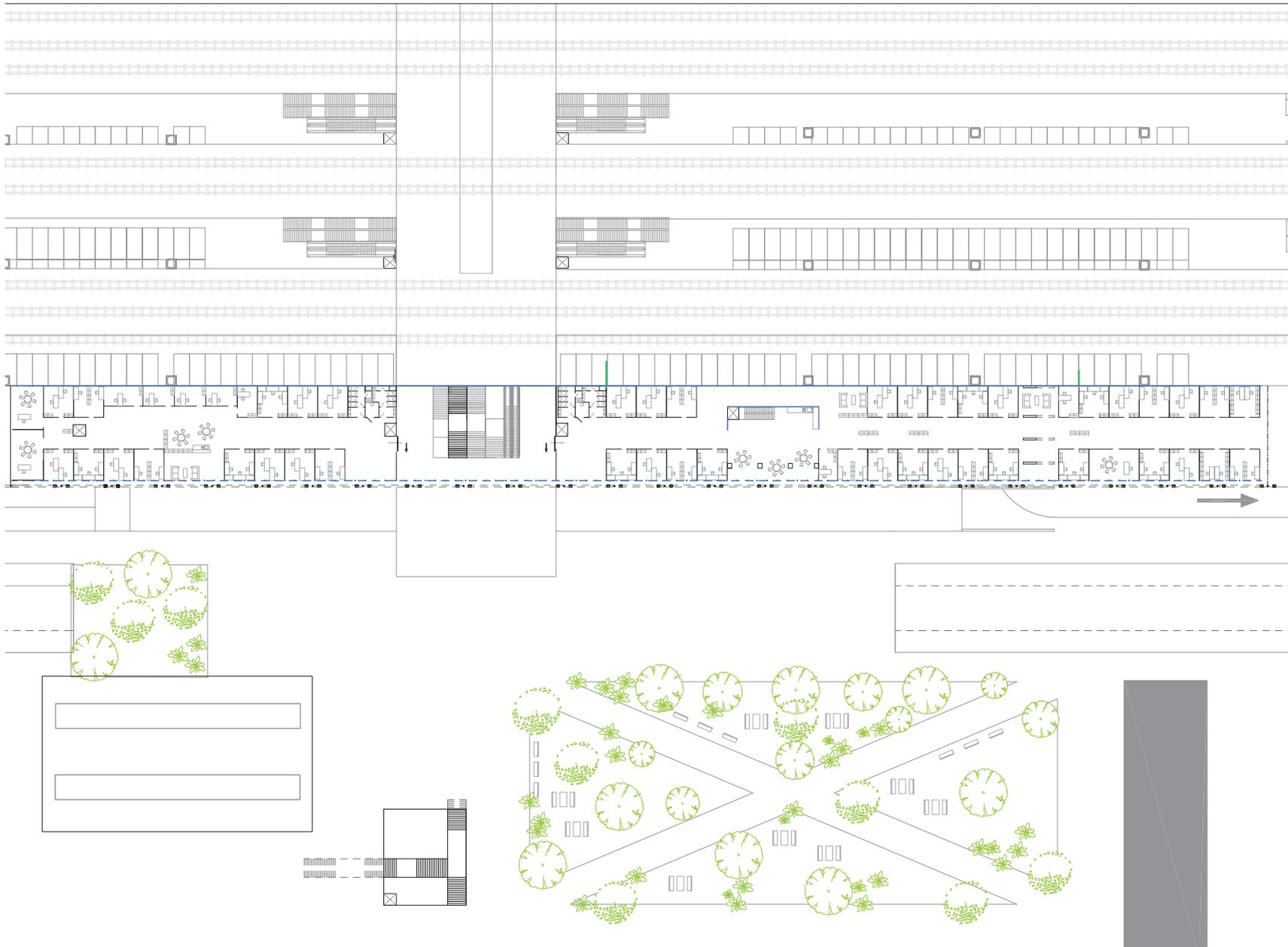
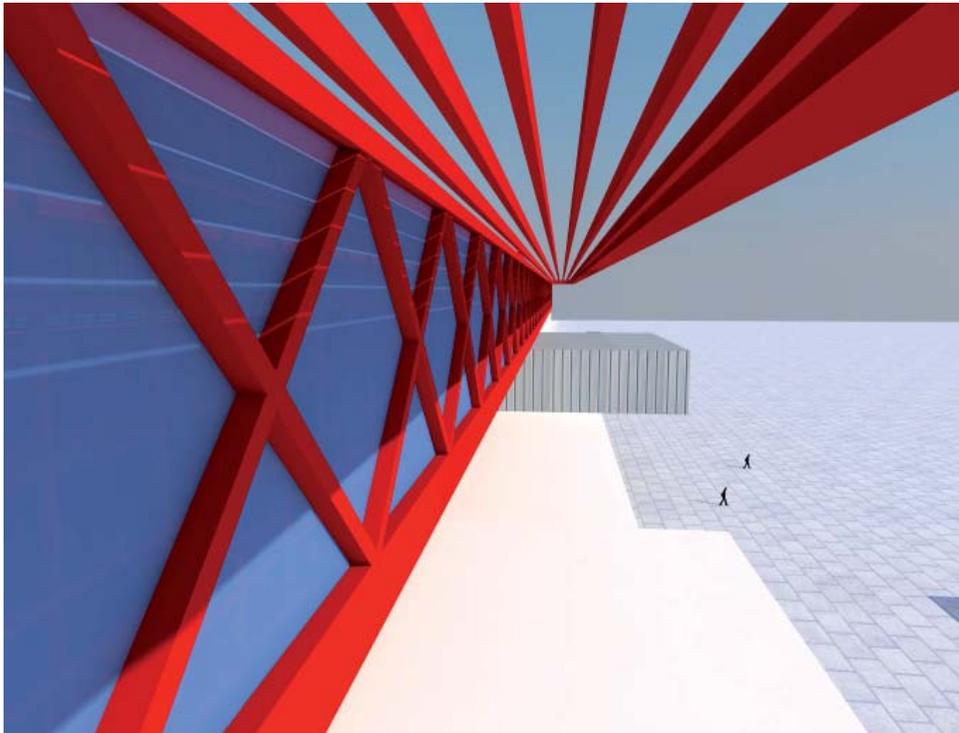


Abb.55:

3. OBERGESCHOSS

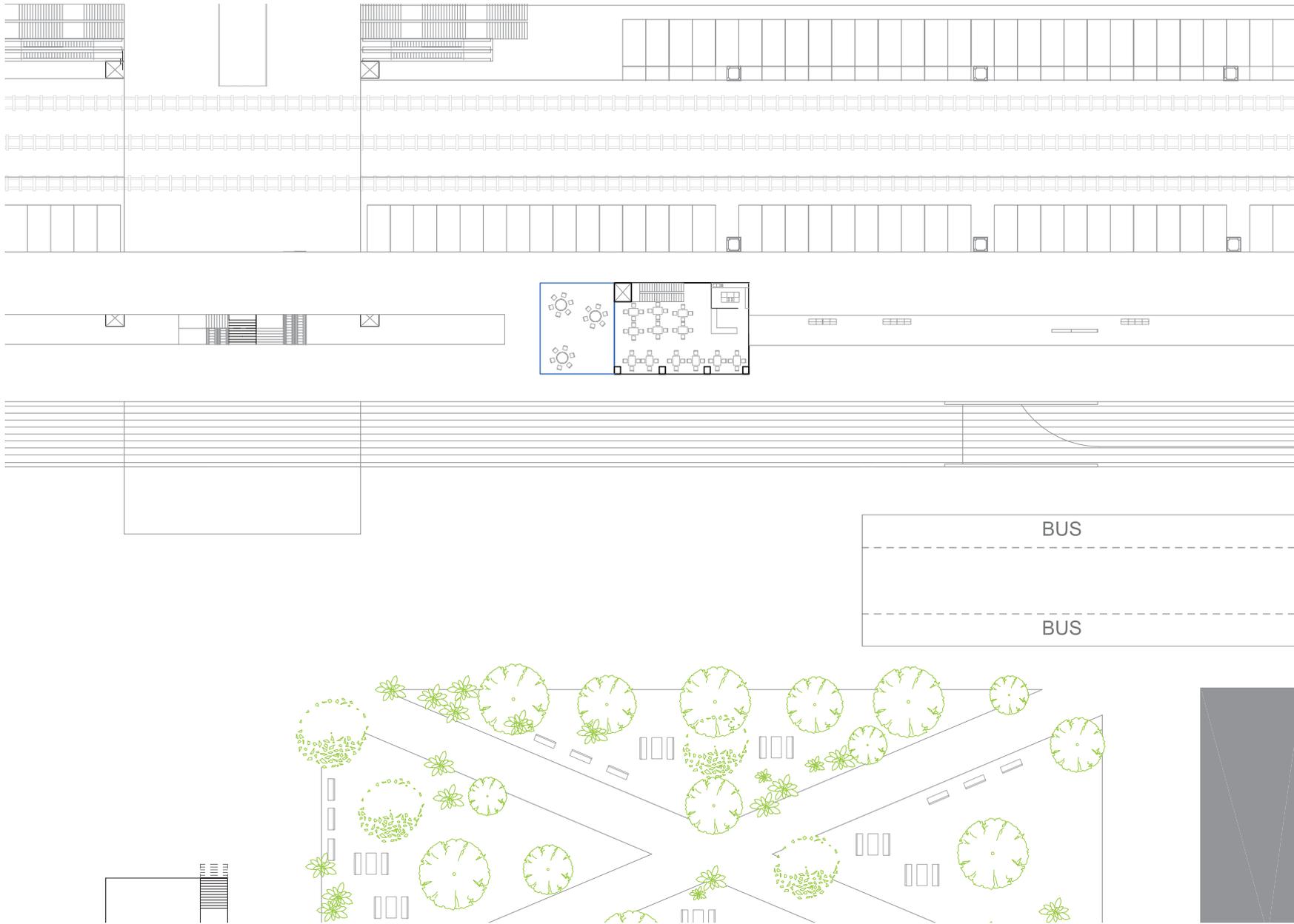
Dieses Geschoß ist dem 2. Obergeschoß in seiner Funktion und Aufteilung ähnlich. Einziger Unterschied besteht darin, dass sich auf Grund der Schräge der Ost- und Westfassade und den tragenden Stützen, die den Verwaltungstrakt durchdringen, eine leichte Verschiebung der Raumaufteilung ergibt.



Von der Dachkonstruktion des 3. Obergeschoßes ragt ein 6 Meter breiter horizontaler Dachvorsprung über die gesamte Länge des Gebäudes hervor. Dieser besteht aus einer Stahlrahmenkonstruktion mit vertikal gestellten Stahllamellen und dient als Sonnenschutz für die nach Süden ausgerichteten Büroeinheiten.

Abb.56:

M 1:1000



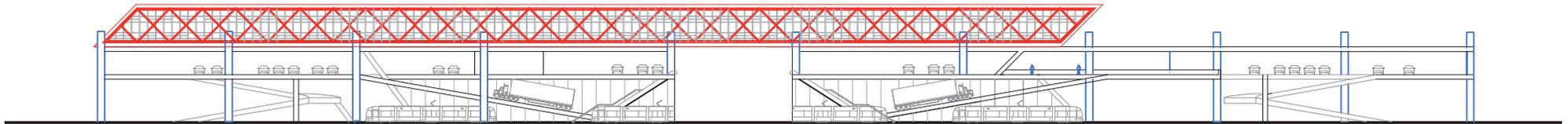
4. OBERGESCHOSS

Die höchste Ebene des gesamten Bahnhofgebäudes bildet das 4. Obergeschoß. Hier findet das BahnBistro für die ÖBB- Bediensteten Platz.

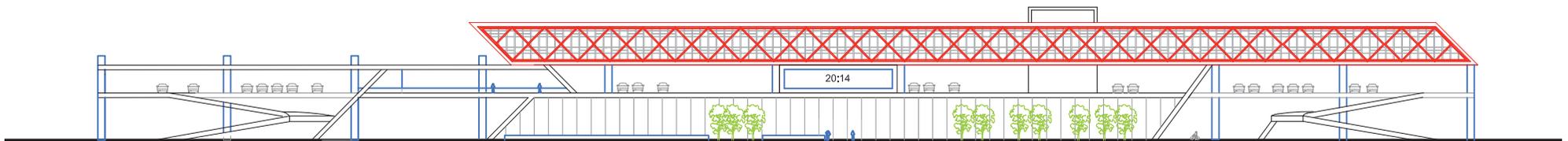
Erreichbar ist dieses über die Lift- und Treppenanlage, die parallel zur nördlichen Fassade dieses Bereiches verläuft. Die Abmessungen dieses Raumes sind denen des Archiv gleich.

Eine westlich gelegene Panorama-Dachterrasse bietet einen wunderschönen Ausblick über die Dach- und Berglandschaft von Villach.

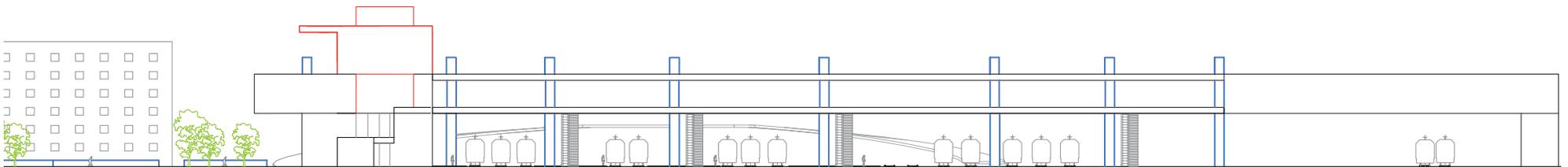
ANSICHT NORD



ANSICHT SÜD



ANSICHT OST



SCHNITT A-A

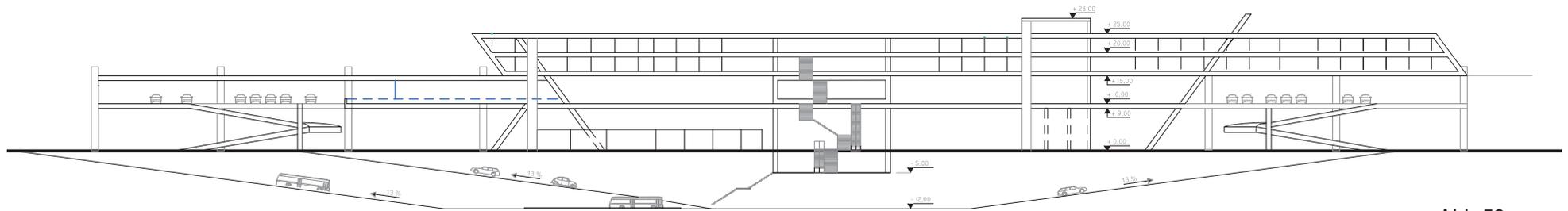


Abb.59:

M 1:2000

SCHNITT B-B

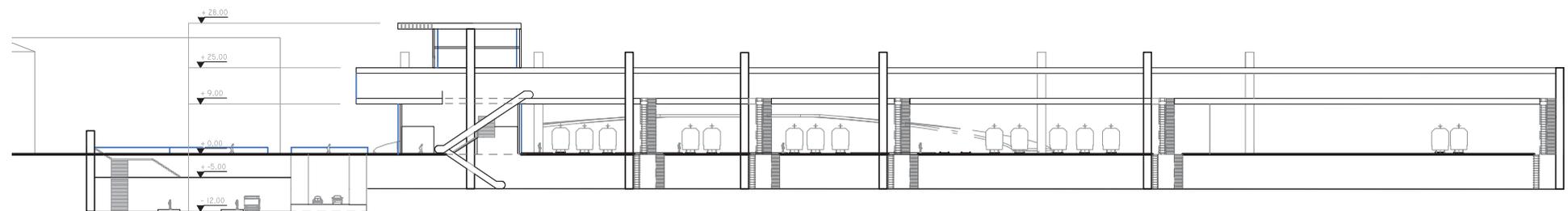
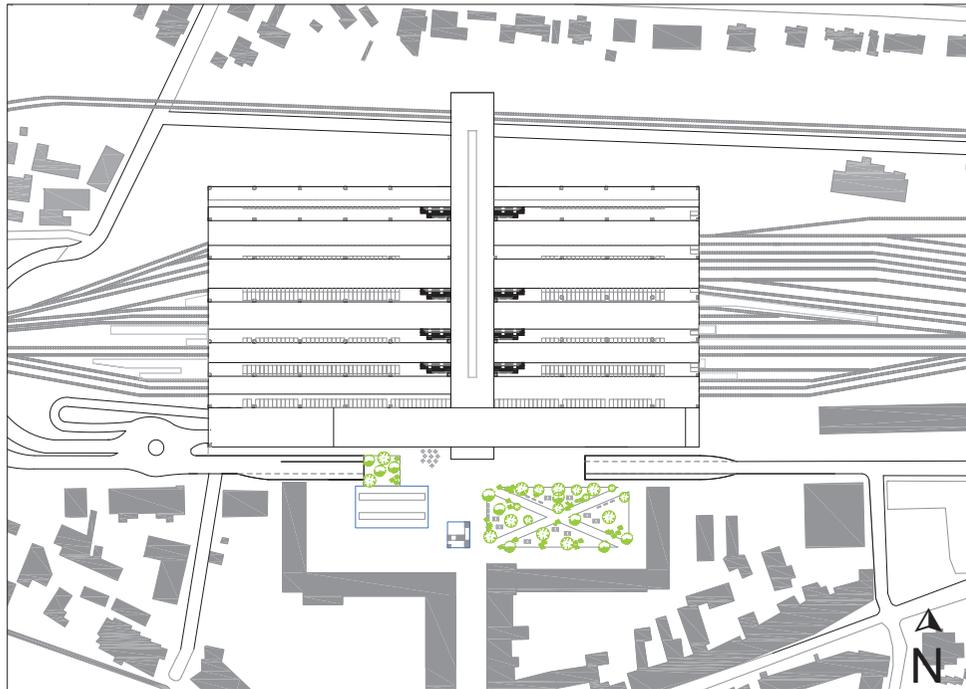


Abb.60





ANSICHT VON OBEN

Abb.62

VORPLATZGESTALTUNG

Die Fußgängerzone mündet in den neugestalteten Vorplatz, der auf Grund des neuen Straßenverlaufs zu einem verkehrsbefreiten und dadurch lärmberuhigten Areal wird.

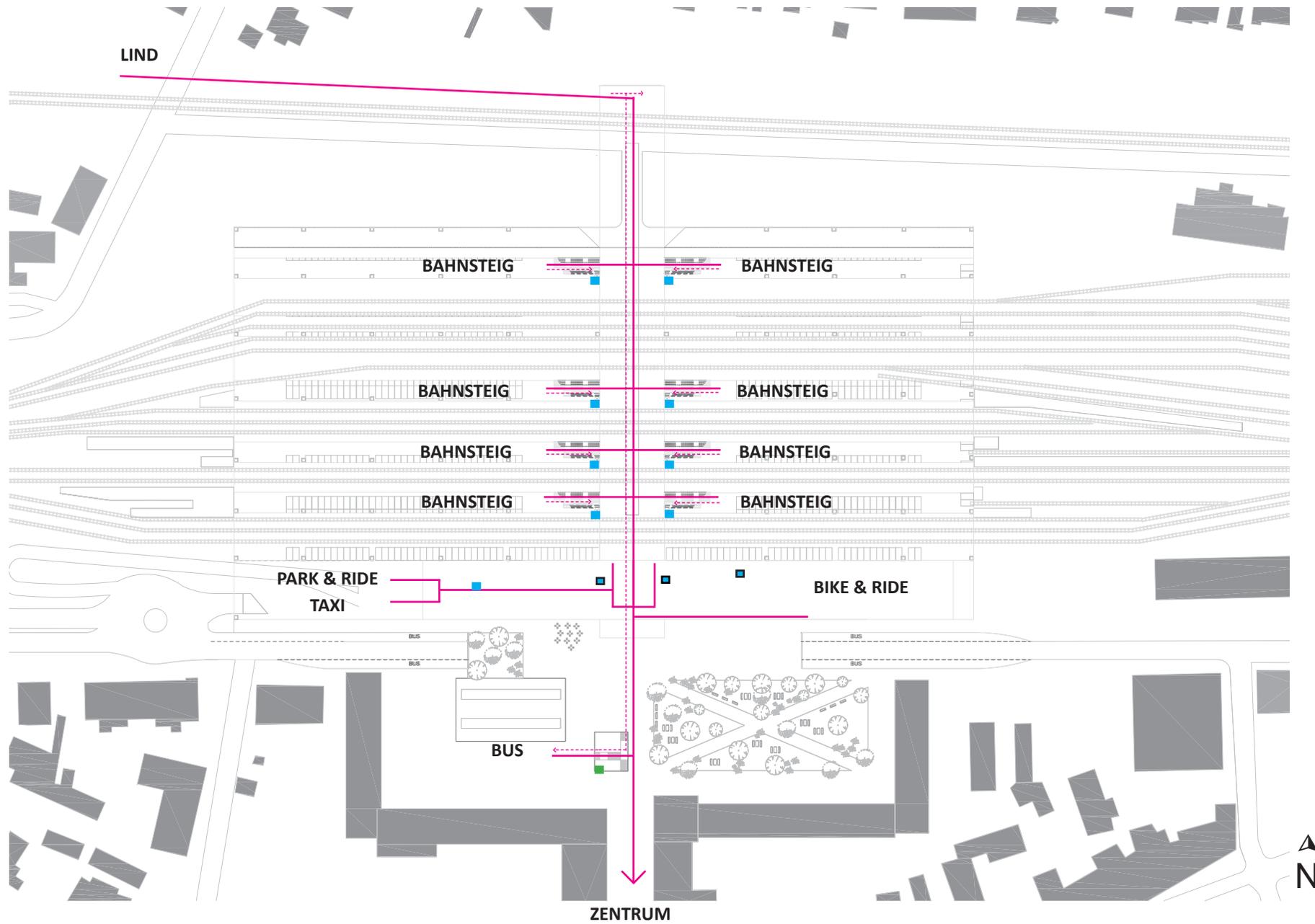
Die beiden Abfahrten für die Unterführung, die jeweils am Randbereich des Platzes liegen, werden von Glasrahmen umsäumt. Diese bilden eine harmonischen Begrenzung und sorgen für einen verbesserten Einfall von Tageslicht in den Einfahrtsbereich.

Am westlichen Vorplatz befindet sich die Öffnung zum Busbahnhof. In unmittelbarer Nähe eröffnet sich der Abgang zur Fußgängerunterführung.

Beide Öffnungen haben die gleiche Glasgänderkonstruktion wie die Einfahrten der Verkehrsunterführung.

Im Bereich zwischen der westlichen Einfahrt und dem Bahnhofsgebäude entsteht eine Grünanlage mit Bäumen und Sträuchern, die als Sichtschutz und natürliche Beschattung für den sich daneben befindlichen Gastgarten dienen. Um im östlichen Bereich - im Gegensatz zur klaren urbanen Struktur - eine Auflockerung zu erreichen, wird eine Parkanlage geschaffen.

Diese Grünzone lädt einerseits zum Verweilen ein, zum anderen steht sie im Kontrast zu den plattsäumenden Betongebäuden. Hierfür werden Sitzgelegenheiten eingefügt. Um dem Platz Weite zu geben, wird das Bodenmaterial in einer hellen Natursteinpflasterung gestaltet.



WEGANALYSE FUSSGÄNGER

Der Bahnnutzende, sowie der Fußgänger, der die Gleisanlagen überwinden muss, sollte kurze Wege haben, um an sein gewünschtes Ziel zu gelangen.

Den Stadtteil Lind (Schulen, Wohngebiet) erreicht man über die erste Ebene unter oder über den Gleisanlagen.

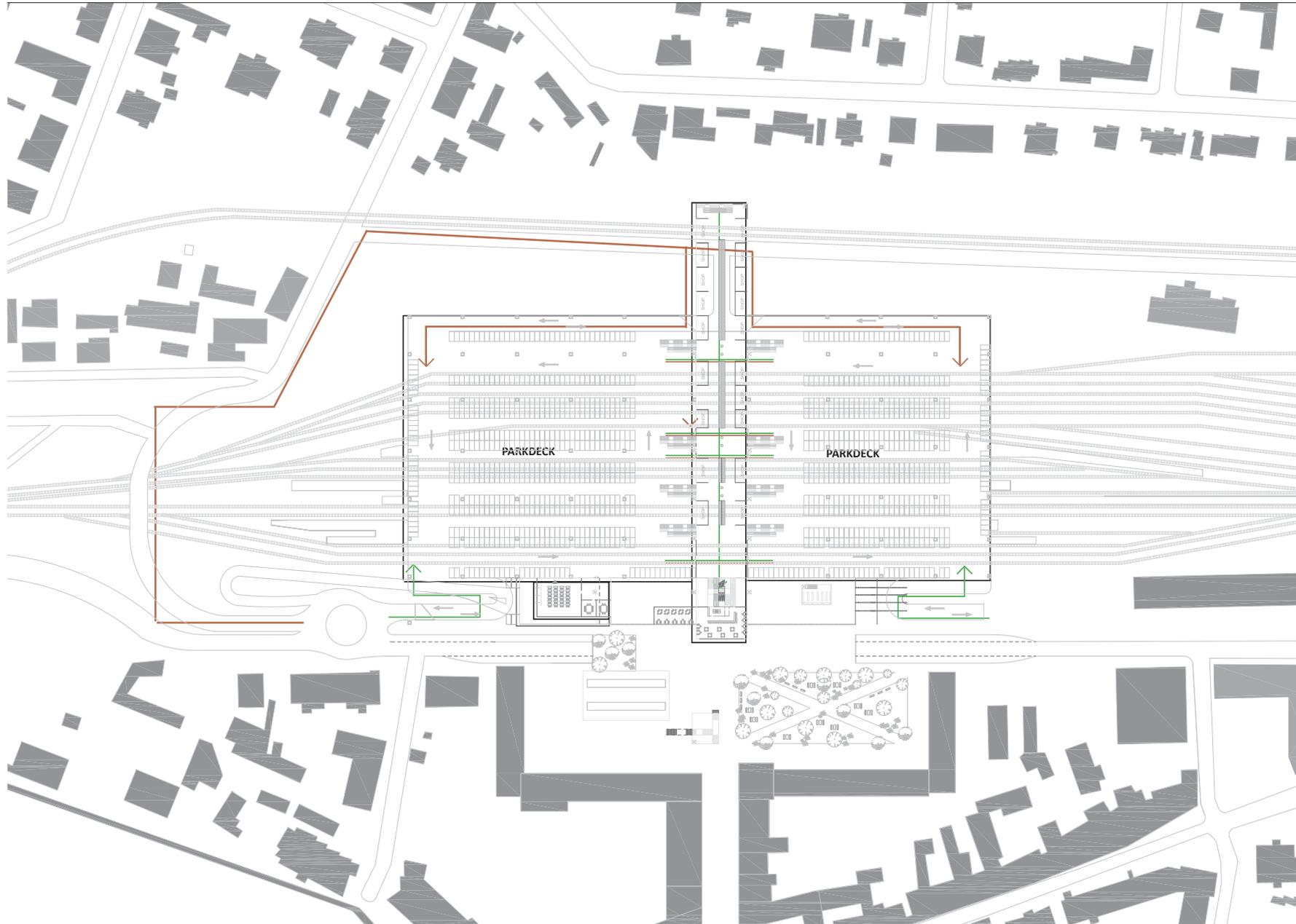
Dem Zugreisenden sollten rasche Anbindungsmöglichkeiten via Taxi oder Bus ermöglicht werden. Hier spielen witterungsgeschützte Wege eine wichtige Rolle, da es oft mit Gepäck verbunden ist, welches im Trockenen transportiert werden möchte.

Von den vier Bahnsteigen aus gibt es mehrere Möglichkeiten zu den Taxis, Bussen und Park & Ride - Parkplätzen zu gelangen.

Den um zwei Ebenen tiefer gelegten Busbahnhof erreicht man über zwei Ebenen jeweils mittels Rolltreppen, Personenliften und Treppen. Je nach Bedürfnis kann individuell entschieden werden, welcher der attraktivere Weg dorthin ist.

Taxi, Park & Ride und Bike & Ride befinden sich auf ebenerdigem Niveau und können auch nur in dieser Ebene erreicht werden.

-  FUSSGÄNGER
-  LIFT 1.UG - 1.OG
-  LIFT 1.UG - 4.OG
-  LIFT 2.UG - EG



▲
N Abb.64

WEGANALYSE AUTO UND LKW

Die beiden Parkdecke können mittels vier Rampen, die sich rund um das Bahnhofsgebäude befinden, erreicht werden.

Eine Splittung in eigene Auffahrtsbereiche wurde deshalb gewählt, da das Steigungsverhältnis für Lastkraftwagen ein geringeres sein sollte, als das für Personkraftwagen.

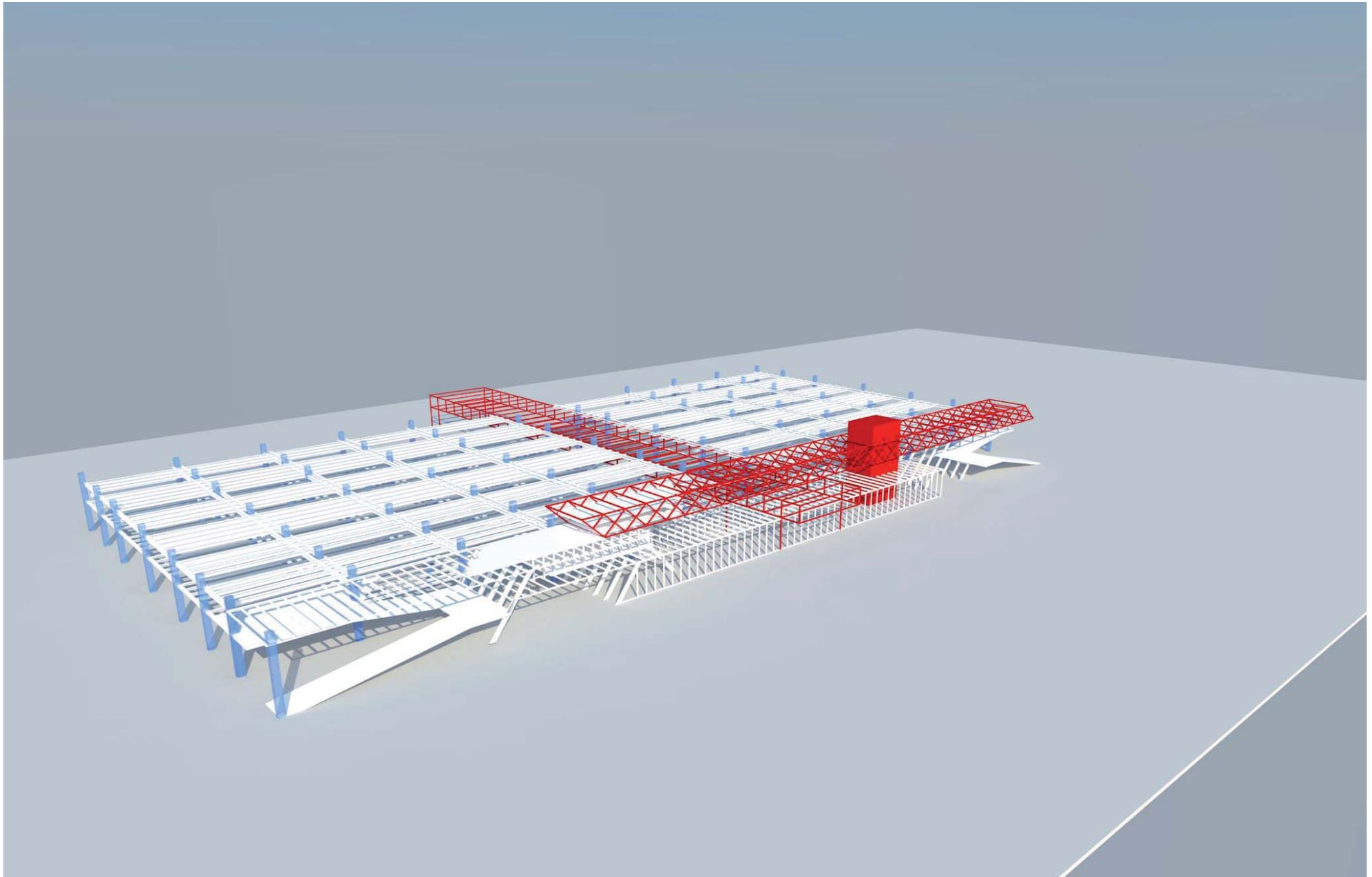
Aus diesem Grund wurden jeweils zwei Rampen für die jeweilige Anforderung konzipiert.

Die Lastkraftwagen erreichen über die westlich vom Bahnhofsgelände verlaufende Straße Richtung Lind die für sie geeigneten Parkdeckzufahrten. Alle Rampen weisen eine Überdachung auf um witterungsgeschützt zu sein.

Die Taxi- und Park & Ride-Zufahrt befindet sich im westlichen Bereich des Hauptgebäudes und ist mittels einer Ausfahrt vom neu angelegten Kreisverkehrs erreichbar.

Auch diese Parkmöglichkeiten sind durch eine Dachkonstruktion witterungsgeschützt.

 LKW
 AUTO



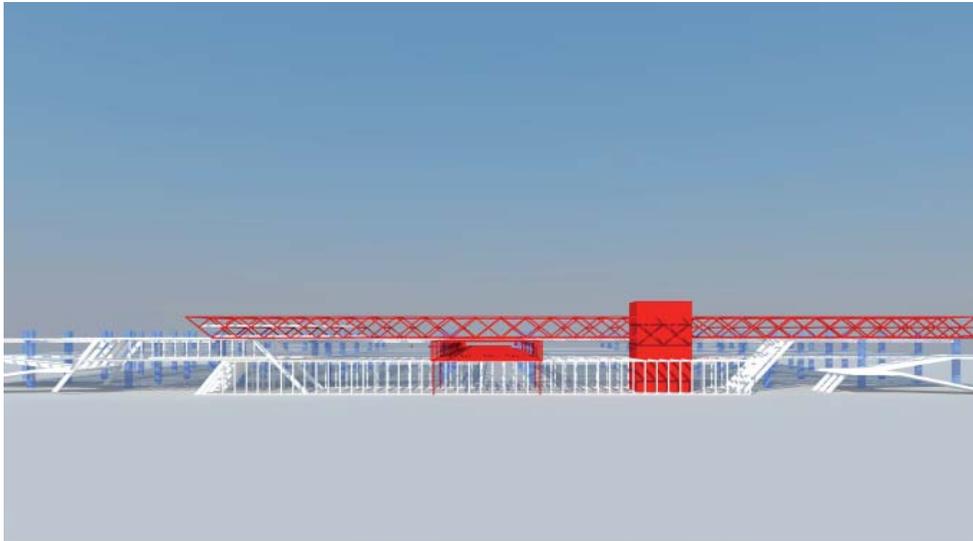


Abb.66

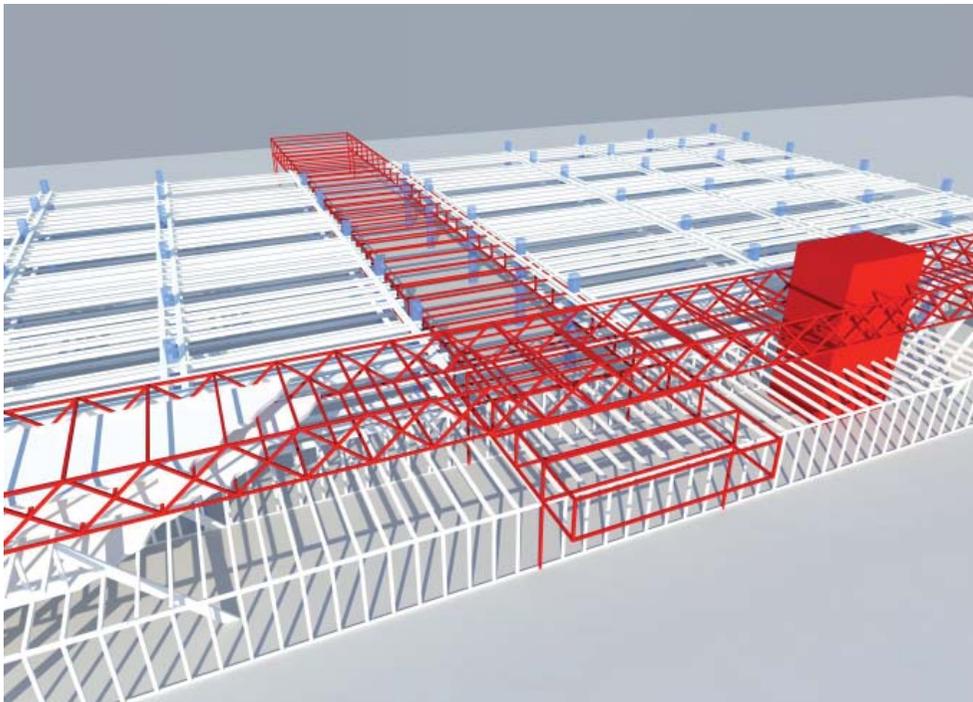


Abb.67

TRAGSYSTEM

Das gesamte Bahnhofsgebäude inklusive des Parkdecks wird in Stahl ausgeführt. Stahlbetondecken werden auf die jeweiligen entstandenen Stahlkonstruktionen aufgelegt.

ERDGESCHOSS

Das Haupttragsystem, erreicht eine Konstruktionshöhe von 10 Meter. Dieses komplexe räumliche Tragwerk besteht aus einzelnen ebenen Rahmentragwerken, die mit biegesteifen Ecken und gelenkigen Fußpunkten ausgeführt sind.

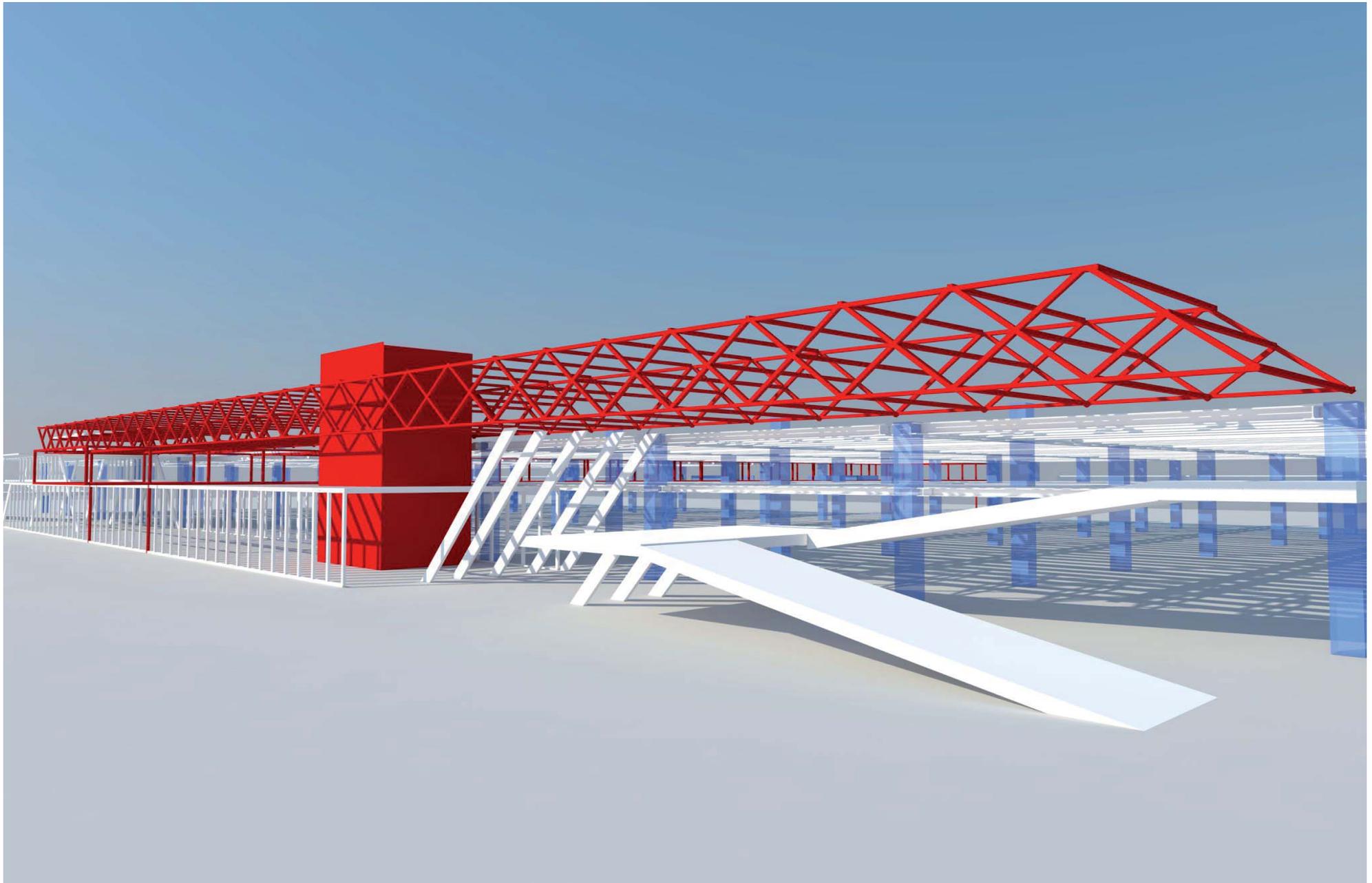
1. OBERGESCHOSS

SEMINARGEBAUDE

Das Seminargebäude ruht auf schrägen Betonstützen, auf denen gleichzeitig die westliche Rampe aufgestützt ist. Die tragenden Bauteile - wie Wände und Decken werden ebenfalls in Stahl ausgeführt. Die Vorderfront ist verglast und erzielt somit eine leichtere architektonische Wirkung.

QUERRIEGEL

Dieser 214 m lange Riegel wird auf 11 Liftstützen, die sich im Erschließungskern und entlang des Parkdecks befinden, aufgelagert.



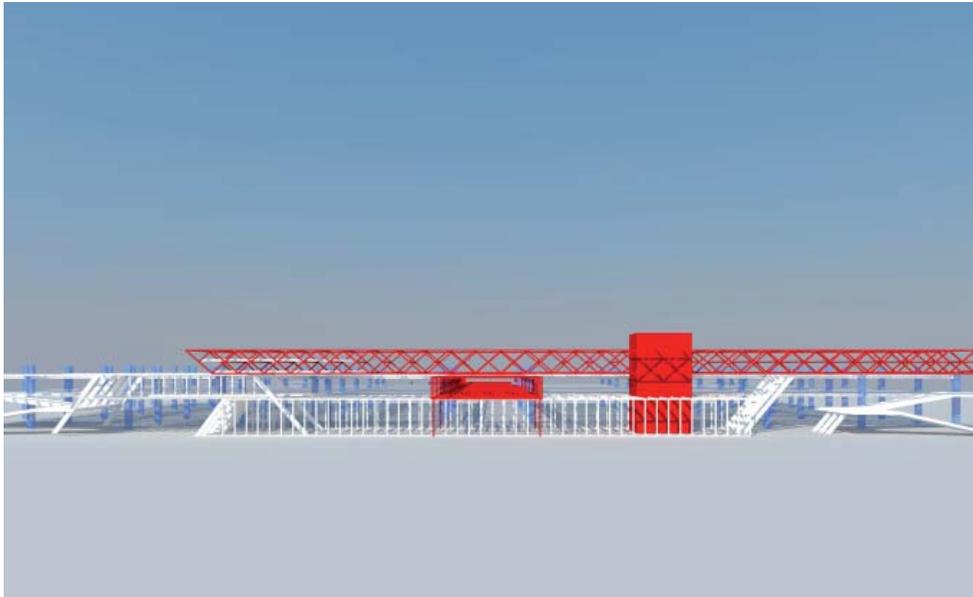


Abb.69

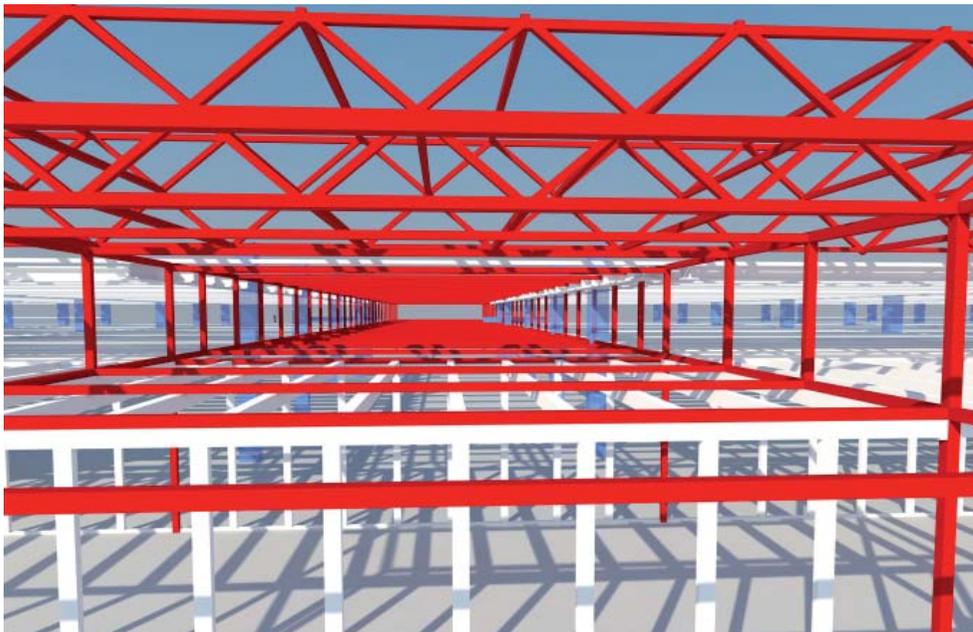


Abb.70

Das Tragsystem wird als Virendeelträger (Viereckrahmen ohne Diagonalen) in zwei Richtungen ausgeführt. Den Raumabschluss der Decken und des Bodens bilden jeweils Stahlbetondecken.

Die Außenhaut wird mit einer Blech-Paneelverkleidung ausgebildet.

2. OBERGESCHOSS

Das 200 m lange und 17 m breite 2. Obergeschoß wird auf 4 Punkten gestützt:

1. und 2. Lastabtragung-Punkt:

Westlich und östlich stützen jeweils 6 Stahlbetonstützen das Tragwerk

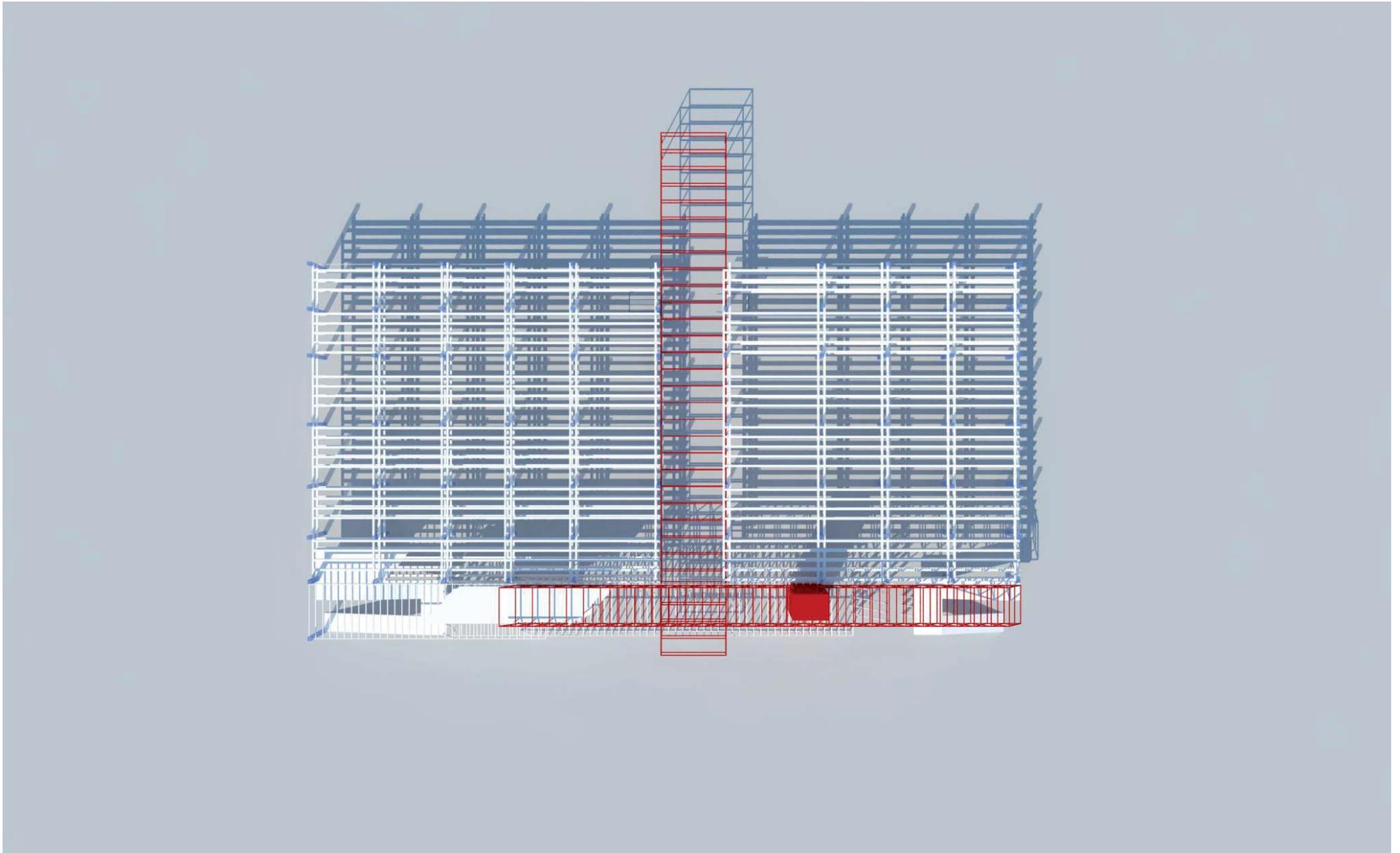
3. Lastabtragungs-Punkt:

Der Erschließungskern des durchdringenden Gebäudes (Archiv, Bahnbistro) der in Stahlbeton ausgeführt wird, nimmt die Horizontalkräfte auf und leitet diese ab.

4. Lastabtragungs-Punkt:

Leicht dezentriert lagern das 2. Obergeschoß auf dem 1.Obergeschoß (Querriegel) im Bereich des Erschließungskerns auf.

Das Tragwerk zur Abtragung der vertikalen Lasten wird als 2-geschoßiges Rautenfachwerk an den Seitenwänden ausgeführt. Die in Rot ausgeführte Tragkonstruktion ist somit von Außen sichtbar und beeinflusst das architektonische Gesamterscheinungsbild.



Die Wände und Decken werden ebenfalls als Stahlbetondecken ausgeführt. Die Fassade und die Dachfläche in diesem Bereich wird mit roten Fassadentafeln beplankt.

Die beiden Kragarme die in Ostwestrichtung auskragen, vermitteln einen leicht schwebenden Eindruck. Leichtigkeit soll trotz der großen Spannweite dieses Baukörpers vermittelt werden. Vom äußersten östlichen Auflagerpunkt der Stahlbetonsäulen kragt das Gebäude in 25 Meter Höhe um 55 Meter aus.

Querschnitte Rautenfachwerk:

Die Ober- und Untergurte bestehen aus quadratischen Formrohren aus Stahl (QFR), die Diagonalen haben einen rechteckigen Querschnitt (RFR). Den Raumabschluss bilden an der Vorder- und Rückfront jeweils raumhohe zum teil offenbare Fensterverglasungen. Der Fußboden und die Deckenkonstruktion wird ebenfalls als Stahlbetondecke ausgeführt.

PARKDECK

STÜTZEN:

Das Parkdeck wird auf gespreizte Stützen aufgelagert. Auf Grund der unterschiedlichen Abstände der Bahnsteige ergibt sich ein unregelmäßiger Raster. Diese Stützen haben einen quadratischen Querschnitt von 1,5 m. Die von einer Verglasung umsäumten Stahlstützen werden aus quadratischen Stahlformrohren gebildet.

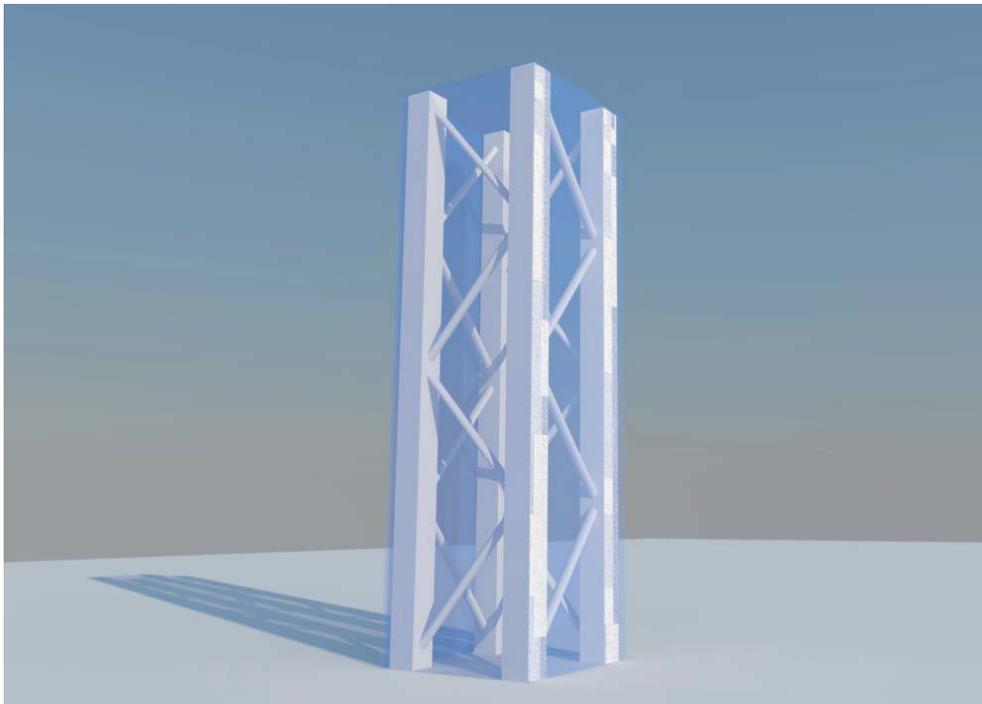


Abb.72

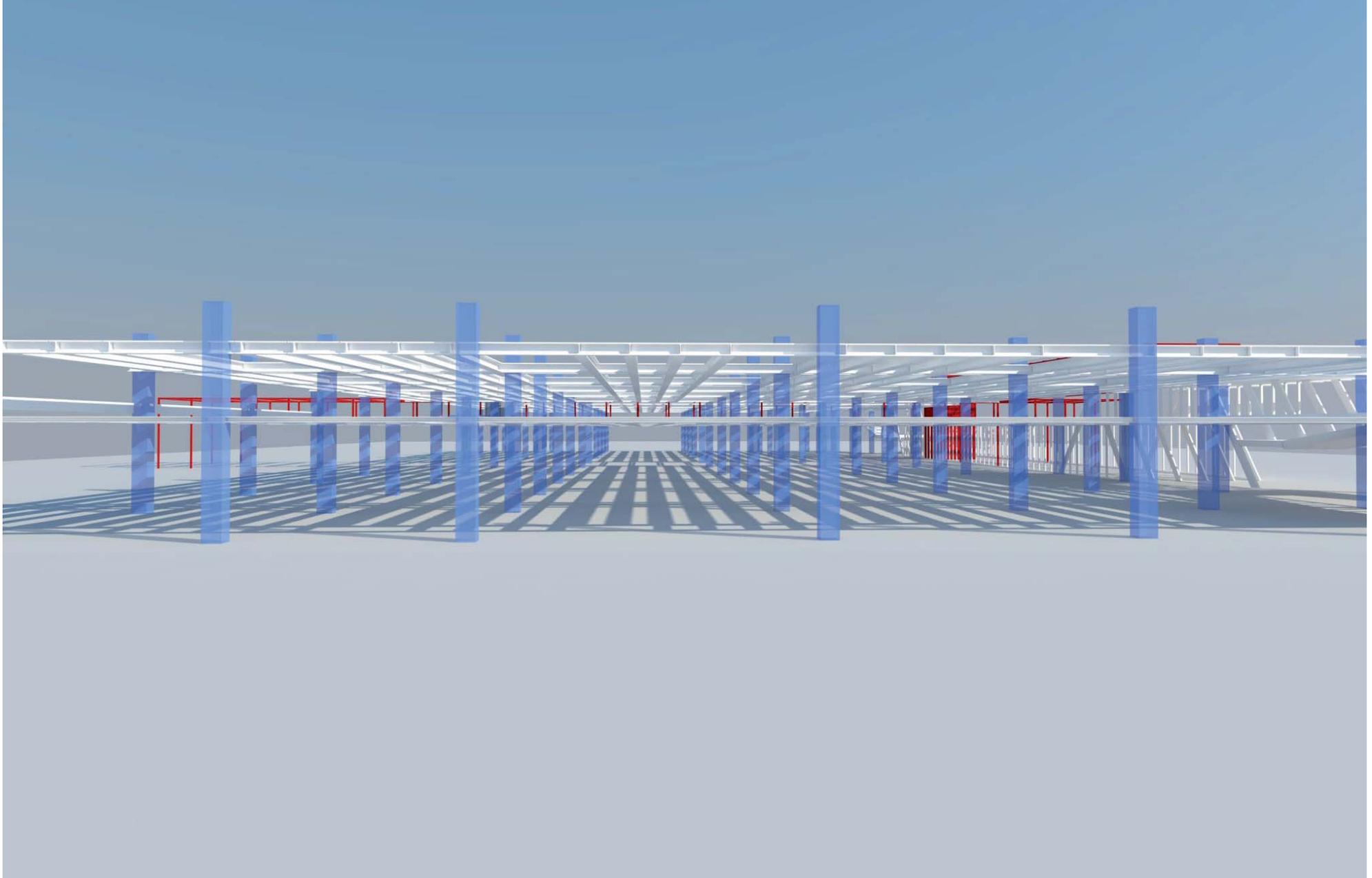




Abb.74

Die Aussteifung dieser vier Stahlelemente erfolgt ebenfalls mittels quadratischen Formrohren, die allerdings im Querschnitt eine geringere Abmessung aufweisen.

Die Stahlkonstruktion wird von großflächigen Glaselementen umhüllt, um eine natürliche Belichtung von oben in die unteren Geschoße zu erreichen.

DECKEN:

Beidseitig der Stützen befinden sich die Hauptträger in Stahl (HEB 1000) in Hallenquerrichtung (Nordsüd-Richtung).

Auf diesen lagern die Sekundärträger in Hallenlängsrichtung (Ostwest-Richtung) auf, die einerseits das Stahlbeton-Parkdeck, andererseits die Glasbänder auf der Tertiärkonstruktion am Dach, tragen.

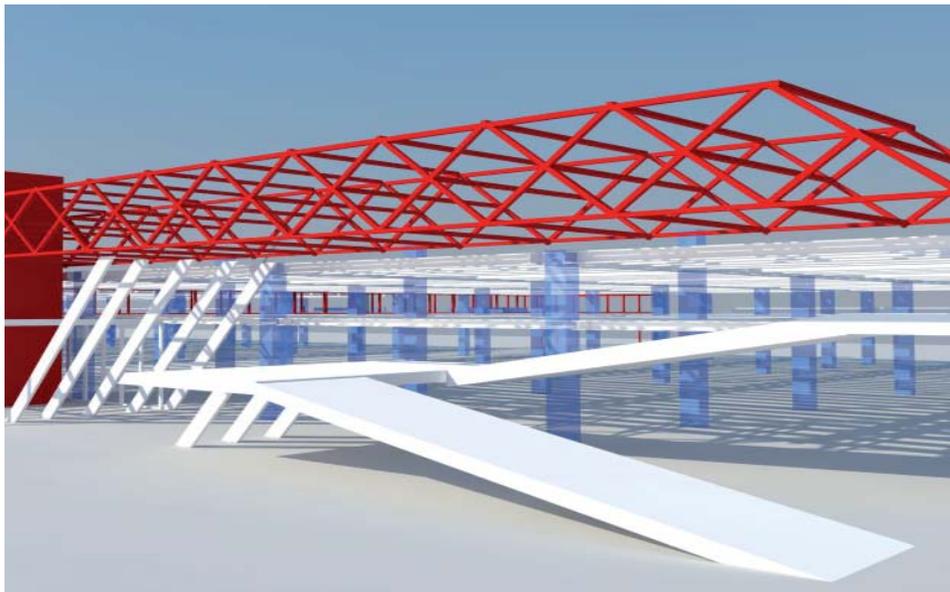
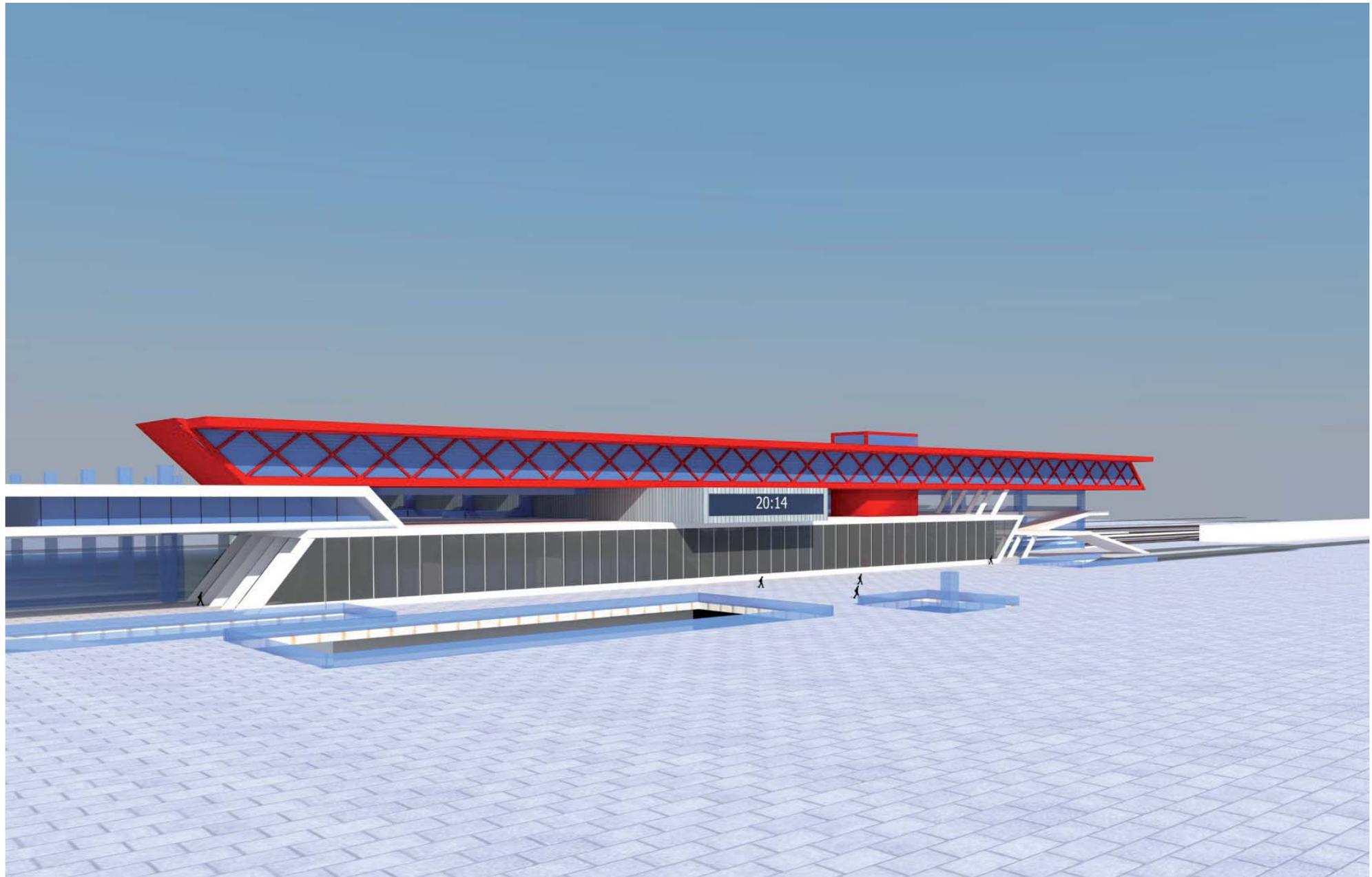


Abb.75

RAMPEN

Alle Zufahrtsrampen die zum Parkdeck führen, werden aus Stahlbeton ausgeführt. Die links vom Hauptgebäude situierte Rampe wird von der gleich abgeschrägten Stützenkonstruktion, die auch das 1. Obergeschoß stützt, fixiert. Die rechte Rampenkonstruktion lagert auf ebenfalls auf geneigten Stahlbetonstützen auf.



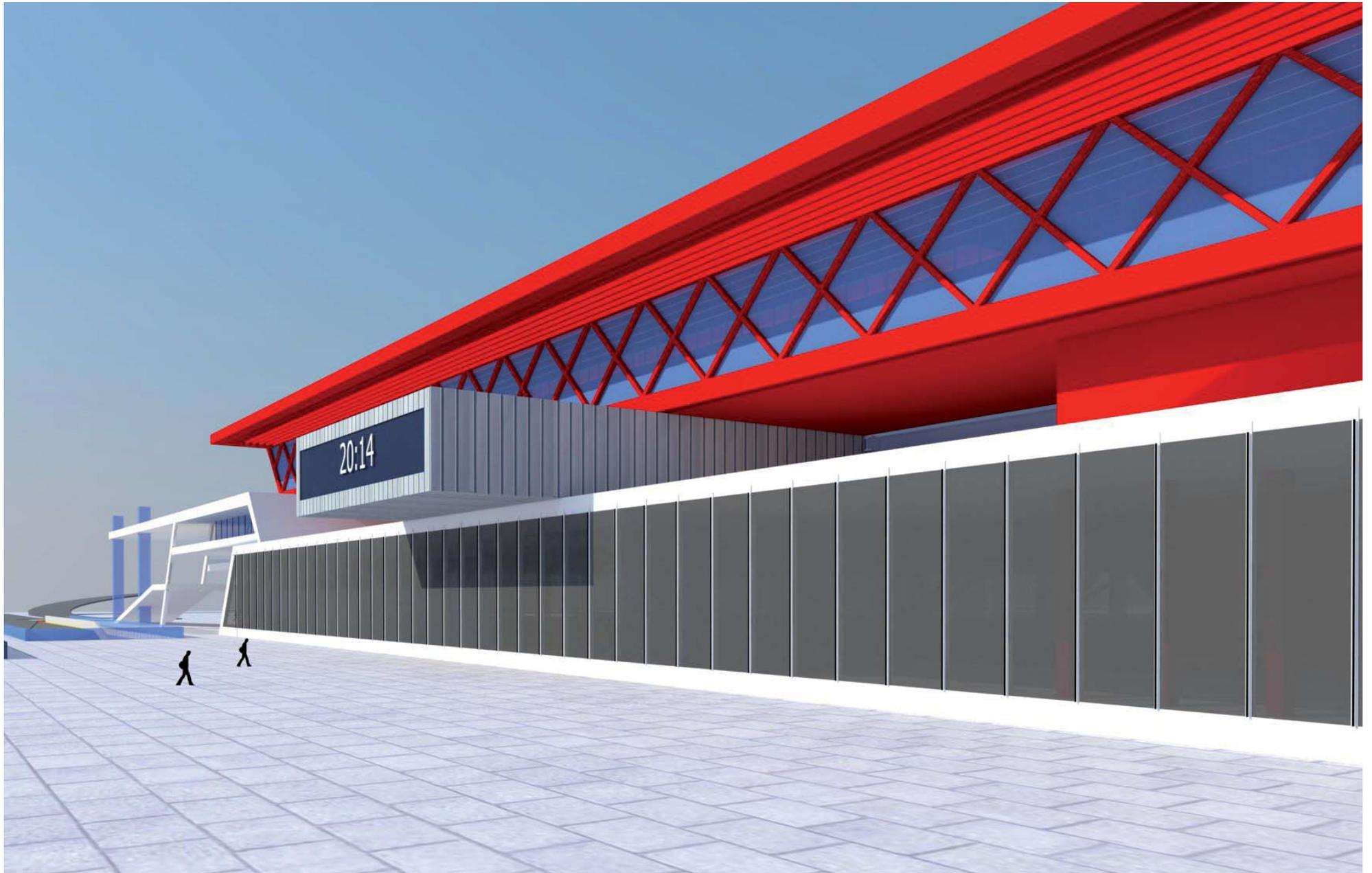


Abb.77

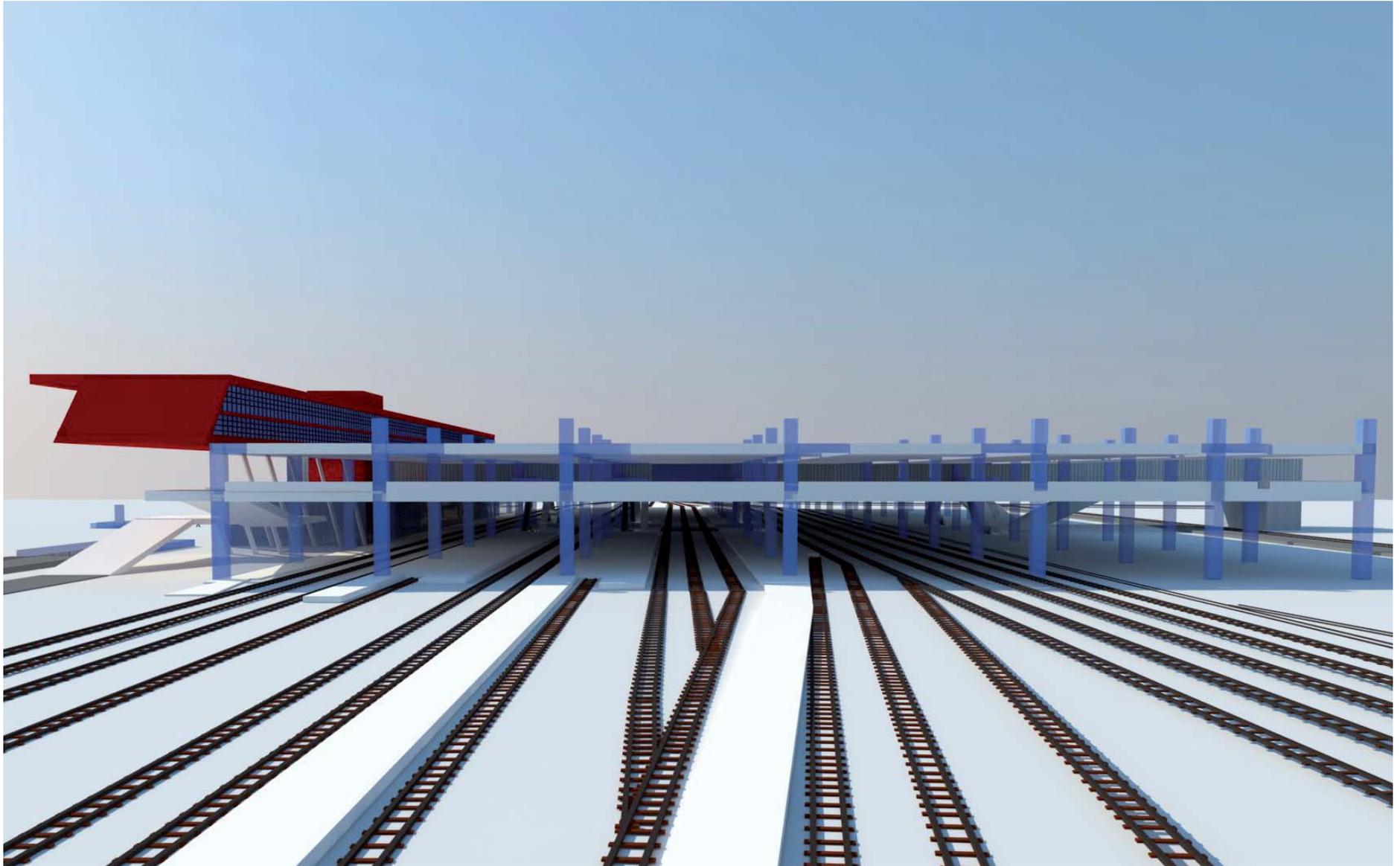


Abb.78

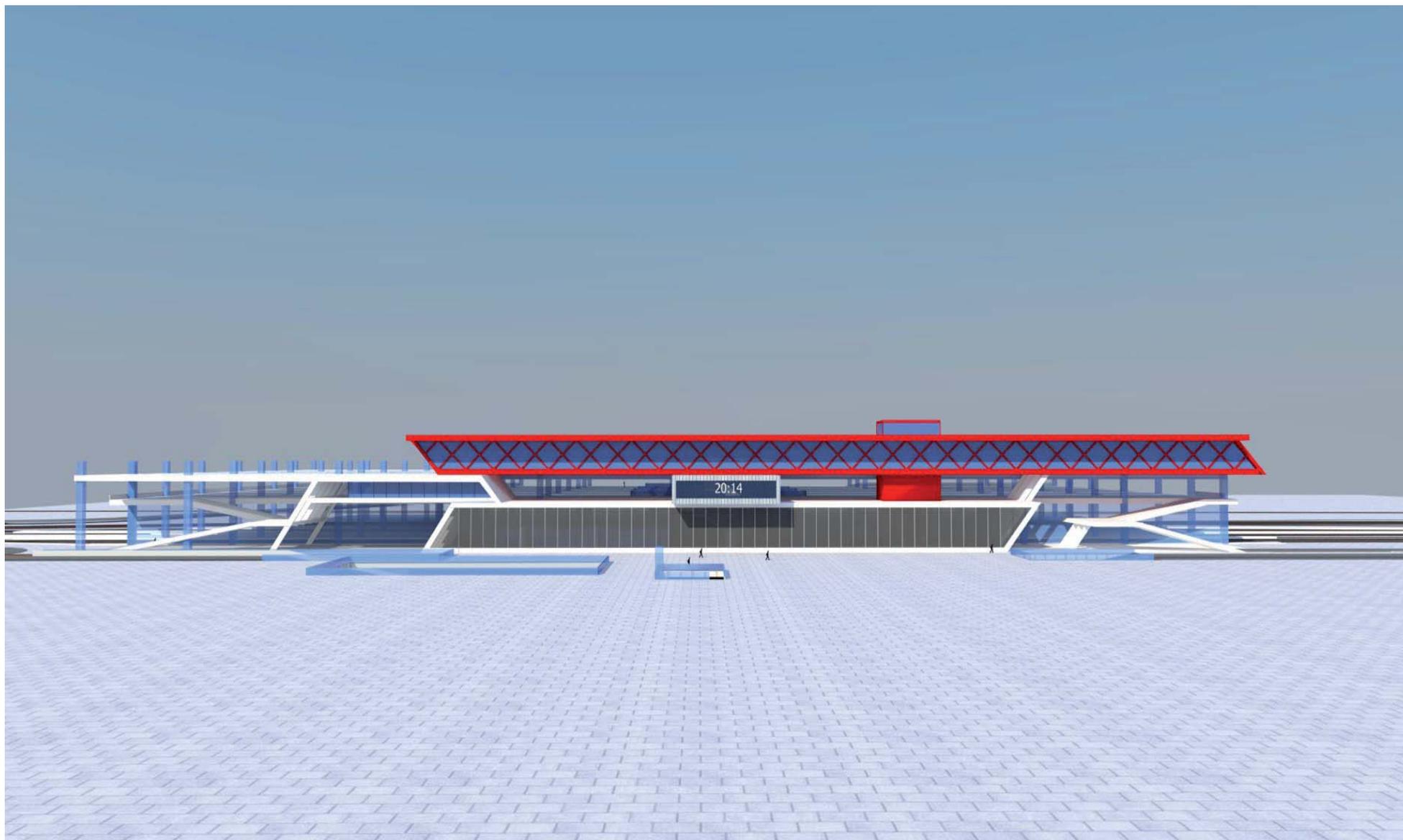


Abb.79

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abbildung 1: http://d-maps.com/carte.php?num_car=4544&lang=de
(Stand: 02.03.2013)
- Abbildung 2: http://d-maps.com/carte.php?lib=karnten_Lankarte&num_car=33734&lang=de (Stand: 02.03.2013)
- Abbildung 3: <http://maps.google.de> (Stand: 27.02.2014)
- Abbildung 4: <http://www.bergfex.at/sommer/warmbad/highlights/8174-roemerweg/> (Stand: 02.03.2013)
- Abbildung 5: Neues aus Alt Villach, 47. Jahrbuch, Seite 48
- Abbildung 6 -14: Foto dankenswerterweise zur Verfügung gestellt von Dr. Dieter Neumann, Direktor des Stadtmuseums, Villach (Privatarchiv)
- Abbildung 15 -16: http://www.zement.at/Service/literatur/fileupl/03_12_bahnhofsplatz_villach.pdf (Stand: 15.01.2014)
- Abbildung 17: Kleine Zeitung, Elena Moser, April 2011, Seite 40
- Abbildung 18 - 19: © Doris Lowry
- Abbildung 20: <http://www.draupassagen.com/de/home.html> (Stand: 11.12.2013)
- Abbildung 21: Kleine Zeitung, Peter Kusstatscher, Mai 2012, Seite 26-27
- Abbildung 22-24: © Doris Lowry
- Abbildung 25: Foto dankenswerterweise zur Verfügung gestellt von Dr. Dieter Neumann, Direktor des Stadtmuseums, Villach (Privatarchiv)
- Abbildung 26 - 29: © Doris Lowry
- Abbildung 30: <http://www.bing.com/maps> (Stand: 15.02.2014)
- Abbildung 31 - 33: © Doris Lowry
- Abbildung 34: <http://www.bing.com/maps> (Stand: 15.02.2014)
- Abbildung 35 - 36: http://gis.villach.at/WebOffice10R3/synserver?cli=ent=flex&project=WebCity_Stadtplan
- Abbildung 37 - 39: <http://www.bing.com/maps> (Stand: 15.02.2014)
- Abbildung 40 - 41: http://gis.villach.at/WebOffice10R3/synserver?cli=ent=flex&project=WebCity_Stadtplan
- Abbildung 42 - 45: © Doris Lowry
- Abbildung 46 - 79: © Doris Lowry

BIBLIOGRAPHIE**Selbstständige Schriften**

- Neumann, Dieter: Villach, in: Österreichischer Städteatlas, Wien 1997, 5. Lieferung, 2. Teil, 1-3
- Seiger, Martin: Geographische Perspektiven, in: „Kärnten. Landschaftsräume – Lebensräume. Eine geographische Landeskunde“, Klagenfurt 2010

Unselbstständige Schriften

- Kusstatscher, Peter: Applaus für moderne Planung, in: Kleine Zeitung, 04.05.2012, 26
- Moser, Elena: Betriebsanleitung für Bahnhofsplatz, in: Kleine Zeitung, 10.04.2011, 40
- Neumann, Dieter: Villach. Versuche einer wohlüberlegten Stadtentwicklung, in: Neumann, Dieter: 32. Jahrbuch „Neues aus Alt-Villach“, Villach 1995, 7-85
- Neumann, Dieter: Aus der Geschichte der traditionsreichen Stadt, in: Neumann, Dieter: 47. Jahrbuch „Neues aus Alt-Villach“, Villach 2010, 9-30

Internetquellen

- <http://de.wikipedia.org/wiki/Villach> (Stand: 15.02.2014)
- http://www.villach.at/inhalt/museum/5475_25468.asp (Stand: 15.02.2014)
- <http://www.villachonline.at/?m=7&page=1&id=17805> (Stand: 10.06.2013)
- <http://www.parkopedia.at/parken/villach> (Stand 22.02.14)
- Pilz, Thomas/Schwarz, Christoph: Bahnhofsstrasse. Entwurfsvorstellung 02. Mai 2012, in: www.villach.at/stadterneuerung.drau-bahnhof (Stand vom 02.03.2013)