



Tanja Wankmüller, BSc

**Flughafenumfeld Klagenfurt
als Potenzial der Stadtentwicklung**

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuerin

Pansinger, Sanela, Dipl.-Ing. Dr.techn. Architektin

Institut für Städtebau

Graz, Januar 2016

EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Graz, _____

Unterschrift

AFFIDAVIT

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 indicated all material which has been quoted either literally or by content from the sources used. The text document uploaded to TUGRAZonline is identical to the present master's thesis dissertation.

Graz, _____

Signature

INHALT

<i><u>I. EINLEITUNG</u></i>	<u>7</u>
<i><u>II. ANALYSE</u></i>	<u>15</u>
II.I. Flughafen	18
II.II. Schloss Krastowitz	31
II.III. Planungsgebiet	34
II.IV. Beispiele	42
<i><u>III. ENTWURF</u></i>	<u>47</u>
III.I. Grundsätzliche Überlegungen	49
III.II. Masterplan	56
III.III. Ausschnitt	61
III.IV. Typologien	64
<i><u>IV. ANHANG</u></i>	<u>97</u>

I. EINLEITUNG

VORWORT

Die Form der Urbanisierung hat sich in der letzten Zeit fundamental verändert. Gebiete um Flughäfen werden aus diversen Gründen sehr statisch und strukturell bebaut, ohne weiter auf die städtebauliche Wirkung und Entwicklung einzugehen. Daraus resultierend entstehen vielfach bebaute Flächen, die kalt und unbelebt wirken.

Flughäfen kann man als Nicht-Orte definieren.¹

„So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen läßt [!], einen Nicht-Ort.“²

Die Gebiete in den Flughafenumfeldern werden häufig für Lager- und Logistikzentren verwendet, die zwar eine momentane Lösung darstellen, aber für eine zukunftsfähige und qualitativ hochwertige Entwicklung hinderlich sind. Durch diese Art der Nutzung wird der Nicht-Ort Flughafen nach außen hin erweitert, statt aus ihm einen Ort zu machen.

Es besteht Bedarf an Veränderung.

ZIEL / MOTIV

Das Hauptziel dieser Arbeit ist die räumliche Einbettung des Flughafenstandorts Klagenfurt und der daraus positiv resultierende Einfluss auf die weitere Stadtentwicklung. Es ist ein Ort von lokalem und globalem Interesse, dessen Potenzial man optimieren sollte.

Die Belebung des Bereiches für eine qualitativ hochwertige Weiterentwicklung des umliegenden Raumes ist vorrangig. Der Bereich des Planungsgebietes soll als Ausgangspunkt für eine städtebauliche Entwicklung von ungenutzter Fläche dienen. Es soll ein Ort mit Identität entstehen, der durch Menschen belebt wird.

1 Vgl. Marc Augé 1994, 44.

2 Marc Augé 1994, 92-93.

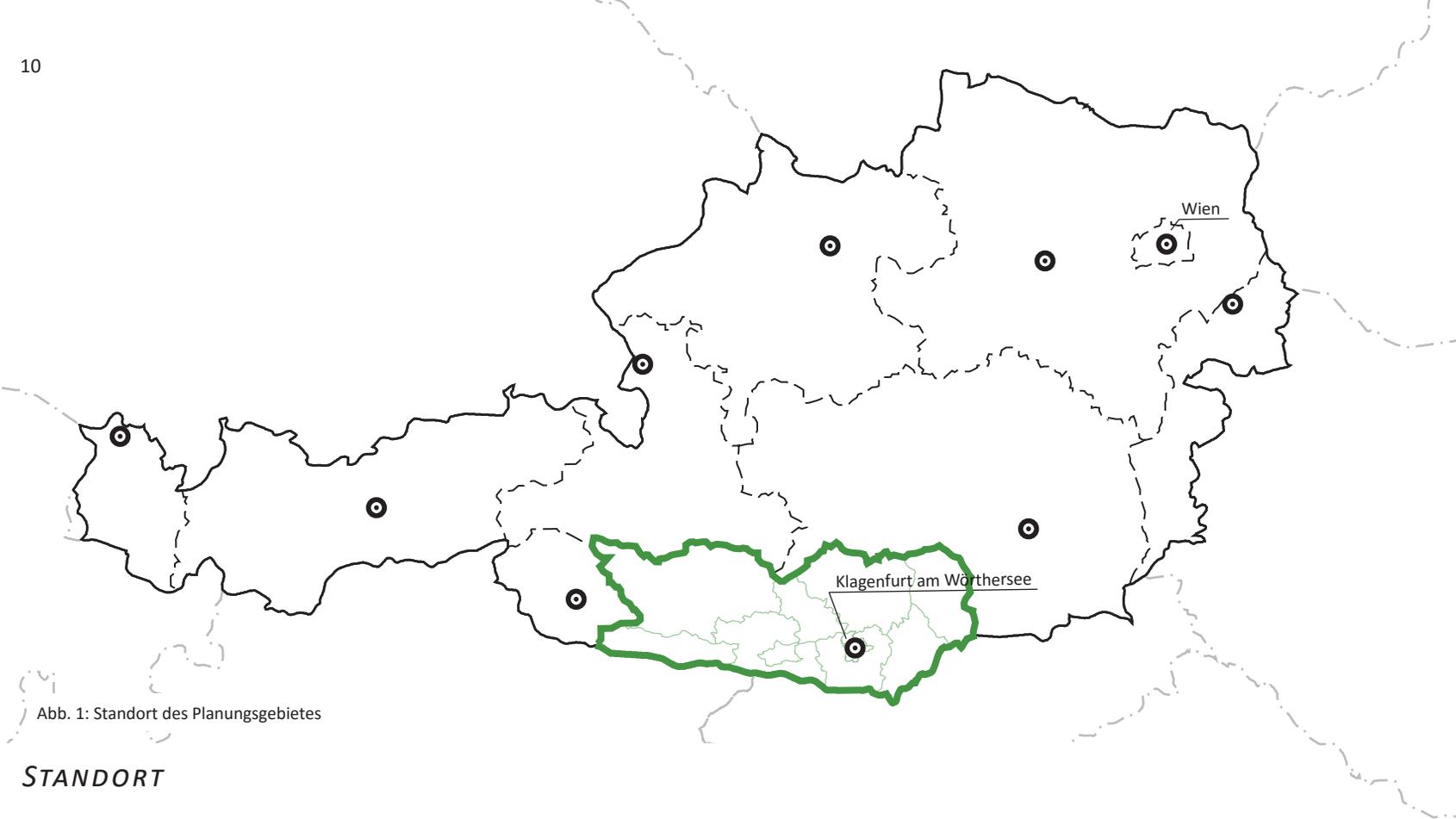


Abb. 1: Standort des Planungsgebietes

STANDORT

Der Standort meines Projektes befindet sich im Süden Österreichs: im Nordosten Klagenfurts.

Klagenfurt am Wörthersee ist die Hauptstadt des Bundeslandes Kärnten und umfasst eine Fläche von 120,03 km². Die Einwohnerzahl lag am 1. Januar 2015 bei 97 880 Personen.³ Sie ist die größte Stadt Kärntens und die sechstgrößte Stadt Österreichs.

Sie liegt inmitten des Klagenfurter Beckens und besteht daher größtenteils aus ebenem Gelände. Der Stadtkern liegt auf einer Seehöhe von etwa 450 m und der höchste Punkt stellt der Ulrichsberg mit 1022 m ü. A. dar. Die wichtigsten Gewässer der Kärntner Hauptstadt sind der Wörthersee, die Glan und die Gurk.

Die 15 Stadtbezirke kann man in vier Ringe gliedern: Das Zentrum wird von den vier innersten Bezirken gebildet, die von weiteren vier Bezirken umschlossen werden. Der nächste Ring besteht ebenso aus vier Bezirken, der zuletzt von den drei jüngsten Bezirken flügelartig begrenzt wird.⁴

³ Vgl. Statistik Austria, Online unter: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/gemeinden/index.html (26.12.2015)

⁴ Vgl. Wikipedia, Online unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Klagenfurt_am_W%C3%B6rthersee (27.12.2015)

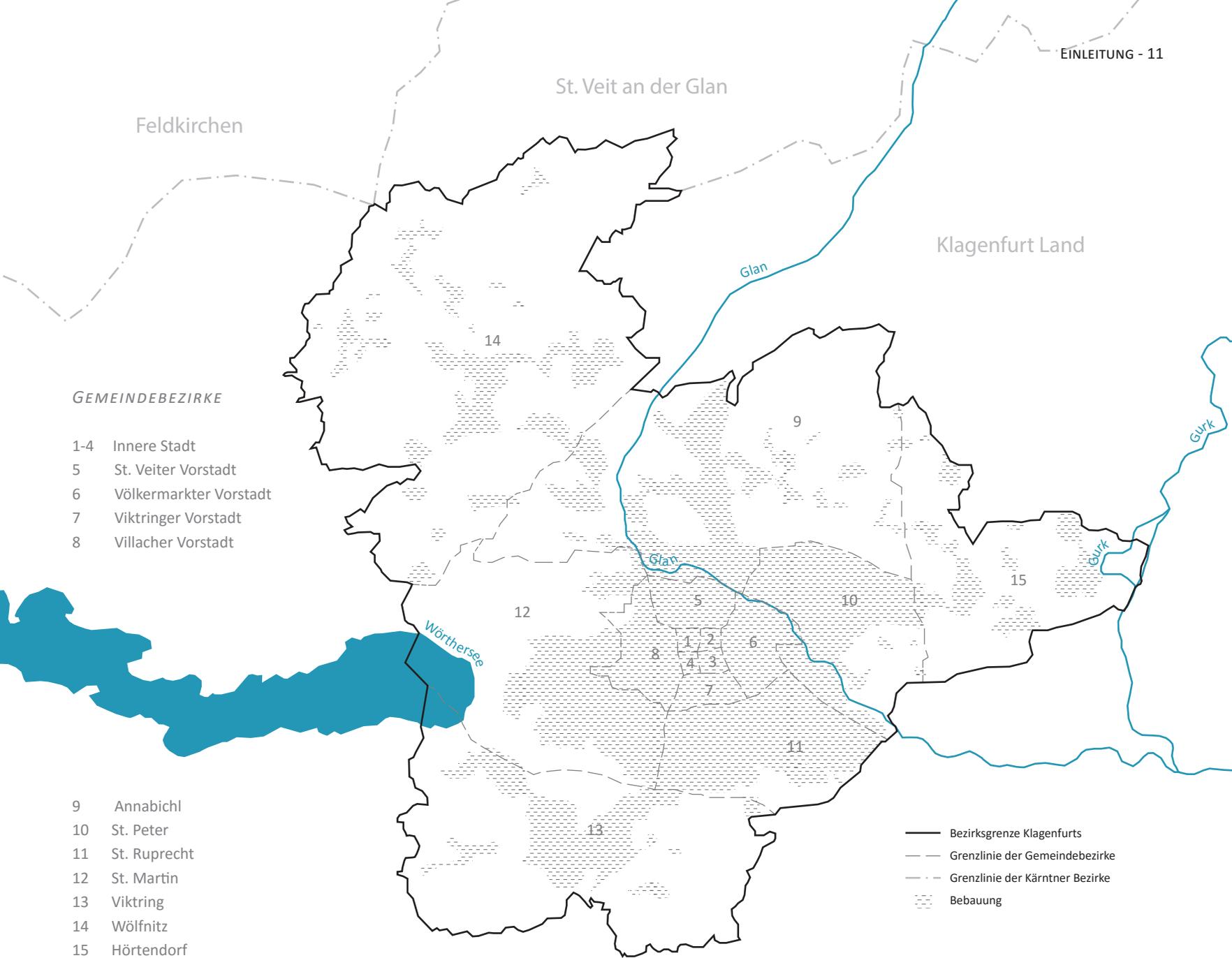


Abb. 2: Gemeindebezirke von Klagenfurt am Wörthersee

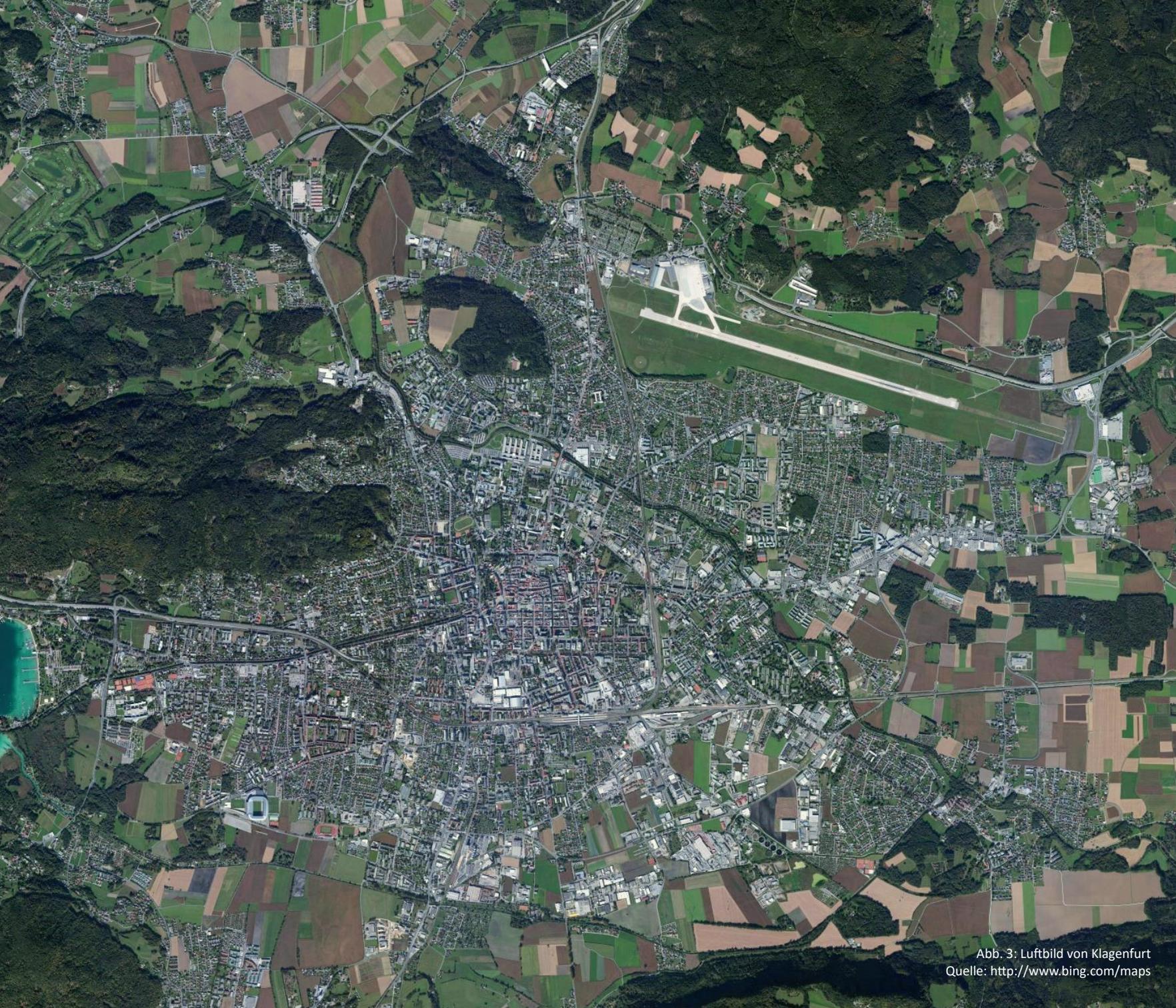
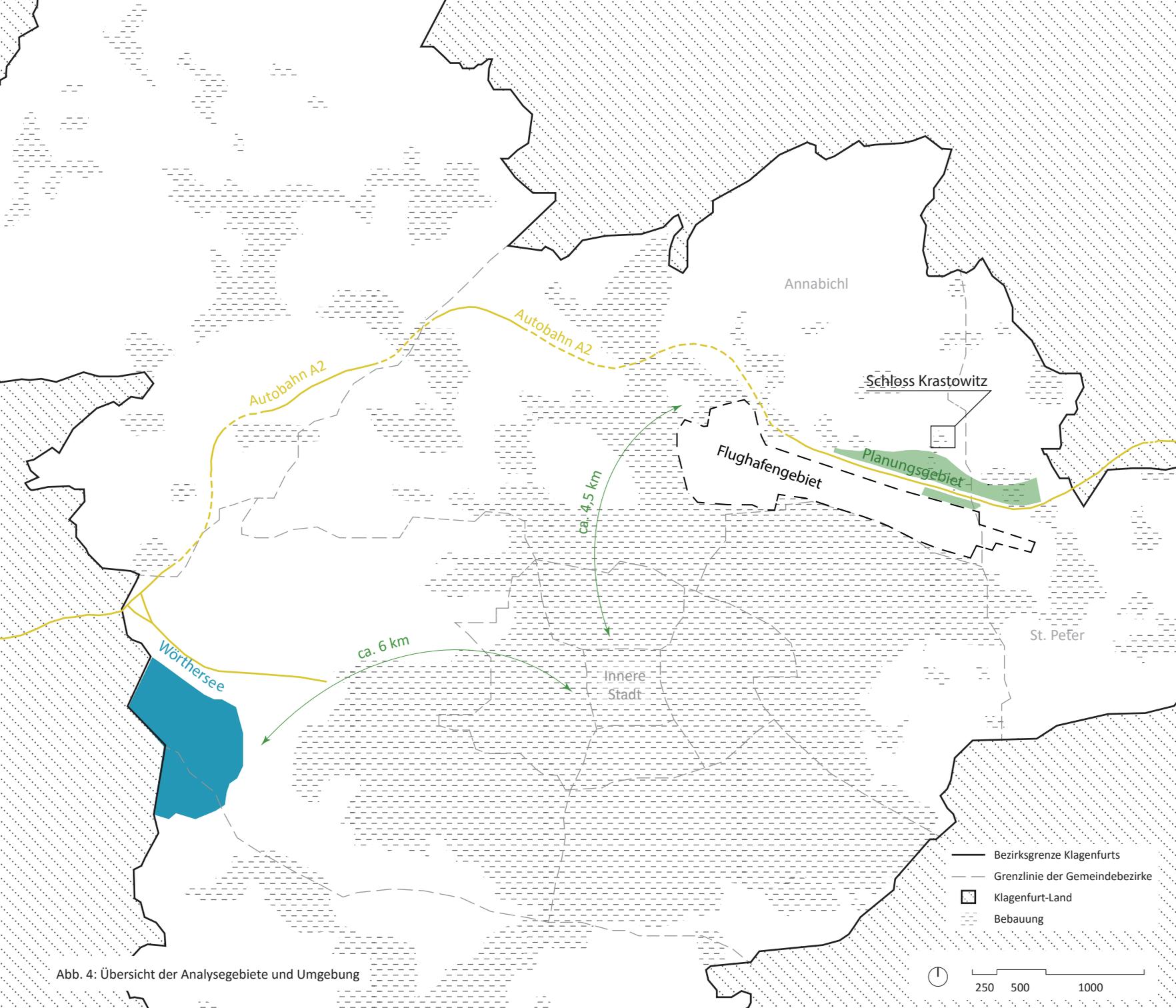


Abb. 3: Luftbild von Klagenfurt
Quelle: <http://www.bing.com/maps>

II. ANALYSE



- Bezirksgrenze Klagenfurts
- - - Grenzlinie der Gemeindebezirke
- ▣ Klagenfurt-Land
- ▨ Bebauung

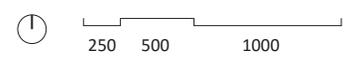
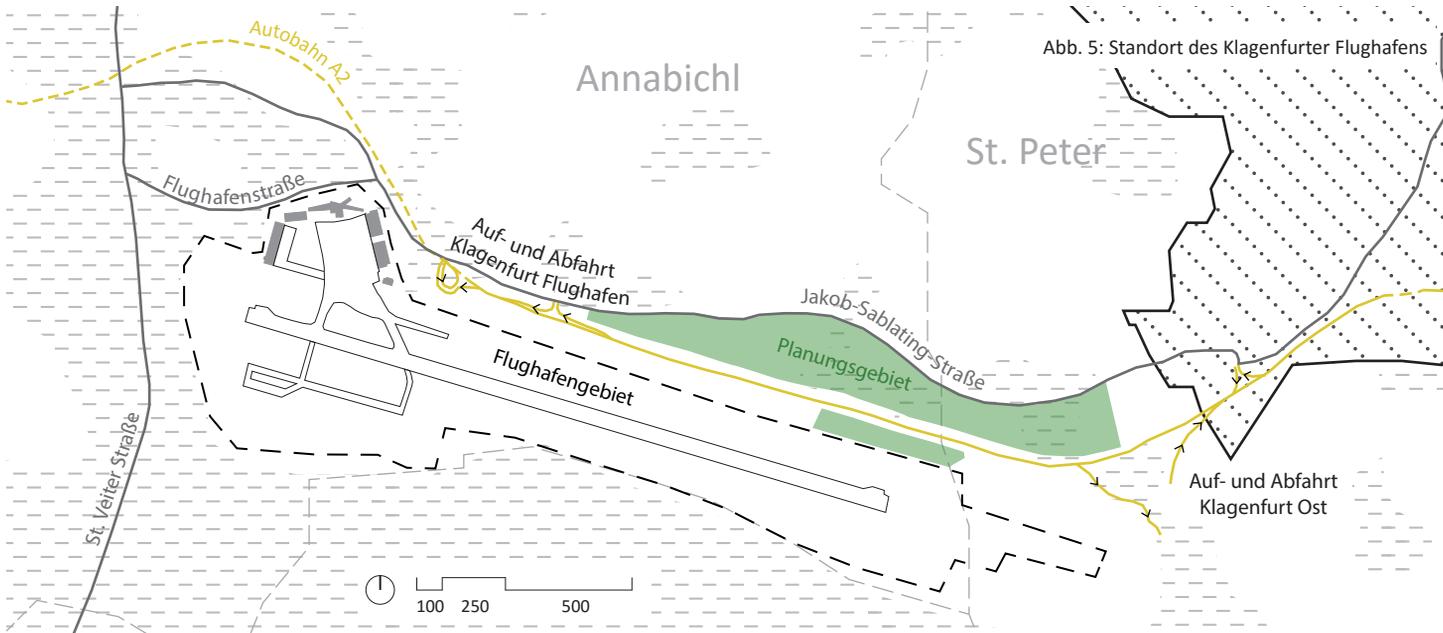


Abb. 4: Übersicht der Analysegebiete und Umgebung

II.1. FLUGHAFEN

STANDORT



Der Flughafen befindet sich nicht in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns, ist dennoch nicht abgelegen, da er etwa 4,5 km vom Zentrum entfernt ist. Damit kann man ihn als Flughafen im Stadtgebiet bezeichnen. Er befindet sich in den zwei Klagenfurter Stadtbezirken Annabichl und St. Peter und ist mit dem Auto sehr gut erreichbar.

Der Flughafen verfügt über eine eigene Ausfahrt der Südautobahn A2, die an den überregionalen Straßenverkehr angeschlossen ist.

Von Südost bis Nordwest haben sich sehr nah Wohn-, Industrie- und Gewerbegebiet angesiedelt. Im Anschluss befindet sich der Annabichler Zentralfriedhof im westlichen Norden des Flughafens. Der nördliche Teil hingegen besteht größtenteils aus Freifläche, die durch die Autobahnstrecke A2 vom Flughafen getrennt wird.

Ein ausgewähltes Gebiet dieser Freifläche stellt meinen Planungsbereich dar und dieser erstreckt sich über eine Fläche von ungefähr 40 Hektar.

Momentan wirkt es so, als stelle der Flughafen Klagenfurts eine Barriere für die städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt dar. Im Süden wurden zwar Wohngebäude bis zu seiner Grenze gebaut, jedoch setzt sich diese Entwicklung im Norden nicht weiter fort. Daraus resultierend befinden sich nördlich des Flughafens hektargroße leere Flächen, deren Potenzial nicht einmal annähernd wahrgenommen beziehungsweise genutzt wird.

GESCHICHTE

1914 wurde erstmals auf dem Gelände ein Flugplatz eröffnet, der zu der Zeit als Militärflugplatz diente, bis er 1925 von der neu gegründeten Kärntner Luftverkehrsgesellschaft übernommen wurde. Während des zweiten Weltkrieges wurde der Flughafen für militärische Zwecke verwendet und schließlich 1951 der Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht.

Ab 1958 fanden einige Erweiterungen des Flughafens in Form von der Errichtung eines Flughafengebäudes, eines Kontrollturms, einer Anflug-, Pisten-, Rollweg- und Hindernisbefeuerung statt. Zudem wurde die Start- und Landebahn verlängert.

Das erste Passagierterminal wurde 1971 auf Grund des immer mehr zunehmenden Tourismus und damit der ansteigenden Passagierzahl fertig gestellt. Nach weiteren 13 Jahren hatte der Flughafen Klagenfurt erfolgreich seine ersten 100.000 Passagiere in einem Jahr abgefertigt. Es wurde eine neue Geräteabstellhalle sowie ein Feuerwehrhaus gebaut und der Flughafen erhielt eine Anbindung an die Südautobahn A2.⁵

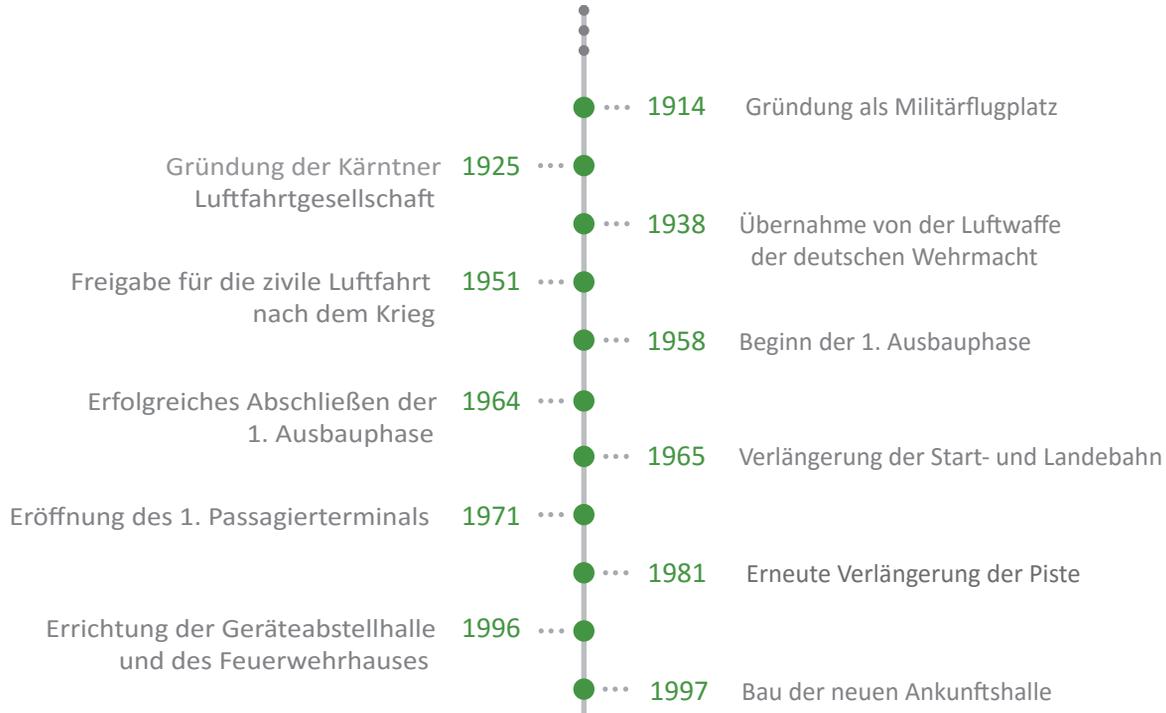


Abb. 6: Geschichte des Klagenfurter Flughafens

Daten: https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Klagenfurt, Grafik: Eigene Darstellung

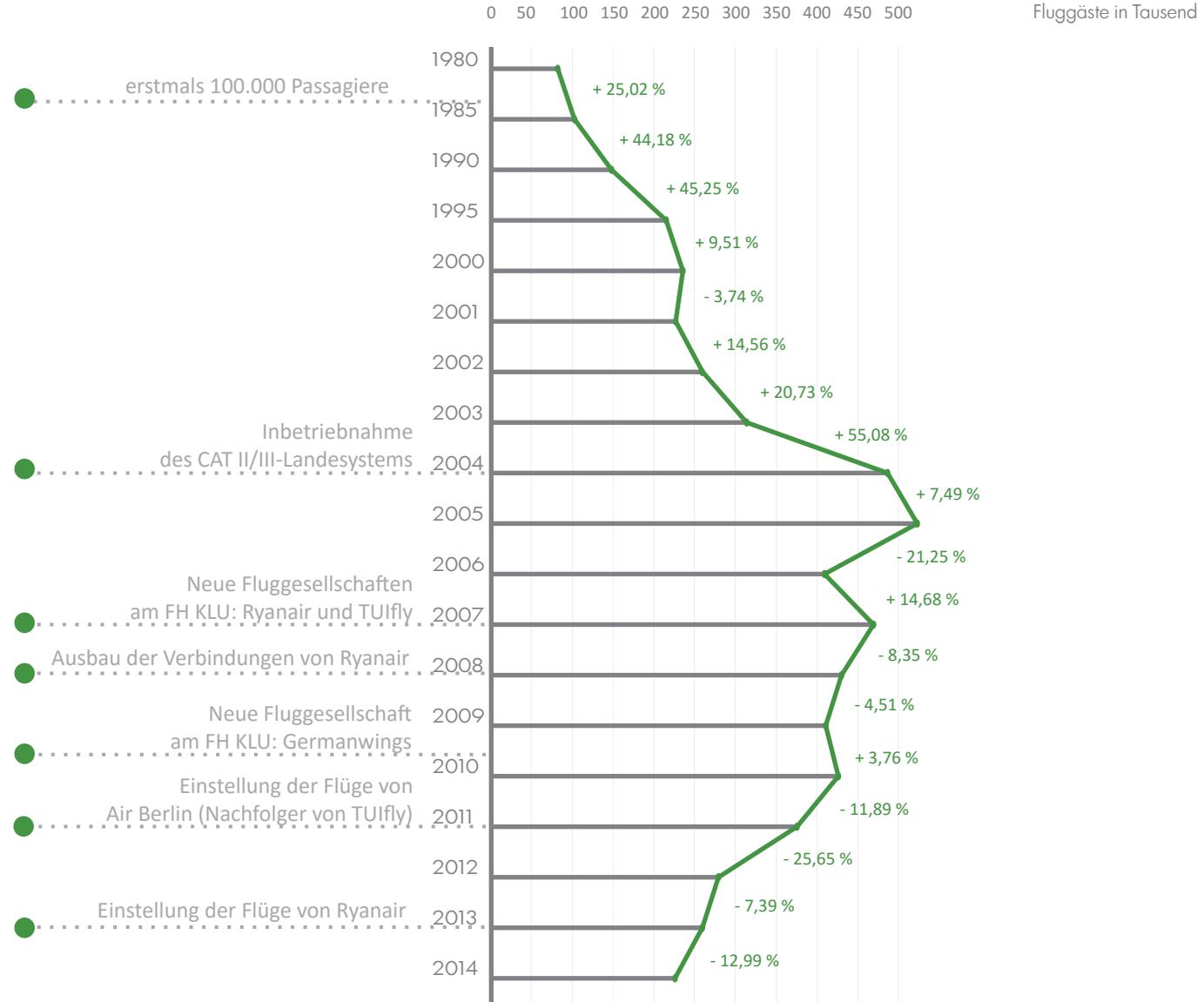


Abb. 7: Fluggastaufkommen des Klagenfurter Flughafens
 Daten: <http://www.klagenfurt-airport.com/8934-statistische-daten>, Grafik: Eigene Darstellung

DATEN

Die Gesamtfläche des Flughafens beträgt etwa 200 ha, davon sind 130 ha Grünfläche. Auf einer Fläche von 70.000 m² können sieben Mittelstreckenflugzeuge und sechs Parkpositionen Platz finden.

Der Flughafen verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen, die von Osten nach Westen verlaufen. Die größere der beiden ist aus Beton und hat eine Länge von 2.720 m und eine Breite von 45 m. Mitsamt der Rollwege macht das eine Fläche von 188.000 m². Die kleinere der beiden ist eine Graspiste und hat Maße von 710 m x 25 m.

Außerdem verfügt das Areal über eine Segelflieger-Landefläche sowie einen Helikopterlandeplatz.

Auf dem Gelände wurden das Abfertigungsgebäude (5.750 m²), zwei Hangars (4.998 m² und 4.606 m²), eine Geräte- (2.700 m²) sowie eine Feuerwehrrhalle (377 m²) platziert.⁶



ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die öffentliche Verkehrsanbindung lässt zu wünschen übrig: nur eine Buslinie (42) verkehrt einmal stündlich direkt zum Flughafen. Das macht 14 Fahrten pro Tag. Am Sonntag werden die Fahrten auf 8 eingeschränkt.⁷

Eine weitere Möglichkeit zum Flughafen zu gelangen ist die S-Bahn 1, die allerdings beim Annabichler Bahnhof ihren nächstgelegenen Stopp hat (siehe Abb. 8). Die Fußstrecke vom Bahnhof zum Flughafen beträgt fünf bis zehn Minuten.



Das Gebiet nördlich des Flughafens und damit quasi neben dem Planungsgebiet wird höchstens 6 Mal am Tag von einer Buslinie (5396) befahren.⁸

Interessant zu erwähnen wäre noch, dass bis Ende Februar 1961 der Flughafen mit der damaligen Straßenbahn erreichbar war.

⁷ Vgl. Fahrpläne, Online unter: <https://www.stw.at/privatkunden/mobilitaet/fahrplan/> (29.12.2015)

⁸ Vgl. Fahrpläne, Online unter: <http://www.kaerntner-linien.at/fahrplaene-linien/bus-unterkarnten> (29.12.2015)

FLUGHAFENUMFELD

Das Gebiet rund um das Planungsgebiet besteht südlich größtenteils aus Bebauung und nördlich aus Grünflächen mit Baumstrukturen. Man kann klar erkennen, dass das Flughafenareal eine Barriere für die Klagenfurter Stadtweiterentwicklung darstellt. Die Bebauung wird bis zur südlichen Grenze des Flughafengebietes fortgesetzt.

Dies lässt sich vermutlich auf kostengünstigere Grundstücke aufgrund der Flughafennähe zurückführen. Zwar entwickelt sich die Bebauung westlich fort, schafft es aber nicht sich nördlich des Arels zu entfalten.



Abb. 10: Bebauung des Flughafenumfeldes Klagenfurts
Kartengrundlage: <http://www.gis-klagenfurt.at/>, Grafik: Eigene Darstellung



Abb. 11: Grünflächen des Flughafenumfeldes Klagenfurts
Kartengrundlage und Grafik: Ebda.



Abb. 12: Baumstrukturen des Flughafenumfeldes Klagenfurts
Kartengrundlage und Grafik: Ebda.

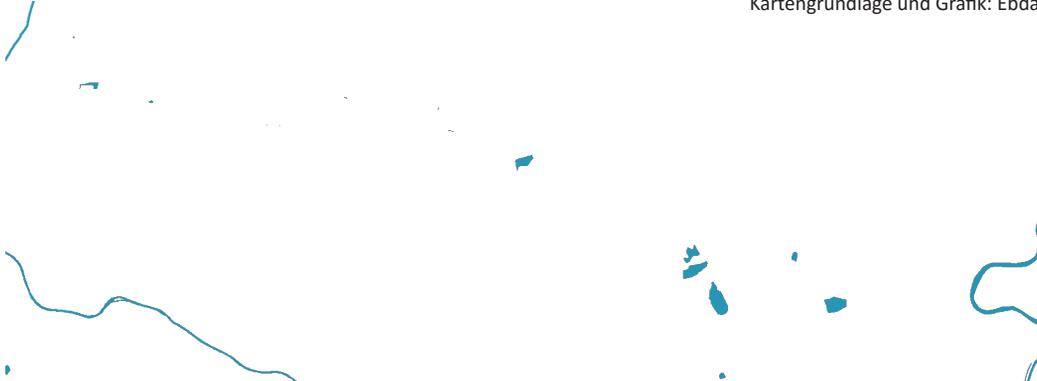


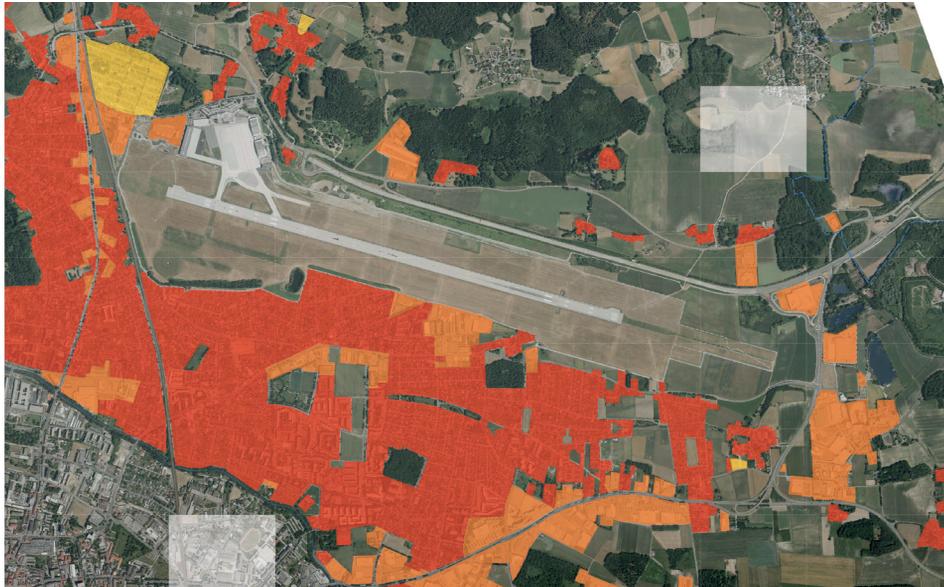
Abb. 13: Gewässer des Flughafenumfeldes Klagenfurts
Kartengrundlage und Grafik: Ebda.



Abb. 14: Gesamtübersicht des Flughafenumfeldes Klagenfurts
Kartengrundlage und Grafik: Ebda.



Abb. 15: Klagenfurter Flughafenumfeld 2013
Quelle: Sanela Pansinger, Flughafenstandort-Stadtentwicklung, 2015, 340f.



- Flughafenareal
- Stadtgrenze
- Wohnen und öffentliche Einrichtungen
- Gewerbe
- öffentliche Anlagen
- Fluss und Gewässer



Abb. 16: Klagenfurter Flughafenumfeld 2013
Quelle: Ebda.



SCHWARZPLAN
M 1 : 10 000



Abb. 17: Umrisses des Klagenfurter Flughafenumfeldes 1952
Quelle: Sanela Pansinger, Flughafenstandort-Stadtentwicklung, 2015, 268ff.



KLAGENFURT 1952

--- Siedlungsgebiet

--- Flughafenareal

--- Stadtgrenze

■ Fluss und Gewässer



KLAGENFURT 1981

Abb. 19: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 1981
Quelle: Ebda.

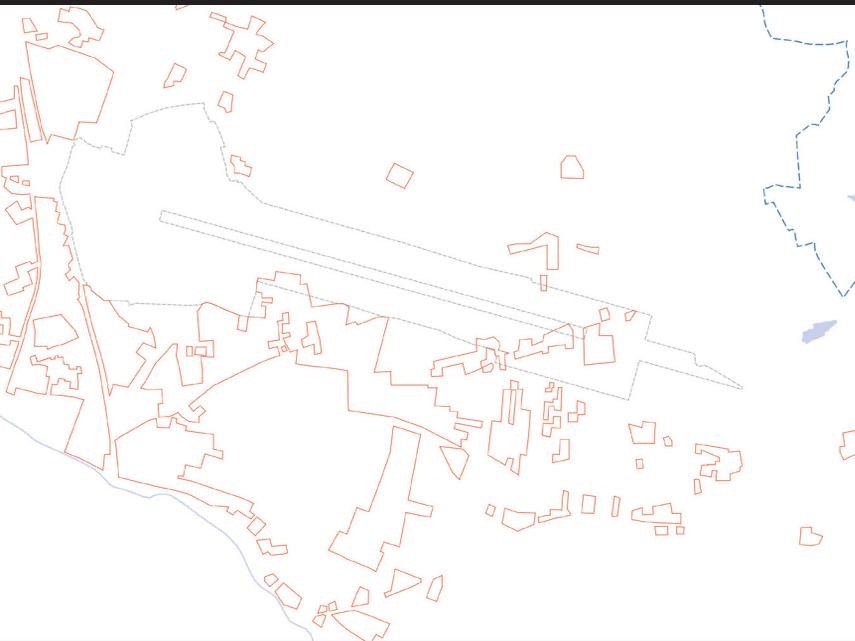


Abb. 18: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 1952
Quelle: Ebda.

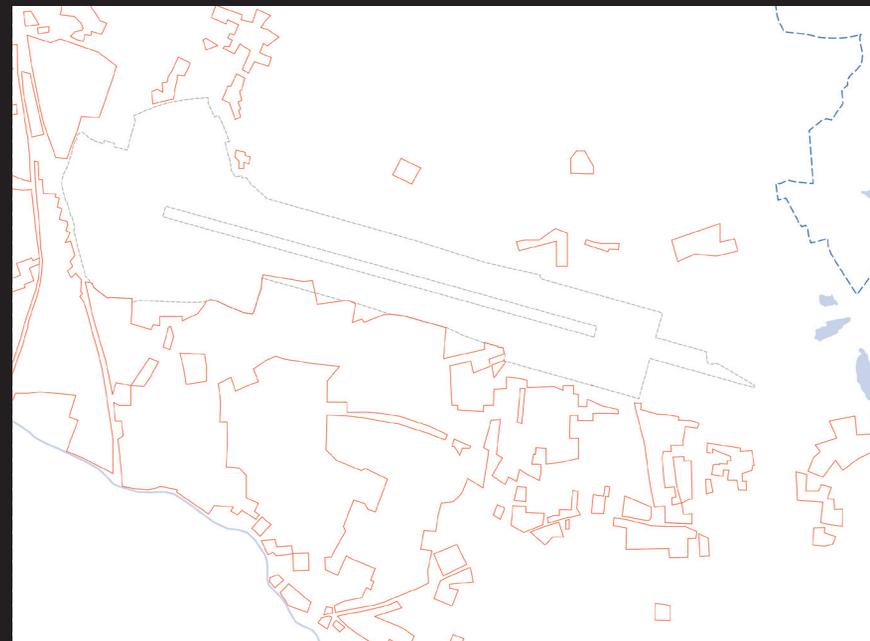


Abb. 20: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 1981
Quelle: Ebda.

Abb. 21: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 1996
Quelle: Ebda.



KLAGENFURT 1996

--- Siedlungsgebiet

--- Flughafenareal

--- Stadtgrenze

Fluss und Gewässer



KLAGENFURT 2013

Abb. 23: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 2013
Quelle: Ebda.

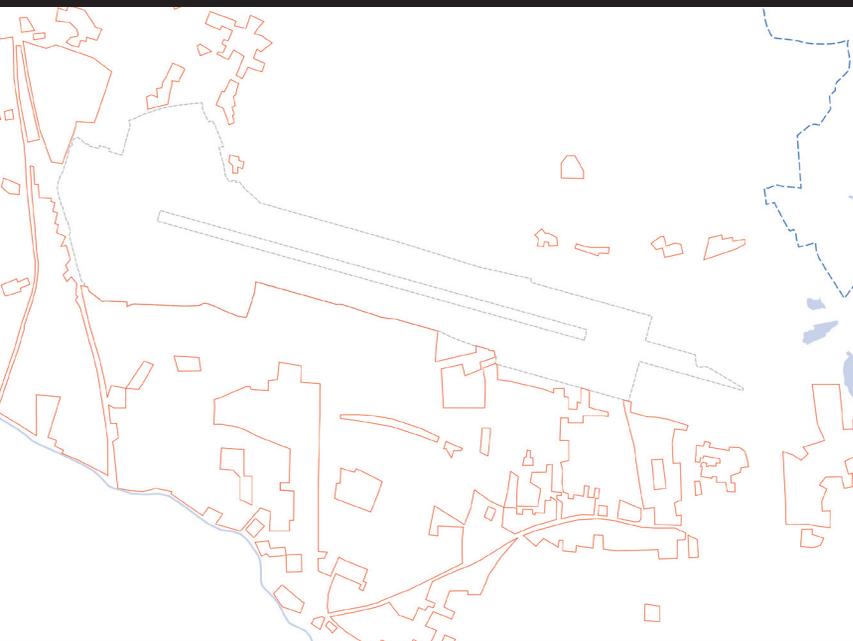


Abb. 22: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 1996
Quelle: Ebda.



Abb. 24: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 2013
Quelle: Ebda.



Abb. 25: Treffpunkt der Grenzen des Flughafenareals und einer Wohnsiedlung südlich des Flughafens (Januar 2016)

II.II. SCHLOSS KRASTOWITZ

STANDORT

Schloss Krastowitz, welches als Bildungshaus fungiert, befindet sich nördlich des Klagenfurter Flughafens inmitten einer großen Freifläche.

Es wird westlich von der Schlosskapelle und dem Schlossteich begrenzt.

Mit dem Auto ist es sehr gut erreichbar - eine kleine Straße zweigt von der Jakob-Sablating-Straße ab und führt direkt zum Schloss.

DATEN

Das Schloss verfügt über einen rechteckigen Grundriss und hat drei Stockwerke. Es ist im Besitz der Kärntner Landwirtschaftskammer.

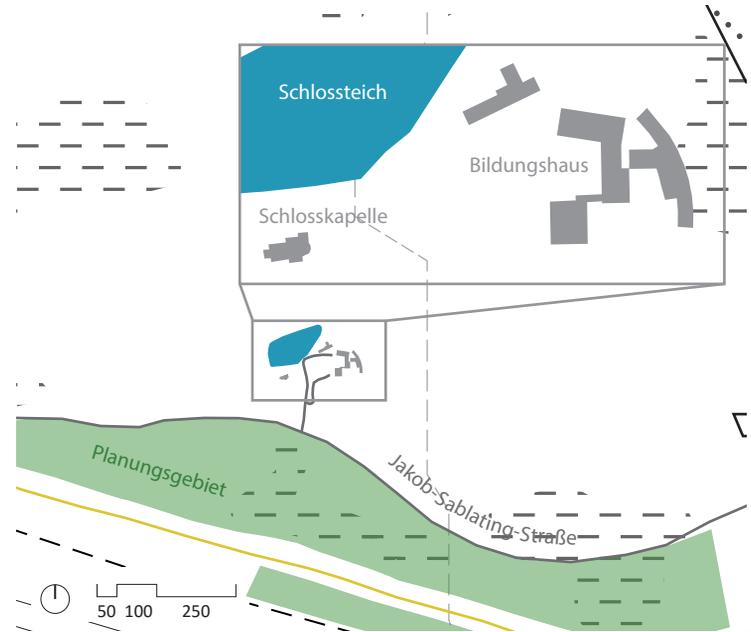


Abb. 26: Standort von Schloss Krastowitz



Abb. 27: Schloss Krastowitz (Januar 2016)



Abb. 28: Schlosskapelle bei Krastowitz (Januar 2016)



Abb. 29: Schloss Krastowitz, Haupteingang (Januar 2016)



Abb. 30: Schloss Krastowitz mit Zubau (Restaurant) (Januar 2016)



Abb. 31: Schloss Krastowitz, Haupteingang (Blick Richtung Süden) (Januar 2016)



Abb. 32: Schlossteich bei Schloss Krastowitz (Januar 2016)

GESCHICHTE

Das Schloss Krastowitz wurde im 18. Jahrhundert errichtet. Bereits in der Nachkriegszeit wurde es als Bildungsstätte genutzt und diese Nutzung wurde 1957, nachdem man auf der Suche nach einem geeigneten Gebäude als Bildungsstätte für die Landjugend Kärntens war, wieder aufgenommen. Es wurde immer beliebter und immer mehr Menschen ließen sich dort ausbilden. Infolgedessen war es nach ca. 10 Jahren Zeit, das Gebäude einer Renovierung zu unterziehen und einen Neubau hinzuzufügen.

Ein modernes Büro und ein Verwaltungstrakt mit weiteren Lehrsälen wurden im Juli 1965 erfolgreich zugebaut.

Der nächste Zubau 1995 erweiterte die bisherige Bildungsstätte um eine Hotelfunktion.

In den nächsten Jahren wurde das Schloss immer weiter modernisiert; der EDV-Raum wurde auf den neuesten Stand gebracht, die Seminarräume technisch ausgestattet.

Heute wird es „das bäuerliche Bildungshaus der Landwirtschaftskammer Kärnten“ genannt. Es werden dort verschiedene Veranstaltungen, Seminare sowie Tagungen abgehalten. Neben der oben erwähnten Hotelfunktion, gibt es auch ein Café für Gäste.⁹

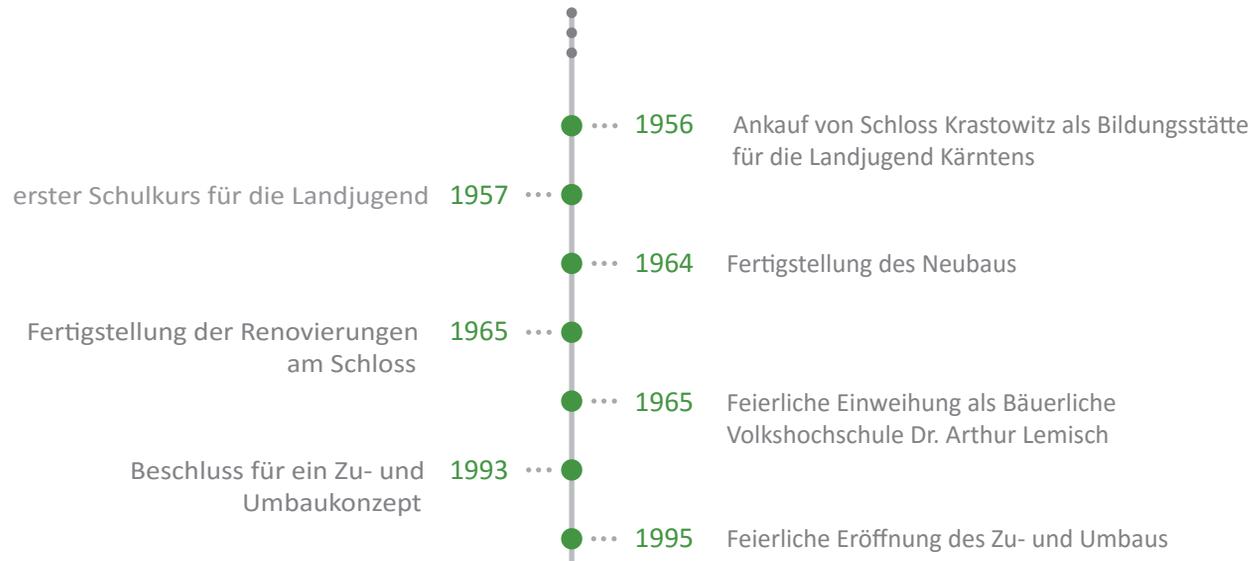


Abb. 33: Geschichte von Schloss Krastowitz
 Daten: <http://www.schlosskrastowitz.at/basics/C17>, Grafik: Eigene Darstellung

II.III PLANUNGSGBIET

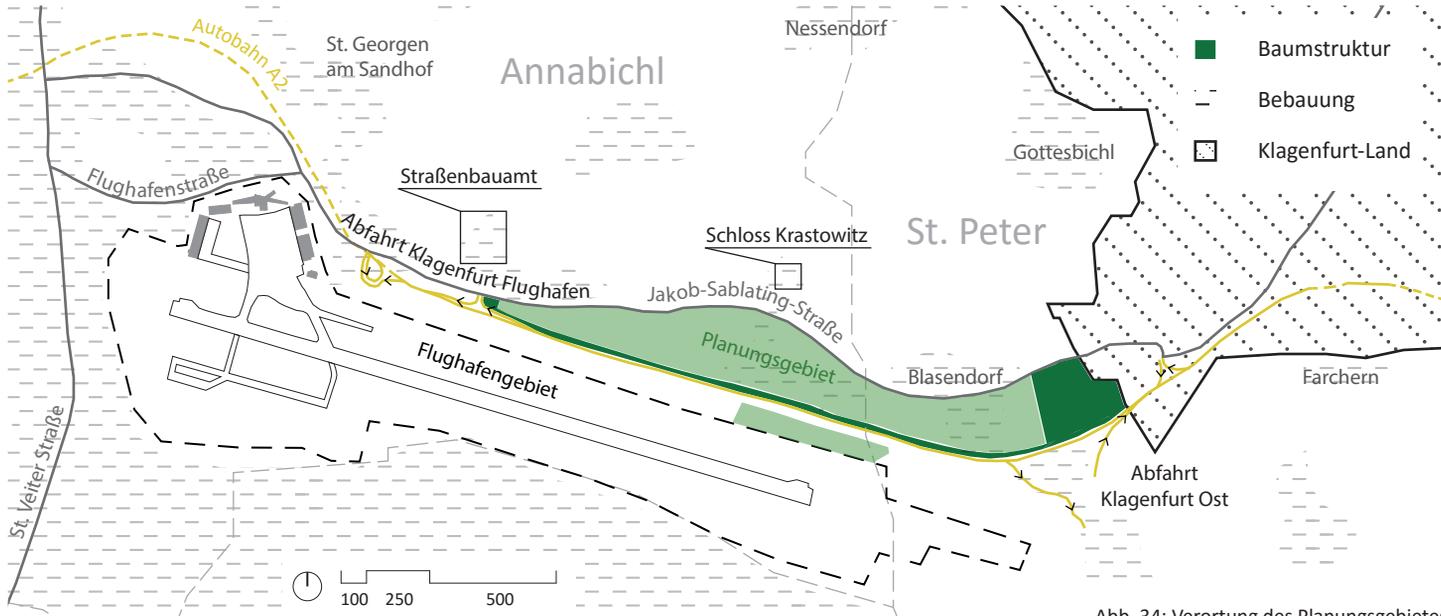


Abb. 34: Verortung des Planungsgebietes

STANDORT

Das ausgewählte Planungsgebiet erstreckt sich nördlich des Klagenfurter Flughafens von West nach Ost. Die Süd-Nord-Grenze bietet einerseits die Südautobahn A2 und auf der anderen Seite die Jakob-Sablatnig-Straße. Im Westen läuft das Gebiet spitz zu, da sich die Südautobahn und die Jakob-Sablatnig-Straße überschneiden, was sich dadurch ergibt, dass die A2 in dem Bereich durch einen Tunnel geführt wird. Die östliche Grenze ergibt sich durch das beginnende Waldstück. Betrachtet man das Gebiet rein verkehrstechnisch, ist erwähnenswert, dass es zwei Autobahnabfahrten gibt, die das Gebiet begrenzen. Im Osten liegt die Abfahrt „Klagenfurt Ost“ und im Westen „Klagenfurt Flughafen“. Dadurch ist der Bereich hervorragend erreichbar, vor allem für Autobahnbenutzer, zum Beispiel Touristen oder LKW-Fahrer. Weiters führt die bereits erwähnte Jakob-Sablatnig-Straße, die westlich nach Annabichl verläuft, zu dem Gebiet.

Der öffentliche Verkehr ist in diesem Teil Klagenfurts recht spärlich. (siehe Seite 22, Abb. 8 & 9). Auf der Jakob-Sablatnig-Straße befinden sich im Bereich des Planungsgebietes exakt zwei Postbus-Haltestellen („Schloss Krastowitz“ und „Blasendorf“). Im Norden des Planungsgebietes befindet sich östlich eine kleine Gemeinde namens Blasendorf. Mittig ist das Schloss Krastowitz inklusive seines Schlossteiches und seiner kleinen Kapelle angesiedelt. Westlich findet man das Straßenbauamt von Klagenfurt. Die nächstgelegenen Gemeinden im Norden sind von West nach Ost St. Georgen am Sandhof, Nessendorf, Gottesbichl und Farchern.

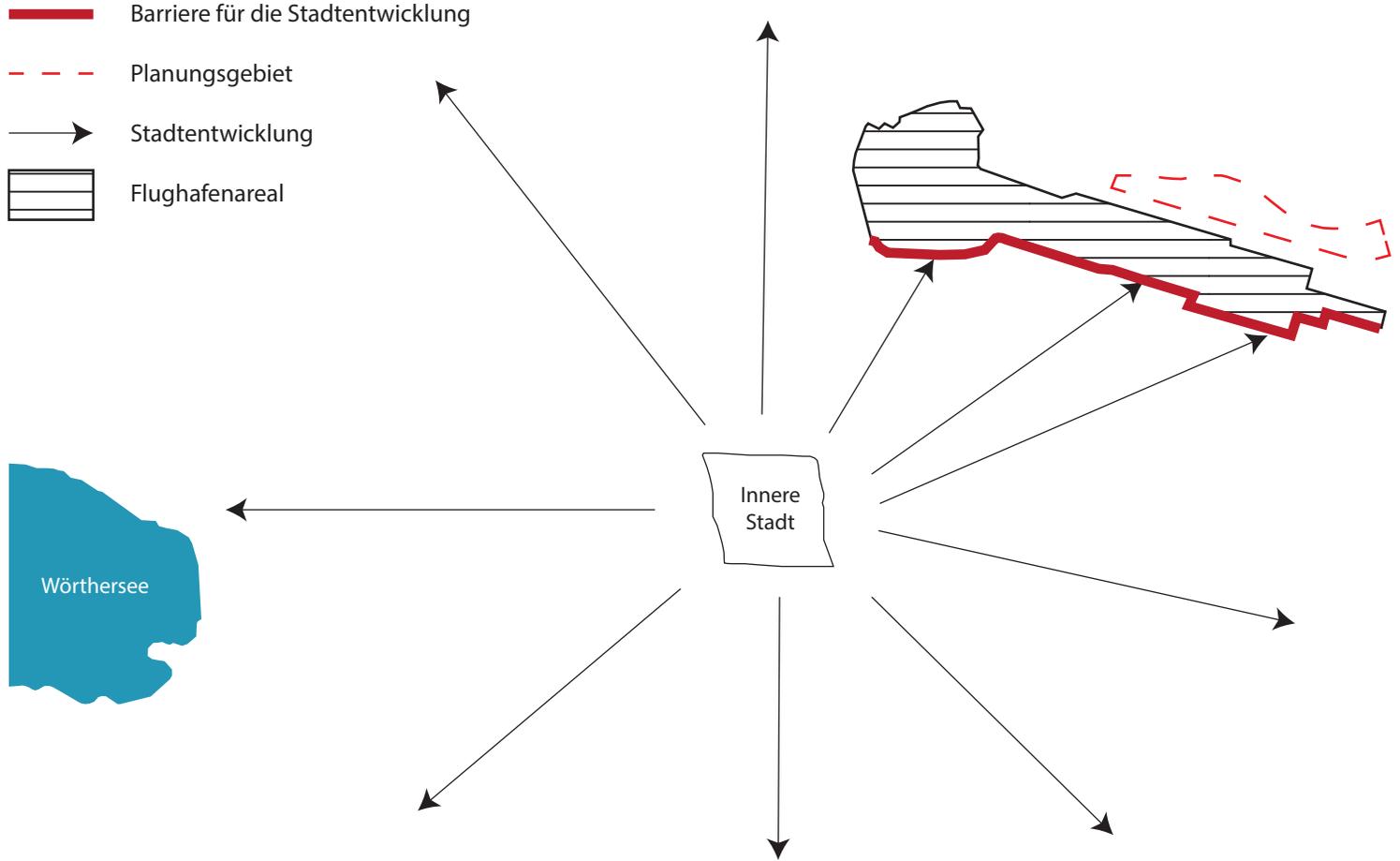


Abb. 35: Flughafen Klagenfurt und die Stadtentwicklung

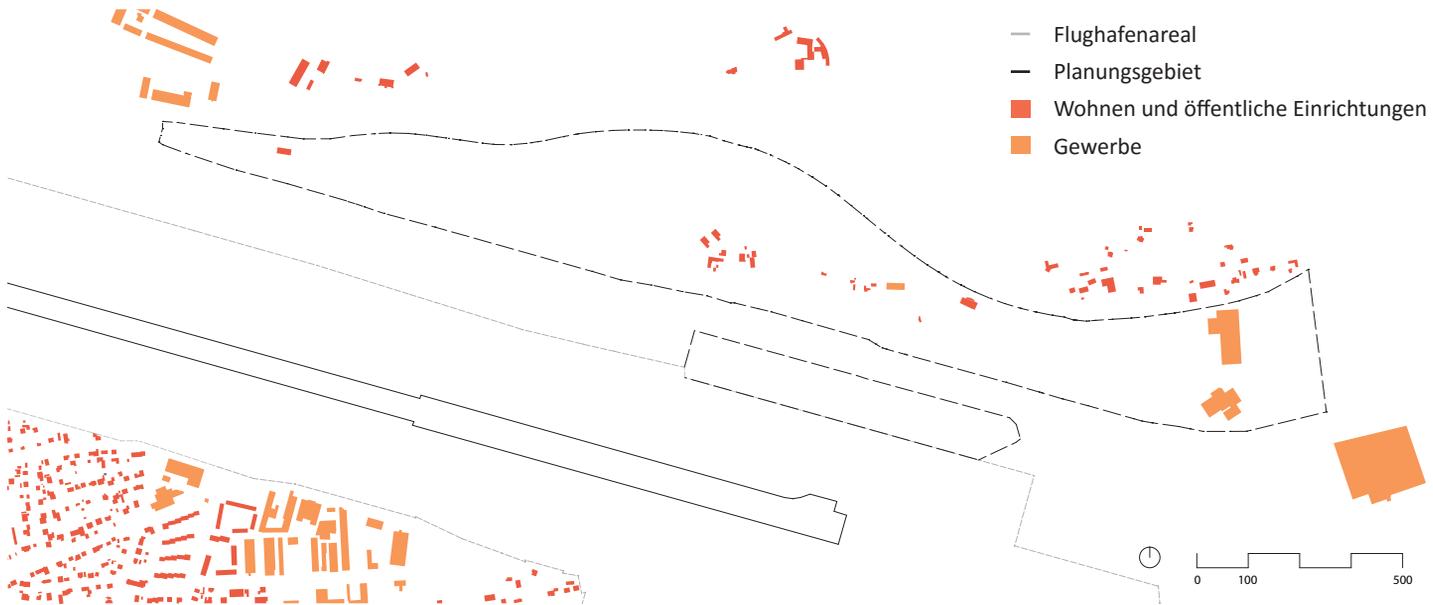


Abb. 36: Bebauung des Planungsgebietes

BEBAUUNG UND INFRASTRUKTUR

Die bestehende Bebauung beschränkt sich neben zwei Gewerbebauten auf Wohngebäude. Sie befinden sich mittig im Planungsgebiet und bilden zwei kleine Siedlungen aus Einfamilienhäusern.

Das Gewerbe konzentriert sich im Osten bis auf ein Gebäude, das sich inmitten der Wohnsiedlungen befindet. Im Westen des Planungsgebietes steht abgeschieden eine verlassene Scheune.

Zusammenfassend kann man sagen, dass das gesamte Planungsgebiet keine klare Struktur aufweist und die Bebauung recht willkürlich platziert worden ist.

In der Abbildung rechts wird deutlich, dass kaum eine Infrastruktur in der Umgebung des Planungsgebietes vorhanden ist. So wie die Bebauung im Flughafenumfeld, wird die Infrastruktur nördlich des Flughafenareals nicht beziehungsweise kaum fortgesetzt.

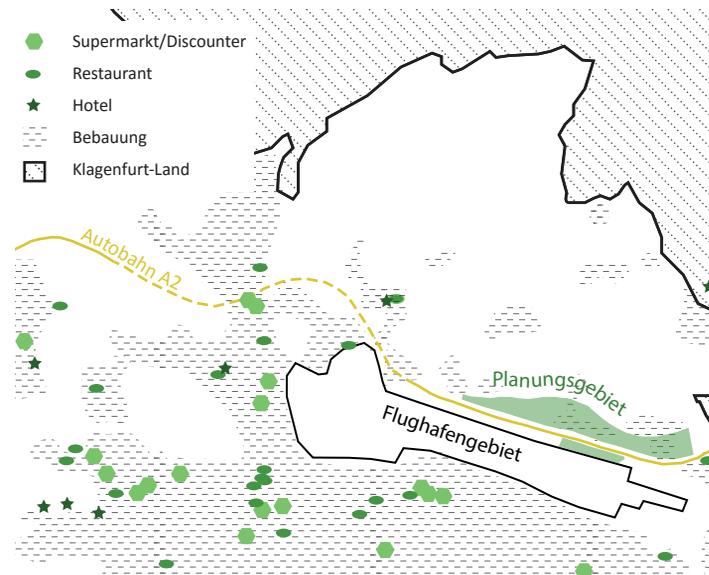
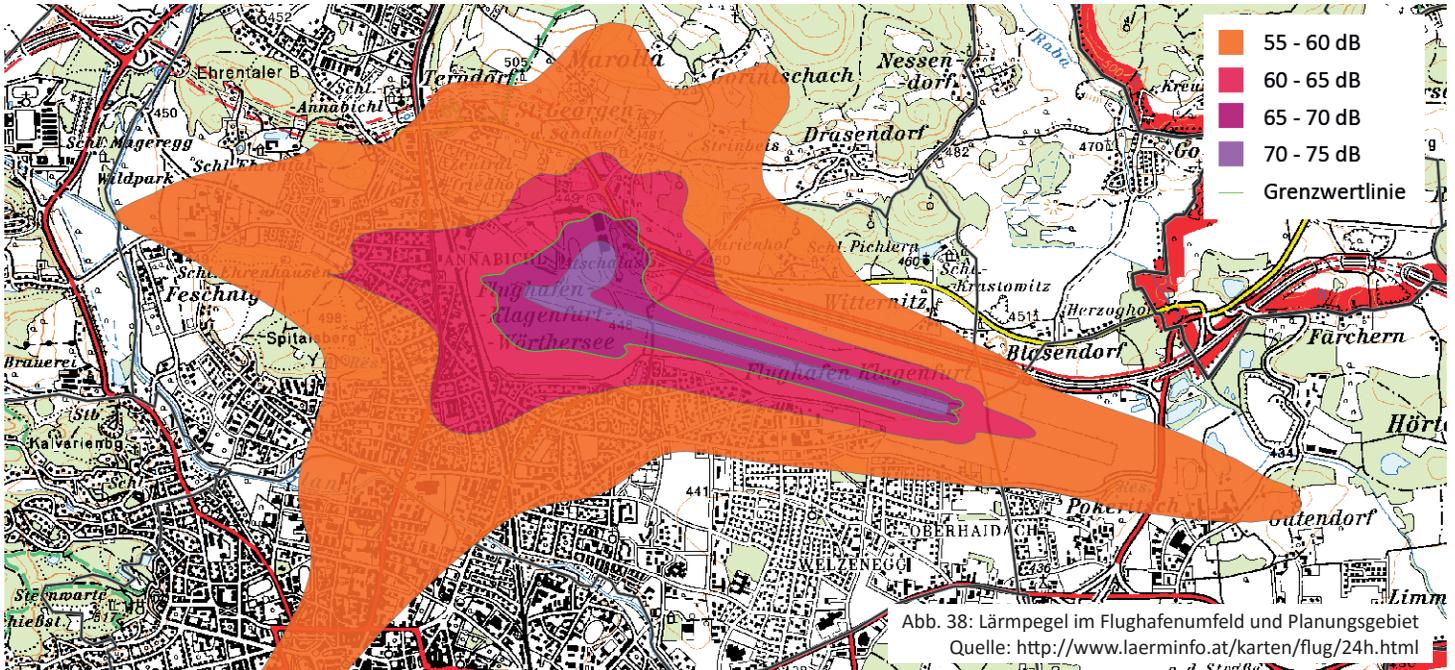


Abb. 37: Infrastruktur im Flughafenumfeld und des Planungsgebietes



LÄRMSCHUTZ

FLUGHAFEN

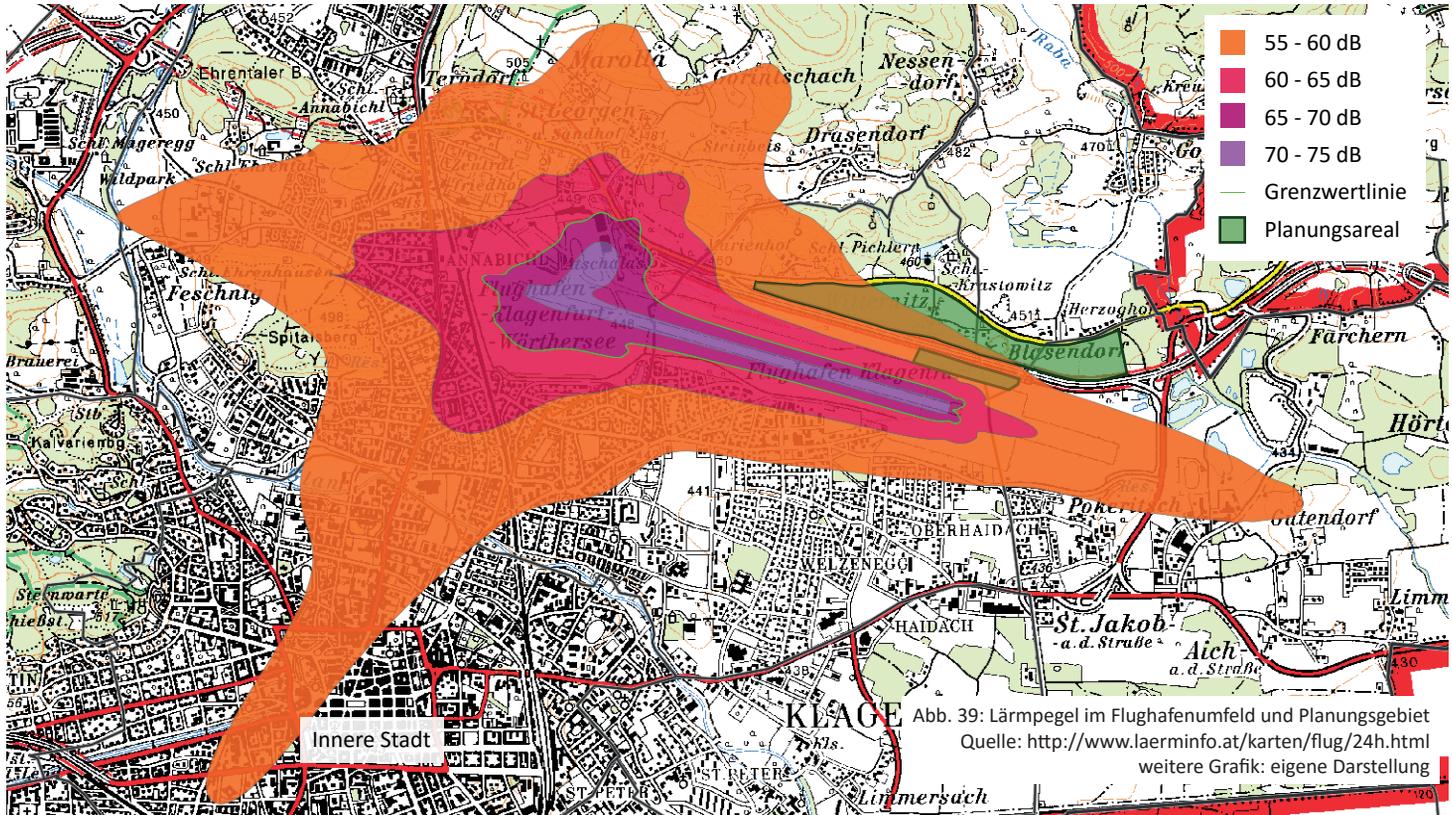
Aufgrund der Nähe des Flughafens zum Planungsgebiet stellt sich die Frage des Wohlbefindens bezüglich des Lärmpegels. Wie auf der Abbildung oben erkennbar, wird der Umgebungsbereich in vier Zonen eingeteilt. Der orange Bereich zieht sich hinsichtlich der Flugroute bis in die Innenstadt Klagenfurts fort. 55-60 Dezibel (oranger Bereich) kann man mit einem sprechenden Menschen in normaler Lautstärke gleichsetzen, wohingegen 60-65 (rosa Bereich) Dezibel etwa einem lauten Rufen entspricht.¹⁰

Die Bebauung süd- und westlich des Flughafens besteht zum größten Teil aus Einfamilienhäusern und diese befinden sich teilweise im 60-65 Dezibel Bereich.

Das Planungsgebiet befindet sich etwa zur Hälfte im orangen Bereich, der die niedrigste Lärmbelastung aufweist.

AUTOBAHN

Die Autobahn A2, die südlich des Planungsgebietes verläuft, hebt sich einige Meter vom Planungsareal ab und weist dadurch eine deutliche Lärmreduktion auf. Zusätzlich zum Höhenunterschied wird die Autobahn und der Bereich durch eine Baumstruktur getrennt, die außerdem einen Lärmschutz darstellt.



BILDER

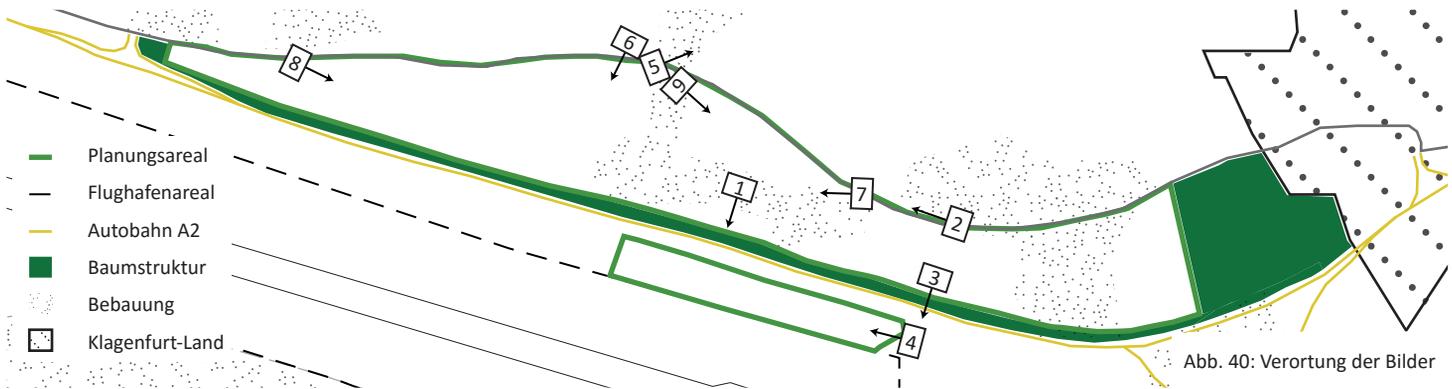




Abb. 41: BILD 1 - Abgrenzung des Planungsgebietes zur A2 durch eine Erhebung (Januar 2016)



Abb. 42: BILD 2 - rechts: Bushaltestelle „Blasendorf“ links: Planungsgebiet (Mai 2015)



Abb. 43: BILD 3 - Unterführung (Mai 2015)



Abb. 44: BILD 4 - Freifläche zwischen Flughafenareal und Autobahn A2 (Mai 2015)



Abb. 45: BILD 5 - Auffahrt zu Schloss Krastowitz (Mai 2015)



Abb. 46: BILD 6 - Bushaltestelle „Schloss Krastowitz“, Planungsgebiet und Karawanken im Hintergrund (Mai 2015)



Abb. 47: BILD 7 - Planungsgebiet mit einer kleinen Siedlung (Mai 2015)



Abb. 48: BILD 8 - Scheune inmitten des Planungsgebietes (Mai 2015)



Abb. 49: BILD 9 - Planungsgebiet (Mai 2015)

II.IV BEISPIELE

INNSBRUCK



Abb. 50: Luftbild von Innsbruck, Quelle: <http://www.bing.com/maps>

Der Innsbrucker Flughafen befindet sich im Stadtgebiet und ist ungefähr 5 km vom Stadtkern entfernt. Er ist durch die umgebende Bebauung in die Stadt eingebettet, stellt aber eine Barriere für die weitere Stadtentwicklung dar.

Wie in Klagenfurt am Wörthersee entwickelt sich die Stadt bis zur Grenze des Flughafenareals (hier östlich davon), wobei die häufigste Nutzung das Wohnen darstellt. Aufgrund der topographischen Lage Innsbrucks besteht südlich des Areals kaum Möglichkeit der Stadtweiterentwicklung. Neben der Barriere des Flughafens, stellt der Inn eine weitere räumliche Abgrenzung dar. Auf den beiden Abbildungen rechts kann man sehen, dass westlich eine Bebauung zu finden ist, die sehr viel Gewerbebetriebe aufweist. Es ist anzunehmen, dass der Grund hier eher bei der optimalen Verkehrsstruktur als der Vorteile des Flughafenumfeldes liegt.¹¹

Zusammenfassend kann man sagen, dass der Flughafen Innsbrucks zwar den Vorteil der Zentrumsnähe hat, jedoch ein Problem für die weitere Stadtentwicklung aufweist. Die umgebende Bebauung ist vermutlich aus politisch und ökologisch vorteilhaften Gründen entstanden.

11 Vgl. Pansinger 2015, 504.



Abb. 51: Innsbrucker Flughafenumfeld 2009
 Quelle: Sanela Pansinger, Flughafenstandort-Stadtentwicklung, 2015, 330f.

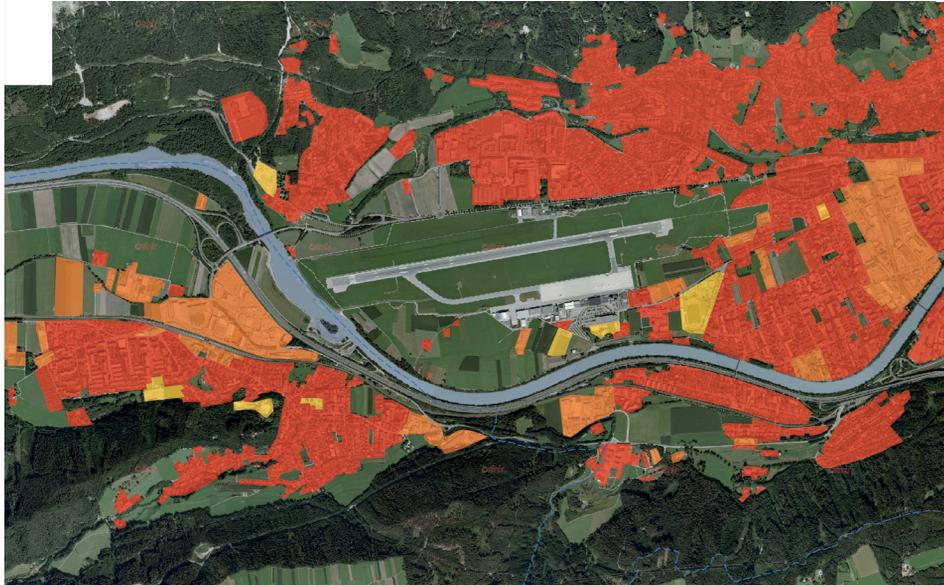
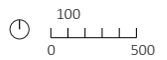


Abb. 52: Innsbrucker Flughafenumfeld 2009
 Quelle: Ebda.

- - Flughafenareal
- - Stadtgrenze
- Wohnen und öffentliche Einrichtungen
- Gewerbe
- öffentliche Anlagen
- Fluss und Gewässer



SALZBURG



Abb. 53: Luftbild von Salzburg
 Quelle: <http://www.bing.com/maps>

Sowie der Innsbrucker befindet sich auch der Salzburger Flughafen im Stadtgebiet und ist ebenso etwa 5 km vom Stadtzentrum entfernt. Er ist durch die umgebende Bebauung in die Stadt eingebettet.

Der Großteil des Flughafenumfeldes bildet eine unregelmäßig verstreute Bauungsstruktur und besteht überwiegend aus Gewerbebauten (siehe Abbildungen rechts). Die Einfamilienhaussiedlungen, die sich zwischen den Gewerbeblöcken positioniert haben, lassen sich durch kostengünstigere Grundstücke und eine gute Infrastruktur erklären.

Im Gegensatz zu Innsbruck stellt der Salzburger Flughafen keine Barriere für die Stadtweiterentwicklung dar und weist eine komplexe Raumorganisation auf, die Informations-, Pendel- und Transitflüsse reguliert, Güter aufbewahrt und disponiert.¹² Der Flughafen als „Nicht-Ort“ wird durch die Gewerbe- und Logistikzentren im Flughafenumfeld erweitert, statt ihn in einen „Ort“ einzubetten.



Abb. 54: Salzburger Flughafenumfeld 2012

Quelle: Sanela Pansinger, Flughafenstandort-Stadtentwicklung, 2015, 350f.

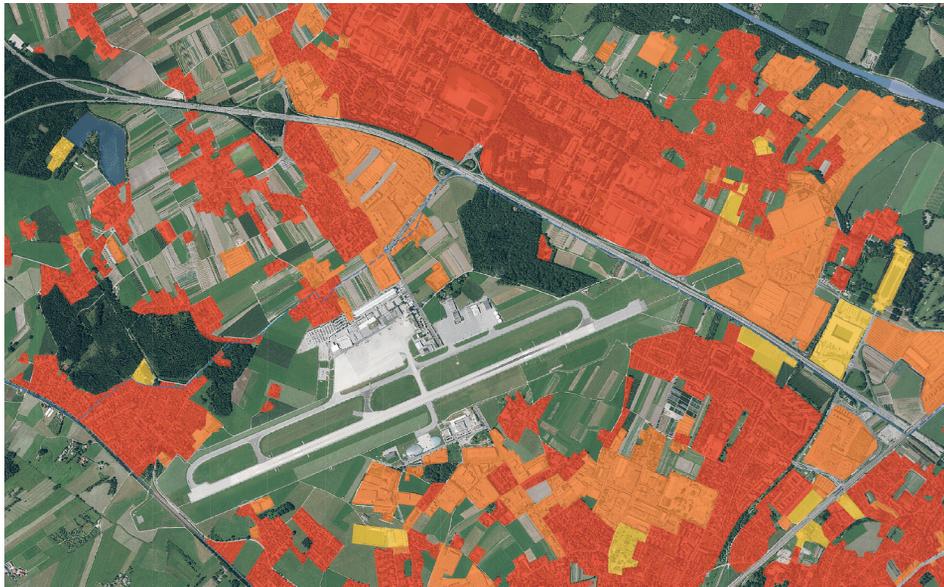
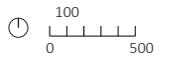


Abb. 55: Salzburger Flughafenumfeld 2012

Quelle: Ebda.

- Flughafenareal
- Stadtgrenze
- Wohnen und öffentliche Einrichtungen
- Gewerbe
- öffentliche Anlagen
- Fluss und Gewässer



III. ENTWURF

III.1. GRUNDSÄTZLICHE ÜBERLEGUNGEN

ZIELSETZUNG

Obwohl das Planungsareal abgesehen von der bestehenden Bebauung als „für die Land- und Forstwirtschaft bestimmte Fläche“¹³ im Flächenwidmungsplan deklariert wird, werden vereinzelt Grundstücke privat zum Kauf angeboten. Um einer unstrukturierten Bebauung vorzubeugen, soll ein städtebaulicher Entwurf entwickelt werden.

Die Intention ist das Erstellen eines ganzheitlichen Leitbildes des ausgewählten Planungsgebietes, welches den Flughafen als „Nicht-Ort“ zu einem „Ort“ formt und die zukünftige Stadtentwicklung Klagenfurts gen Norden fördert. Es soll ein nachhaltiger Ort mit eigenständigem Charakter und flexiblen Nutzungen entstehen, der als Verstärkung für den zukünftigen Stadtteil dient.

Das Areal soll eine gute Balance zwischen folgenden vier Hauptfunktionen aufweisen: Wohnen, Arbeiten/Forschen, Freizeitbeschäftigung und Versorgung, die durch Grünflächen vernetzt werden. Aufgrund des Standortes, der durch die Verkehrsanbindung ideal erreichbar ist, entsteht eine Schnittstelle zwischen dem Flughafen und der Autobahn A2. Infolgedessen ist der Entwurf auch mit den Interessen des Tourismus und der Autobahnbenutzer verknüpft. Das Planungsgebiet soll damit mehrere Interessensgruppen ansprechen, diverse Bedürfnisse abdecken und einen Wiedererkennungswert haben, um nicht mit dem westlichen und damit dem durch den Wörthersee tourismusreichen Bereich Klagenfurts zu konkurrieren, sondern zu harmonisieren.

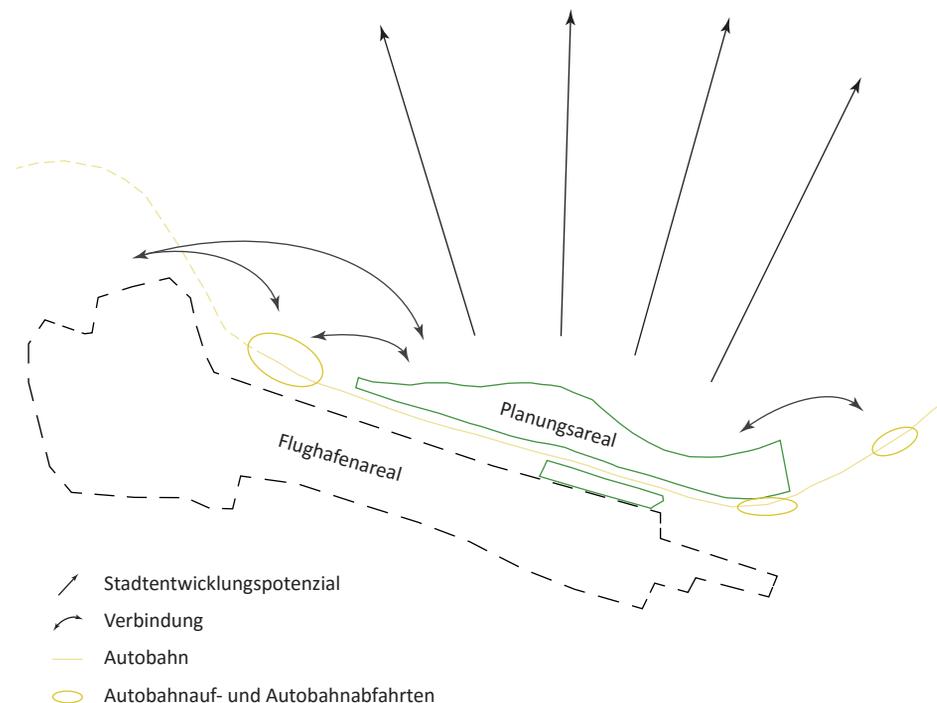


Abb. 56: Stadtentwicklungspotenzial

KONZEPT

Um das Gebiet zu strukturieren, wurde es zuerst grob in seine zukünftigen Funktionen gegliedert, siehe Abbildung 57. Aufgrund der beiden Autobahnabfahrten, die sich jeweils öst- und westlich des Planungsareals befinden, übernehmen die äußeren Bereiche die Versorgung, stellen damit einen markanten Abschluss dar und integrieren die zwei bestehenden Industriebauten im Osten in den zukünftigen Entwurf. Damit wird gewährleistet, dass auch die Bedürfnisse der Autobahnbenutzer wie beispielsweise Touristen oder LKW-Fahrer gestillt werden, da in dem Bereich eine Tankstelle, Restaurants, Grünflächen mit Spielplätzen und Parkplätze zur Verfügung stehen.

Im Zentrum des 40-Hektar-Bereiches wird die Funktion Wohnen platziert, die westlich an Forschen/Weiterbilden/Büro und östlich an die Funktion Freizeit grenzt. Die bestehende Bebauung im Osten besteht aus Gewerbe und wird in die Funktion der Versorgung integriert. Die restliche Bebauung, die größtenteils aus Einfamilienhäusern besteht und sich zentral positioniert, wird von der Wohnen- und Freizeit-Einheit umschlossen und fügt sich dadurch harmonisch ein.

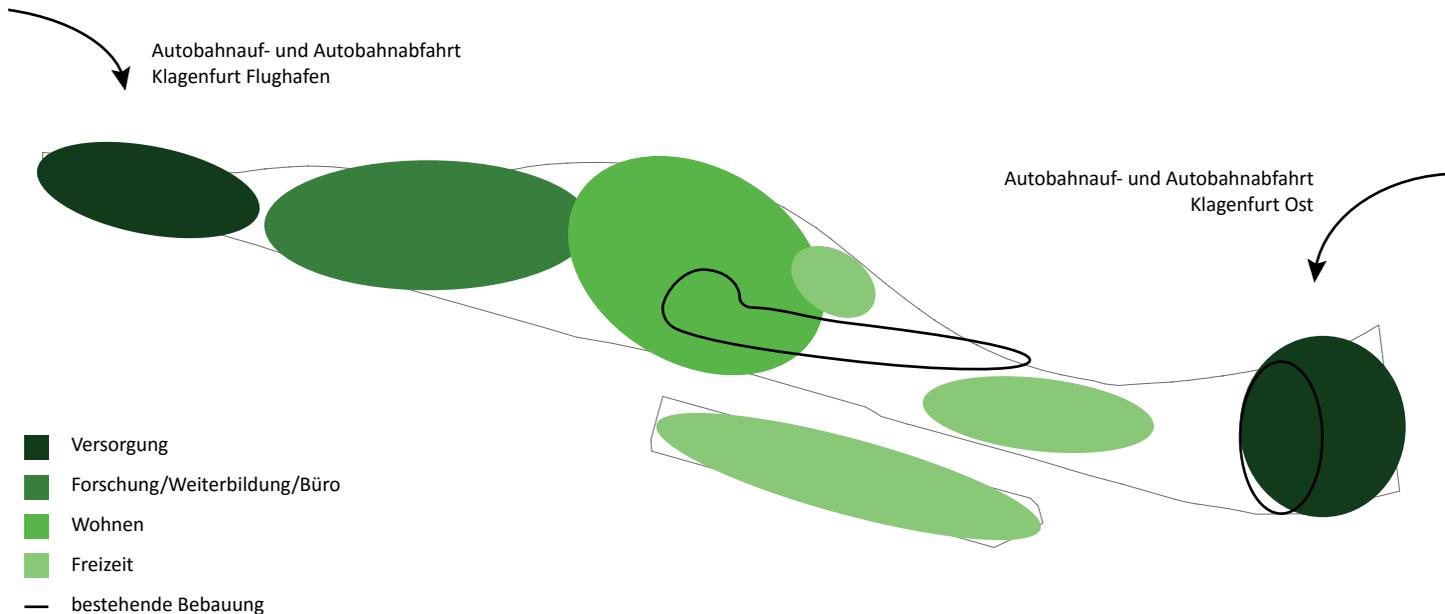


Abb. 57: Grobe Funktionseinteilung des Planungsgebietes

Im nächsten Schritt werden die Funktionen genauer definiert und ungefähr auf dem Areal platziert.

Im Zentrum befindet sich die dichteste Bebauung, die eine Verbindung zu Schloss Krastowitz als Bildungsanstalt und Naturgut aufnimmt. Um eine fließende und harmonische Struktur zu erreichen, orientiert sich die Bebauung an einer Planungskurve, die von der Jakob-Sablatnig-Straße abgeleitet wurde.

Die dargestellten Grünflächen repräsentieren einzig die flächenmäßig größeren. Sie lassen sich auf dem gesamten Bereich finden und dienen als Erholungs- als auch Verbindungsflächen.

Um das Gebiet Einwohnern Klagenfurts sowie auswärtig Sesshaften unter anderem schmackhaft zu machen, gibt es diverse Parkplätze, von denen aus man das Areal zu Fuß erschließen kann.

An diesen Gedanken anschließend wird der Verkehr auf wenige Straßen reduziert. Die Hauptverkehrsrouten befinden sich zentral, verläuft wie ein U und führt auch zu Schloss Krastowitz. Neben den weiteren Straßen, sind jegliche Gebäude durch eine Zufahrt der Jakob-Sablatnig-Straße erreichbar. Um zu dem südlichen Bereich zu gelangen, wird aufgrund der Autobahnstrecke eine weitere zu der bereits bestehenden Unterführung geschaffen.

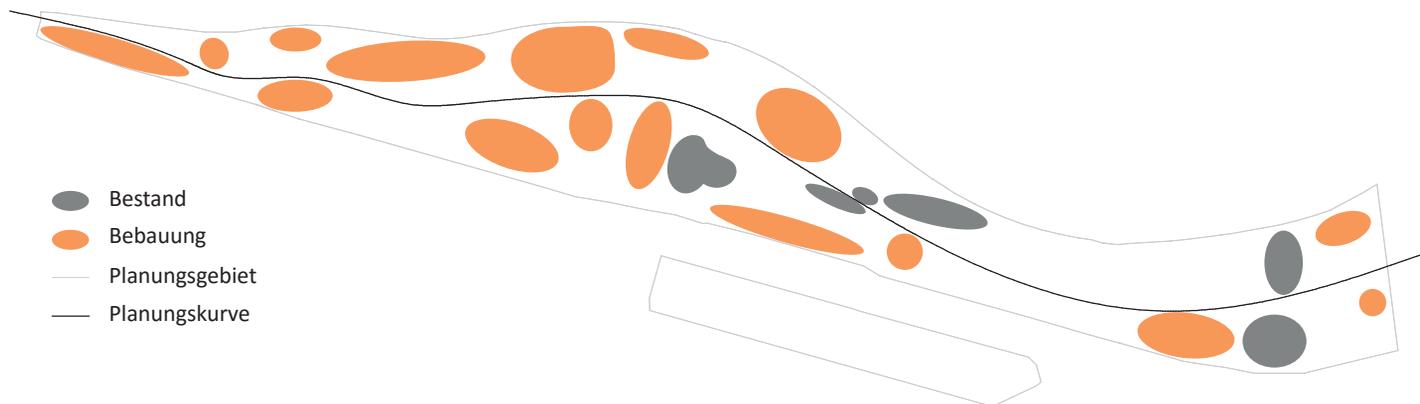


Abb. 58: Funktionseinteilung Bereich Bebauung

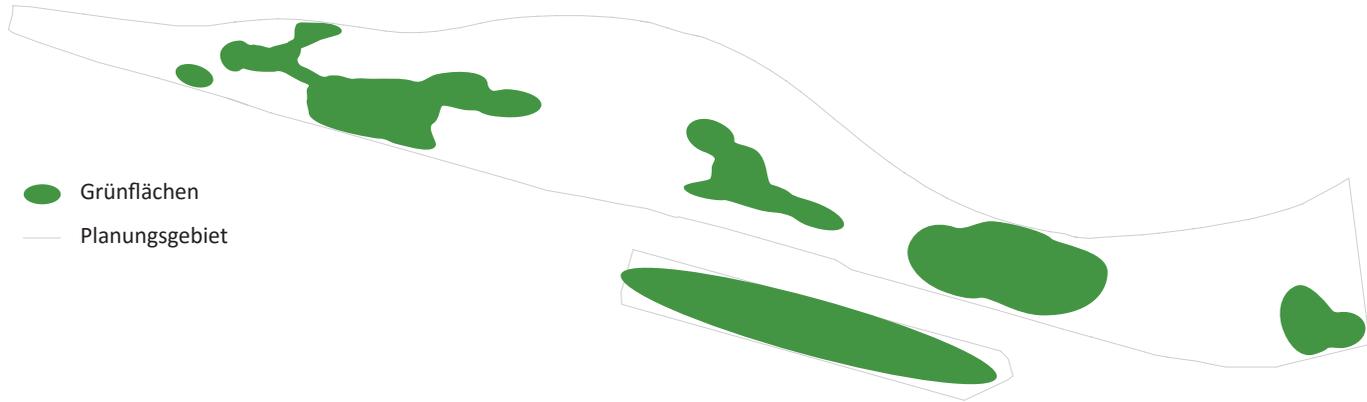


Abb. 59: Funktionseinteilung Bereich Grünflächen

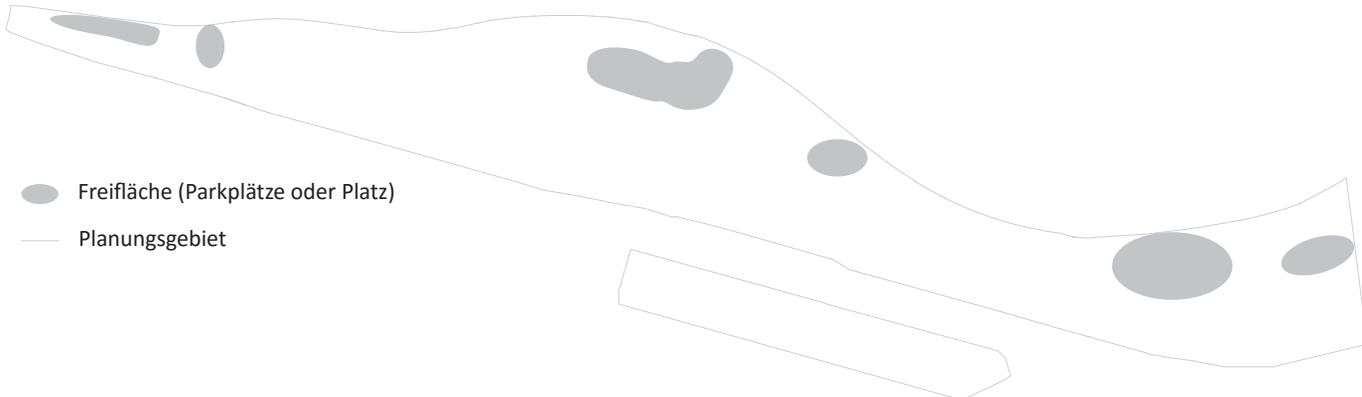


Abb. 60: Funktionseinteilung Bereich Freifläche

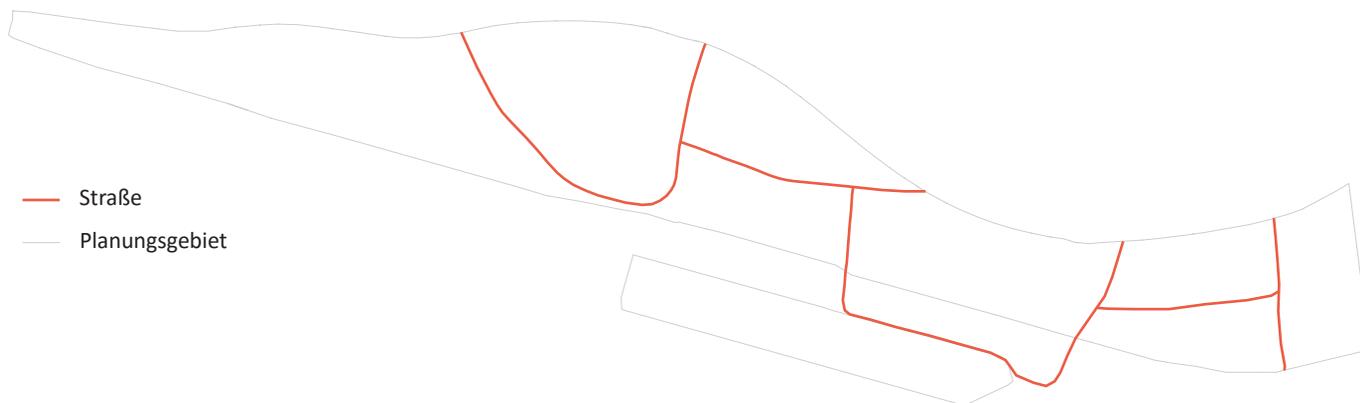


Abb. 61: Funktionseinteilung Bereich Straßen

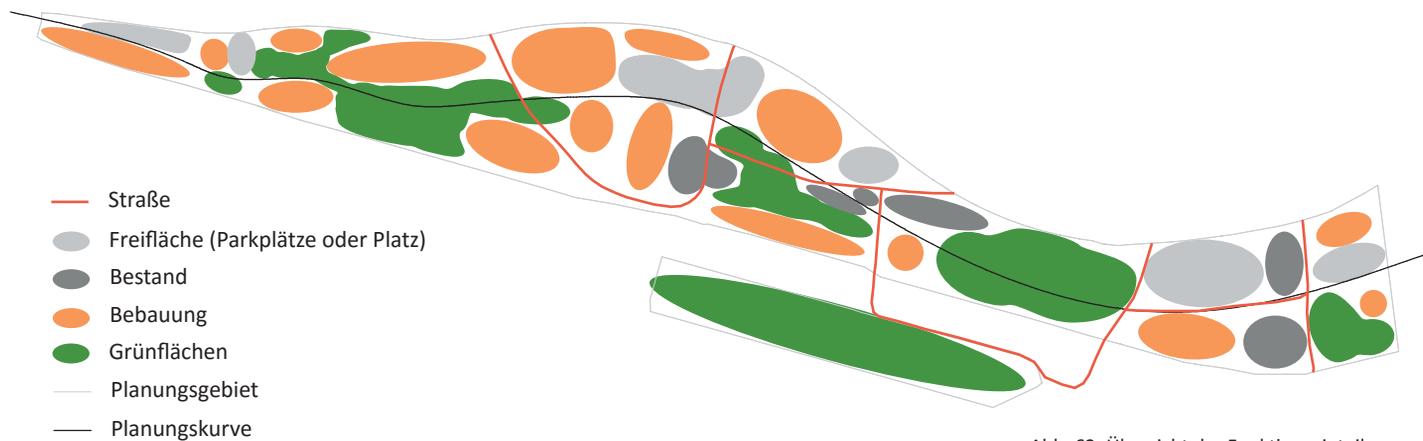


Abb. 62: Übersicht der Funktionseinteilung

STRUKTURPLAN
M 1 : 20 000



III.II MASTERPLAN

Der Masterplan (siehe Seite 57/58 und Beiblatt) verbindet den Flughafen und die Stadt mit dem Planungsgebiet und stellt einen Ausgangspunkt mit verschiedenen Nutzungen für die städtebauliche Weiterentwicklung dar.

Um das Gebiet mit der Umgebung und der Innenstadt zu vernetzen, wird der öffentliche Verkehr optimiert. Es werden zusätzliche Bushaltestellen eingerichtet, die mehrmals stündlich nach Bedarf befahren werden. Dadurch wird die Belegung des Areals gewährleistet. Die Gebäudeformen orientieren sich an der Jakob-Sablatnig-Straße, dessen Form die Bebauung an der jeweiligen Planungsgebietgrenze prägt. Es entsteht eine harmonische Gesamtform.

Wie bereits erwähnt, wird das Areal im Osten und Westen von zwei Autobahnauf- und Autobahnabfahrten begrenzt. Auf Grund dessen befinden sich dort kleine Erholungsorte für etwaige Autobahnbenutzer. Im Osten besteht der Bereich aus einer Tankstelle inklusive PKW- und LKW-Waschanlage mit genügend Parkplätzen und einem Restaurant mit eigenem Spielplatz. Abgerundet wird es durch einen kleinen Park mit Wasserfläche. Im Westen befindet sich zuerst ein Versorgungszentrum mit diversen Geschäften, worauf ebenso Parkplätze und ein Restaurant mit Spielplatz und einem Grünbereich anschließen.

Neben den beiden Hotelkomplexen, die sich gegenüber stehen, positionieren sich auch die Wohngebäude zentral des Planungsareals, welche somit die bestehende Einfamilienhaus-Bebauung integriert. Zwischen den zentralen Gebäuden definiert sich ein Platz. Da die Erdgeschoßzone der Baukörper in diesem Bereich der Versorgung, also einem Restaurant, einem Café und diverser Geschäfte, gewidmet ist, entsteht ein Zentrum.

ÖFFENTLICHE UND SOZIALE EINRICHTUNGEN

FORTBILDUNGSZENTRUM, SCHULE UND KINDERGARTEN

Um ein optimales Leitbild für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu schaffen, wird auf dem Gelände ein Fortbildungszentrum, sowie eine Schule mit Kindergarten gebaut. Das Fortbildungszentrum positioniert sich südöstlich des Forschungszentrums und stellt mit dem sich gegenüber befindlichen Studentenheim eine Einheit dar. Neben des eigenen kleinen Parks, findet das Fortbildungszentrum auch Anschluss an den großen sich westlich befindenden Park.

Die Schule und der Kindergarten liegen zentral im Süden des Quartiers und sind somit von den Funktionen Wohnen und Freizeit umgeben. Durch die Positionierung sind sie für alle Bewohner leicht zu erreichen.

HOSTEL/JUGENDHERBERGE

Die Jugendherberge findet seinen Platz zentral des Planungsgebietes und damit inmitten der Wohngebäude. Somit ist sie optimal in das Gebiet eingebettet und leicht erreichbar.



- I Wohngebäude
- II Büro
- III Hotel
- IV Restaurant
- V Forschungszentrum
- VI Geschäft

- Grünfläche
- Spielplatz
- Baumstruktur
- Flughafenareal



TAUCHTURM, ERLEBNISPARK & EVENT- UND AUSSTELLUNGSHALLE

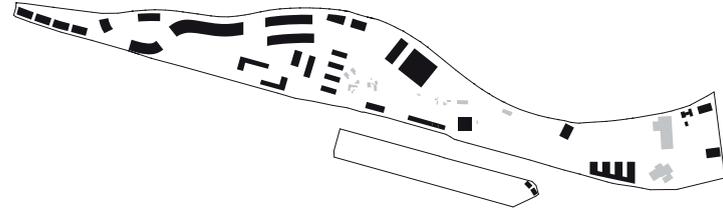
Um auf den bereits erwähnten Tourismus einzugehen, wird auf dem Areal ein Tauchturm, ein Eventpark und eine Event- und Ausstellungshalle entstehen, was dem Gebiet einen Wiedererkennungswert schenkt.

Die drei Gebäude befinden sich recht zentral, östlich des Wohngebietes auf dem Gelände. Alle drei stellen eine Wechselbeziehung zu diversen anderen Orten des Gebietes oder Klagenfurts dar. Um ein paar Beispiele zu nennen: Tauchturm-Wörthersee, Eventpark-Büro-Schule, Event- und Ausstellungshalle-Fortbildungszentrum-Schloss Krastowitz.

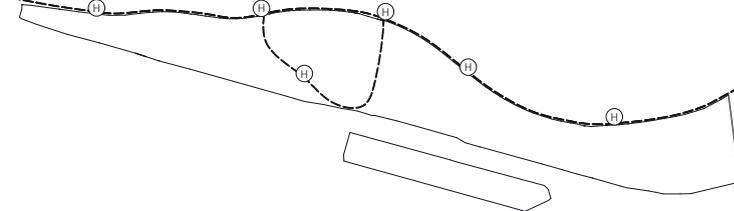
FORSCHUNGSZENTRUM

Das Forschungszentrum gliedert sich in zwei Gebäude und beschäftigt sich mit Aeronautik und Drohnentechnik. Es positioniert sich im Westen des Quartiers, wodurch eine Schnittstelle zwischen Flughafen und dem Planungsgebiet entsteht. Umgeben wird es von einer großen Grünfläche und einem Park, die nach oder während eines langen Arbeitstages zum Entspannen und auf Spaziergänge einladen.

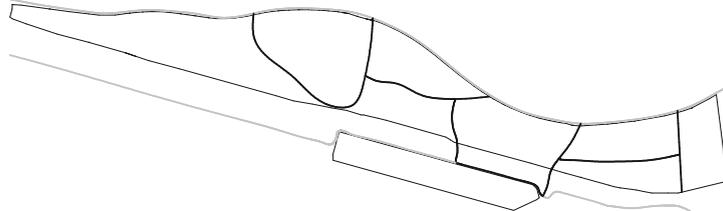
BEBAUUNG



ÖFFENTLICHER VERKEHR



INDIVIDUALVERKEHR



GRÜNFLÄCHEN

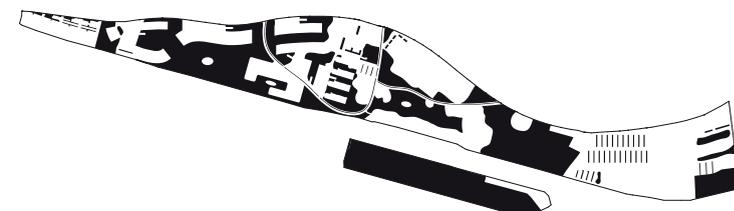


Abb. 63: Strukturierung des Planungsareals

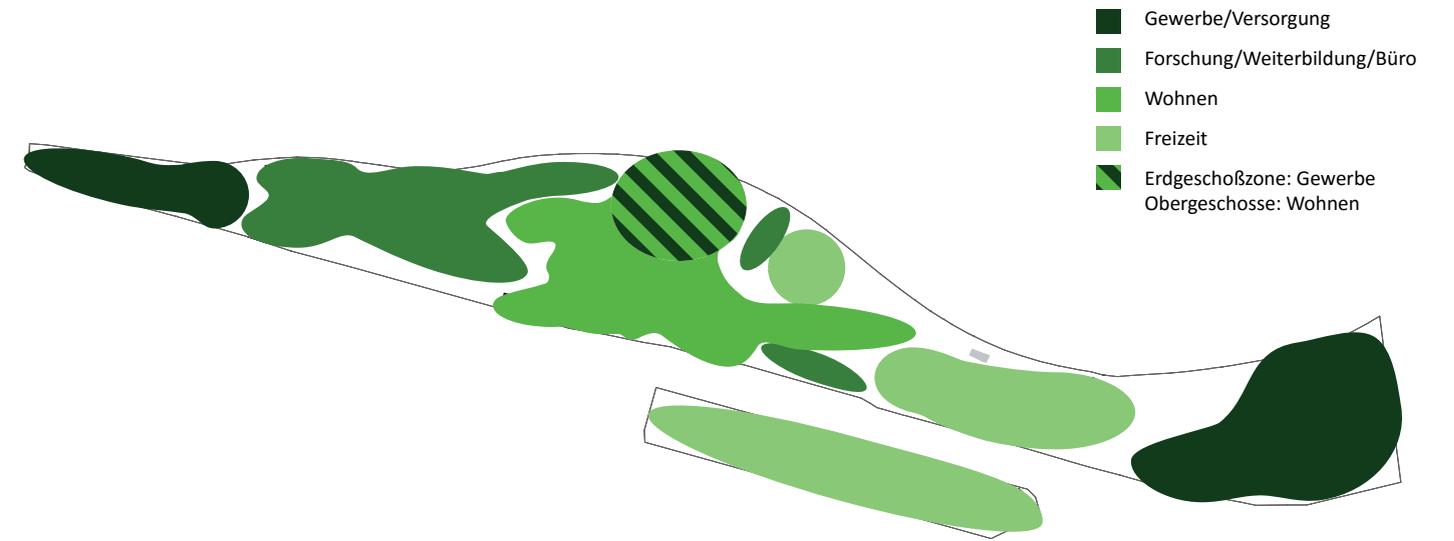


Abb. 64: Funktionseinteilung des Planungsgebietes

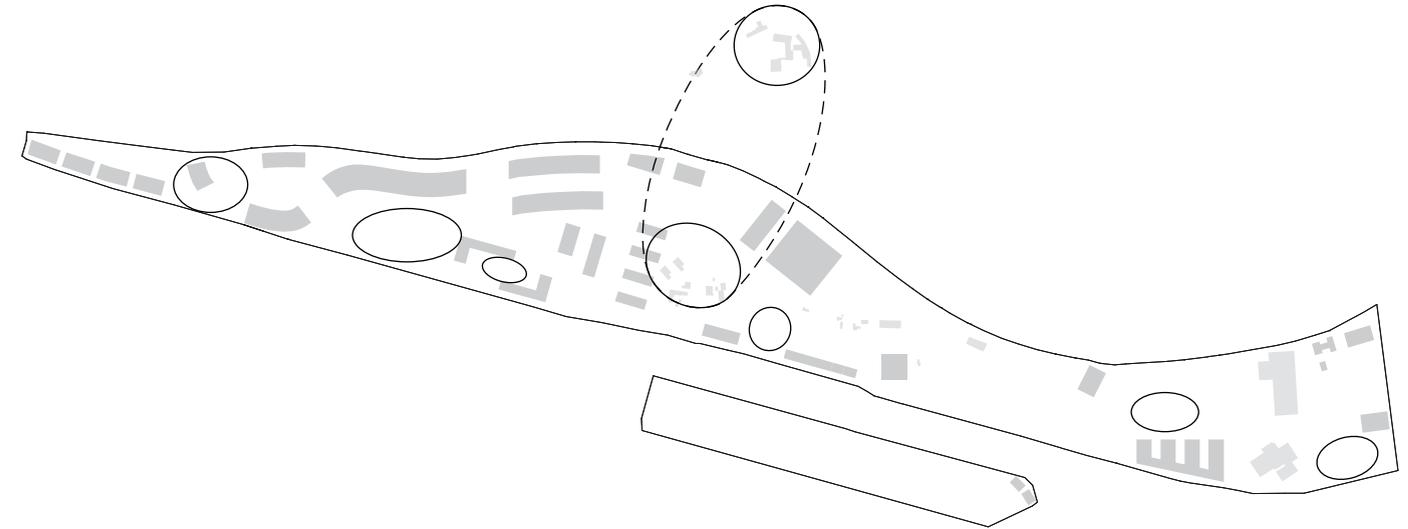
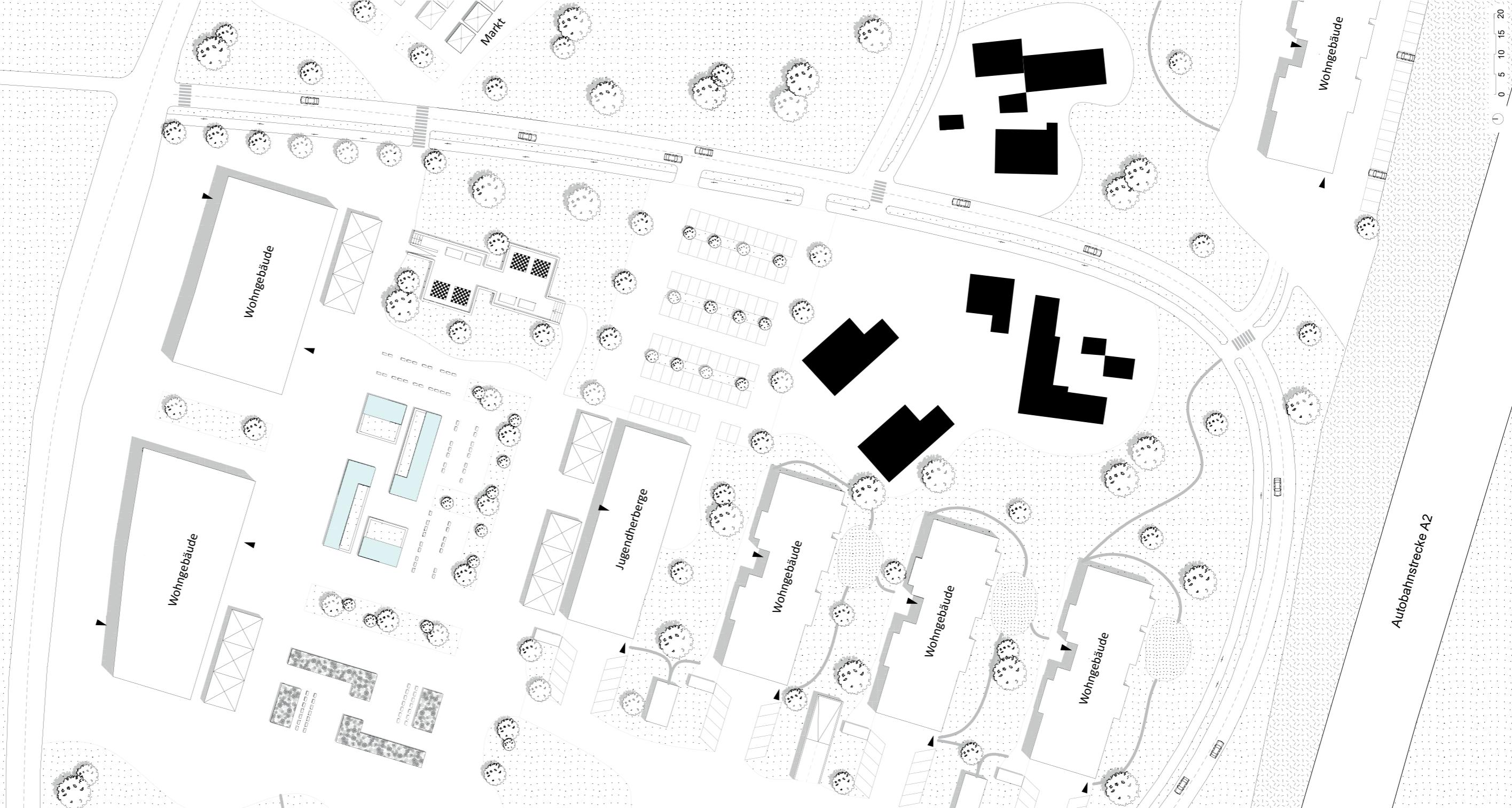


Abb. 65: Zentrenbildung

AUSSCHNITT DES PLANUNGSGEBIETES
M 1 : 1 000

-  Pavillon
-  Grünfläche
-  Wasser
-  Spielplatz
-  Bepflanzung
-  Baumstruktur (als Schallschutz)



III.III. AUSSCHNITT

Um einen Eindruck des zentralen Wohnbereichs des Planungsgebietes zu erlangen, wurde dieser in einem Ausschnitt genauer ausgearbeitet. Es geht hierbei weniger um die architektonische Ausformulierung der einzelnen Gebäude, sondern um die Funktionalität und die Gestaltung der Außenräume.

Der Hotspot dieses Bereiches stellt der große Platz zwischen Jugendherberge und den beiden sich nördlich befindenden Wohngebäuden dar. Dieser verfügt über diverse Grünflächen und einer großen Anzahl an Verweilmöglichkeiten. Mittig sind vier Wasserflächen platziert, die zusammen stündlich zu Musik ein kleines Fontänen-Spektakel veranstalten.

Rechts davon befindet sich eine erhöhte Plattform, die zum Verweilen und Schach spielen einlädt. Der Platz ist durch den großen Parkplatz sehr gut erreichbar.

Die südlichen Wohngebäude werden von Grünflächen umfasst, Dadurch sind sie von dem Platz etwas abgeschottet, befinden sich aber dennoch sehr zentral.

Östlich des Bereiches befindet sich neben der Straße eine Fläche, die den zentralen Platz durch die sich dort befindenden Marktstände erweitert.

III.IV TYPOLOGIEN

Detaillierter ausgearbeitet werden die Jugendherberge und die südlichen Wohngebäude. Es werden jeweils die Erdgeschoßzone mit Umgebung und die Regelgeschoße konzipiert. Da barrierefreies Bauen immer wichtiger wird, wird in dem Entwurf auf Möglichkeiten der Barrierefreiheit und der Anpassung dieser eingegangen.

JUGENDHERBERGE

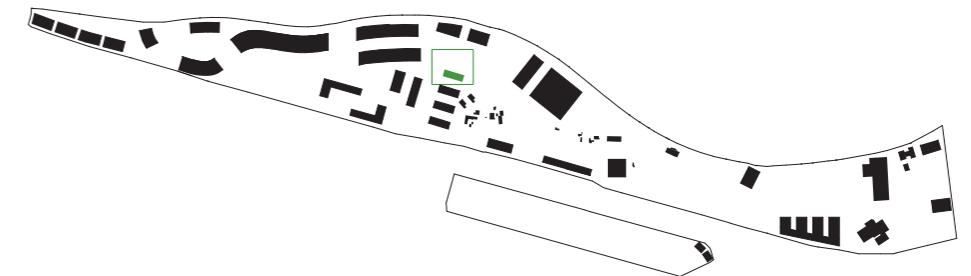
Die Jugendherberge positioniert sich direkt bei dem zentralen Platz. Die Erdgeschoßzone wird der Funktion Versorgung untergeordnet: es wird ein Restaurant, ein Café und ein Geschäft geplant. Durch die Pavillons, erhalten das Café und das Restaurant die Möglichkeit für eine Erweiterung und werden somit räumlich in den Platz integriert. Die Erdgeschoßzone wird ausschließlich über die nördliche Seite erschlossen.

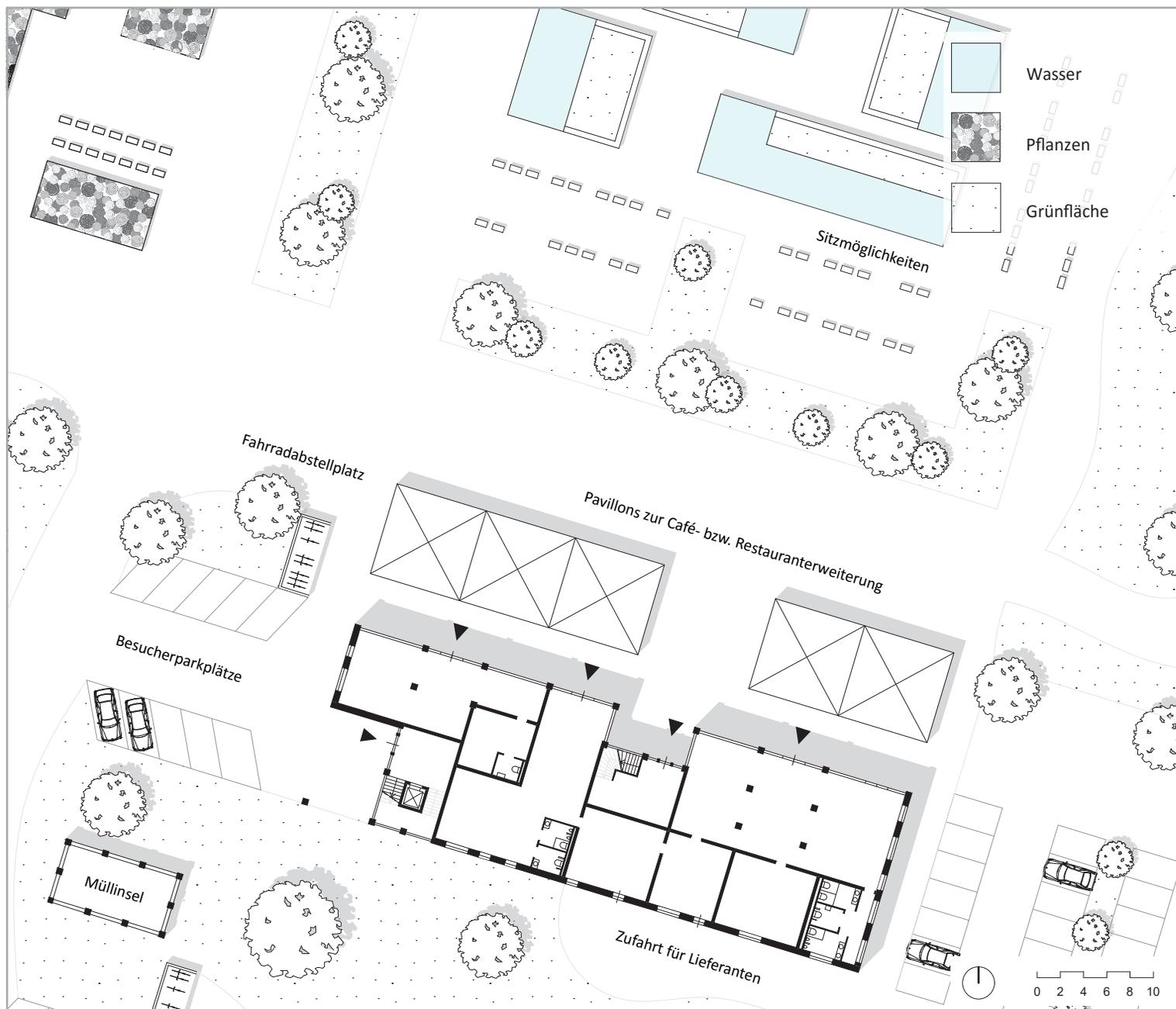
Die Jugendherberge besitzt zwei eigene Eingänge, wobei sich einer nördlich und einer westlich des Gebäudes befindet.

ERDGESCHOSSZONE DER JUGENDHERBERGE MIT UMGEBUNG (ABBILDUNG RECHTS)

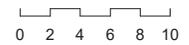
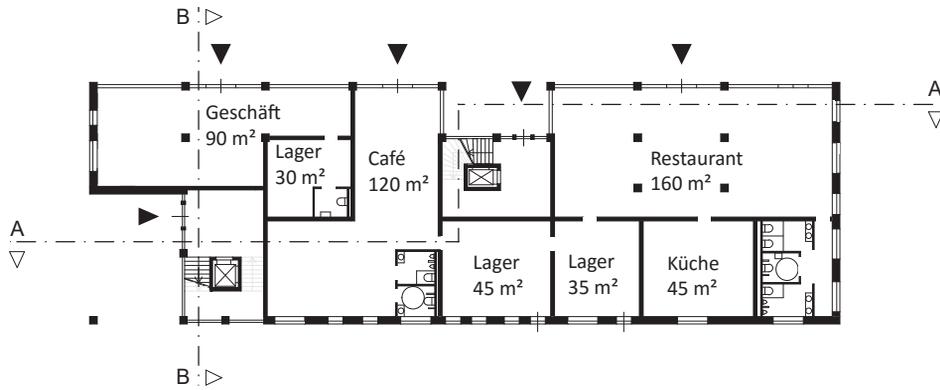
M 1 : 500

3 STOCKWERKE

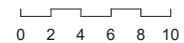
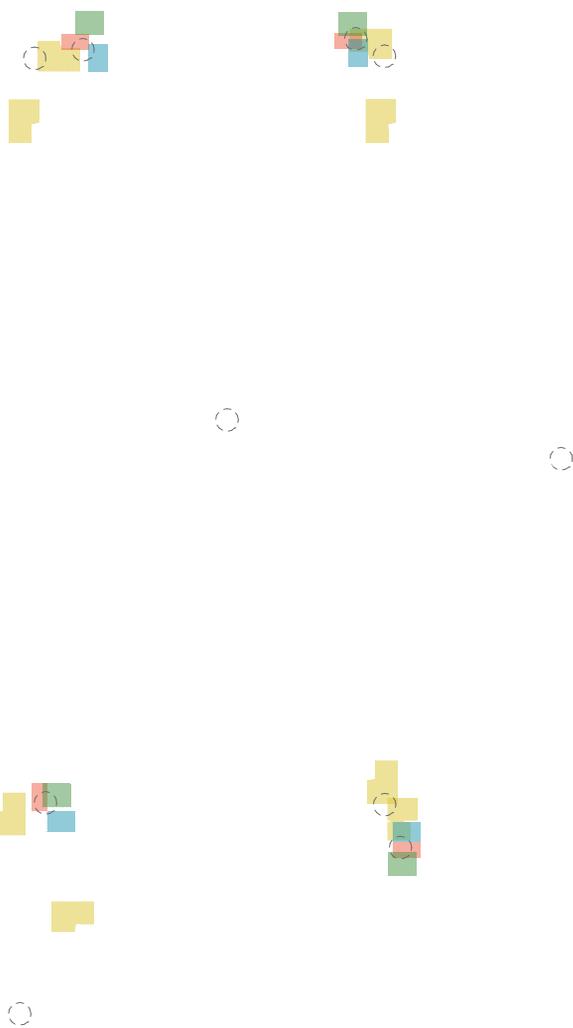




GRUNDRISS ERDGESCHOSS
M 1 : 500

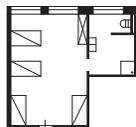


GRUNDRISS 1. OBERGESCHOSS, BARRIEREFREIE DARSTELLUNG
M 1 : 500

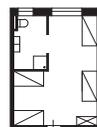


GRUNDRISS 1. OBERGESCHOSS
M 1 : 500

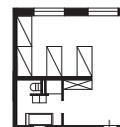
Zimmer I
50 m²



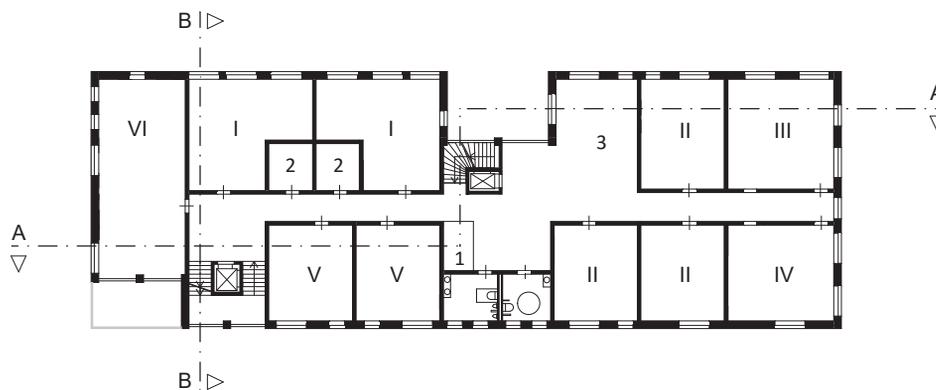
Zimmer II
40 m²



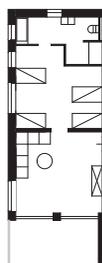
Zimmer III
50 m²



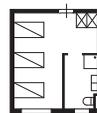
- 1 Rezeption
- 2 Abstell-, Technikraum
- 3 Gemeinschaftsküche



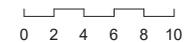
Zimmer VI
80 m²



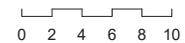
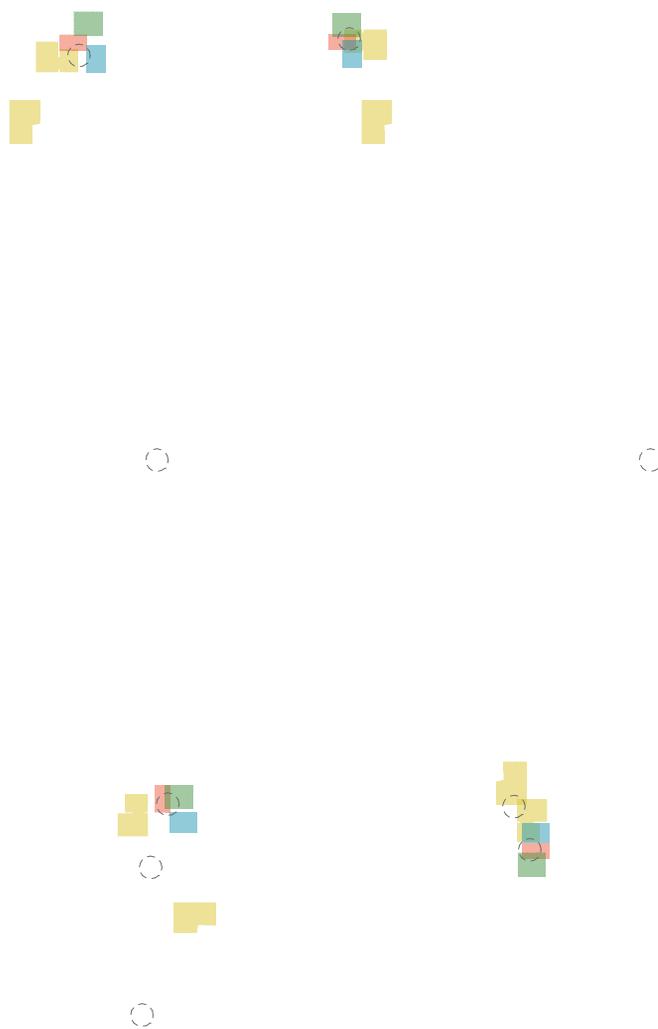
Zimmer V
35 m²



Zimmer IV
45 m²

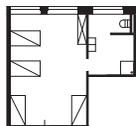


GRUNDRISS 2. OBERGESCHOSS, BARRIEREFREIE DARSTELLUNG
M 1 : 500

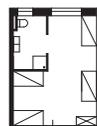


GRUNDRISS 2. OBERGESCHOSS
M 1 : 500

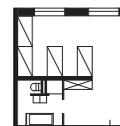
Zimmer I
50 m²



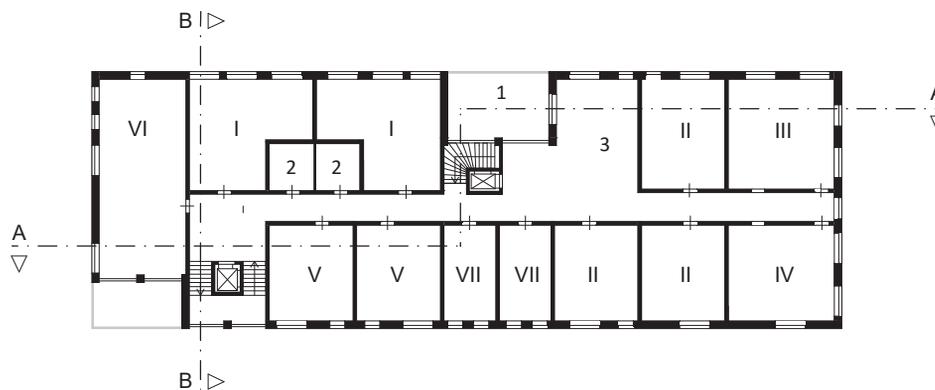
Zimmer II
40 m²



Zimmer III
50 m²



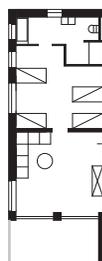
- 1 Loggia
- 2 Abstell-, Technikraum
- 3 Gemeinschaftsfläche



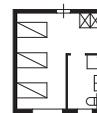
Zimmer VII
22 m²



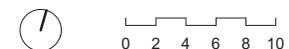
Zimmer VI
80 m²



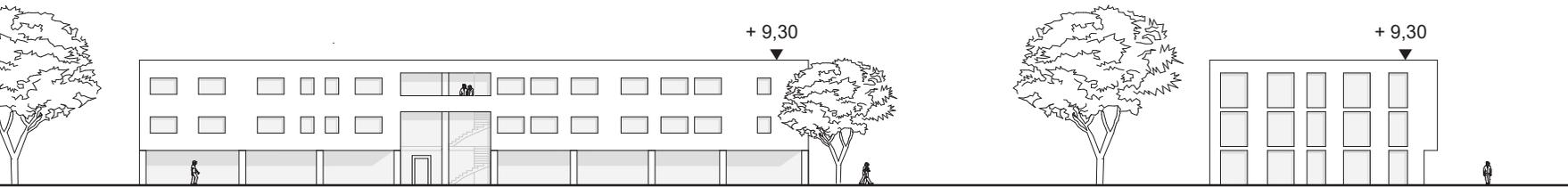
Zimmer V
35 m²



Zimmer IV
45 m²

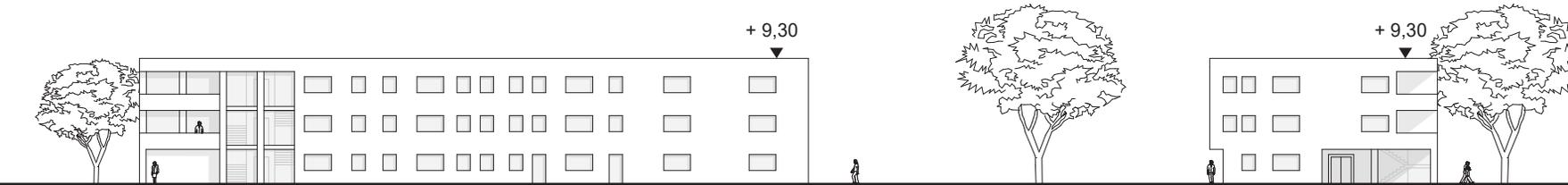


ANSICHTEN
M 1 : 500



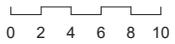
Nord

Ost

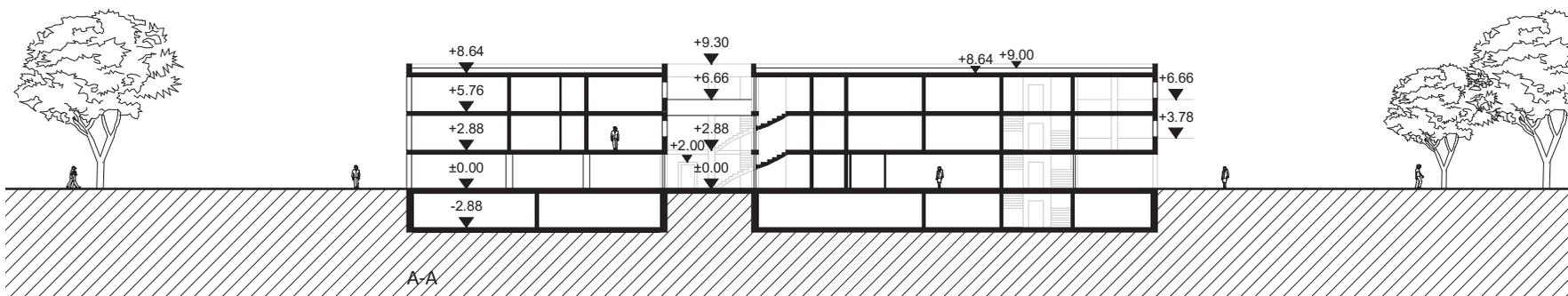


Süd

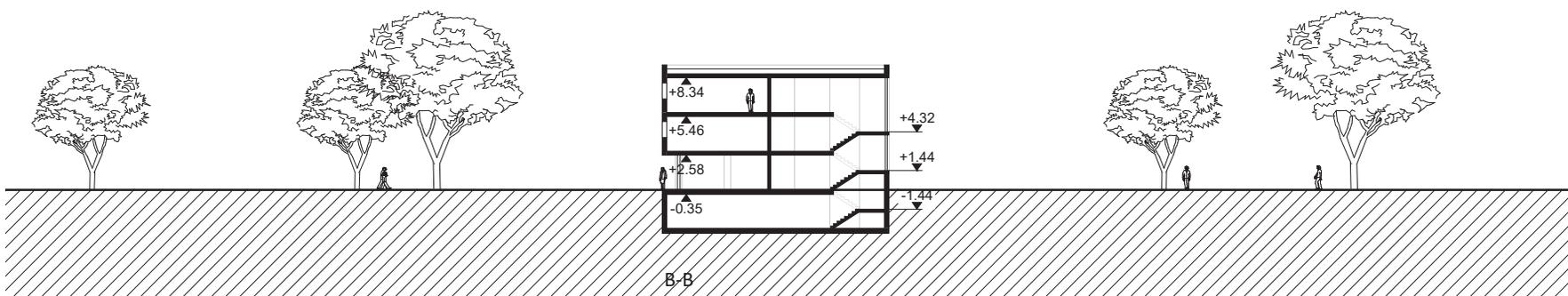
West



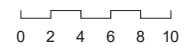
SCHNITTE
M 1 : 500



A-A



B-B



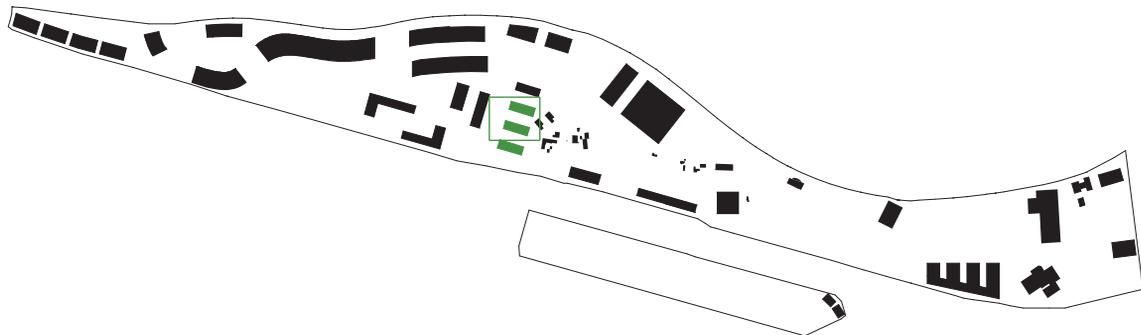
WOHNGEBÄUDE

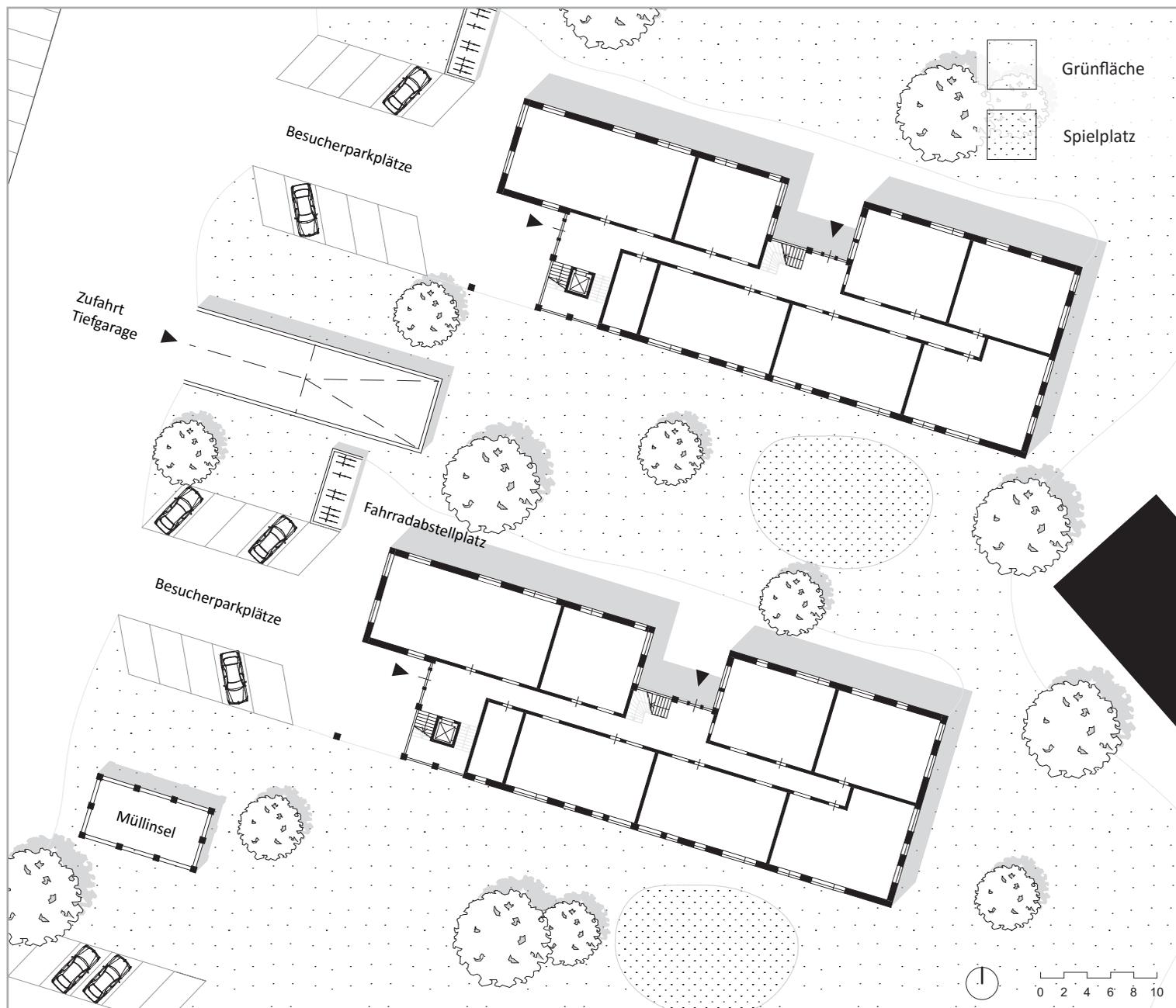
Die drei Wohngebäude positionieren sich südlich der Jugendherberge. Jedes Gebäude verfügt über eigene Besucherparkplätze, einen Spielplatz und einen Fahrradabstellplatz. Es gibt jeweils zwei Eingänge und dadurch auch zwei Erschließungsmöglichkeiten. Der Haupteingang befindet sich im Westen und verfügt über einen Lift. Die Tiefgarage ist für alle drei Wohnhäuser nutzbar und zugänglich.

ERDGESCHOSSZONE DER WOHNGEBÄUDE MIT UMGEBUNG (ABBILDUNG RECHTS)

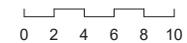
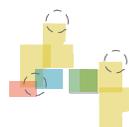
M 1 : 500

3 STOCKWERKE



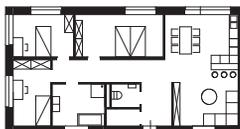


GRUNDRISS ERDGESCHOSS, DARSTELLUNG DER BARRIEREFREIHEIT
M 1 : 500



GRUNDRISS ERDGESCHOSS
M 1 : 500

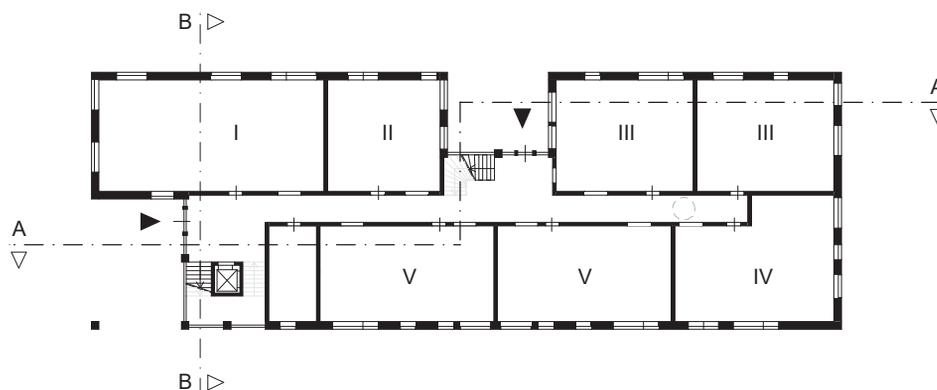
Wohnung I
110 m²



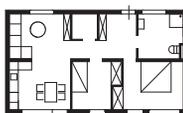
Wohnung II
55 m²



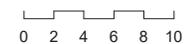
Wohnung III
65 m²



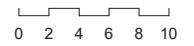
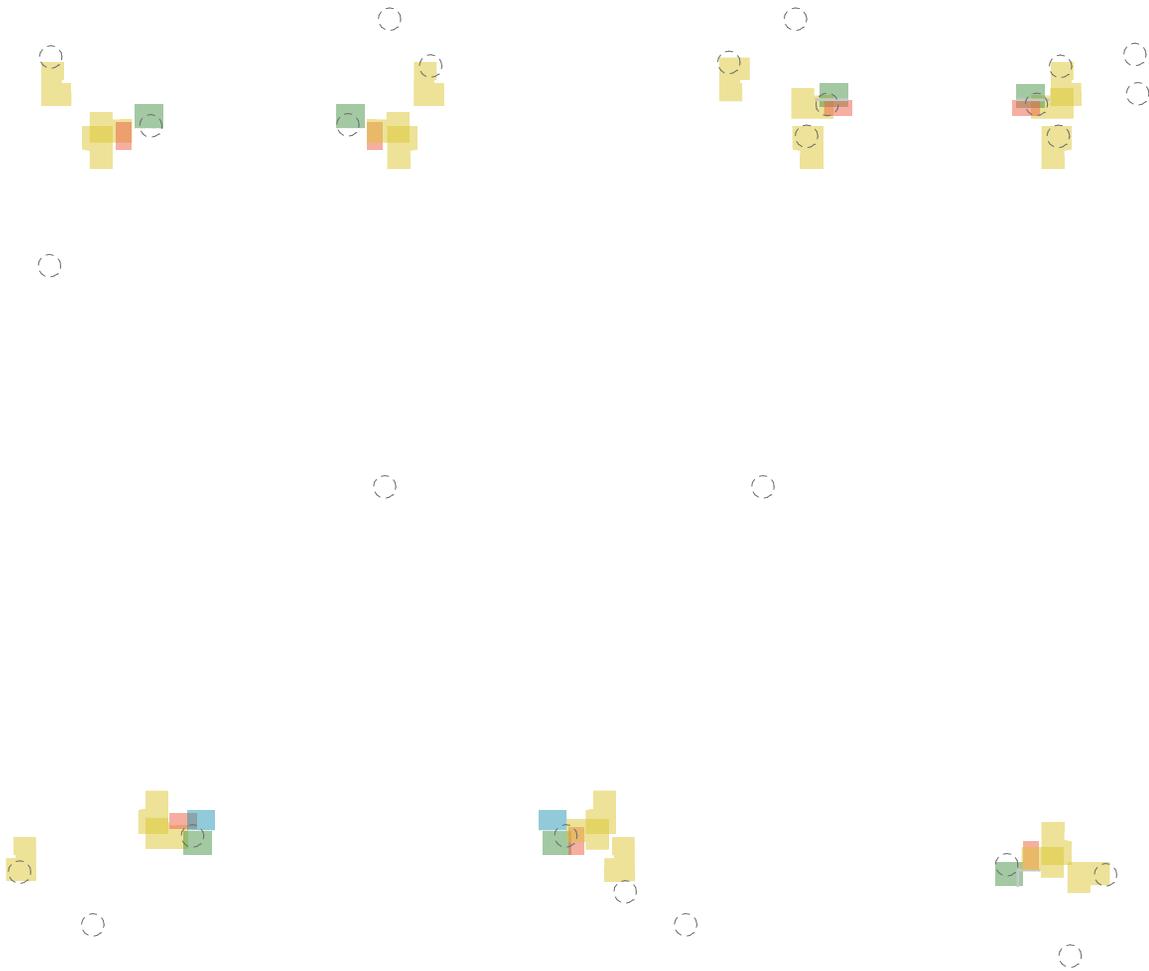
Wohnung V
75 m²



Wohnung IV
80 m²

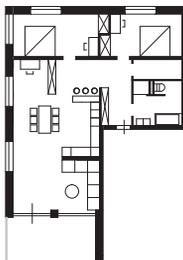


GRUNDRISS REGELGESCHOSS, DARSTELLUNG DER BARRIEREFREIHEIT
M 1 : 500

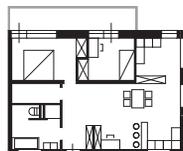


GRUNDRISS REGELGESCHOSS
M 1 : 500

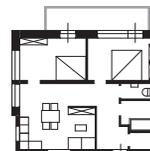
Wohnung I
120 m²



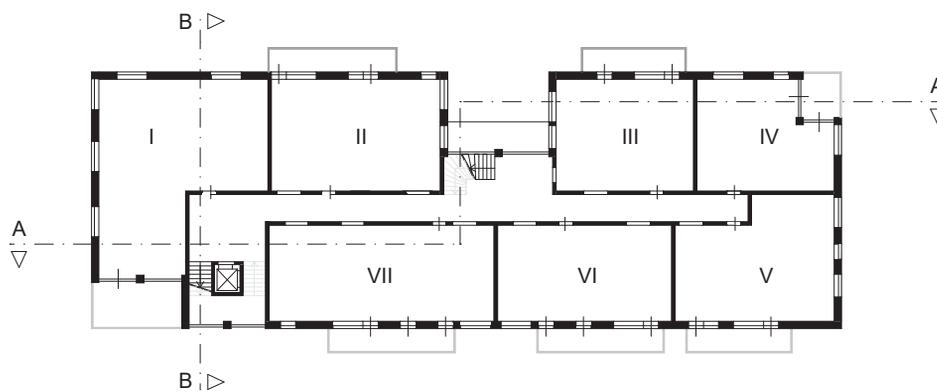
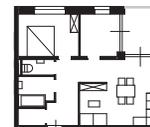
Wohnung II
85 m²



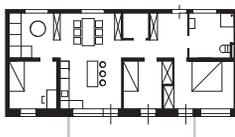
Wohnung III
70 m²



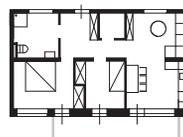
Wohnung IV
62 m²



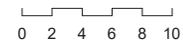
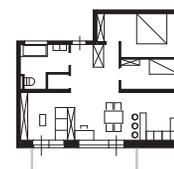
Wohnung VII
100 m²



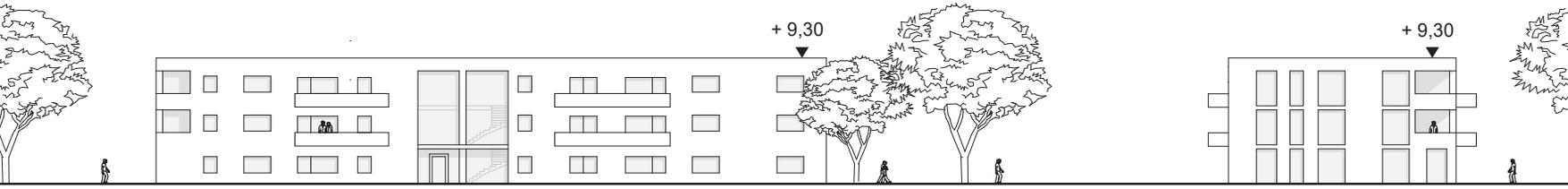
Wohnung VI
75 m²



Wohnung V
85 m²

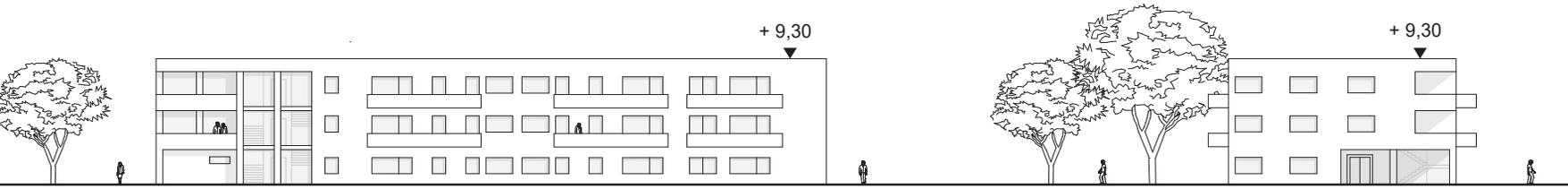


ANSICHTEN
M 1 : 500



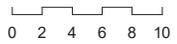
Nord

Ost

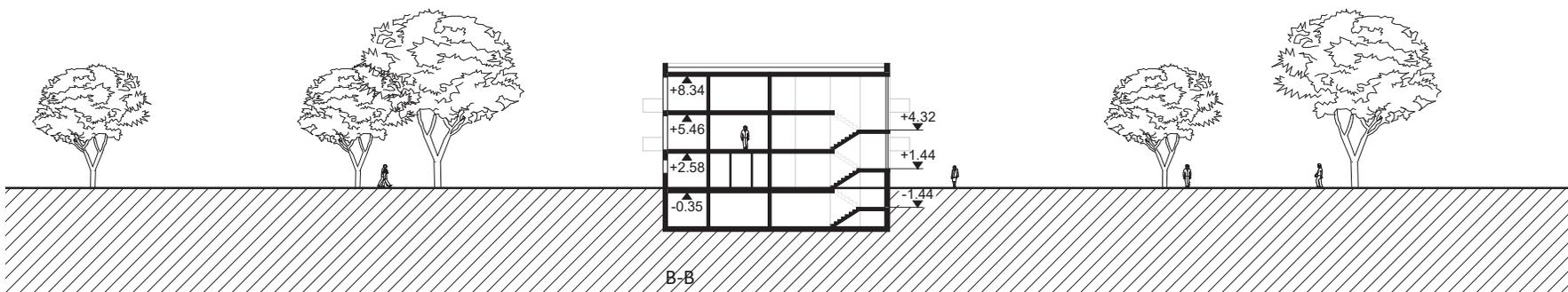
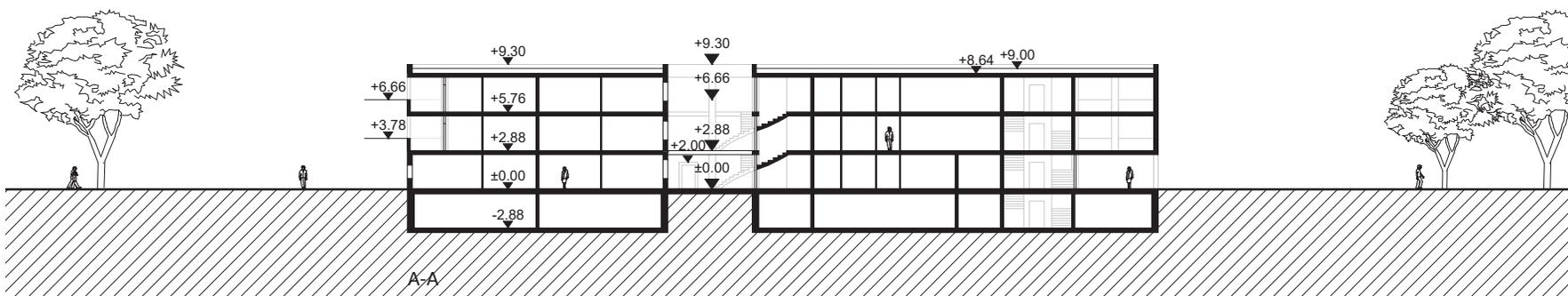


Süd

West



SCHNITTE
M 1 : 500











IV. ANHANG

LITERATURVERZEICHNIS

BÜCHER

Augé, Marc:

Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit, Frankfurt 1994

Pansinger, Sanela:

Flughafenstandort - Stadtentwicklung. Das Dazwischen als Abstellraum?, Graz 2015

WEB

Das gesunde Ohr: Lautstärkenskala

http://www.dasgesundeohr.de/ohr/305_die_Lautstaerenskala.shtml (19.01.2016)

Flughafen Klagenfurt: Das Unternehmen

<http://www.klagenfurt-airport.com/4652-unternehmensstreckbrief> (29.12.2015)

GIS Klagenfurt

<http://www.gis-klagenfurt.at/> (21.01.2016)

Schloss Krastowitz: Geschichte

<http://www.schlosskrastowitz.at/basics/C17> (26.11.2015)

Statistik Austria: Einwohnerzahl 1.1.2015 nach Gemeinden mit Status, Gebietsstand 1.1.2015

http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/gemeinden/index.html (27.12.2015)

Wikipedia: Klagenfurt

https://de.wikipedia.org/wiki/Klagenfurt_am_W%C3%B6rthersee (27.12.2015)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Sämtliche nicht angegebene Abbildungen wurden vom Verfasser erstellt.

Seite	Abbildung
13	Abb. 3: Luftbild von Klagenfurt Quelle: http://www.bing.com/maps
19	Abb. 6: Geschichte des Klagenfurter Flughafens Daten: https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Klagenfurt Grafik: eigene Darstellung
20	Abb. 7: Fluggastaufkommen des Klagenfurter Flughafens Daten: http://www.klagenfurt-airport.com/8934-statistische-daten Grafik: eigene Darstellung
22	Abb. 8: Zugverbindung in Flughafennähe Daten: http://www.google.at/maps Grafik: eigene Darstellung
22	Abb. 9: Busverbindungen in Flughafennähe Daten: http://fahrplan.oebb.at/bin/stboard.exe/dn?L=vs_postbus Grafik: eigene Darstellung
23	Abb. 10: Bebauung des Flughafenumfeldes Klagenfurts Kartengrundlage: http://www.gis-klagenfurt.at/ Grafik: eigene Darstellung
23	Abb. 11: Grünflächen des Flughafenumfeldes Klagenfurts Kartengrundlage: Ebda. Grafik: Ebda.
24	Abb. 12: Baumstrukturen des Flughafenumfeldes Klagenfurts Kartengrundlage: Ebda. Grafik: Ebda.

- 24 Abb. 13: Gewässer des Flughafenumfeldes Klagenfurts
Kartengrundlage: Ebda.
Grafik: Ebda.
- 24 Abb. 14: Gesamtübersicht des Flughafenumfeldes Klagenfurts
Kartengrundlage: Ebda.
Grafik: Ebda.
- 25 Abb. 15 & 16: Klagenfurter Flughafenumfeld 2013
Quelle: Sanela Pansinger, Flughafenumfeld-Stadtentwicklung, 2015, 340f.
- 28 Abb. 17 & 18: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 1952
Quelle: Sanela Pansinger, Flughafenumfeld-Stadtentwicklung, 2015, 268ff.
- 28 Abb. 19 & 20: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 1981
Quelle: Ebda.
- 29 Abb. 21 & 22: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 1996
Quelle: Ebda.
- 29 Abb. 23 & 24: Umriss des Klagenfurter Flughafenumfeldes 2013
Quelle: Ebda.
- 33 Abb. 33: Geschichte von Schloss Krastowitz
Daten: <http://www.schlosskrastowitz.at/basics/C17>.
Grafik: Ebda.
- 37 Abb. 38: Lärmpegel im Flughafenumfeld und Planungsgebiet
Quelle: <http://www.laerminfo.at/karten/flug/24h.html>
- 38 Abb. 39: Lärmpegel im Flughafenumfeld und Planungsgebiet
Quelle: <http://www.laerminfo.at/karten/flug/24h.html>
Weitere Grafik: Ebda.
- 42 Abb. 50: Luftbild von Innsbruck
Quelle: <http://www.bing.com/maps>

- 43 Abb. 51 & 52: Innsbrucker Flughafenumfeld 2009
Quelle: Sanela Pansinger, Flughafenstandort-Stadtentwicklung, 2015, 330f.
- 44 Abb. 53: Luftbild von Salzburg
Quelle: <http://www.bing.com/maps>
- 46 Abb. 54 & 55: Salzburger Flughafenumfeld 2012
Quelle: Sanela Pansinger, Flughafenstandort-Stadtentwicklung, 2015, 350f.

DANKE

.. an Frau Dipl.-Ing. Dr. techn. Architektin Sanela Pansinger, die mich während meiner Masterarbeit betreut und umfangreich unterstützt hat.

.. an meine Familie, auf die ich mich immer verlassen kann und die mir das gesamte Studium lang in jeder Lebenslage zur Seite stand.
