

LEND BOULEVARD



Bianca Paulitsch, BSc.

LEND BOULEVARD

Eine Strategie zur Reaktivierung
des Lendkanals in Klagenfurt

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuerin

Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros

Institut für Städtebau

Graz, Oktober 2018

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

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

Datum

Unterschrift

GLEICHHEITSGRUNDSATZ

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde in dieser Arbeit darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Es wird ausdrücklich festgehalten, dass die bei Personen verwendeten maskulinen Formen für beide Geschlechter zu verstehen sind.

LEND BOULEVARD

Eine Strategie zur Reaktivierung
des Lendkanals in Klagenfurt

Inhalt

EINLEITUNG

- 01 KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE** 14
// Lage und Geographie
// Stadtgliederung
// Mobilitätsstruktur
// Naturraum und Topographie
// Demographische Entwicklung
// Tourismus
- 02 EIN HISTORISCHER RÜCKBLICK** 32
// Stadtgeschichte Klagenfurt
// Der Lendkanal damals – heute
- 03 ANALYSE DES ORTES** 56
// Städtebauliche Strukturen
// Erreichbarkeit und Infrastruktur
// Grünraum und Gewässer
// Brücken über dem Kanal
// Der Lendkanal in Zahlen
// Raumwirkung und Uferzonen
// Am Kanal – Eine Fotodokumentation
- 04 UFERZONEN GESTALTEN** 86
// Methoden und Strategien
// Lernen von Anderen
 // Limmat in Zürich
 // Ljubljana in Ljubljana
 // Canal de l'ourcq in Paris
- 05 STRATEGIE UND POTENTIALGEBIETE** 108
// Konzept und Herangehensweise
// Projektgebiete
 // LandschaftsZONE
 // KulturZONE
 // VorstadtZONE
 // StadtZONE
- 06 DETAILAUSSCHNITTE** 138
// VorstadtZONE - Urbane Ufertreppe
// StadtZONE - Lendmarkt
// Impressionen Kultur - und LandschaftsZONE
- 07 SCHLUSSFOLGERUNG** 156
// Gesamtübersicht
// Resümee
- 08 VERZEICHNISSE** 162
// Literaturverzeichnis
// Abbildungsverzeichnis
// Danksagung



„DAS PRINZIP ALLER
DINGE IST DAS WASSER,
DENN WASSER IST
ALLES UND INS WASSER
KEHRT ALLES ZURÜCK.“

Thales von Milet

EINLEITUNG

Viele Städte und Kulturflächen sind an wassernahen Gebieten entstanden und wurden überwiegend über den Wasserweg versorgt, wodurch Flussräume, Kanäle und andere Gewässer zu bedeutenden Verkehrswegen heranwuchsen. Seitdem stadtnahe Gewässer nicht mehr ausschließlich dem Warentransport dienen, profilieren sich Hafengebiete, Flussuferzonen oder Kanäle zu potentiellen öffentlichen Freiräumen und wertvollen Naherholungsorten für die Bewohner. Resultierend daraus entwickelt sich zunehmend das Bedürfnis zur Neugestaltung urbaner Uferzonen.¹ Der künstlich angelegte Lendkanal in Klagenfurt bietet ein bis jetzt ungenutztes Potential an öffentlichen Freiflächen. Damals war die künstliche Wasserstraße eine Hauptverkehrsachse zwischen Stadt und See sowie ein bedeutendes Element in der Stadtstruktur. Heute verschwindet der Kanal im Stadtgefüge und ist kaum mehr wahrnehmbar.

¹ Vgl.: Prominski u.a. 2012,5-9.

Das Hauptaugenmerk von „LEND BOULEVARD“ ist es, dem Lendkanal wieder einen Stellenwert in der Stadt zu geben und das ungenutzte Potential an Freiflächen als Naherholungsort nutzbar zu machen. Der erste Teil der Arbeit befasst sich mit einer umfassenden Analyse des Stadtgebietes sowie einem geschichtlichen Rückblick. Im weiteren Fokus wird das Gebiet um den Lendkanal genauer betrachtet und analysiert. Um eine realitätsbezogene Grundlage zu haben, werden Referenzprojekte und Anwendungsmethoden untersucht. Darauf aufbauend wird eine Strategie zur Reaktivierung des Lendkanals entwickelt. Diese ist auf vier Potentialgebiete entlang des Ufers gerichtet, woraus anschließend zwei Teilbereiche detaillierter ausgearbeitet und visuell dargestellt werden. Den Abschluss der Arbeit bildet ein Gesamtüberblick der erstellten Maßnahmen.

01 KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

// Lage und Geographie

// Stadtgliederung

// Mobilitätsstruktur

// Naturraum und Topographie

// Demographische Entwicklung

// Tourismus



LAGE UND GEOGRAPHIE

Das Planungsgebiet der vorliegenden Arbeit ist Klagenfurt, die Landeshauptstadt des südlichst gelegenen österreichischen Bundeslandes Kärnten. Kärnten ist eingebettet zwischen den Ostalpen und dem Klagenfurter Becken. Das Land selbst wird durch die Geländeform in das vom Hochgebirge geprägte Oberkärnten und das durch das Klagenfurter Becken definierte Unter­kärnten geteilt.² Die Stadt selbst umfasst ca. 120 km² und grenzt im Westen an den Wörthersee. Das gesamte Ostufer des Sees wird von der Stadt umfasst und bietet dadurch einen erhöhten

Naherholungsfaktor für die Bewohner. Durch die Nähe zum See bekommt die Stadt einen besonderen Stellenwert im Sommertourismus. Das Stadtzentrum erstreckt sich rund 15 km in nord-südlicher und ost-westlicher Richtung im Klagenfurter Becken. Durch die südliche Lage der Stadt wird der europäische Kulturkreis zwischen Slowenien und Italien gefördert.³

² Vgl.: <https://austria-forum.org/af/AEI-OU/K%C3%A4rnten>, am 18.03.2018.

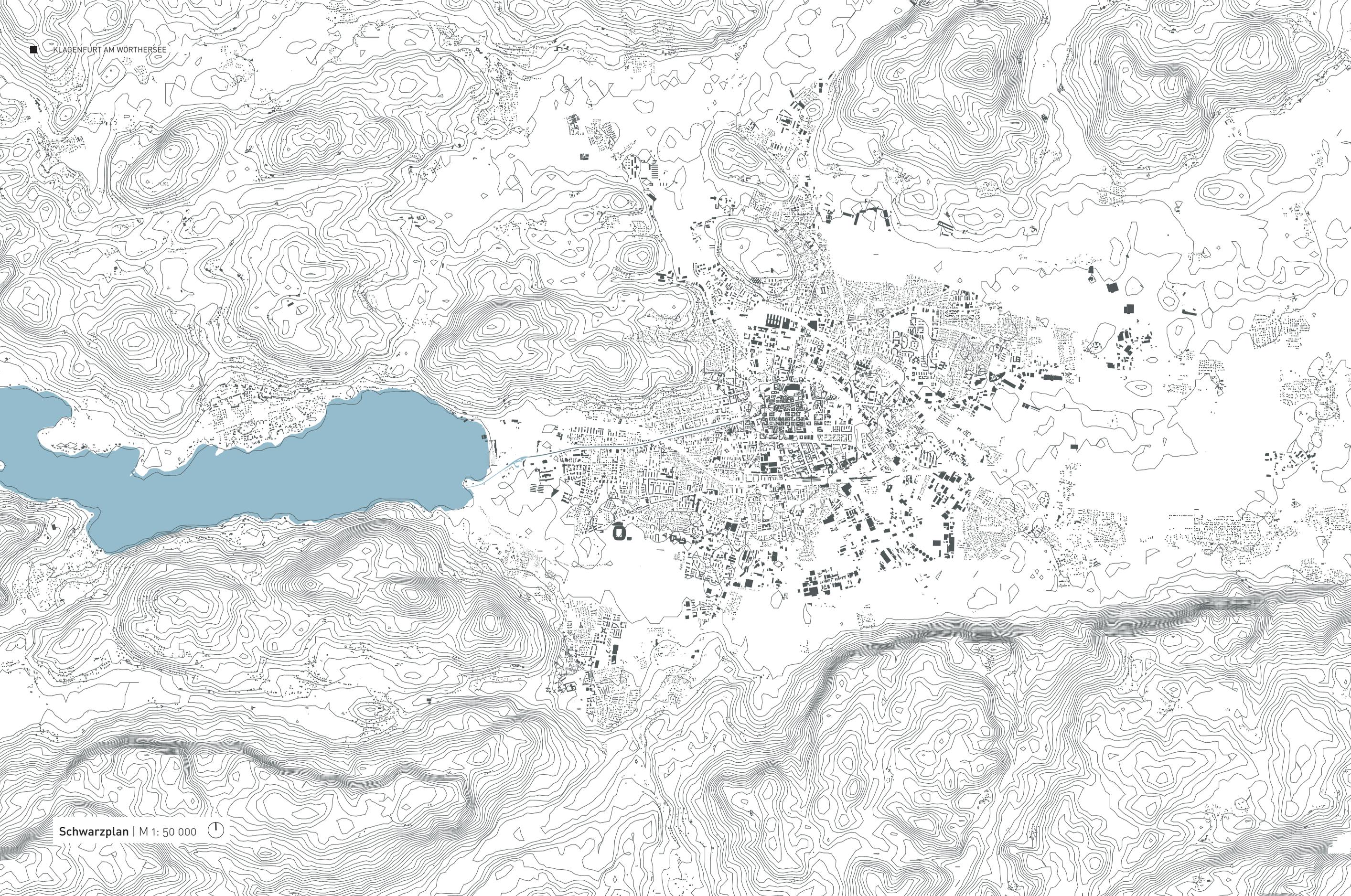
³ Vgl.: <https://www.klagenfurt.at/die-stadt/statistik/geographie-wetter.html>, am 18.03.2018.

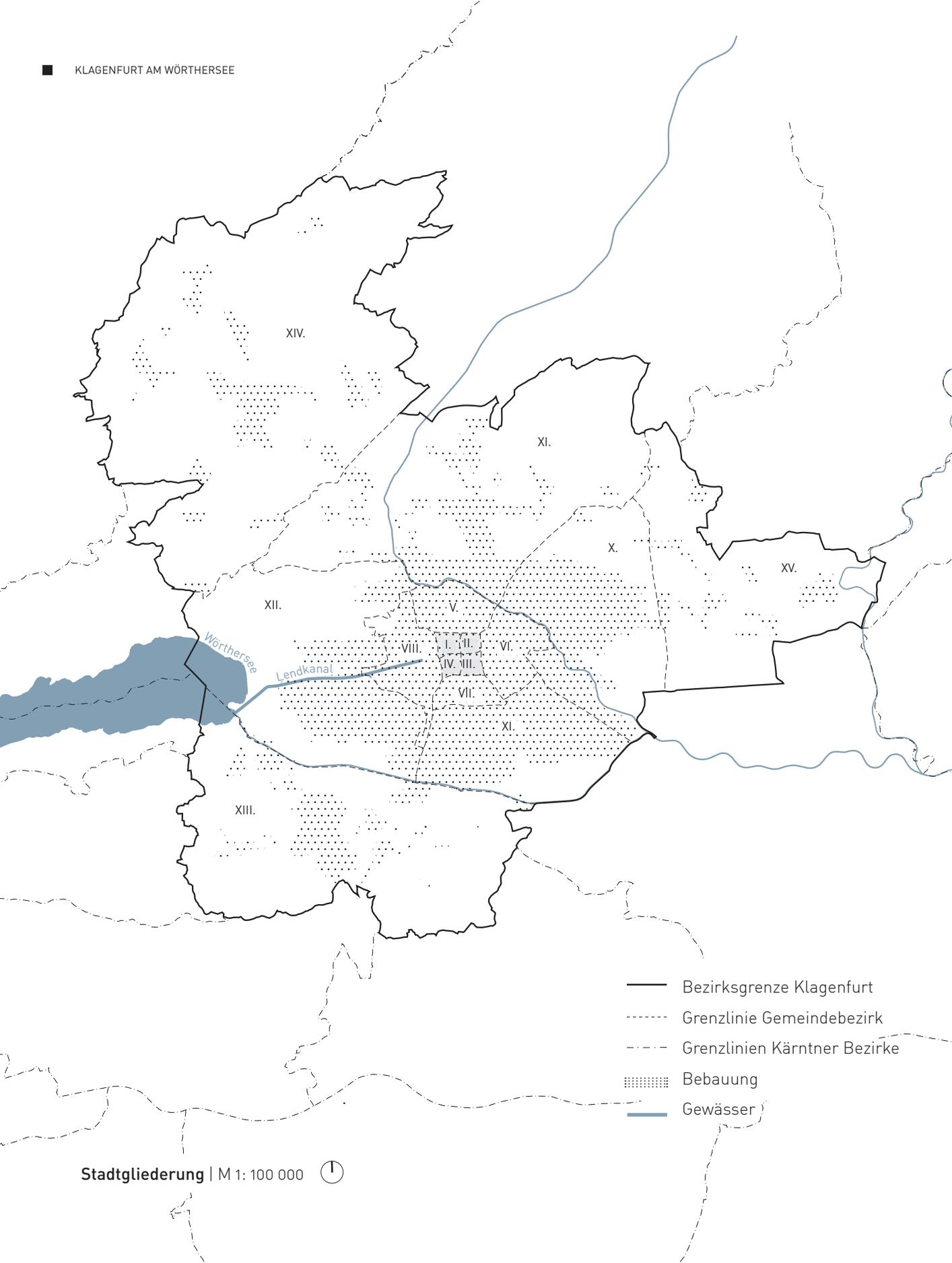
⁴ Ebda., am 18.03.2018.

FAKTEN //

Staat:	Österreich
Bundesland:	Kärnten
Fläche:	120.07 km ²
Höhe:	446 m ü. A. ⁴

■ KLAGENFURT AM WÖRTHESSEE





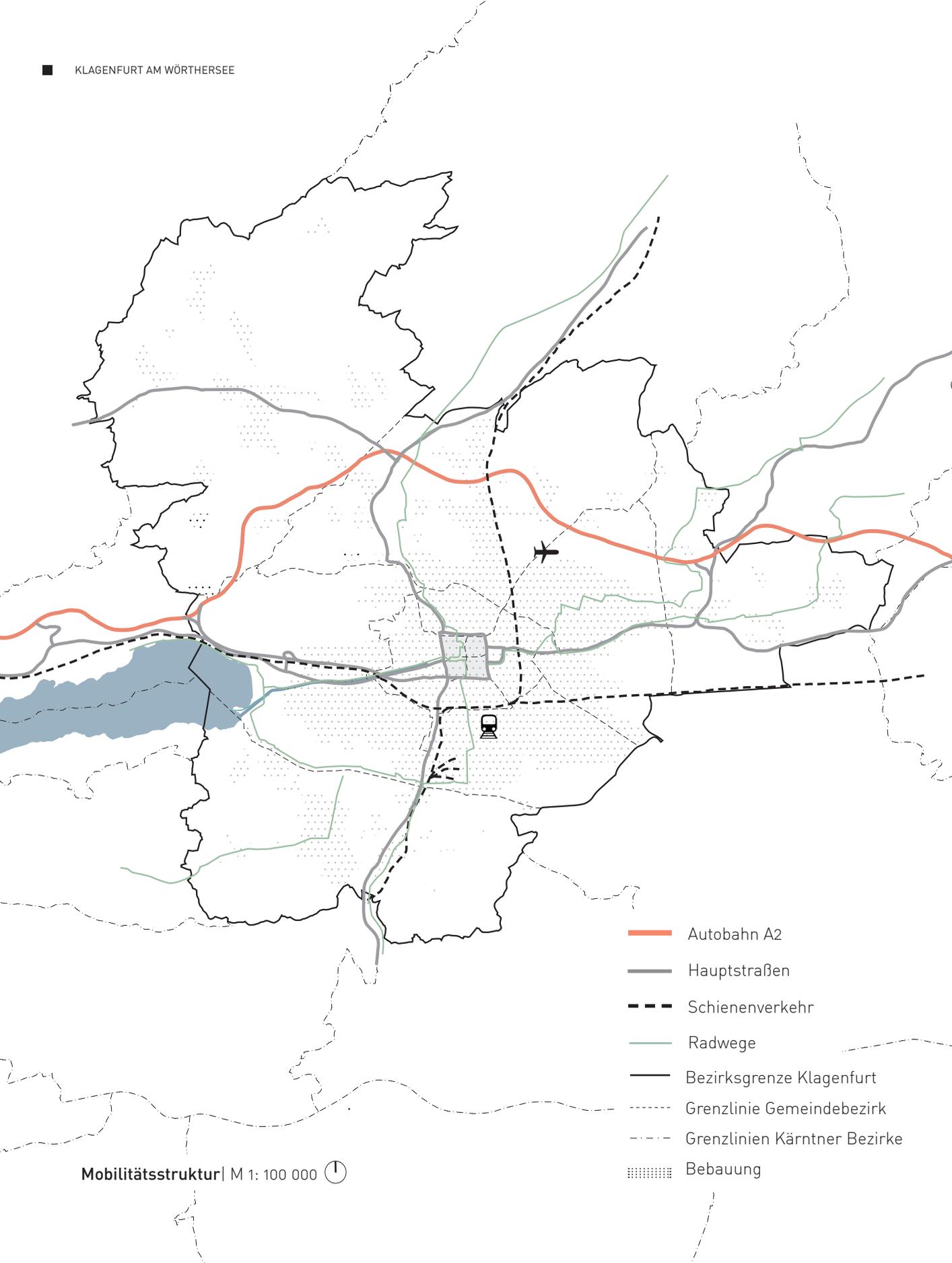
STADTGLIEDERUNG

Die Stadt Klagenfurt wird in 15 Bezirke gegliedert. Der älteste Stadtteil, die Innere Stadt, wird durch die quadratisch anliegenden Stadtteile St. Veiter Vorstadt, Völkermarkter Vorstadt, Viktringer Vorstadt und Villacher Vorstadt begrenzt und sie bilden gesamtheitlich ebenso ein Quadrat. Nach einer geringfügigeren Stadterweiterung im Jahr 1893 erreichte Klagenfurt erst im 20. Jahrhundert seinen heutigen Umfang.⁵ Dies erfolgte durch die Eingemeindung von den bis dahin selbständigen Gemeinden in den Jahren 1938 (Bezirke IX bis XII) und 1973 (Bezirke XIII bis XV).⁶

- I. - IV.** Innere Stadt
- V.** St. Veiter Vorstadt
- VI.** Völkermarkter Vorstadt
- VII.** Viktringer Vorstadt
- VIII.** Villacher Vorstadt
- IX.** Annabichl
- X.** St. Peter
- XI.** St. Ruprecht
- XII.** St. Martin
- XIII.** Viktring
- XIV.** Wölfnitz
- XV.** Hörtenndorf

⁵ Vgl.: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/klagenfurt/#OV_27_7, am 03.04.2018.

⁶ Vgl.: <https://www.klagenfurt.at/die-stadt/statistik-geographie-wetter.html>, am 03.04.2018.



- Autobahn A2
- Hauptstraßen
- - - Schienenverkehr
- Radwege
- Bezirksgrenze Klagenfurt
- - - Grenzlinie Gemeindebezirk
- - - Grenzlinien Kärntner Bezirke
- ▒ Bebauung

Mobilitätsstruktur | M 1: 100 000

MOBILITÄTSSTRUKTUR

Die Stadt Klagenfurt ist von Norden durch die A2 Südautobahn erreichbar. Sie ist das Verbindungsglied zwischen den Städten Villach, Graz und Wien. Das Zentrum von Klagenfurt erreicht man über die vier Hauptverkehrswege, nämlich die Villacherstraße im Westen, die Kärntnerstraße im Norden, die Völkermarkterstraße im Osten und die Rosentalerstraße im Süden. Über diese Hauptachsen gelangt man zum Klagenfurter Ring - die Schnittstelle ins Stadtzentrum von Klagenfurt.

Der nördliche Teil der Bahnstrecke führt von Wien nach Klagenfurt und im Westen weiter nach Villach. Der östlich gelegene Abschnitt führt nach Osten in Richtung Völkermarkt und im Süden nach Rosenbach. Durch den Bahnausbau der gesamten österreichischen Südstrecke von Wien-Graz-Klagenfurt-Villach wird die Verknüpfung zwischen den Landeshauptstädten wesentlich begünstigt. Nach der Fer-

tigstellung der 470 Kilometer langen Südstrecke beträgt die Fahrtzeit zwischen Klagenfurt und Graz nur mehr 45 Minuten und bis nach Wien 2 Stunden und 40 Minuten.⁷

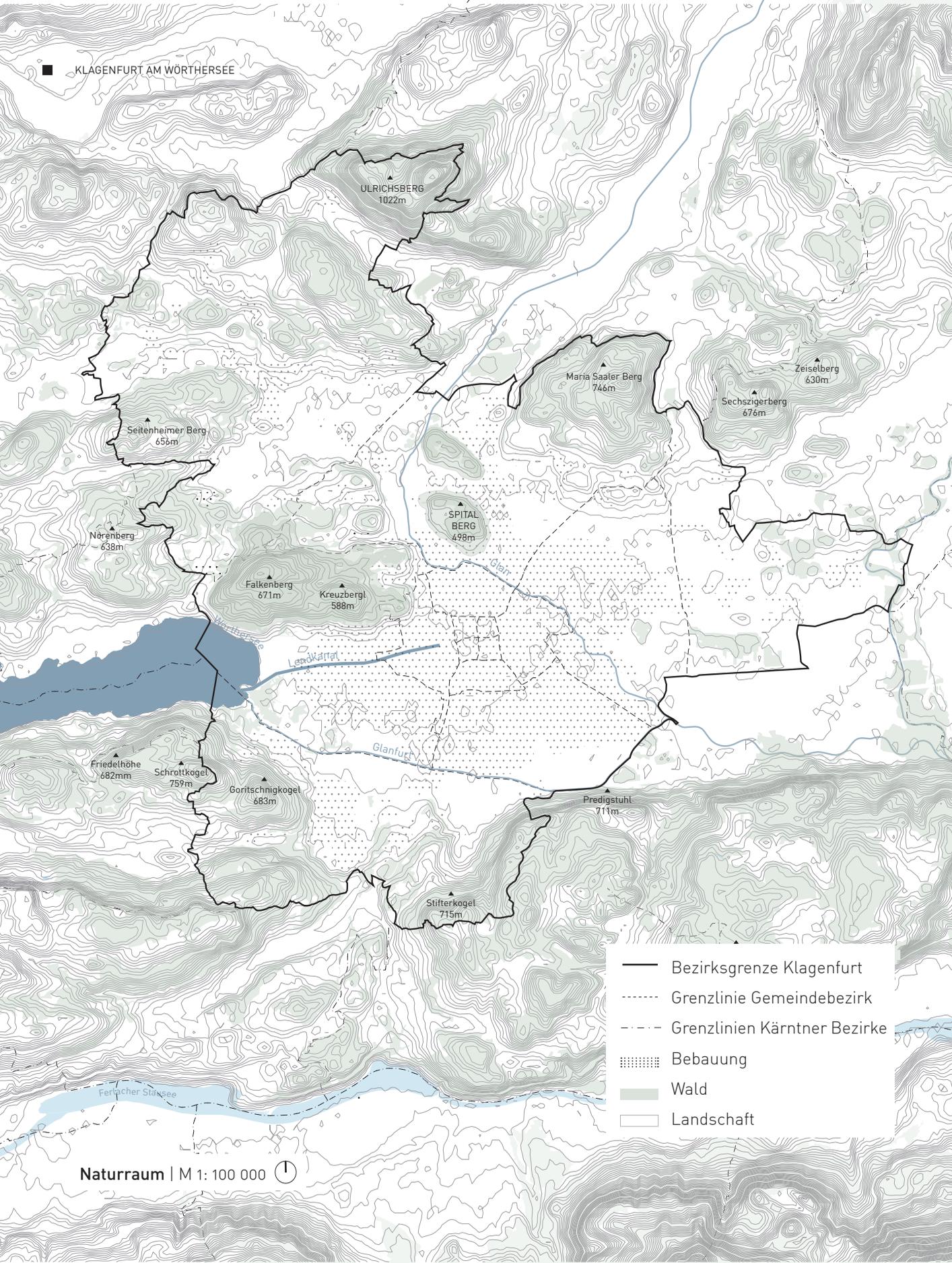
Der Flughafen liegt im Norden der Stadt und ist ca. vier Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Hauptsächlich werden über diesen Flughafen deutsche und österreichische sowie einige europäische Städte angefliegen.⁸

Das Radwegenetz von Klagenfurt ist mit 130 Kilometern Länge verhältnismäßig gut ausgebaut. Über die regional ausgebauten Fahrradwege gelangt man von den umliegenden Gemeinden direkt in das Stadtzentrum sowie weiter über den Lendkanalradweg zum Wörthersee.⁹

⁷ Vgl.: <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach>, am 06.03.2018.

⁸ Vgl.: <http://www.klagenfurt-airport.at/>, am 06.03.2018.

⁹ Vgl.: <https://www.klagenfurt.at/leben-in-klagenfurt/verkehr-parken/radwege.html>, am 06.03.2018.



NATURRAUM UND TOPOGRAPHIE

Im Norden der Stadt fließt die Glan in westöstliche Richtung und nimmt die Gurk im Osten der Stadt auf. Die Glanfurt fließt durch die südlichen Bezirke St. Martin, St. Ruprecht und Viktring in Richtung Osten und entwässert den Wörthersee in die Glan. Sie dient auch als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung der Stadt. In der Innenstadt befindet sich ein im 16. Jahrhundert künstlich angelegter Kanal, welcher das Planungsgebiet der vorliegenden Arbeit umfasst. Im Westen der Stadt begrenzt die Ostbucht des Wörthersees das Stadtgebiet von Klagenfurt.¹⁰

Im südlichen Bereich der Ostbucht befindet sich das bewaldete Europaschutzgebiet Lendspitz-Maiernigg. Der Kreuzbergl im Nordwesten der Stadt ist durch die Nähe zum Stadtgebiet ein beliebtes Naherholungsgebiet für die Bewohner.¹¹

Die Stadt Klagenfurt verfügt über rund 200 ha öffentliche Park- und Grünanlagen, welche ebenmäßig in der Stadt verteilt sind. Der Europapark, welcher an die Ostbucht des Wörthersees grenzt, umfasst 22 ha und ist der größte und bekannteste Park der Stadt. Er dient als wesentliches Naherholungsgebiet für die gesamte Stadt.¹² Ein wichtiges Landschaftselement ist der Ulrichsberg im Norden. Er weist mit den 1022 m ü.A. den höchsten Punkt der Stadt auf. Hervorgehoben wird er durch das gleichnamige Landschaftsschutzgebiet.¹³

¹⁰ Vgl.: https://de.wikipedia.org/wiki/Klagenfurt_am_W%C3%B6rthersee#Gew%C3%A4sser, 18.04.2018.

¹¹ Vgl.: STEK, 2020, Abt. f. Stadtplanung Klagenfurt, Beschlussexemplar 27.10.2014, 63.

¹² Vgl.: Ebda., 25.

¹³ Vgl.: Vgl.: STEK, 2020, Abt. f. Stadtplanung Klagenfurt, Beschlussexemplar 27.10.2014, 47.

Die Bevölkerung von Klagenfurt hat in den letzten zehn Jahren stetig zugenommen. Mit einer Einwohnerzahl von 100.369 Personen zählt die Landeshauptstadt nun zu den Großstädten. Der Bevölkerungszuwachs ergibt ein Plus von 0,54%, wobei berücksichtigt werden muss, dass das Bevölkerungswachstum ausschließlich aus der positiven Wanderungsbilanz hervorgeht. Die Geburtenbilanz in Klagenfurt ist bereits seit einiger Zeit negativ. Die Wohnbevölkerung in der Innenstadt sowie in den umliegenden Bezirken hat sich in den letzten Jahren gefestigt. Es zeigt sich jedoch ein Zuwachs in den umliegenden Stadtteilen.

DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG

Demnach weisen vor allem Viktring und Welzenegg einen deutlichen Bevölkerungsgewinn auf. Die meisten Personen leben in der Innenstadt oder in Zentrumsnähe, gefolgt von Waidmannsdorf mit 16,5 % und Welzenegg mit 14,8 %. Ebenso ist der Stadtteil Annabichl mit 11,8 % einer der bevölkerungsreichsten. Die geringste Einwohnerzahl weist Hörtendorf auf.¹⁴

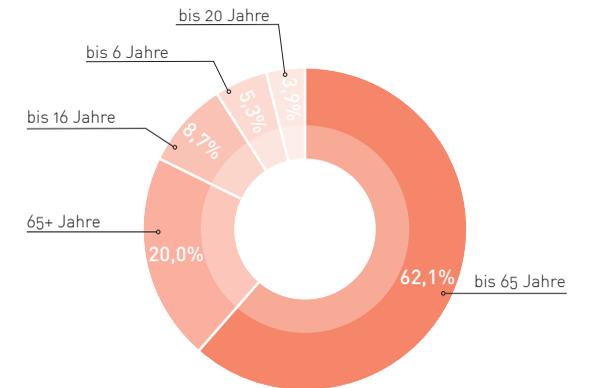
¹⁴ Vgl.: STEK, 2020, Abt. f. Stadtplanung Klagenfurt, Beschlussexemplar 27.10.2014, 3.

52.841
Männer

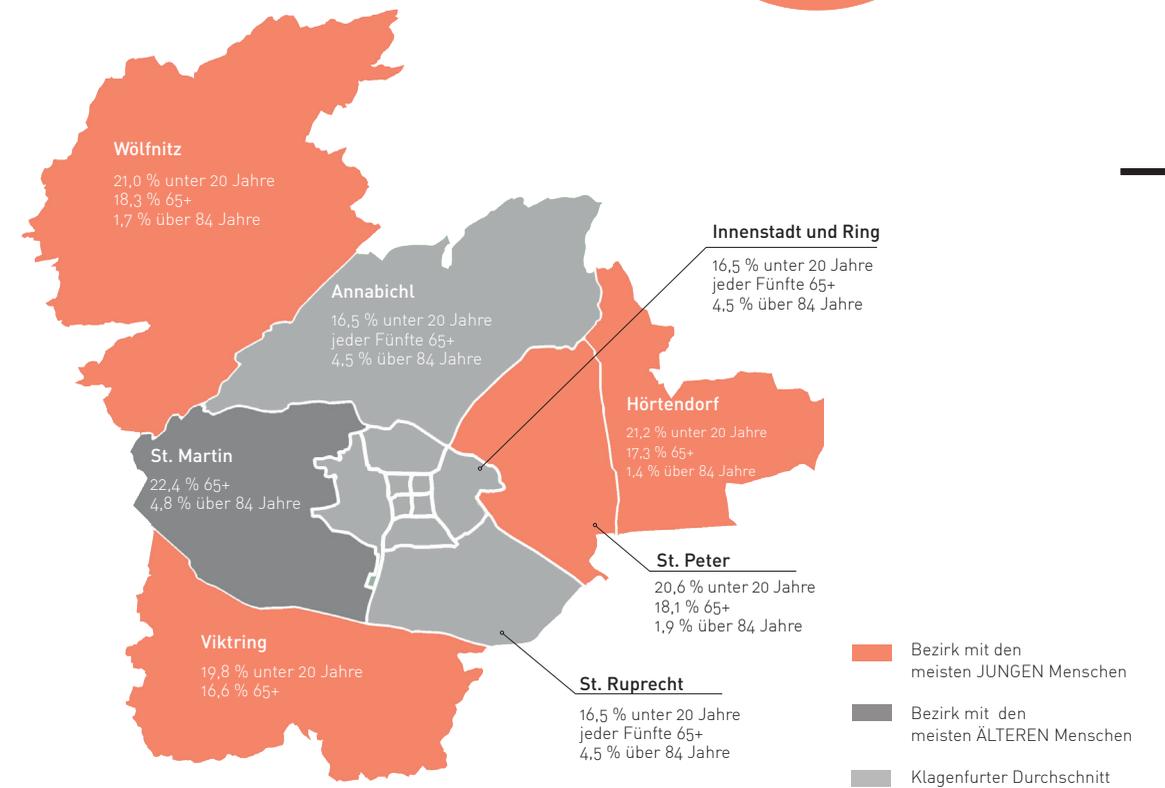
47.528
Frauen

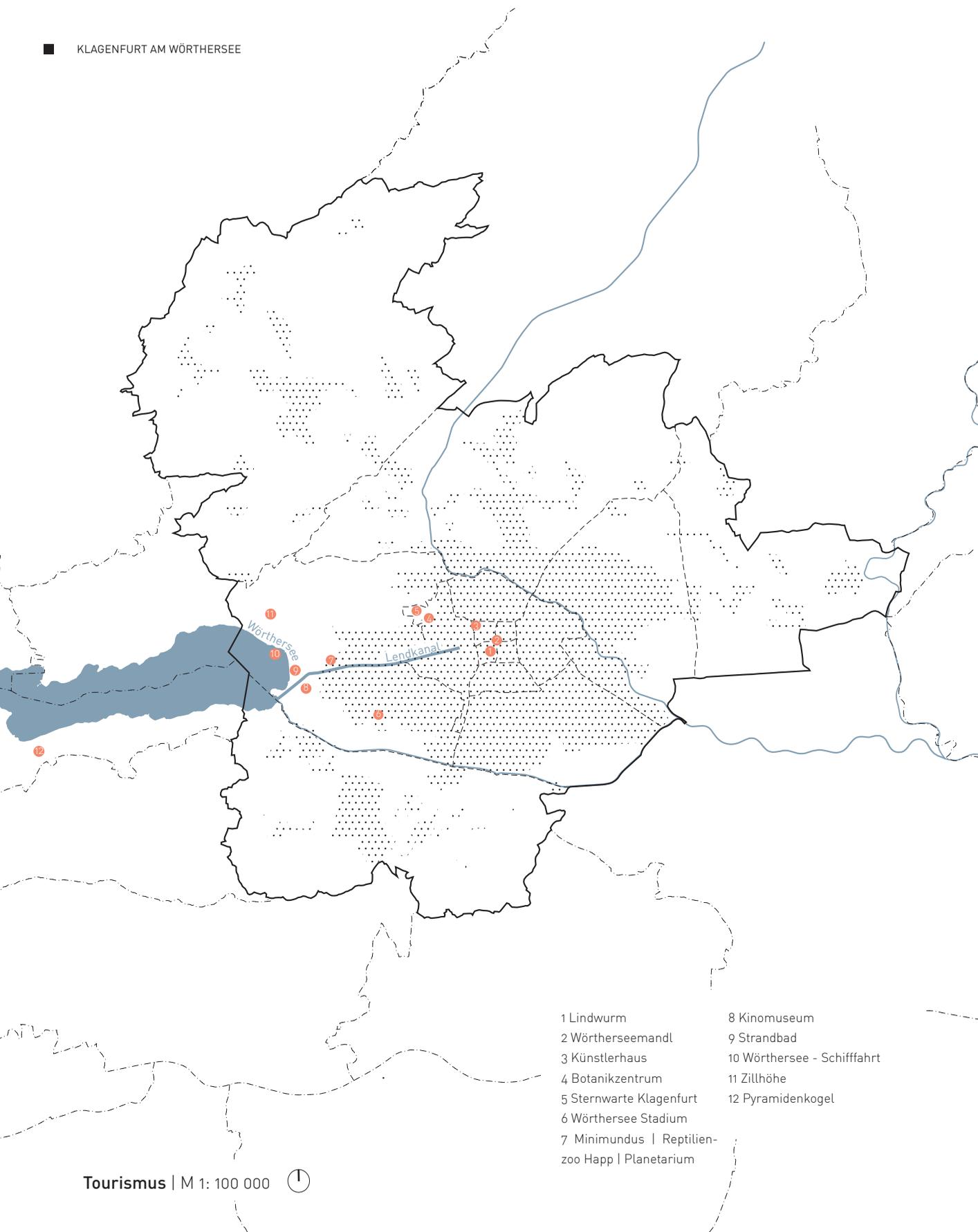
1| Altersstruktur und Einwohnerzahl von Klagenfurt

100.369
Insgesamt



2 | Altersstruktur nach Stadtteilen





TOURISMUS

Die Altstadt von Klagenfurt verfügt über zahlreiche historische als auch kulturelle Attraktionen, welche der Stadt ein besonderes Flair verleihen. Wie zum Beispiel der Lindwurm - das Wahrzeichen der Stadt, das Wörtherseemandl oder auch das Landhaus mit dem Wappensaal.

Durch den nahegelegenen Wörthersee erhält die Stadt im Tourismusbereich einen besonderen Stellenwert. Die Region um den Wörthersee verfügt über ein breites Angebot an Sehenswürdigkeiten, Attraktionen und weltbekannten Veranstaltungen.

Das Minimundus - die kleine Welt am Wörthersee, der 2013 neu renovierte Aussichtsturm Pyramidenkogel als auch die seit Jahren bestehenden Wörthersee Schifffahrten gehören zu den Hauptattraktionen der Region. Veranstaltungen wie der Iron Man, Kärntenlauf sowie die bis 2016 veranstalteten Beachvolleyball Welt- und Europameisterschaften und das World Bodypainting Festival finden im Raum Klagenfurt statt.¹⁵

¹⁵ Vgl.: <https://www.kaernten.at/reiseziele/orte/klagenfurt-am-woerthersee/>, am 04.07.2018.



3 | Verein Lendhauer

LENDHAUER

EVENTS UND VEREINE ENTLANG DES KANALS

Entlang des Lendkanals befinden sich zahlreiche touristische Attraktion wie das Minimundus, das Planetarium, der Reptilienzoo als auch die Museumstramway Klagenfurt am See. Weiters gibt es unterschiedliche Veranstaltungen, welche am Lendkanal als auch im Lendhafen stattfinden. Wie zum Beispiel das seit 2014 veranstaltete Lendkanal Crossing, ein Freiwasser-Schwimmwettbewerb, welcher einmalig in Österreich ist. Die Schwimmlänge führt

über die gesamte Länge des Kanals von 3,8 km bis zum Zielpunkt in den Lendhafen.¹⁶ Auch Teilabschnitte des Ironman-Austria Kärnten werden entlang des Kanals durchgeführt.¹⁷

Der Lendhafen ist heute zum Hauptschlagplatz für Kunst und Kultur im öffentlichen Raum geworden. Der Verein die Lendhauer startete im Juni 2008 das lendlspiel als zusätzliches Angebot zur Fußballeuropameisterschaft. Dabei wurde der Lendhafen als auch der Lendkanal in eine 4 km lange Kunstpromenade verwandelt. Durch die große Zahl an Anteilnahme agieren die Lendhauer nun seit zehn Jahren im Lendhafen und beteiligen sich mit unterschiedlichen Veranstaltung an einer Wiederbelebung des Lendhafens sowie des Lendkanals.¹⁸

¹⁶ Vgl.: <https://www.3athlon-kaernten.at/klagenfurter-lendkanal-crossing-2018/>, am 19.08.2018.

¹⁷ Vgl.: <http://eu.ironman.com/de-at/triathlon/events/emea/ironman/austria/athleten/strecke.aspx#axz250e8KFK5M>, am 19.08.2018.

¹⁸ Vgl.: <https://www.lendhafen.at/verein/>, am 19.08.2018.



Lendhauer Hafenstadt Urban Area

Seit 2017 gibt es auch den Verein Hafenstadt Urban Area.

„Ziel des Projektes Hafenstadt ist die Entwicklung von urbanem Lebensraum in Klagenfurt. Das Lendhafen-Viertel soll als „creative quartier“ eine städtische Atmosphäre ausstrahlen.“¹⁹

Dabei wurde das ehemalige Robert's Haus als Startprojekt saniert. Das Raumprogramm setzt sich aus einem

Concept Store, Co-Workingspaces, verschiedenen Gastronomiekonzepten als auch Ateliers für Künstler entlang der Lendgasse zusammen. Gemeinsam mit dem Verein Lendhauer arbeiten sie an Konzepten zur Wiederbelebung des Lendkanals als auch des Lendhafens.²⁰

¹⁹ <https://www.hafenstadt.at/>, am 19.08.2018.

²⁰ Vgl.: Cik 2017, o.S.

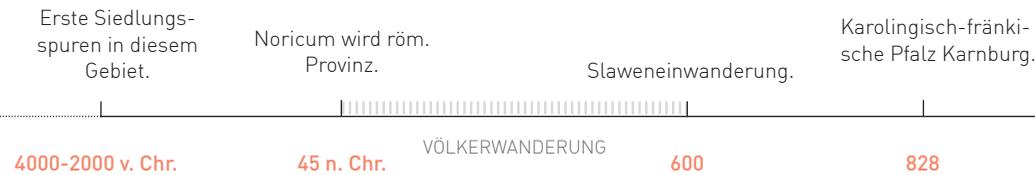
4 | Verein Hafenstadt Urban Area



02 EIN HISTORISCHER RÜCKBLICK

// Stadtgeschichte Klagenfurt

// Der Lendkanal damals – heute



STADTGESCHICHTE KLAGENFURT

FRÜHGESCHICHTE

5 | Älteste Klagenfurter Stadtsiegel von 1287



Das heutige Klagenfurt liegt auf den Ablagerungen der Eiszeit. Hier befand sich damals der Draugletscher, welcher das gesamte Klagenfurter Becken ausfüllte. Durch das Schmelzen der Eismassen schüttete die Glan einen Schwemmkegel aus, welcher zur Fläche von Klagenfurt führte.

Auch der Wörthersee ist zur selben Zeit entstanden, jedoch befand er sich vor 4.000 Jahren ca. fünf Kilometer wei-

ter im Osten und erzeugte durch das Auffüllen mit organischen Materialien ein ausgedehntes Moorgebiet. Die Bereinigung der Glan im Norden und der Glanfurt im Süden sowie die Trockenlegung des Sumpfgebietes kreierten neuen Lebensraum.

GRÜNDUNGSSAGE

Die Gründungssage von Klagenfurt erzählt von einem Drachen, der im Sumpfgebiet lebte und sich von den Menschen der umliegenden Ortschaften ernährte. Nur mit einer List konnte das Ungeheuer besiegt werden. Man errichtete einen Turm, an dessen Spitze man einen Stier mit Widerhacken kettete. Dieser sollte als Lockmittel dienen. Als der Drache aus dem Sumpf kam, um den Stier zu verschlingen, verfang er sich an der Kette und konnte daraufhin angegriffen werden. Das Land war nun von der Plage des Lindwurmes befreit. An der Stelle des Kampfes entstand ein kleines Dorf und der Turm wurde durch ein Schloss ersetzt, woraus sich die heutige Landeshauptstadt Klagenfurt bildete.

DIE SIEDLUNG AN DER FURT

Die Ansiedlungen in diesem Gebiet erfolgten erstmals zwischen 4000 und 2000 v. Christus. Durch die moorige Landschaft siedelten sich die Menschen hauptsächlich auf erhöhten Gebieten an. Dafür boten sich vor allem die Hügel im Norden des heutigen Stadtgebiets an. Zur selben Zeit ist auch das Stammesfürstentum Noricum mit dem Zentrum am Magdalensberg entstanden, welches um 45 n. Chr. Römische Provinz wurde.²¹ In der neu angelegten Hauptstadt Virunum am Zollfeld wurden zahlreiche Villen und Gutshöfe erbaut. Über die Jahrhunderte der Völkerwanderungszeit gibt es keine nachvollziehbaren Überreste. Ebenso ist die Situation der Slaweneinwanderung um 600 völlig unbekannt. Dennoch wird angenommen, dass das gegenwärtige Stadtgebiet mit der um 828 erbauten karolingisch-fränkischen Pfalz Karnburg (Civitas Carantana) in Beziehung stand.²²

²¹ Vgl.: Jandl 2015, 5ff.

²² Vgl.: Ebda., 7f.



St. Veit an der Glan wird zur Landeshauptstadt von Kärnten.

Gründung des Zisterzienserkloster Viktring.

Erste urkundliche Erwähnung als „civitas“.

1122 1224 1142 1252 1279

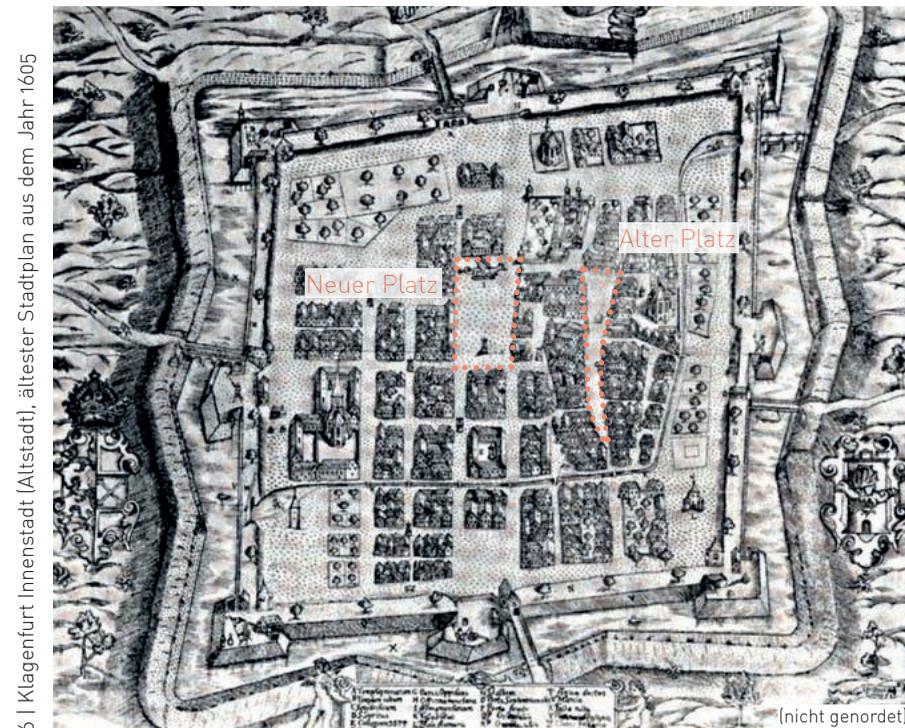
Kärntner Herzöge Hermann und Bernhard von Spanheim.

Erste Pläne um Klagenfurt mit dem Wörthersee zu verbinden.

KLAGENFURT ALS LANDESFÜRSTLICHE STADT

Die Spanheimer waren schon seit Mitte des 11. Jahrhunderts in Kärnten beheimatet. Zwischen 1122 und 1279 wurden sie die Herzöge von Kärnten und erwarben nach und nach die Teile des heutigen Stadtgebiets. Graf Bernhard gründete 1142 das Zisterzienserkloster Viktring und veranlasste in dessen Umgebung die Besiedlung mit Mönchen. Herzog Hermann kam in den Besitz des Dorfes St. Veit an der Glan und hielt dort seinen herzogli-

chen Sitz, woraus vorübergehend die Landeshauptstadt von Kärnten wurde. Zusätzlich wird er Begründer des Zollfeldes und des Marktes Klagenfurt. Die Siedlung ist die älteste von Klagenfurt und wurde zwischen Juni 1192 und März 1199 erstmals nachweisbar genannt.²³ Das Sumpfgebiet, in dem sich die neue Siedlung befand, wurde immer wieder überflutet, wodurch die Entwicklung des Gebietes behindert wurde. Aus diesem Grund gründete Herzog Bernhard



6 | Klagenfurt Innenstadt (Altstadt), ältester Stadtplan aus dem Jahr 1605

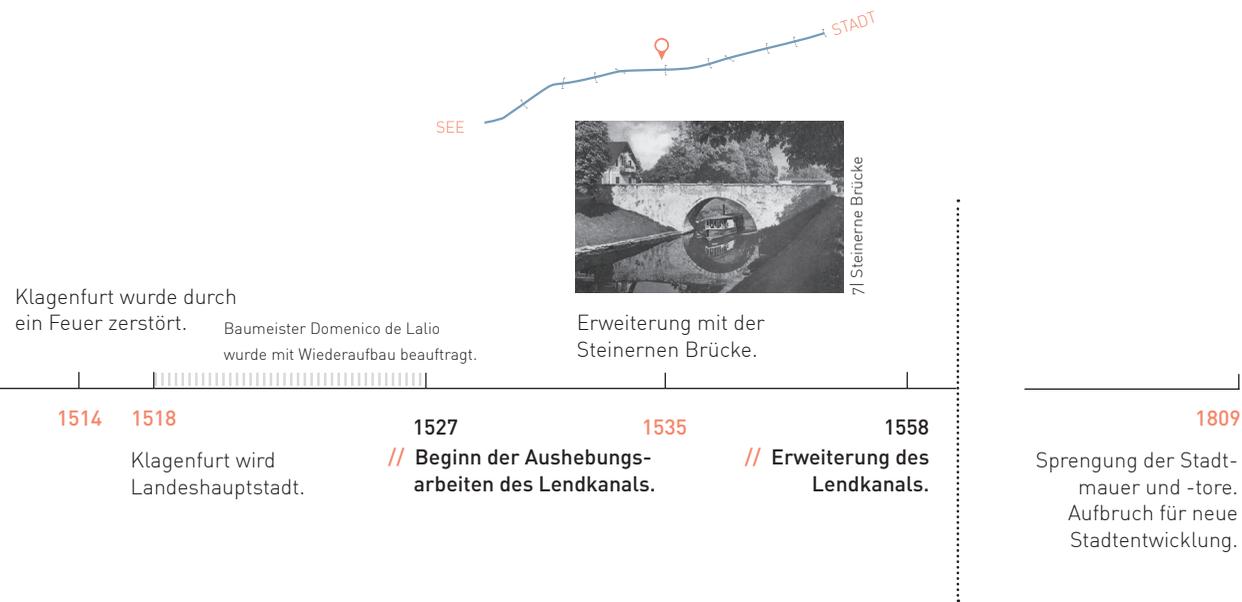
(nicht genordet)

von Spanheim zwischen den Jahren 1246 und 1252 das neue Klagenfurt um den heutigen Alten Platz. Die erste Idee, Klagenfurt mit dem Wörthersee durch einen Kanal zu verbinden, wurde durch das Kloster Viktring verhindert. Um die Stadt zu schützen, wurde eine Burg und eine sechs Meter hohe Stadtmauer errichtet, vor der ein vier Meter tiefer und zehn Meter breiter Graben ausgehoben wurde. 1279 scheint Klagenfurt erstmals als „civitas“ auf, dürfte aber schon

früher seine Rechtsstellung als Stadt erlangt haben. Klagenfurt hatte im Gegensatz zu anderen Städten in Kärnten nur eine überschaubare Einwohnerzahl und blieb noch bis ins 16. Jahrhundert im Hintergrund der Hauptstadt St. Veit und des Handelszentrums Villach.²⁴

²³ Vgl.: Jandl 2015, 8.

²⁴ Vgl.: Ebda., 10-13.



Durch ein Feuer am 30. Juni 1514 wurde das mittelalterliche Klagenfurt komplett zerstört. Die Landstände wollten die Stadt zu einer starken Festung ausbauen und baten Kaiser Maximilian I., ihnen die Brandruine zu überlassen. Maximilian kam diesem Anliegen nach. Im „Gabbrief“ vom 24. April 1518 schenkte er den Landständen die Stadt samt Burg und Bürgerschaft sowie den Erlass aller bürgerlichen Rechte. Durch die Schenkung wurde Klagenfurt zur Landeshauptstadt und stell-

te einen Sonderfall in der Rechtsgeschichte dar.²⁵ Die Landstände bauten die Stadt wieder auf und beauftragten Baumeister Domenico de Lallo mit der Neugestaltung der Stadt. Der alte Platz erhielt eine rhombische Form, die Straßen wurden in Rasterform angelegt und der Stadtgraben wurde weiter ausgehoben. Erstmals 1527 begann man mit den Bauarbeiten des Lendkanals, welcher als Löschwasserreservoir als auch zur Füllung des Stadtgrabens diente. Spä-

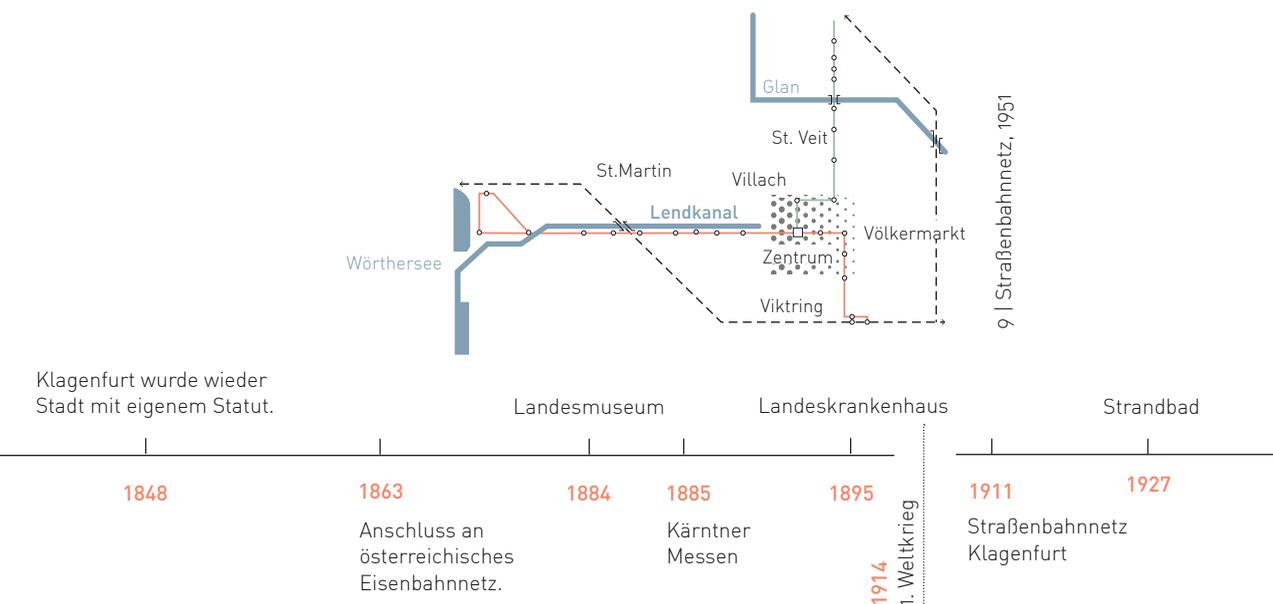
ter wurde er vergrößert und diente als Versorgungsweg für die Stadt. Innerhalb der Mauern entstanden bedeutsame Bauten wie das Landhaus (1574-1594), die protestantische Pfeilerbasilika (1591) – die heutige Domkirche – und der Lindwurmbrunnen (1538). Nach der Gegenreformation im 17. Jahrhundert siedelten sich unterschiedliche kirchliche Orden in der Stadt an und prägten das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben der Stadt.²⁶ 1979 besetzten die französischen Truppen erstmals die Stadt Klagenfurt. Durch die napoleonischen Kriege war Klagenfurt drei Mal durch Franzosen besetzt. Im Jahr 1809 sprengten die Truppen die mäch-

tigen Stadtmauern sowie drei der vier Stadttore.²⁷ Durch das Sprengen der Stadtmauern erhielt Klagenfurt eine neue Gelegenheit für eine zeitgemäße Stadtentwicklung. Der Stadtplan von 1827 stellte den Zusammenwuchs der vier Vorstädte St. Veiter, Völkermarkter, Villacher und Viktinger Vorstadt dar. Bereits in der damaligen Zeit war Klagenfurt durch die Beziehungen ins Umland und sozialen Strukturen sowie Kulturen eine lebhaftige Stadt.²⁸

²⁵ Vgl.: Jandl 2015, 17.
²⁶ Vgl.: Ebda., 20-27.
²⁷ Vgl.: Jandl 2015, 34ff.
²⁸ Vgl.: Ebda., 43.

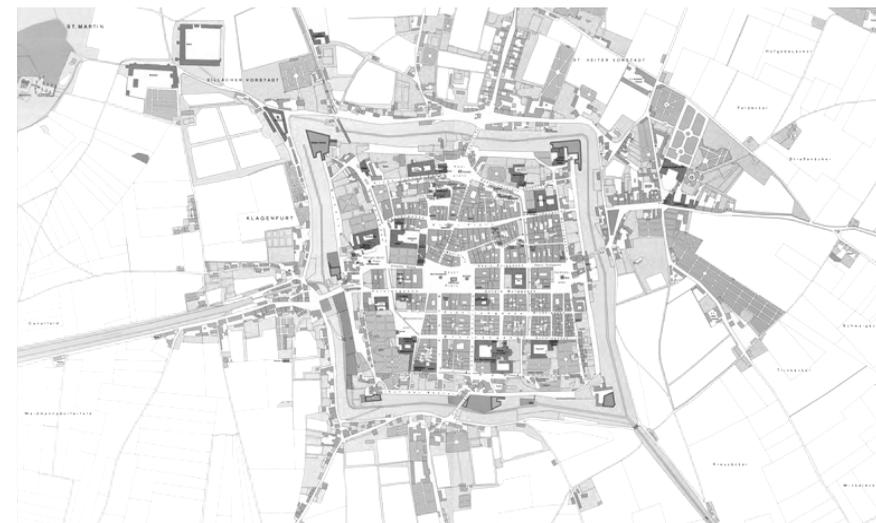
8 | Franziszeische Landesaufnahme 1830–1834





KLAGENFURT ALS AUTONOME STADT

Bis zum Jahr 1848 war Klagenfurt während der Ära Metternichs im politischen Sinne eher nebensächlich. Das Jahr 1848 war für die Stadt Klagenfurt ein bedeutsames, denn durch die Revolution entwickelte sich eine neue Epoche. Zu dieser Zeit wurde Kärnten wieder ein selbständiges Kronland mit eigenem Statut. Danach erfolgte die Stadterweiterung in den umliegenden Vorstädten sowie Gemeinden.²⁹



10 | Stadtplan von Klagenfurt, 1827

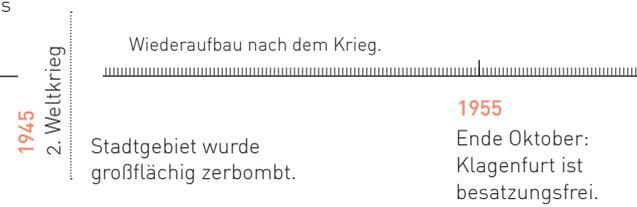
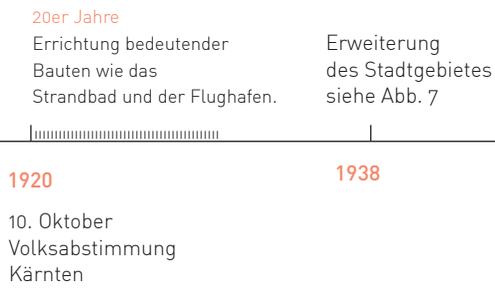
DAS ZEITALTER DER TECHNIK

Im Jahre 1863 wurde Klagenfurt an die Südbahnstrecke angeschlossen und somit zum wirtschaftlichen Drehpunkt Kärntens. Die Wasserversorgung der Stadt verbesserte sich, in dem man die alten Wasserleitungen, gespeist vom Feuerbach und der Sattnitzquelle, übernahm. Der Stadtgraben wurde teilweise zugeschüttet und verbaut. Weiters wurde die Stadt durch die ehemaligen Vorstädte sowie Umgebungsgemeinden zuerst nach Osten, später nach Westen in Richtung Würthersee ausgeweitet. Zur selben Zeit entstanden bedeuten-

dende Jugendstilbauten wie die Johanneskirche am Lendkanal, das neue Landesmuseum für Kärnten, das Landeskrankenhaus und als bedeutungsvolle wirtschaftliche Anlage der urbane Schlachthof mit Wasserturm. Die 1891 eingesetzte Pferdebahn wurde ab 1911 durch die elektrische Straßenbahn ersetzt. Durch die Kärntner Landesausstellung im Jahr 1885 wurden die wirtschaftlichen Erfolge belegt, welche die Grundlage für die heutige Kärntner Messe darstellt.³⁰

²⁹ Vgl.: Jandl 2015, 44ff.

³⁰ Vgl.: Ebda., 49-53.



AUSWIRKUNGEN DER WELTKRIEGE

Durch den Ersten Weltkrieg wurde die Entwicklung der Stadt unterbrochen. Die Truppen von Laibach überschritten die Grenzen zu Kärnten und forderten die Abtretung eines Drittels des Landes Kärntens. Auf der Pariser Friedenskonferenz wurde einer Volksabstimmung über die strittigen Gebietsteile zugestimmt. So mussten die Truppen bereits Ende Juli 1919 wieder abziehen. Die Abstimmung am 10. Oktober 1920 ergab eine dementsprechende Mehrheit für Kärnten und die Republik Österreich. Durch die wirtschaftlichen Folgen des Krieges, wie Inflation und Arbeitslosigkeit, entstanden Hindernisse für die weitere Entwicklung Klagenfurts. Trotz dieses Drucks wurde die Entwicklung Klagenfurts weiter voran-

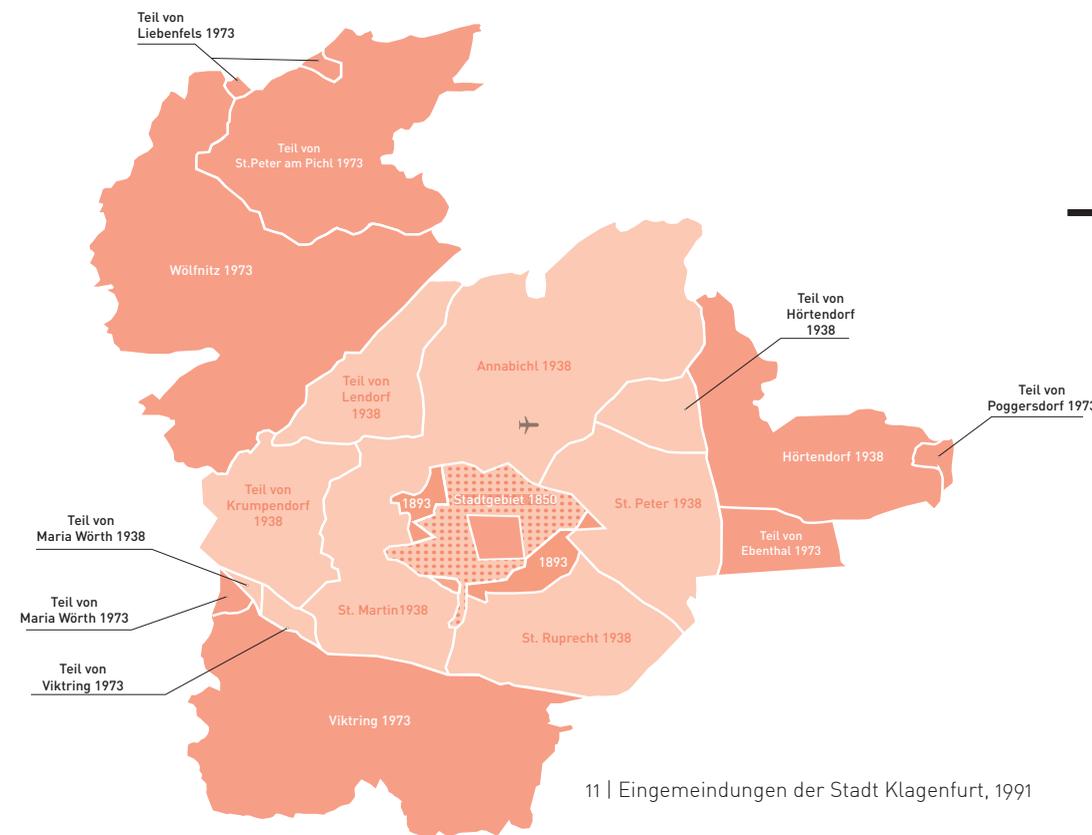
getrieben und 1924 die Arbeiterkammer und Handels- und Gewerbekammer in der Bahnhofsstraße erbaut. 1925 wurde der Flughafen Klagenfurt mit der ersten Fluglinie innerhalb von Österreich, in Annabichl, eröffnet.³¹ Durch den Zusammenschluss mit Deutschland wurde die Stadt zur Gau von Kärnten. Der nationalsozialistische Bürgermeister Friedrich von Franz und seine Ratsherren entwickelten die Stadt zu „Groß-Klagenfurt“. Im Oktober 1938 wurden die Orte St. Ruprecht, St. Peter, Annabichl und St. Martin sowie Teile der Gemeinden Krumpendorf, Lendorf, Hörtendorf, Viktring und Maria Wörth Teil von Klagenfurt. Durch diesen Anschluss breitete sich Klagenfurt von 618 ha auf 5.613 ha aus. Durch die Vergrößerung stiegen auch die Einwohnerzahlen sowie die Geburtenrate enorm an. Bei unzähligen Luftangriffen zwischen 1944

- 1945 kamen zahlreiche Menschen ums Leben. Ein Großteil der Stadt wurde zerstört, vor allem Wohnungen, Industrie- und Gewerbebetriebe. Im Mai 1945 besetzte die britische Armee, die nur drei Stunden vor dem jugoslawischen Partisanenverband einrückte, die Stadt Klagenfurt. Sie gehörte bis Ende 1955 zur britischen Zone. Nach dem Krieg galt es, die Stadt und die zahlreichen zerstörten Gebäude wieder aufzubauen.

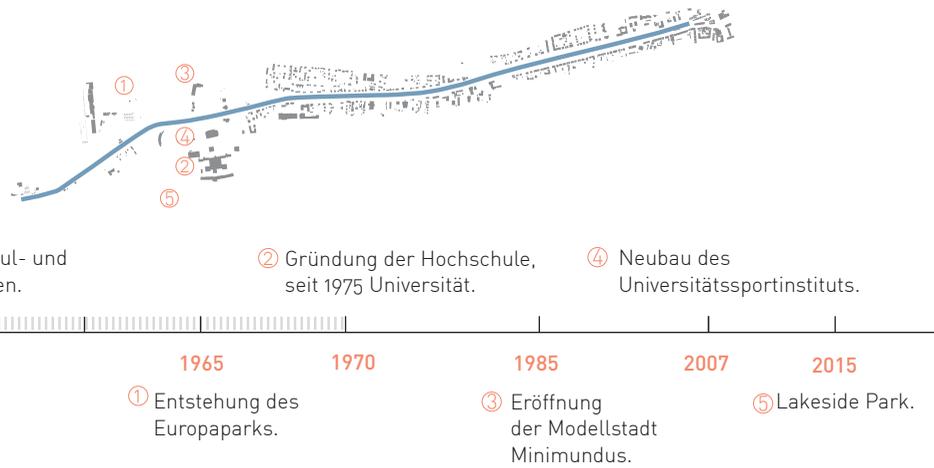
Die Straßen wurden erneuert und neue Einrichtungen wie das erste Fernheizkraftwerk Österreichs, das Unfallkrankenhaus und das erste Wohnhochhaus Österreichs wurden errichtet. Im Jahr 1955 wurde der Staatsvertrag unterzeichnet und Ende Oktober verließen die letzten Briten die Stadt Klagenfurt.³²

³¹ Vgl.: Jandl 2015, 55-59.

³² Vgl.: Ebda., 60-64.



11 | Eingemeindungen der Stadt Klagenfurt, 1991



12 | Universität Klagenfurt

NACHKRIEGSZEIT UND GEGENWART

Ein wesentlicher Punkt in der Zeit nach dem Krieg war der Wiederaufbau und die Weiterentwicklung des Schul- und Hochschulwesens. Das Bundesgymnasium für Slowenen wurde im Jahr 1975 durch eine Verbindlichkeit des Staatsvertrages errichtet. Weiters wurden zu dieser Zeit einige Schulzentren, mit dem Grundgedanken mehrere Ausbildungsschwerpunkte anzubieten, erbaut. Dazu zählten das Musikgymnasium Viktring und das Bundesschulzentrum Mössingerstraße, welches über ein Gymnasium sowie eine Höhere Technische Lehranstalt verfügt.

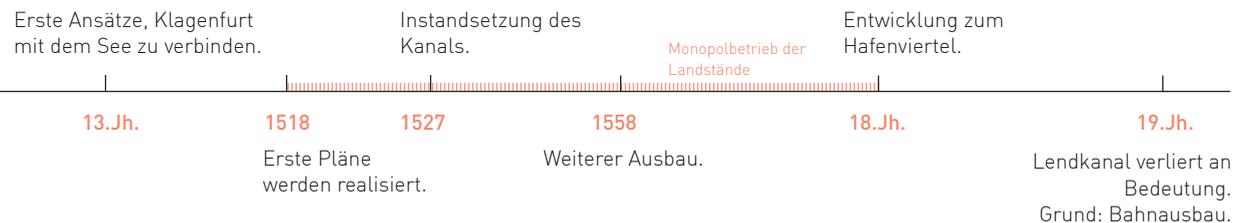
1970 kam es erstmals zur Gründung der Hochschule für Bildungswissenschaft, woraus sich die heutige Universität Klagenfurt mit unterschiedlichen Fakultäten bildete. Durch die Erweiterung der Universität und der neuen Sportanlage stieg die Studierendenzahl. Auch der neue Lakeside Park (2015) trägt wesentlich zur Entwicklung der Universität bei.

Der Europapark zwischen Klagenfurt und dem Wörthersee wurde 1965 und das Minimundus - Die kleine Welt am Wörthersee von Klagenfurt - 1985 eröffnet. Beide Attraktionen sind essentielle Freizeiteinrichtungen für die Gäste als auch für die Bevölkerung von Klagenfurt.³³

³³ Vgl.: Jandl 2015, 66-69.



13 | Europapark Klagenfurt



DER LENDKANAL DAMALS - HEUTE

46 /

Der Lendkanal, das Planungsgebiet der vorliegenden Arbeit, ist eine vier Kilometer lange künstliche Wasserstraße, die vom Wörthersee bis ins Zentrum von Klagenfurt führt. Im Norden wird der Kanal durch die Tarviser Straße und im Süden durch die Villacher Straße umschlossen. Im Westen führt er vom Europapark bis zum Minimundus vorbei am „Lendspitz“ und mündet in den Wörthersee. Im Osten wird er vom Lendhafenviertel umfasst. Die Pläne, die Stadt Klagenfurt mit dem Wörther-

see durch einen Kanal zu verbinden, gab es bereits im 13. Jahrhundert. Der Spanheimer Herzog Bernhard begriff schon damals die Bedeutung einer Wasserverbindung vom See ins zum Zentrum. Das Umsetzen seines Vorhabens scheiterte jedoch am Widerstand des nahegelegenen Klosters Viktring, welches im Besitz der Grundstücke im Bereich des geplanten Lendkanals war. Nachdem die Stadt nach einem Brand im Jahr 1518 an die Landstände übergeben wurde, konnten die Pläne für den Ausbau des Lendkanals realisiert werden. Dies passierte aufgrund des ständischen Bauprogrammes. Bevor mit dem Bau der neuen Festung begonnen wurde, verwirklichten die Stän-



14 | Lendhafen 1843

de den Bau des Kanals. In erster Linie sollte der Kanal als Wasserzufuhr für den Stadtgraben dienen. Weiters sollte damit ein Transportweg für Materialien und Waren geschaffen werden. Im Jahr 1527 wurde mit der Instandsetzung des 4 km langen, 11 m breiten und den 45° Böschungen des Kanals begonnen. Bereits im Jahr 1558 musste er weiter ausgebaut werden. Mit dem Bau des Kanals entstand eine Wasserstraße, die Jahrhunderte lang nützlich als auch ein wichtiger Bestandteil für die Stadtstruktur von Klagenfurt war. Die Stadt galt dadurch als Handelsplatz des Unterlandes und wurde hauptsächlich über diesen Wasserweg versorgt.³⁴ Bis zum 18. Jahrhundert war die Schifffahrt auf dem Lendkanal ein Monopolbetrieb der Landstände. Sie waren im Besitz von rund 100 Schiffen und

kleineren Kähnen. Erst ab diesem Zeitpunkt war es Bauern erlaubt, den Kanal mit ihren eigenen Booten zu befahren. Der Lendkanal trug wesentlich zu den wirtschaftlichen Impulsen von Klagenfurt bei.

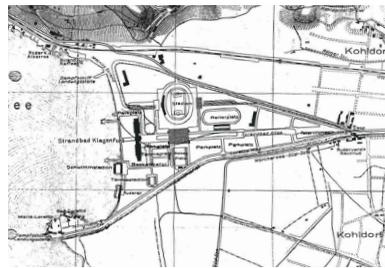
Den Abschluss des Lendkanals bildet der am Villacher Tor gelegene Lendhafen. Hier entstand im 18. Jahrhundert ein kleines Hafenviertel nach den Plänen von Martin Schuller. Bis zum 19. Jahrhundert lebten hier Arbeiter, die durch Ladetätigkeiten ihr Geld verdienten. Sein malerisches Erscheinungsbild hat sich bis heute kaum verändert. Durch den Bau der Eisenbahn verlor der Lendkanal immer mehr an Bedeutung.³⁵

³⁴ Vgl.: Kraigher 1992, 26f..

³⁵ Vgl.: Ebda., 43f.

/ 47

Diverse Bauwerke wurden gebaut: Landungsbrücke, Trabrennbahn, Fußballplatz.



15 | Großsportanlage 1938

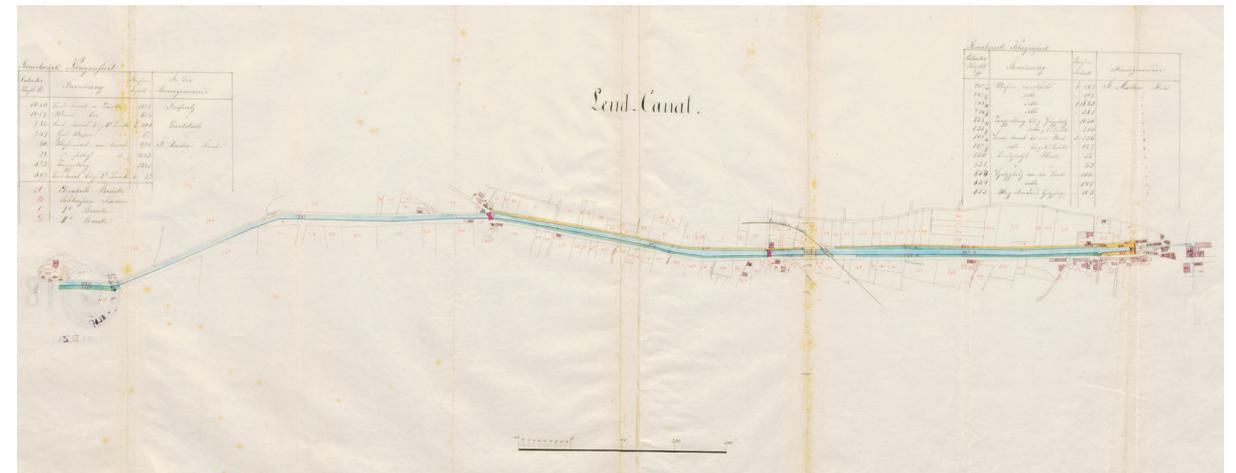
Vision einer Großsportanlage.

Realisierung des Europaparks.

20er 1930 1936 1949 1957 1965

Bebauungsplan: vollflächige Bebauung des Wörthersee-Dreiecks.

Entstehung einer landschaftlichen Gestaltung im Seedreieck.



16 | Lendkanal mit anschließenden Parzellen, 19. Jh.

STADTENTWICKLUNG UM DEN LENDKANAL

Die Wörthersee-Ostbucht und das dazugehörige Wörthersee-Dreieck waren bis 1938 ein Bestandteil der Gemeinde Krumpendorf. Im Jahr 1922 wurde ein Bebauungsplan ausgearbeitet, der die Errichtung von privatisierten Zonen in der Uferpromenade vorsah. Dies besteht bis heute und entzieht diesen Bereich des Seeufers der Allgemeinheit. Heute gehört die Ostbuch zur Gemeinde Klagenfurt. Im Jahr 1920 wurde die Landungsbrücke für die Schifffahrt gebaut.

Weiters wurde 1923 eine Trab-Rennbahn sowie ein Fußballplatz gebaut, welcher im Besitz der Wörthersee-Sportplatz AG „WÖSPAG“ war. Nach einiger Zeit jedoch ging die Gesellschaft in Konkurs. Die damalige Milchtrinkhalle wurde in das heutige Strandcafe „Lido“ umgebaut. In den Jahren 1927 - 1929 wurde das städtische Strandbad errichtet. Mit einer Fläche von 32.000 m² war es damals eines der größten Bäder Europas. Der Bebauungsplan von 1920 sah

im Bereich des Wörthersee-Dreiecks eine offene und geschlossene Bauweise mit einer nur 200m langen Uferzone vor. Aufgrund der wirtschaftlichen Gegebenheiten wurde dies allerdings verhindert. In weiterer Folge wollte man in den Jahren 1936 - 1937 ein Großsportareal errichten. Die Pläne wurden bis ins Dritte Reich aufrechterhalten und weiterentwickelt und waren 1949 noch Thema für einen Ideenwettbewerb, umgesetzt wurde jedoch nichts.³⁶

In den fünfziger Jahren entfernte man sich von dem Gedanken, das Wörther-

see-Dreieck mit einem Sportgelände zu bebauen. Daraufhin entschied man sich dafür, eine landschaftliche Gestaltung in diesem Gebiet vorzunehmen. Im Jahr 1957 wurde der Grazer Landschaftsarchitekt Hans Grubbauer mit der Gestaltung dieses Bereiches beauftragt. Realisiert wurde der heutige „Europapark“ jedoch nach den Plänen von Gerhard Seydel im Jahre 1965.³⁷

³⁶ Vgl.: Kraigher 1992, 201-205.

³⁷ Vgl.: Ebda., 346f.

Schifffahrt:
Haupteinnahmequelle
der Stände.

Pläne zur Erneuerung
des Kanals.

Erneute Räumungspläne.

Erstes Dampfschiff
am Kanal.

bis in 18 Jh.

1735

1780

1782

1815

1826

1853

Erstmals durften auch Bauern
den Schiffsverkehr nutzen.
Folge: Einkünfte der Stände
sanken.

Beginn der
Passagierschifffahrt.

Räumung erfolgte und erste
Schifffahrt wurde eröffnet.

SCHIFFFAHRT ENTLANG DES LENDKANALS

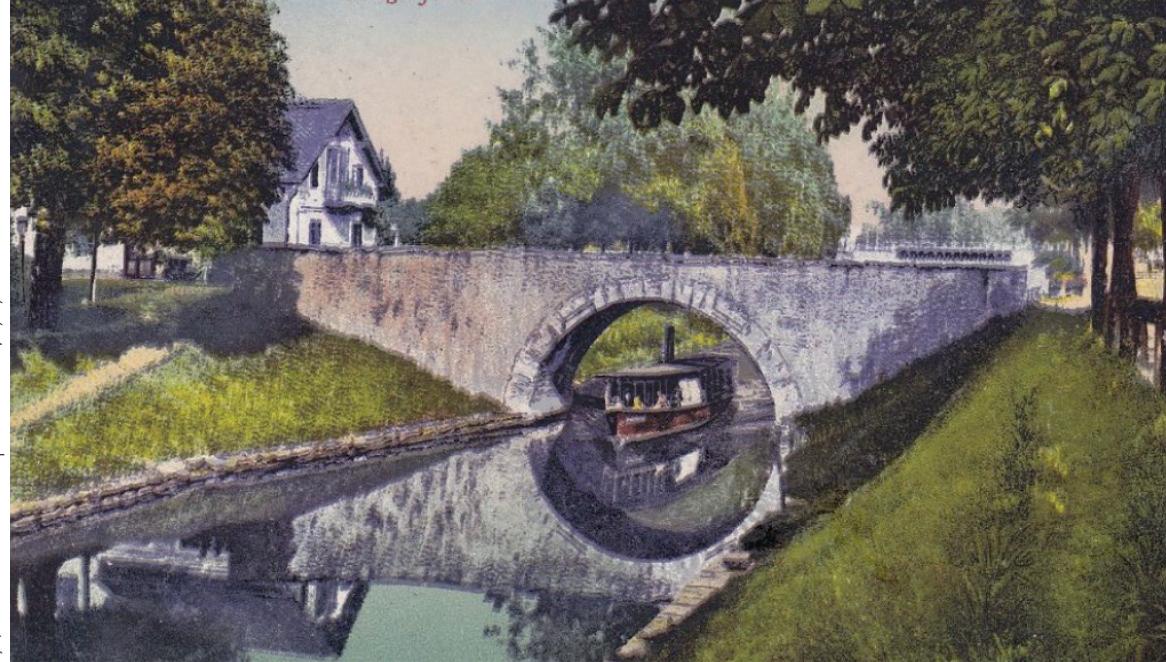
50 /

Um die Belegung des Kanals mittels Schifffahrten zu fördern, kamen Gondolieri aus Venedig, welche sowohl als Seefahrer, sowie Schiffbauer fungierten und auf die Entwicklung des Seeverkehrs achten sollten.³⁸

Die Schifffahrt am Lendkanal war bis ins 18. Jahrhundert eine bedeutsame Einnahmequelle für die Landstände. Sie brachten die Ware aus Unterkärnten und Holz von den Seeufern in die Stadt. Im Jahre 1735 erhielten vier Bauern

ebenso die Erlaubnis, Holz mittels Bauernschiffe in die Stadt zu bringen, was eine Konkurrenz für die Stände darstellte. Der Kanal hatte zu damaligen Zeiten eine sehr wichtige Bedeutung für die Stadt Klagenfurt, denn die gesamte Holzzufuhr erfolgte über Schiffe. Durch die Konkurrenz der Bauern verringerte sich die Einnahmequelle der Landstände enorm. Um wieder genügend Einnahmen zu haben und da es weder auf dem See noch auf dem Kanal ein

17 | Lendkanal u. Dampfer Loretto, 1909



„Lustschiff“ gab, kreierte man 1782 kleine Schiffe für Passagiere. Diese sollten für Spazierfahrten auf dem Wörthersee, aber auch für Reisende von Klagenfurt nach Velden und umgekehrt, dienen. Aufgrund der folgenden Bürger- und Franzosenkriege konnte dies vorerst jedoch nicht umgesetzt werden. Im Jahr 1780 sollte der Kanal verbreitert und geräumt werden, dies blieb jedoch infolge von Geldmangel unausgeführt. Im Jahr 1815 kam der Gedanke des Räumungsplanes erneut auf. Dies sollte mittels einer Kanalräumungsmaschine – eine Art Bagger - vollbracht werden. Dieser Plan scheiterte ebenfalls.³⁹ Der Verfall des Ufers und die Verladungen nahmen weiter zu, wodurch der Bedarf am Schifftransport allmählich abnahm und die Landstraßen an Bedeutung gewan-

nen. Trotz allem erfolgte die Räumung am 20. Juni 1826 und am 10. Juli 1826 konnte die Schifffahrt auf dem Kanal eröffnet werden.⁴⁰ Am 27. September 1853 wurde das erste Dampfschiff auf den Namen „Maria Wörth“ getauft und bereits am nächsten Tag erfolgten die Fahrten zwischen Klagenfurt und Velden. Durch das Beseitigen des Moorres in Waidmannsdorf kam es häufig zum Sinken des Wasserspiegels im Lendkanal, weshalb er häufig nicht befahren werden konnte. Schon über Jahrzehnte ist das Befahren sehr problematisch und kostspielig.⁴¹

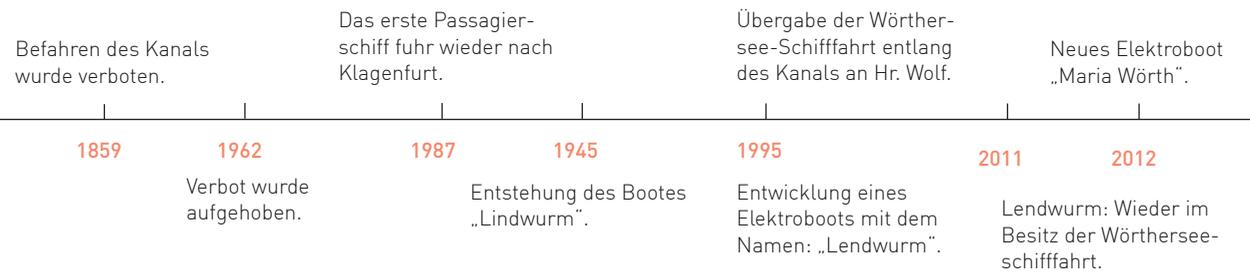
³⁸ Vgl.: Grueber 1925, 26.

³⁹ Vgl.: Wutte 1925.

⁴⁰ Vgl.: Nemeč 1956.

⁴¹ Vgl.: http://www.schiffs-agentur.ch/joomla/images/pdf/Woerthersee/dossier-17_woerthersee_geschichte.pdf, am 06.04.2018.

/ 51



Der Wellenschlag der Schiffe beschädigte die Uferböschungen, woraufhin die Landesregierung das Befahren des Kanals verboten hat. Jegliche Militärtransporte durften einmal täglich den Kanal befahren. Das Verbot wurde erst im April 1962 aufgehoben, nachdem sich die Gesellschaft zur Reparatur und dem Erhalt der Uferböschung verpflichtete. Unterschiedliche Gesellschaften befuhren im Laufe der Jahre den Lendkanal. Der Unternehmer Michael Arl befuhr bereits 1880 den Lenkanal mit seinem Schraubendampfboot Loretto.

Der Tod des Unternehmers führte zum Stillstand der Lendkanalschiffahrt, denn alle anderen Schiffsbetriebe fuhren nur bis zum Ende des Sees. Erst 1987 fuhr das erste Passagierschiff wieder in den Lendhafen der Stadt Klagenfurt ein. Im Jahr 1945 wurde die Maria Wörth II durch den Namen Lindwurm ersetzt. Durch den Verkauf der Lorelei im Jahr 1995 endete die Schiffahrt für den Lendkanal und die Konzession der Wörtherseeschiffahrt für die Strecke Klagenfurt See - Lendhafen wurde an Herrn Wolf übergeben. Er baute dar-

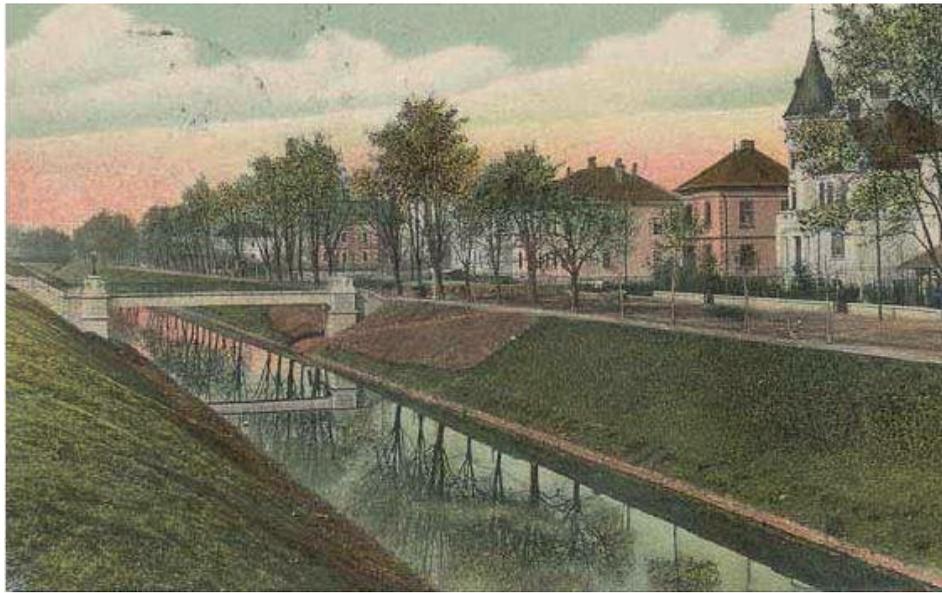
aufhin ein Elektroboot mit dem Namen „Lendwurm“. Das Boot bietet Platz für ca. 20 Personen. Um die Uferzonen des Lendkanals nicht zu beschädigen, wird es mit nur zwei Elektromotoren mit einer Leistung von je 5 kW betrieben. 2011 gelangte der Lendwurm wieder in den Besitz der Wörthersee-Schiffahrt. Seit 2012 wird der Lendkanal mit einem neuen Elektroboot mit dem Namen „Maria Wörth“ befahren. Mit dem Boot können heute bereits 60 Personen befördert werden. Heute wird der Lendkanal dreimal pro Tage mit einer Fahrtzeit von ca. 45 Minuten befahren.⁴²

Im Winter müssen die Schifffahrten wegen Vereisung pausieren, jedoch eignete sich der Lendkanal zu dieser Zeit zum Eislaufen. Vor allem am Ende des 19. Jh., als der Eissport immer angesehener wurde, erlebte auch der Eislaufplatz am Lendkanal seinen Aufschwung und war Gastgeber bei internationalen Eiskunstlauf- und Eisschnelllaufwettbewerben. Auch heute ist der Lendkanal noch ein beliebter Eislaufplatz.⁴³

⁴² Vgl.: http://www.schiffs-agentur.ch/joomla/images/pdf/Woerthersee/dossier-17_woerthersee_geschichte.pdf, am 06.04.2018.
⁴³ Vgl.: <https://www.eww.at/eisbahnen/lendkanal/>, am 06.04.2018.

18 | Eislaufen am Lendkanal, 1907





RESÜMEE

EIN HISTORISCHER RÜCKBLICK

Klagenfurt und das Wasser hatten durch die Gründung am Ufer der Glan schon in der frühhistorischen Geschichte einen engen Bezug zueinander. Der Geschichte nach stellte der Lendkanal für die Entwicklung der Stadt Klagenfurt ein wichtiges Element im Stadtgefüge dar. Durch die Modernisierung der Stadt mittels Eisenbahn und Straßen verlor der Lendkanal im Stadtwesen seine Bedeutung. Über die Jahrzehnte der Bedeutungslosigkeit verschwand er hinter einer grünen Achse zum Wörthersee und ist kaum mehr wahrnehmbar. Aus diesem Anhaltspunkt heraus soll diese Arbeit den Lendkanal wieder in den Stadtraum mit aufnehmen und zu einem attraktiven und bedeutenden Ort für die Bewohner machen.

03 ANALYSE DES ORTES

- // Städtebauliche Strukturen
- // Erreichbarkeit und Infrastruktur
- // Grünraum und Gewässer
- // Brücken über dem Kanal
- // Der Lendkanal in Zahlen
- // Raumwirkung und Uferzonen
- // Am Kanal – Eine Fotodokumentation

STÄDTEBAULICHE STRUKTUREN

Das Gebiet um den Kanal kann funktional in drei verschiedene Bereiche gegliedert werden: das städtische Siedlungsgebiet, der Bereich für Forschung, Bildung und Entwicklung sowie die Freizeit- und Naturraumzone Wörthersee-Ostbucht.⁴⁴

Durch seine Nähe zu den verschiedenen Naherholungszonen als auch zum städtischen Raum gilt das Planungs-

gebiet als sehr beliebte Wohn- und Arbeitsumgebung. Die Siedlungsstruktur im Süden des Kanals weist unterschiedliche Merkmale auf. Sie entwickelt sich vom Stadtzentrum im Westen bis nach Osten zur Wörthersee-Ostbucht, ohne an Dichte zu verlieren. Dabei gibt es unterschiedliche clusterartige Bereiche von Einfamilienhaussiedlungen, Gewerbebezonen und vereinzelt Geschosswohn-

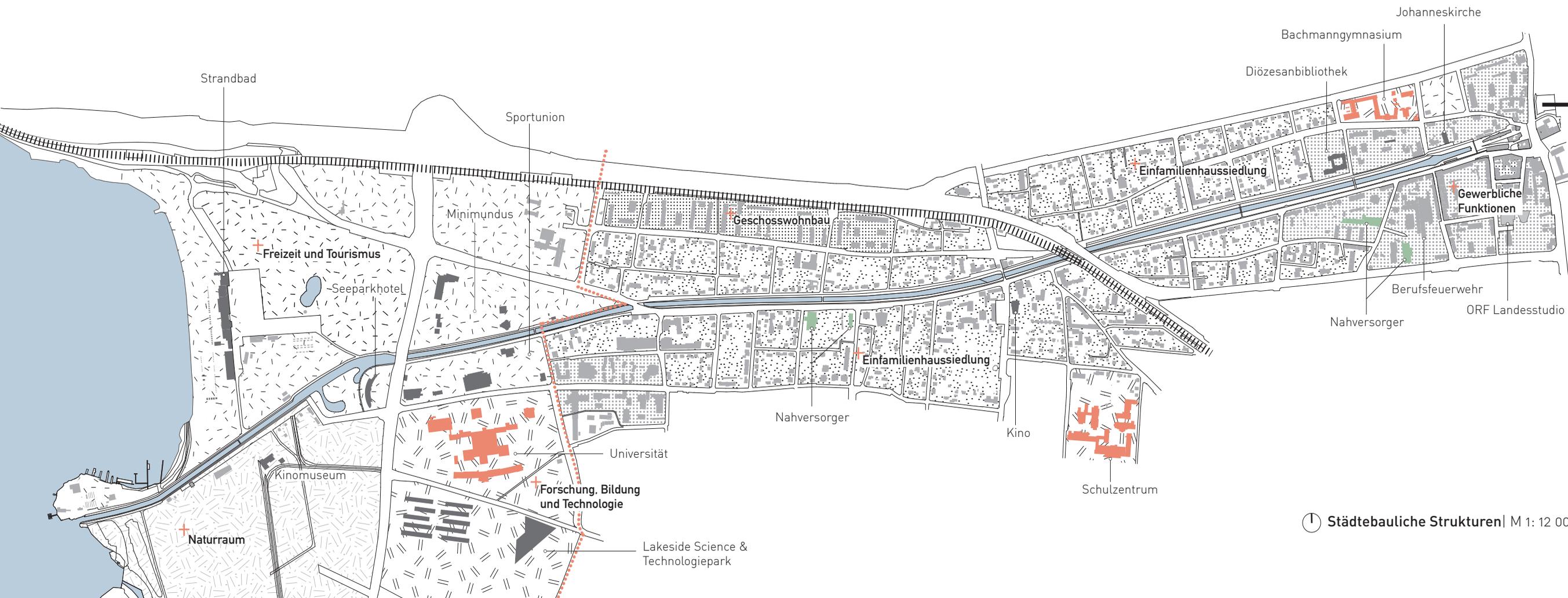
bauten. Wichtige Einrichtungen wie das Minimundus, die Universität sowie die Sportunion Klagenfurt sind an den Siedlungsändern situiert. Im Gebiet zwischen Kanal und Autobahn gibt es ebenso eine Durchmischung von Einfamilienhaussiedlungen und Geschosswohnbauten. Durch einen dörflichen Charakter ist der nördlich angrenzende Bereich des Kanals geprägt. Hier sind

hauptsächlich Einfamilienhausbauten und nur vereinzelt Geschosswohnbauten vorzufinden.⁴⁵

Im Stadtzentrum befindet sich das Lendhafenviertel, welches heute Umschlagplatz für die Kreativszene von Klagenfurt ist.

⁴⁴ Vgl.: STEK, 2020, Abt. f. Stadtplanung Klagenfurt, Beschlussexemplar 27.10.2014, 62.

⁴⁵ Vgl.: Ebda., 59.





20 | Seeparkhotel



21 | Diözesanbibliothek



22 | Strandbad



23 | Sportunion



24 | Minimundus



25 | Johanneskirche



26 | Lakeside Science & Technologiepark | Universität Klagenfurt

Wichtige Funktionen entlang des Kanals

Zu den bedeutendsten Einrichtungen um den Lendkanal zählen:

- // Strandbad
- // Kinomuseum
- // Seeparkhotel
- // Museumstramway
- // Universität
- // Minimundus
- // Sportunion
- // Lakeside Science & Technologiepark
- // Bachmanngymnasium
- // Diözesanbibliothek
- // Johanneskirche
- // Berufsfeuerwehr
- // ORF Landesstudio
- // Schulzentrum Waidmannsdorf

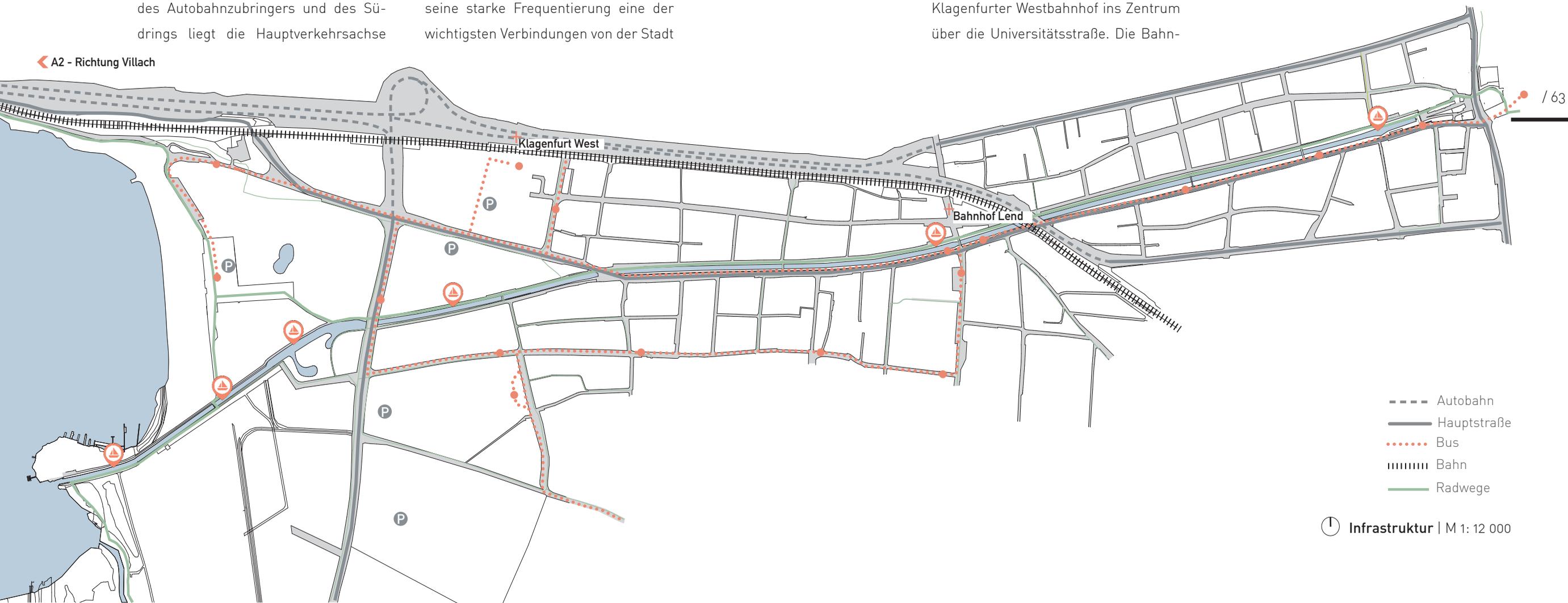
ERREICHBARKEIT UND INFRASTRUKTUR

Das Planungsgebiet liegt direkt am Autobahnzubringer Klagenfurt West, wodurch die übergeordneten als auch die lokalen Schnittstellen gegeben sind. Die Autobahnabfahrt führt zum einen direkt auf den Südring - eine der meist befahrenen Straßen Klagenfurts- und zum anderen in die August-Jacksch-Straße über den Villacher-Ring ins Zentrum. Am Kreuzungspunkt des Autobahnzubringers und des Südrings liegt die Hauptverkehrsachse

Villacherstraße. Sie verläuft entlang des Kanals direkt in das Stadtzentrum und verbindet den westlichen Stadtteil mit der Innenstadt. Im Norden wird der Kanal durch die Tarviser Straße - eine einspurige Nebenstraße - begleitet. Der Lendkanal Radweg R4B verläuft parallel entlang des Kanals und wird von den Bewohnern der Stadt als auch von Touristen stark genutzt. Er ist durch seine starke Frequentierung eine der wichtigsten Verbindungen von der Stadt

zum See. Als zusätzliches Angebot befinden sich in diesem Bereich mehrere Fahrradleihstationen, an welchen gegen geringe Gebühren Fahrräder verliehen werden. Entlang des Kanals bis hin zum Strandbad in der Ostbucht sowie über das Universitätsgelände verkehren unterschiedliche Buslinien in regelmäßigen Abständen. Auch gibt es bestehende Busverbindungen vom Klagenfurter Westbahnhof ins Zentrum über die Universitätsstraße. Die Bahn-

verbindung führt vom Hauptbahnhof Klagenfurt bis nach Villach und bindet die zwei Stationen Klagenfurt-West und Bahnhof-Lend, welche im unmittelbaren Planungsgebiet liegen, mit ein. Parkmöglichkeiten befinden sich beim Strandbad, am Universitätsgelände, am Minimundus-Gelände sowie beim P&R Minimundus in der Villacherstraße.



GRÜNRAUM UND GEWÄSSER

Der Lendkanal, welcher ursprünglich als Transportweg für Waren als auch für die Wasserversorgung für den Stadtgraben zuständig war, ist heute ein zentrales Naherholungsgebiet für die Stadtbewohner. Durch Bäume umschlossen führt die 4 km lange und grüne Achse vom Stadtzentrum bis zur Ostbucht des Wörthersees. Eine Nutzung der Uferzonen sowie direkte öffentliche Aufenthaltsbereiche sind kaum bis gar nicht

vorhanden. Im umliegenden Gebiet befinden sich unterschiedliche öffentliche Parkanlagen wie der Europapark mit Skateranlage, der Lukaspark und der Europagarten.

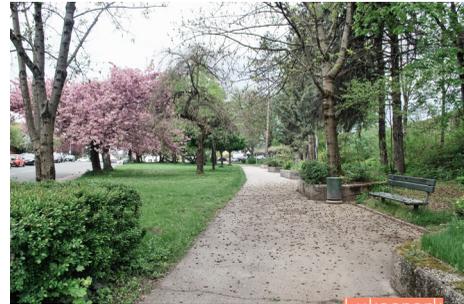
Im Westen des Kanals erstreckt sich ein breites Angebot an Freizeiteinrichtungen. Der unmittelbar gelegene Wörthersee lädt Touristen als auch Einheimische zum Baden ein. Zusätzlich bietet das Minimundus - Die kleine Welt

am Wörthersee, die Sportunion Klagenfurt als auch der Campingplatz weitere Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung. Am südlichen Ende wird der Kanal von dem angrenzenden Naturschutzgebiet Lendspitz-Maiernigg umgeben. Das Planungsgebiet wird im Westen durch den Schillerpark, den Stadtgraben sowie das Stadtzentrum begrenzt.





Schlosspark Maria Loretto



Lukaspark



Europagarten

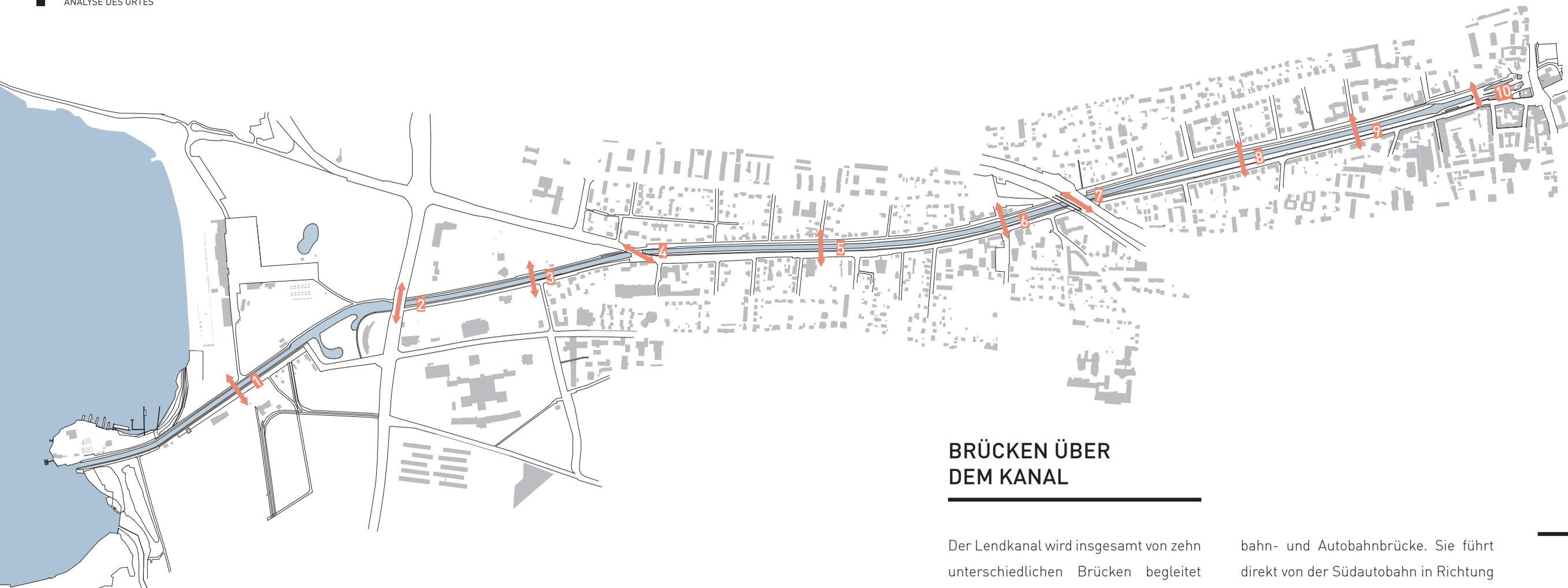


Europapark

Grünzonen entlang des Kanals

Zu den bedeutendsten Grünräumen
um den Lendkanal zählen:

- // Schlosspark Maria Loretto
- // Europapark
- // ESG Lendspitz Maiernigg
- // Gelände Strandbad
- // Campingplatzareal
- // Europagarten und Minimundus
- // Sportunion
- // Lukaspark
- // Koschatplatz
- // Schillerpark
- // Stadtgraben



Verkehrssituation:

- 1 | Lorettosteg 
- 2 | Wörthersee - Süduferstraße 
- 3 | Loreleisteg 
- 4 | Paternioner Brücke 
- 5 | Heintelsteg 
- 6 | Steinerne Brücke 
- 7 | Autobahn- und Eisenbahnbrücke 
- 8 | Rizzisteg 
- 9 | Jerglitschsteg 
- 10 | Elisabethbrücke 

BRÜCKEN ÜBER DEM KANAL

Der Lendkanal wird insgesamt von zehn unterschiedlichen Brücken begleitet und schafft dadurch Querverbindungen zu den angrenzenden Bereichen. Dabei gibt es vier Hauptbrücken, welche dem Individualverkehr dienen und sechs Rad- und Fußgängerbrücken. Die am häufigsten befahrene Brücke für den Individualverkehr ist die Paternioner Brücke, welche direkt an die Hauptverkehrsachse - die Villacherstraße - anschließt. Ebenso bedeutend für den Individualverkehr ist die Eisen-

bahn- und Autobahnbrücke. Sie führt direkt von der Südautobahn in Richtung Stadtzentrum. Darunter verläuft der Kanal, die Tarviser Straße sowie die Villacherstraße. Als dritte Verkehrsbrücke über dem Kanal führt die Wörthersee-Süduferstraße, welche den Verkehr von der Autobahn in den Süd-Osten der Stadt lenkt. Weiters ist auch die Steinerne Brücke als älteste Brücke mit dem Auto befahrbar. Die übrigen sechs Brücken dienen Radfahrern und Fußgängern.

DER LENDKANAL IN ZAHLEN

Der Lendkanal ist ein stillstehendes Gewässer und eine Verlängerung des Wörthersees in das Stadtzentrum. Durch das Schleusensystem im Lendhafen und den Abfluss des Wörthersees in die Glanfurt sind im Kanal nur geringe Wasserschwankungen und keine Hochwassergefahr zu erwarten. In der weiteren Entwurfsarbeit können somit Hochwasserschutzmaßnahmen vernachlässigt werden.



FAKTEN //

// Länge: 4 km

// Durchschnittliche Breite: 15 m -
variabel zwischen 12-18 m

// Tiefe: zwischen 2-4 m

// Pegelnullpunkt: 439,01 m ü A

WASSERSTÄNDE //

// Niedrigster Wasserstand: 72cm

// Mittelwasserstand: 125 cm

// Hochwasserstand: 196 cm⁴⁶

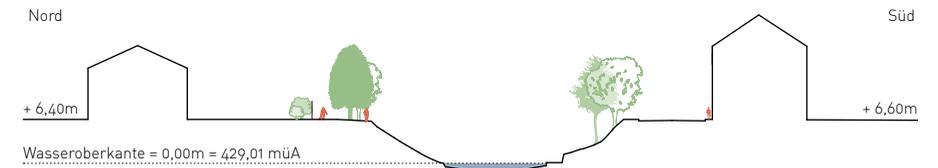
⁴⁶ Vgl.: Amt der Kärntner Landesregierung 2018.



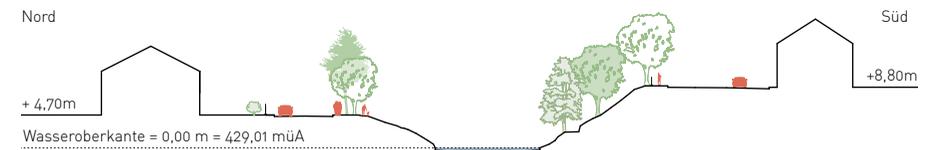
RAUMWIRKUNG UND UFERZONEN

Die Uferböschungen sowie der Höhenunterschied zwischen Uferkante und Wasseroberfläche verändert sich entlang der gesamten Achse. Am Beginn des Kanals – im Bereich des Lendhafens – ist der Neigungswinkel der Böschung sehr steil, fällt jedoch von Osten nach Westen deutlich ab. In den dargestellten Schnittachsen kann man die Veränderung der Böschung deutlich feststellen. Im Schnitt E-E ist zu erkennen, dass sich die nördliche

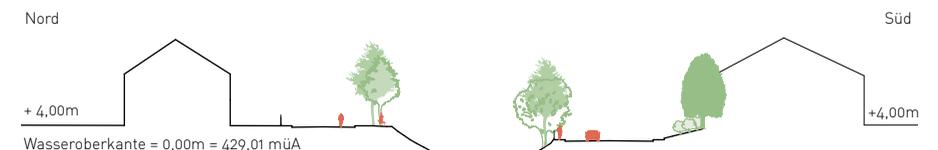
und südliche Uferkante auf demselben Niveau befinden. Dadurch entstehen Blickbeziehungen zwischen den Ufern. Im weiteren Verlauf steigt die nördliche Uferkante an und es entsteht ein lärmberuhigter Raum im südlichen Bereich. Ab dem Lendhafen bis zum Bereich der Eisenbahnbrücke besteht kein direkter Kontakt sowie Zugangsmöglichkeiten zum Wasser (Schnitt A-A, B-B, C-C). Darauf folgend verlaufen die Uferkanten allmählich wieder auf derselben Ebene (Schnitt D-D, E-E). Durch die geringe Neigung in diesem Abschnitt befindet man sich fast auf einer Ebene mit der Wasseroberfläche. Zugänge und Aufenthaltszonen sind nur in Form von Bootsanlegestellen gegeben, welche jedoch teilweise renovierungsbedürftig sind und keinen angemessenen Freiraum am Wasser anbieten.



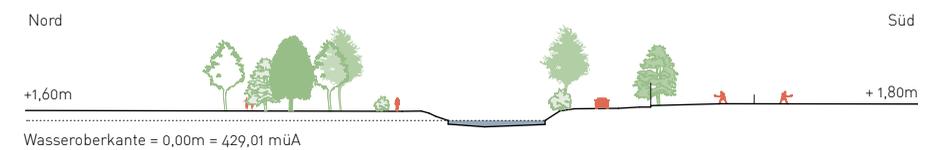
Schnitt A-A | M 1:1000



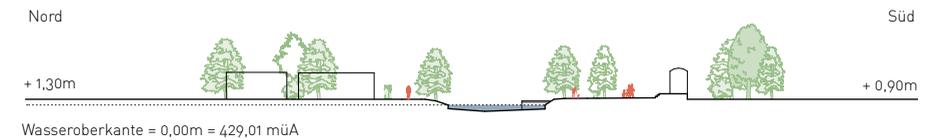
Schnitt B-B | M 1:1000



Schnitt C-C | M 1:1000



Schnitt D-D | M 1:1000



Schnitt E-E | M 1:1000



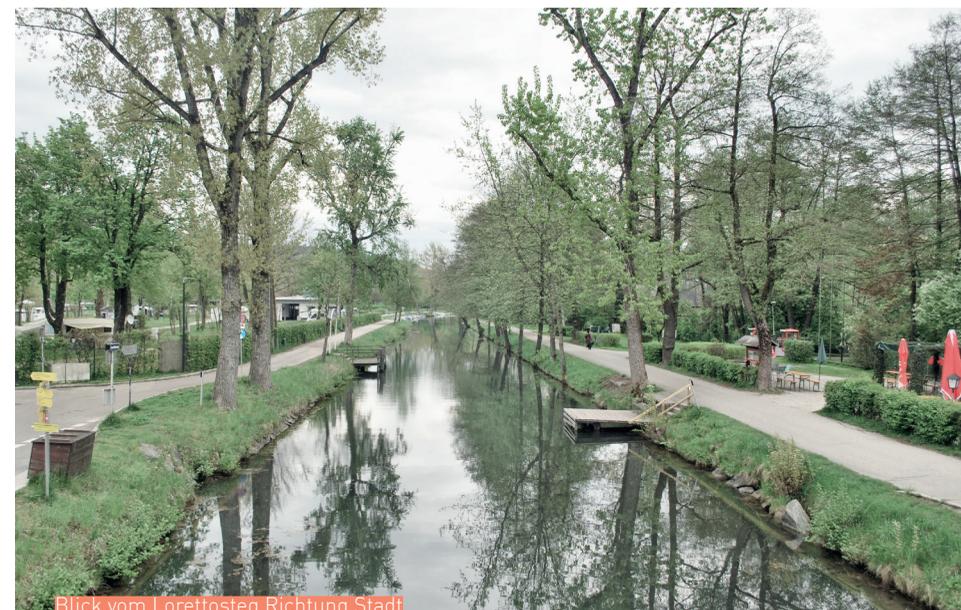
„ES IST ALLES EINE SACHE
DER PERSPEKTIVE.“

Marina Zuber

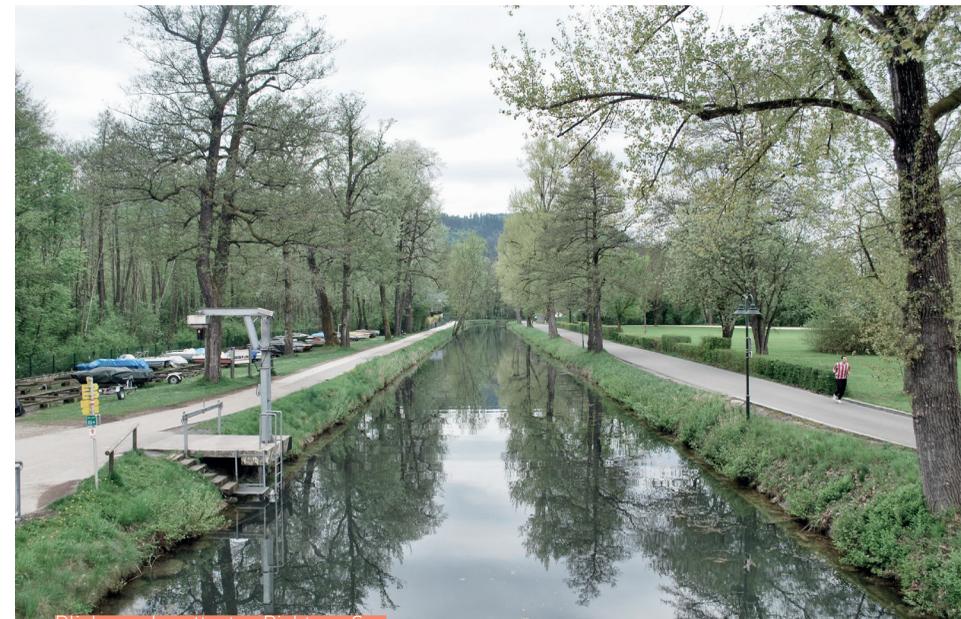
AM KANAL - EINE FOTODOKUMENTATION

/ 75

Die folgende Fotodokumentation fand in der Analysephase der Arbeit von April - Juli 2018 statt. Sie dokumentiert die unterschiedlichen Uferzonen und Umgebungsbereiche des Planungsgebietes und soll einen visuellen Eindruck über das umfassende Areal verschaffen. Die Aufnahmen wurden von den jeweiligen Brücken in Ost- und Westrichtung, entlang des Kanals, aufgenommen.



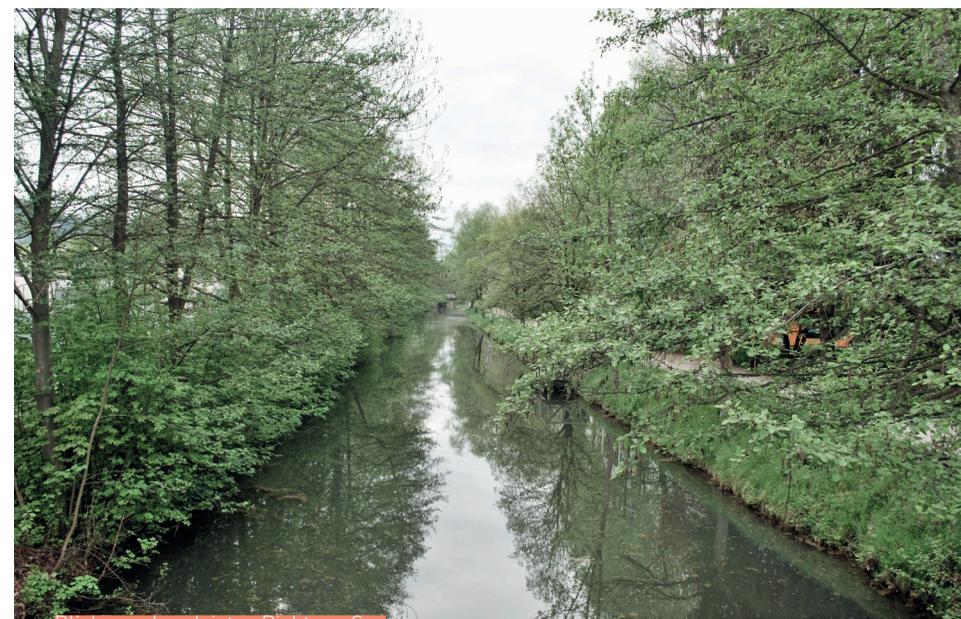
Blick vom Lorettosteg Richtung Stadt



Blick vom Lorettosteg Richtung See



Blick vom Loreleisteg Richtung Stadt



Blick vom Loreleisteg Richtung See

Standpunkt:
Paternioner Brücke

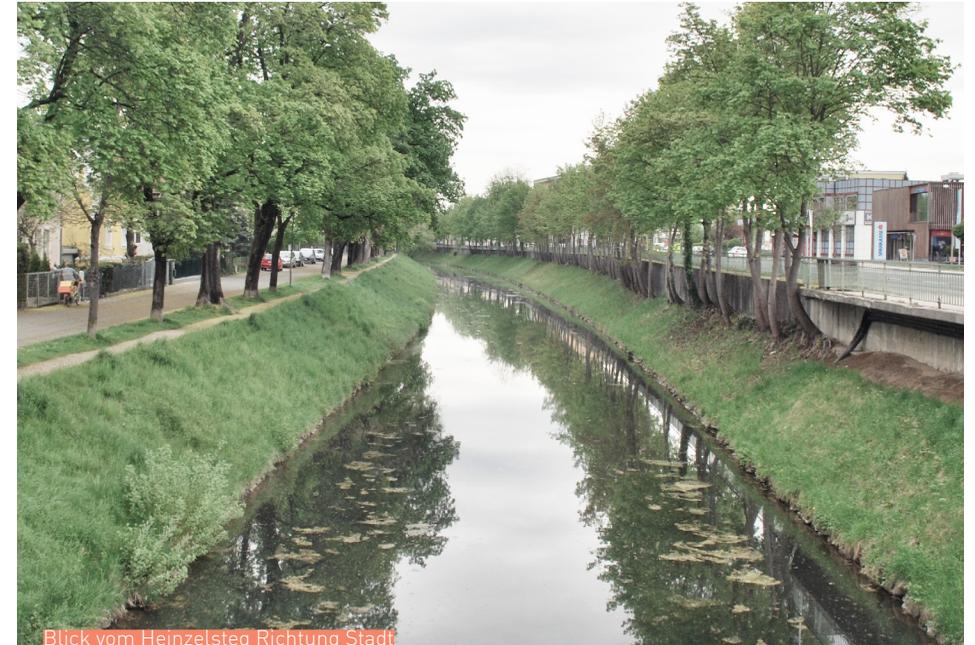


Blick von der Paternioner Brücke Richtung Stadt



Blick von der Paternioner Brücke Richtung See

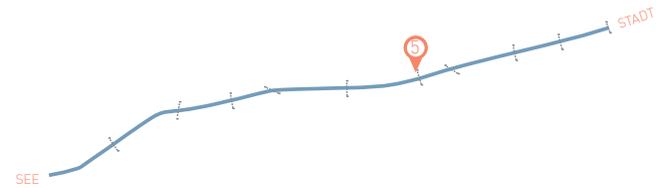
Standpunkt: Heinzelsteg



Blick vom Heinzelsteg Richtung Stadt



Blick vom Heinzelsteg Richtung See



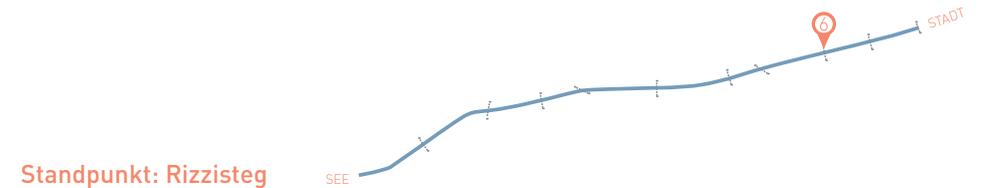
Standpunkt:
Steinerne Brücke



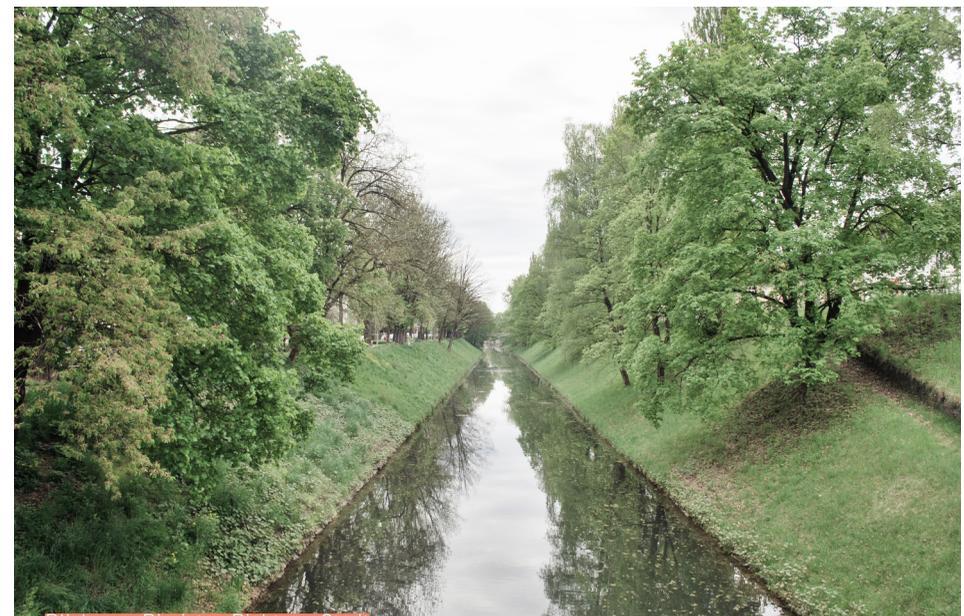
Blick von der Steinernen Brücke Richtung Stadt



Blick von der Steinernen Brücke Richtung See



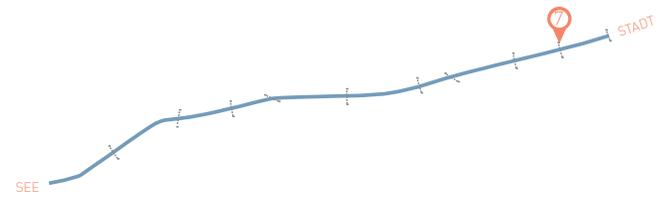
Standpunkt: Rizzisteg



Blick vom Rizzisteg Richtung Stadt



Blick vom Rizzisteg Richtung See



Standpunkt:
Jerglitschsteg

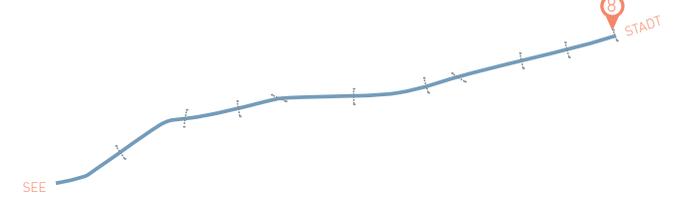


Blick vom Jerglitschsteg Richtung Stadt

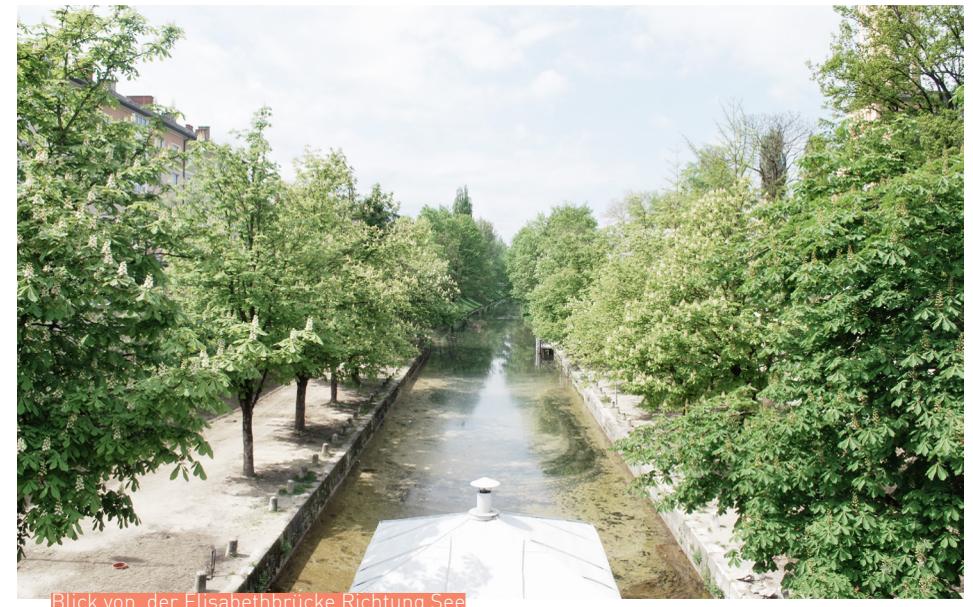


Blick vom Jerglitschsteg Richtung See

Standpunkt:
Elisabethbrücke



Blick von der Elisabethbrücke Richtung Stadt



Blick von der Elisabethbrücke Richtung See

RESÜMEE

ANALYSE DES ORTES

Der Bereich um das Planungsgebiet kann, wie in der vorrangigen Analyse ausführlich erläutert wurde, in unterschiedlichen städtische Bereiche gegliedert werden. Der Großteil der Umgebung des Lendkanals ist geprägt vom städtischem Siedlungsgebiet und einer kleineren landschaftlichen und touristischen Zone.

Der Lendkanal bietet ein wesentliches Naherholungsgebiet für die Bewohner. Aus der Analyse wurde ersichtlich, dass entlang des Kanals keine qualitativen Aufenthaltsbereiche vorzufinden sind. Die grüne Achse zum See ist jedenfalls positiv zu werten. Dennoch besteht durch die flächige Vegetation kaum eine Sichtbeziehung zu den angrenzenden Gebieten – der Lendkanal verschwindet im Stadtgefüge. Zugangsmöglichkeiten zum Wasser sind nur bedingt in Form der Bootsanlegestellen vorhanden, welche jedoch auch einer Renovierung bedürfen. Der hohe Böschungswinkel zwischen dem Bereich der Eisenbahnbrücke und dem Stadtzentrum verschafft wenig Bezug zur Wasseroberfläche. Die im Süden des Kanals gelegene Villacherstraße ist



eine sehr stark befahrene Hauptstraße zum Stadtzentrum. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist der Kanal in diesem Bereich einem überhöhten Lärmpegel ausgesetzt. Es gibt keinen Fahrradweg im südlichen Bereich und der Gehweg entlang des Kanals an der Villacherstraße ist nur abschnittsweise vorhanden und nimmt nahezu keine Verbindung zum Kanal auf. Weiters befinden sich alle Bootsanlegestellen an der Tarviser Straße, womit auf dem südlichen Ufer, mit Ausnahme der Tramway, kein Zugang ermöglicht wird.

Der zweite Abschnitt des südlichen Ufers wird durch die Wilsonstraße definiert, welche ebenso keinen Bezug zum Kanal aufnimmt.

Um dem Lendkanal wieder einen besonderen Stellenwert im städtischen Umfeld zu geben, sollen verschiedene Lösungsansätze für einen neuen öffentlichen Raum mit besonderen Aufenthaltsqualitäten gefunden werden. Dabei sollen die oben genannten Faktoren berücksichtigt und in das Projekt miteinbezogen werden.

04 UFERZONEN GESTALTEN

// Methoden und Strategien

// Lernen von Anderen

// Limmat in Zürich

// Ljubljanica in Ljubljana

// Canal de l'ourcq in Paris



UFERZONEN GESTALTEN

Viele Städte und Kulturräume sind an Flüssen und Gewässern entstanden und wurden auf dem Wasserweg versorgt, wodurch Flüsse, Kanäle und andere Gewässer zu einer bedeutenden Verkehrsachse für Städte wurden.

Immer wesentlicher in der heutigen Gesellschaft werden jedoch auch Freiräume an Uferzonen und in wasser-nahen Gebieten.⁴⁷ So ist in den letzten Jahren das Bedürfnis zur Neugestaltung von urbanen Uferzonen deutlich angestiegen. Auch die Stadt- und Freiraumplaner folgen mehr denn je dieser Gestaltungsaufgabe. Aus diesem Grund sind auch sehr viele Projekte wie das Wohnen und Arbeiten am Wasser, Hafen- als auch neue Uferpromenaden entstanden. Vor allem in Europa sind einige Projekte mit dem Schwerpunkt auf Ufergestaltung als auch die Neuge-

staltung urbaner Gewässerräume entstanden.⁴⁸

Das Ziel des anschließenden Kapitels ist es, Strategien und Methoden zur Gestaltung von urbanen Uferzonen zu untersuchen und anschließend Anwendungsbeispiele näher zu analysieren. Diese befinden sich ausschließlich im europäischen Raum. Es wurden drei unterschiedliche Referenzprojekte ausgewählt, welche Gedankenanstöße für die Weiterentwicklung der vorliegenden Arbeit aufweisen. Beispielsweise das Überwinden von Höhenunterschieden zwischen Uferkanten und Wasseroberfläche als auch das Schaffen von direkten Zugängen sowie Aufenthaltsorten am Wasser.

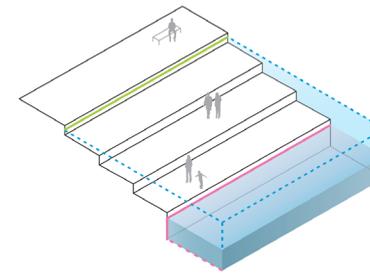
⁴⁷ Vgl.: Prominski u.a. 2012, 5.

⁴⁸ Vgl.: Ebda., 9.

METHODEN UND STRATEGIEN

Das häufige Auftreten von steilen und hohen Ufern führt dazu, dass kein direkter Bezug zum Wasser hergestellt werden kann. Eine weitere Problematik stellen Verkehrswege entlang von Gewässerräumen dar. Durch den großen Höhenunterschied zwischen Wasseroberfläche und Uferkanten können Aufenthaltszonen mit unterschiedlichen Qualitäten entstehen, welche vom Straßenverkehr geschützt sind. Durch verschiedene Lösungsansätze wie schwimmende Stege, Terrassen oder Treppenanlagen können qualitätsvolle öffentliche Freiräume im urbanen Raum entstehen.

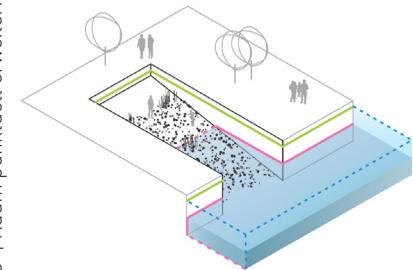
27 | Raum linear erweitern



RAUM LINEAR ERWEITERN

Durch die folgende Entwurfsstrategie wird der Uferbereich linear erweitert und ein Raum definiert. Es entsteht mehr Platz zur Ausbreitung des Wassers als auch direkte Zugänge zum Wasser. Dies erfolgt durch das Terrassieren der Ufermauern, welche zusätzlich als Ufersicherungen bei Überschwemmungen dienen. Durch die Variabilität der Höhe und Breite der Stufen und Terrassen können verschiedene Nutzungen erzeugt werden, wie beispielsweise Sitzstufen, Treppen oder Zwischenebenen. Durch die Gliederung des Flussufers wird so ein Zusammenspiel zwischen Wasser und dem angrenzenden Gebiet kreiert und direkte Zutritte zum Wasser sind möglich.

28 | Raum punktuell erweitern

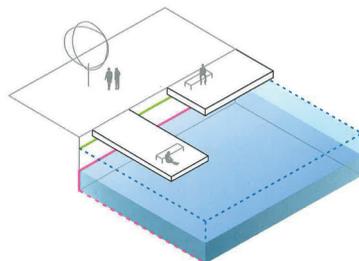


RAUM PUNKTUELL ERWEITERN

Durch diese Methode wird das Ufer nur punktuell aufgebrochen. Dabei wird ein kleinerer Zutritt zum Wasser mit einer Rampe oder Terrasse definiert, welche in einer flachen Strandsituation endet und in das Wasser übergehen. Dieser Bereich kann durch verschiedene Funktionen bespielt werden. Die Strategie eignet sich, um Höhenunterschiede zu überwinden. Dazu können Rampen oder Treppen mit der Laufrichtung parallel zum Ufer angelegt werden.⁴⁹

⁴⁹ Vgl.: Prominski u.a. 2012,48-45.

29 | Elemente darüber stellen

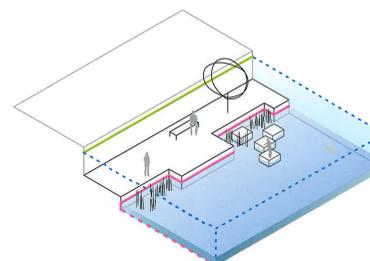


ELEMENTE DARÜBER STELLEN

In Gebieten mit einer hohen Dichte an Nutzungsfrequenzen werden Elemente wie Plattformen oder Balkone, welche über das Ufer hinausragen, verwendet. Sie dienen dazu, zusätzliche Freibereiche zu erzeugen. Durch die Höhe sind sie vom Hochwasser nicht betroffen. Diese Anwendungsmethode führt zu einer Inszenierung des Gewässerraumes und erzeugt so neue Blickwinkel auf das Gewässer. Die Elemente befinden sich meistens auf Höhe der Uferpromenaden und vernetzen damit die angrenzenden Freibereiche. Ein wesentliches Element bei der Gestaltung sind dabei die Geländer, welche häufig halbhoch angebracht werden. Sie definieren die

Blickachsen entlang des Wassers. Bei Überhängen handelt es sich um öffentliche Bereiche mit sehr hoher Qualität. Häufig werden sie verwendet, um beengten Situationen mehr Raum zu geben oder um neue Wegverbindungen für Steganlagen an unerreichbaren Stellen zu schaffen.

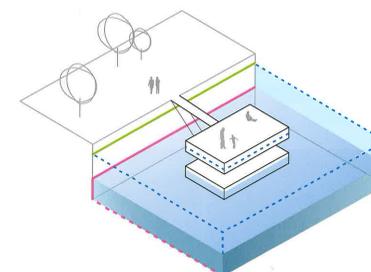
30 | Zwischenebenen



ZWISCHENEbenen

Die faszinierendsten Räume bei der Ufergestaltung befinden sich direkt am Wasser. Diese öffentlichen Freibereiche müssen so ausgestattet sein, dass sie jeglichen Überflutungen standhalten. Besonders wichtig ist dabei die Materialität sowie die Befestigung des Mobiliars. Durch Stege oder Plateaus können attraktive Orte direkt am Wasser geschaffen werden, wodurch zahlreiche neue Wahrnehmungsperspektiven entstehen. Stege sind wertvolle Möglichkeiten zur Ergänzung fehlender Wege und Verbindungen. Vorufer, Trittsteine oder Unterwassertrittsteine nehmen ebenso Kontakt zum Wasser auf und können zusätzliche Zonen für verschiedene Organismen im Wasser bilden. Weiters wird dadurch die Erlebbarkeit des Raumes gefördert.

31 | Mitgehende Elemente



MITGEHENDE ELEMENTE

Diese Methode ist definiert durch Elemente, die sich auf der Wasseroberfläche befinden und mit der Strömung als auch mit der Wasserschwankung mitgehen. Durch schwimmende Elemente, welche einen besonderen Stellenwert in der Gestaltung haben, kann das Erscheinungsbild einer Stadt positiv verändert werden. Hausboote, Badeschiffe oder schwimmende Inseln haben in den letzten Jahren einen deutlichen Anstieg an Beliebtheit erlebt. Durch die Anpassungsfähigkeit der schwimmenden Elemente wird das Gewässer kaum beeinträchtigt. Um einen Zugang von der Uferkante zu ermöglichen, müssen fixe Komponenten mit dem schwimmenden Element ausgeglichen werden.⁵⁰

⁵⁰ Vgl.: Prominski u.a. 2012, 58-64.



LIMMAT IN ZÜRICH

Standort:	Zürich, Schweiz
Typ:	Ufertreppe und Unterwassertrittstufen
Projekt:	Wipkingerpark
Jahr:	2003-2004
Architekt:	ASP Landschaftsarchitekten AG

32 | Ufertreppen Wipkingerpark

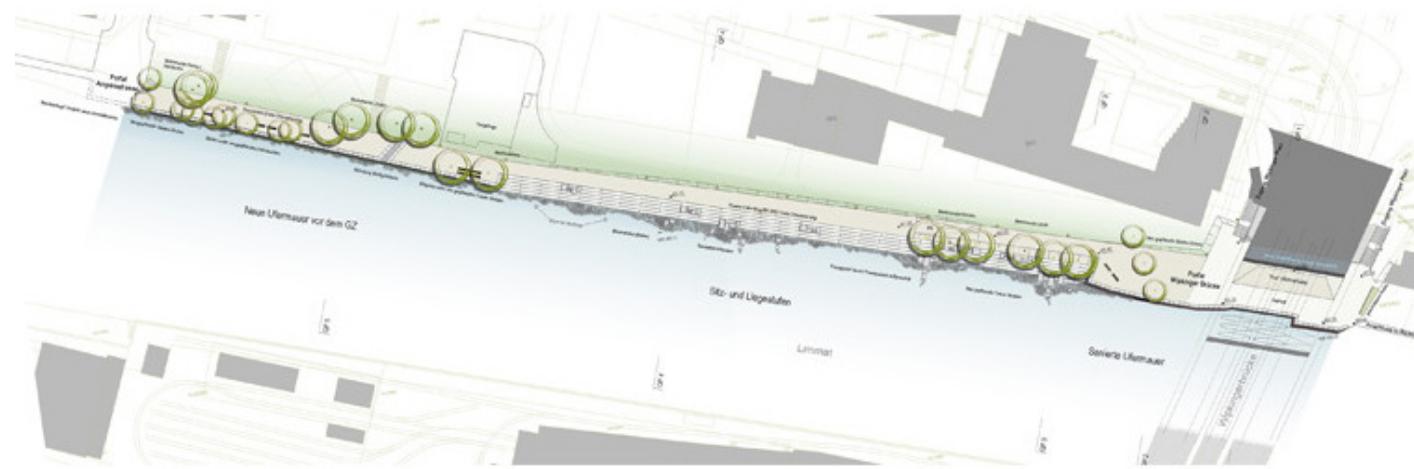


An der Limmat wurde aus einem industriell angelegten Weg mit unbewegter Stadtlandschaft entlang eines unzugänglichen Flusses und einer maroden Stadtmauer ein großzügiger öffentlicher Freiraum mit direktem Zugang zum Fluss und neu gestalteten Park errichtet.⁵¹ Der Park sowie die Ufermauer des Flusses befinden sich in mitten eines dicht besiedelten Quartiers mit wenig öffentlichen Freiräumen. Die ehemalige Ufermauer wurde durch eine großzügige Treppenanlage ersetzt. Der Park wurde zu einem gro-

ßen Erholungsort mit Liegewiese und direktem Zugang zum Fluss. Die 180 m lange Treppenanlage bietet einen offenen Zugang zum Fluss. Durch das Verteilen von Sandsteinblöcken mit rauen Oberflächen sowie den Steinen vor den Stufen wird die langgestreckte Treppe gegliedert und unterbrochen. Die Steine ragen bis 12 m in die Limmat hinein, wodurch der Flussraum begehbar gemacht wird.⁵²

⁵¹ Vgl.: <http://asp-land.ch/projekte/limmatstufen-wipkingerpark/>, am 07.03.2018.

⁵² Vgl.: Prominski u.a. 2012, 158.



33 | Lageplan Wipkingen Park

Den Wasserstand kann man durch die verschiedenen Höhen der Steine ablesen. Ist der Wasserstand am geringsten, kann man weit in die Limmat hineingehen. Bei erhöhtem Wasserstand sind die einzelnen Steine vom Wasser bedeckt und nicht mehr sichtbar. Die Steine dienen auch dazu, die Strömung in diesem Bereich zu minimieren, wodurch eine künstliche Wasserzone entsteht, welche Fischern als Alternative zur starken Strömung des Flusses dienen kann. Gleichzeitig erzeugen die Steine einen neuen Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Die Stufenanlage bewirkt einen Übergang zwischen dem

künstlich angelegten Park und den natürlichen Flussräumen.⁵³

„Die einfache Parkstruktur aus Weg, Liegefläche, Spielplatz und Wasserzugang stellt die grundlegende Qualität des Ortes am Wasser ins Zentrum. Gestalterische Details wie das «Limmatfenster», der «lange Tisch» oder die «Wellenbank» bilden Kleinräume, die diese Qualitäten erleb- und nutzbar machen.“⁵⁴

⁵³ Vgl.: Prominski u.a. 2012, 159.

⁵⁴ <http://asp-land.ch/projekte/limmatstufen-wipkingenpark/>, am 08.03.2018.

34 | Limmatfenster und Wellenbank



35 | Zugang zum Park





LJUBLJANICA IN LJUBLJANA

Standort:	Ljubljana, Slowenien
Typ:	Stadtpromenaden, Ufertreppen, Plattformen
Projekte:	Uferpromenade Trnovski Pristan, Uferstraße Breg, Park Špica, Pavillon Ljubljana
Jahr:	1929 bis heute
Architekten:	Jože Plečnik BB Architekten

36 | Uferpromenade Trnovski Pristan



UFERPROMENADE TRNOVSKI PRISTAN

Die Uferpromenade Trnovski Pristan des Architekten Jože Plečnik ist mit ihren zum Fluss hin absteigenden Stein-treppen ein außergewöhnliches architektonisches Werk. Sie entwickelte sich zu einer der schönsten Spazierwege von Ljubljana. In den Jahren 2007 bis 2009 fand eine umfassende Renovierung der Uferpromenade statt, bei der die Promenade prägenden Trauerweiden durch neue Bäume ersetzt wurden. Weiterführend wurden neue architektonische Elemente wie Holzbänke als auch eine neue Beleuchtung installiert. Diese Veränderungen führten zu einer lebhaften Atmosphäre der Uferpromenade.⁵⁵

UFERSTRASSE BREG

Durch die Neugestaltung der Uferstraße Breg wurde ein neuer Veranstaltungsort von traditionellen Märkten inmitten des Altstadt-kerns von Ljubljana geschaffen. Verschiedene Märkte wie ein Antiquitätenflohmarkt, ein Kunst- und Designmarkt als auch ein Weihnachts- und Neujahrsmarkt zur Weihnachtszeit. Zum ersten Mal wurde Breg, somit das Flussufer der Ljubljanica, zu Beginn des 14. Jahrhunderts urkundlich erwähnt. Bevor Ljubljana im Jahre 1849 eine Eisenbahnverbindung bekam, hatte der Fluss eine große Bedeutung als Flusshafen.⁵⁶

⁵⁵ Vgl.: <https://www.visitljubljana.com/de/besucher/aktivitaeten/sightseeing/uferpromenade-trnovski-pristan/>, am 18.04.2018.

⁵⁶ Vgl.: <https://www.visitljubljana.com/de/besucher/aktivitaeten/sightseeing/uferstrasse-breg/>, am 18.04.2018.

PARK ŠPICA

Ungefähr zehn Minuten Fußweg von der Stadtmitte von Ljubljana entfernt, lässt sich die neu renovierte Uferanlage Špica erreichen. Einst wurde Špica als Freibad genutzt. Dieses Flair wurde behalten, indem noch heute Grün- und Holzflächen vorhanden sind. An Tagen mit schönem Wetter genießen hier noch heute unzählige Stadtbewohner die Sonne. Im Jahr 2009 wurde die 38 m lange Brücke Hladnikova brv, was übersetzt soviel wie Hladnik-Steg bedeutet, an der Landzunge eröffnet. Durch sie

wurde eine Verbindung zwischen der Stadt und dem grünen Hinterland, der südöstlichen Vorstadt als auch dem botanischen Garten, hergestellt. Umgesetzt wurde die Brücke als ultraleichte Konstruktion, welche für Fußgänger und Radfahrer bestimmt ist.⁵⁷

⁵⁷ Vgl.: <https://www.visitljubljana.com/de/besucher/aktivitaeten/sightseeing/park-spica/>, am 18.04.2018.

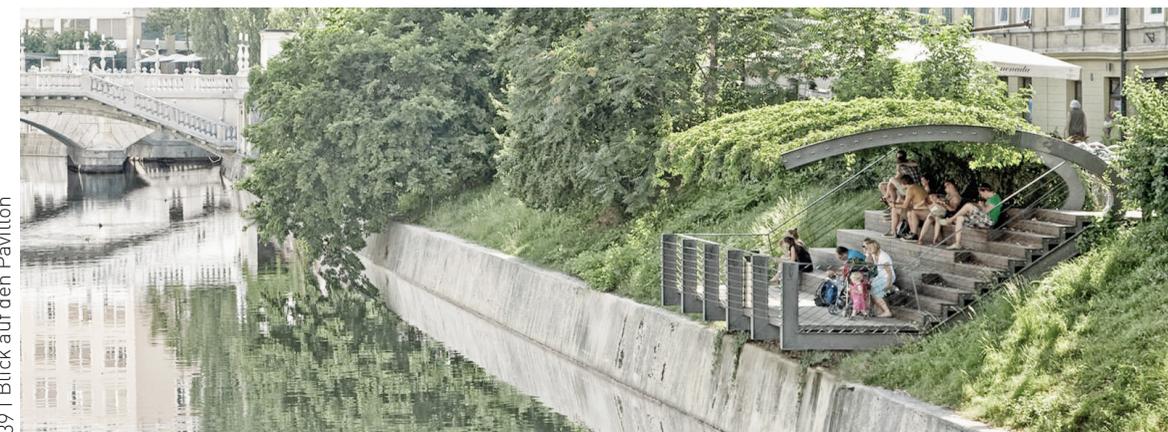


37 | Uferstraße Breg

PAVILLON LJUBLJANA

Der Pavillon wurde anfangs von den BB-Architekten als temporärer öffentlicher Bereich für den städtischen Raum errichtet. Bereits nach Fertigstellung erlebte er große Beliebtheit, woraufhin er als fixer Bestandteil an der Uferpromenade eingerichtet wurde. Er dient als beruhigende Aufenthaltszone am Flusufer. Durch die Positionierung in der Böschung erhält man auch noch vom Straßenniveau einen uneingeschränkten Blick auf die andere Uferseite. 2012 erhielt der Pavillon den „Europäischen Preis für städtischen öffentlichen Raum 2012“.⁵⁸

⁵⁸ Vgl.: <https://divisare.com/projects/274067-bb-architekti-pavilion-on-the-riverbank-of-ljubljana-river>, am 18.04.2018.



39 | Blick auf den Pavillon



38 | Uferanlage Špica



CANAL DE L'OURCQ PARIS

Standort:	Paris, Frankreich
Typ:	Park und Kulturzone
Projekt:	Park de la vilette
Jahr:	1983
Architekt:	Bernard Tschumi

40 | Angrenzende Uferzone mit Cafes



Der Canal de l'Ourcq ist ein Teil des Pariser Kanalnetzes. Er entspringt aus der Ourcq und fließt durch das Villette-Viertel, welches sich im Osten von Paris befindet. Er dient unter anderem für Freizeitaktivitäten als auch dem Binnenschiffahrtsverkehr.⁵⁹

Im Rahmen der Veranstaltung De l'art à l'Ourcq wird aus dem Kanal ein Freiluftkunstmuseum. Zwischen den U-Bahnstationen Stalingrad und Aulnay-sous-Bois wurde das Ufer des Kanals durch Werke von rund dreißig Künstlern, welche das Thema Stadtmöbel verfolgten, geschmückt.

Entlang des Canal de l'Ourcq lassen sich auch unzählige Cafés finden, welche durch ihre einzigartige Atmosphäre überzeugen. Ein Aushängeschild des Kanals ist auch sein schwimmender Markt. Der Marché sur l'eau bietet frische Produkte aus lokaler Erzeugung. Das kürzlich geerntete Gemüse wird so auf dem Wasserweg schnellstmöglich zum Verbraucher transportiert und diesem zum Verkauf angeboten.⁶⁰

⁵⁹ Vgl.: <https://de.parisinfo.com/transportmittel/73132/Canal-de-l-Ourcq>, am 21.04.2018.

⁶⁰ Vgl.: <https://de.parisinfo.com/paris-entdecken/themenfuhrer/stadtereise-in-paris/canal-de-l-ourcq-und-umgebung/canal-de-l-ourcq-und-umgebung>, am 21.04.2018.



41 | Blick auf den Kanal mit angrenzendem Park



42 | Lageplan



43 | Punktelem im Park

PARC CULTUREL DE LA VILLETTE

Der Park de la vilette ist ein Treffpunkt zum Picknicken, Sport treiben und um an unzähligen Freizeitaktivitäten und Veranstaltungen teilzunehmen. Er ist der größte Park von Paris und bietet Raum für verschiedenste Interessensgruppen. Der Park wurde vom Architekten Bernard Tschumi geplant und im Jahr 1983 eröffnet. Er wird durch den Canal de l'Ourcq geteilt und gliedert sich in drei Ebenen: Punkte, Wege und Flächen. Die Punkte sind rote Gebäude, welche im gesamten Park verteilt

sind und verschiedene Funktionen wie Kioske, Restaurants oder Ticketverkäufe beherbergen. Die Linien werden als Wege bezeichnet und führen auf Pflastersteinen durch den Park. Als Wiesen für Veranstaltungen werden die Flächen bezeichnet. In den letzten Jahren sind in dem Park mehrere kulturelle Bauten entstanden, wie zum Beispiel ein Konservatorium, ein Konzertsaal, ein Museum als auch ein IMAX- Kino.⁶¹

⁶¹ Vgl.: <https://www.paris360.de/urlaub-reisen/sehenswuerdigkeiten/parc-de-la-villette-freizeitpark>, am 18.04.2018.

44 | Galerie de l'Ourcq



45 | Ufertreppen mit Trittstufen Wipkingerpark



RESÜMEE

UFERZONEN GESTALTEN

Öffentliche Freiräume an stadtnahen Gewässern bilden wichtige Naherholungsbereiche für die Bewohner einer Stadt. Der Zugang zu den Uferzonen erzeugt attraktive Orte und bildet einen erweiterten Raum innerstädtischen Bereichs. Durch unterschiedliche Strategien wie lineare oder punktförmige Erweiterungen oder durch Errichtung schwimmender Elemente oder Plattformen, können an jedem Ort situationsbedingte Maßnahmen getroffen werden. Die Vielfalt an Möglichkeiten zur Gestaltung von Uferzonen erzeugt verschiedene Abläufe und Freiflächen an stadtnahen Gewässern. Die analysierten Beispiele zeigen die Anwendung der unterschiedlichen Gestaltungsmaßnahmen und wie sie auf den Stadtraum einwirken. Durch das Ausarbeiten der Referenzen wurden Denkanstöße geliefert, welche in das anschließend ausgearbeitete Konzept mit aufgenommen werden konnten.

05 STRATEGIE UND POTENTIALGEBIETE

// Konzept und Herangehensweise

// Projektgebiete

// LandschaftsZONE

// KulturZONE

// VorstadtZONE

// StadtZONE



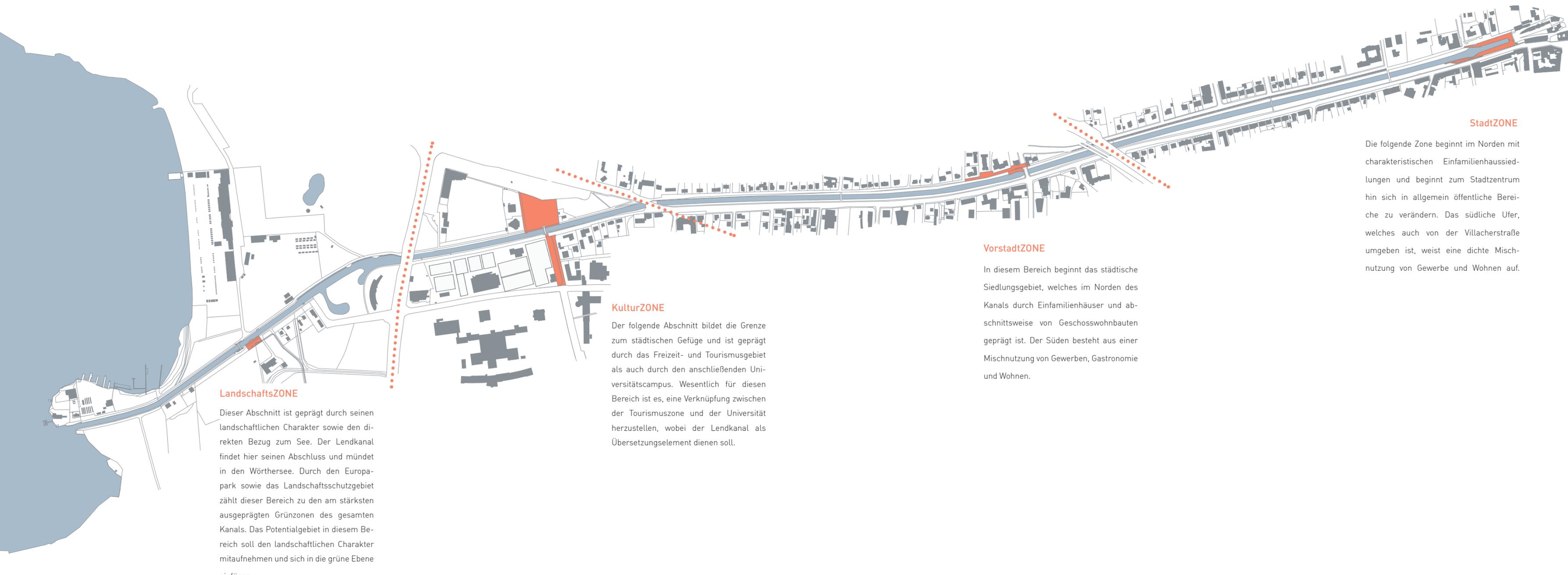
„ ERST DAS LEBEN, DANN
DER STADTRAUM, DANN
DIE GEBÄUDE.“

Jan Gehl

KONZEPT UND HERANGEHENSWEISE

Der Lendkanal bietet durch seine Verbindung mit dem Wörthersee und dem Stadtzentrum ein wichtiges Identifikationsmerkmal für die Stadt und ist ein wesentliches Naherholungsgebiet für die Bewohner. Das Potential an öffentlichen Freiräumen in Ufernähe blieb jedoch bis heute ungenutzt. Das Ziel dieser Arbeit ist es, den Lendkanal wieder in das Bewusstsein der Menschen zu rücken und einen attraktiven Ort mit Aufenthaltsqualitäten zu generieren. Dabei soll die historische Verbindungsachse anhand unterschiedlicher

Funktionen neuen öffentlichen Raum erzeugen. Die Vorgehensweise konzentriert sich im ersten Schritt auf die Funktionsgliederung des angrenzenden Gebietes, wodurch der Kanal in vier charakteristische Zonen gegliedert werden kann. Anschließend werden daraus vier Potentialgebiete erarbeitet, welche auf die wesentlichen Kriterien der Umgebung angepasst sind. Die ausgearbeiteten Bereiche ermöglichen neue Verknüpfungspunkte und Synergien zwischen der Stadt, dem Lendkanal und dem Wörthersee.



LandschaftsZONE

Dieser Abschnitt ist geprägt durch seinen landschaftlichen Charakter sowie den direkten Bezug zum See. Der Lendkanal findet hier seinen Abschluss und mündet in den Würthersee. Durch den Europapark sowie das Landschaftsschutzgebiet zählt dieser Bereich zu den am stärksten ausgeprägten Grünzonen des gesamten Kanals. Das Potentialgebiet in diesem Bereich soll den landschaftlichen Charakter mitaufnehmen und sich in die grüne Ebene einfügen.

KulturZONE

Der folgende Abschnitt bildet die Grenze zum städtischen Gefüge und ist geprägt durch das Freizeit- und Tourismusgebiet als auch durch den anschließenden Universitätscampus. Wesentlich für diesen Bereich ist es, eine Verknüpfung zwischen der Tourismuszone und der Universität herzustellen, wobei der Lendkanal als Übersetzungselement dienen soll.

VorstadtZONE

In diesem Bereich beginnt das städtische Siedlungsgebiet, welches im Norden des Kanals durch Einfamilienhäuser und abschnittsweise von Geschosswohnbauten geprägt ist. Der Süden besteht aus einer Mischnutzung von Gewerben, Gastronomie und Wohnen.

StadtZONE

Die folgende Zone beginnt im Norden mit charakteristischen Einfamilienhausiedlungen und beginnt zum Stadtzentrum hin sich in allgemein öffentliche Bereiche zu verändern. Das südliche Ufer, welches auch von der Villacherstraße umgeben ist, weist eine dichte Mischnutzung von Gewerbe und Wohnen auf.

🚶 12 min 🚲 3 min

Distanz: 1 km

🚶 16 min 🚲 4 min

Distanz: 1,3 km

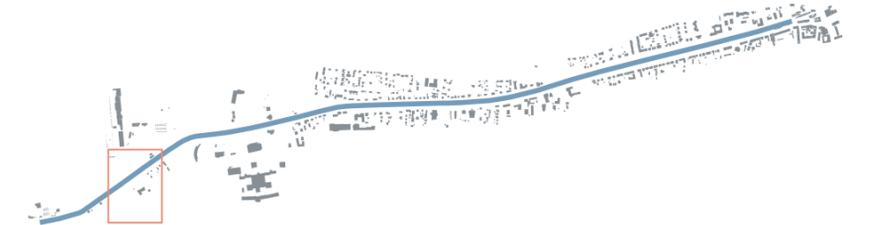
🚶 17 min 🚲 5 min

Distanz: 1,4 km



01 LandschaftsZONE

// Potential Tramwaystation



STANDORT

Das Potentialgebiet Tramwaystation liegt in unmittelbarer Nähe zum See, ist in das umliegende Landschaftsgefüge eingebettet und befindet sich in der LandschaftsZONE. Definiert wird dieser Bereich durch den letzten Abschnitt der Straßenbahn von Klagenfurt sowie den dort errichteten Gastronomiebetrieb Tramway Buffet. Die Lage mit direktem Kontakt zum Kanal sowie die Sichtachse zum Wörthersee machen diesen Standort zu einem attraktiven öffentlichen Raum.



IST-Zustand

Nutzung der ans Ufer grenzenden Flächen:

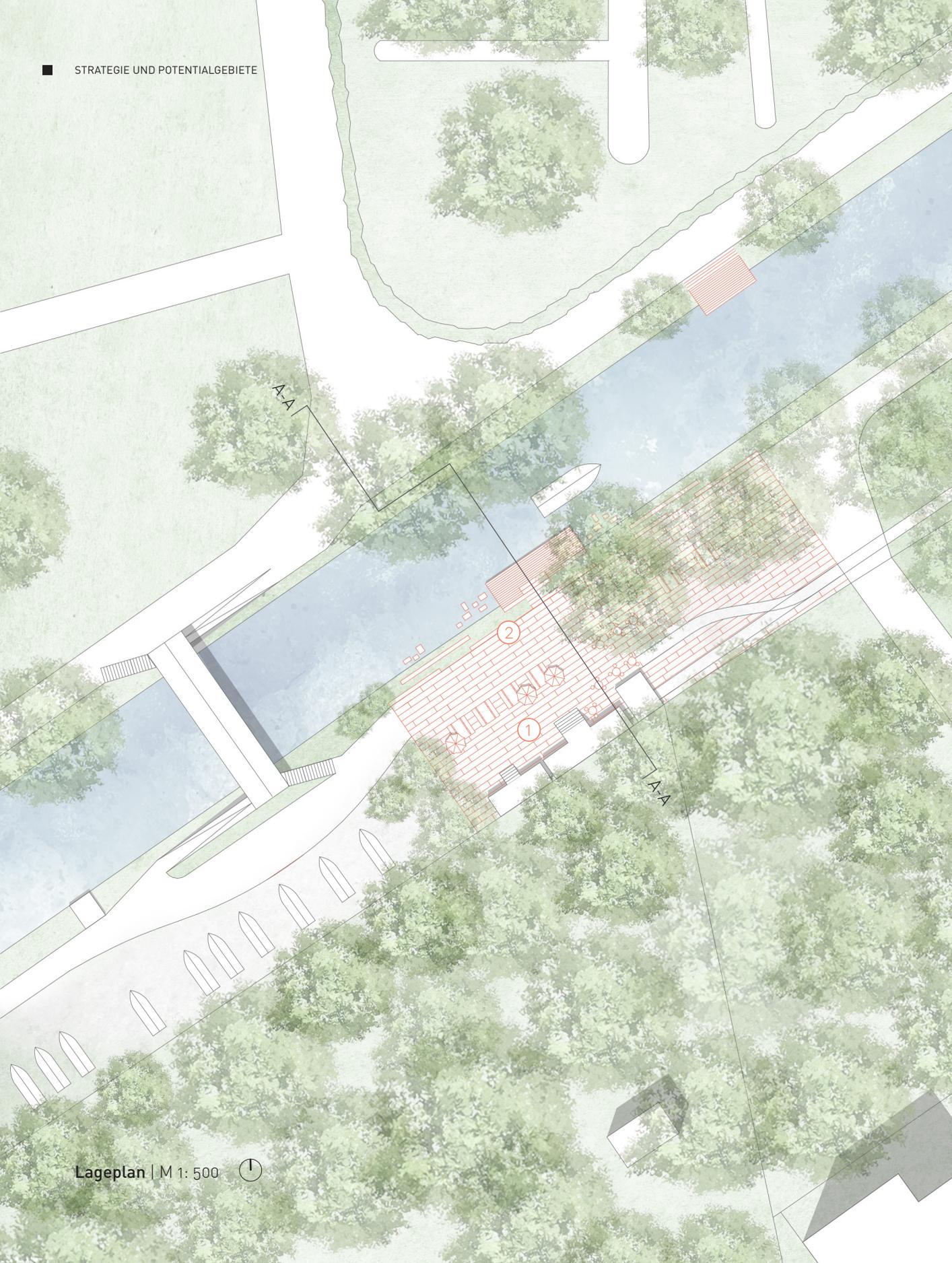
Das nördliche Ufer wird begrenzt vom Schlosspark Maria Loretto, dem Campingplatz und dem Strandbad von Klagenfurt. Im Süden befindet sich ein Bootsabstellplatz, das Kinomuseum sowie das „Buffet zur Tramway“. Weiters wird der südliche Abschnitt durch das Naturschutzgebiet begrenzt. Das „Buffet zur Tramway“ ist ein wichtiger Knotenpunkt für Radfahrer, Spaziergänger sowie Besucher der Tramway und des Kinomuseums. Es wurde aus zwei ehemaligen Straßenbahnwagons zum Gastronomie- und Sanitärbereich umgebaut. Der Sitzgarten ist durch eine Hecke von der Wilsonstraße getrennt, wodurch eine Trennung zum Lendkanal besteht. Durch die scheinbar willkürliche Anordnung von Sitzelementen, Fahrradabstellbereichen, Wartebereich und Kinderspielplatz gibt es keinen definierten Raum. Die Möblierung besteht aus Bierbänken, Parkbänken sowie Kaffeehaustischen und spricht keine zusammenhängende Sprache. Weiters gibt es keinen definierten Bereich für die Einstiegsstelle zur Tramway.

Verkehrslage:

Der Lorettosteg, welcher als Rad- und Fußgängerübergang funktioniert, ist das Bindeglied zwischen dem nördlichen und dem südlichen Ufer. Die Straße Metnitzstrand führt vom Strandbad über den Lorettoweg als Zufahrtsstraße zum Restaurant und dem Strandbad Maria Loretto. Gleichzeitig wird dieser Weg für Fußgänger und Radfahrer genutzt. In westliche Richtung ist der Lorettoweg ausschließlich für Radfahrer und Fußgänger zugelassen. Die Wilsonstraße ist eine niedrig frequentierte Zufahrtsstraße und trennt den Kanal von dem Tramway Buffet.

Uferzonen:

Dieser Abschnitt verfügt über zwei Bootsanlegestellen, welche einen Zugang zum Wasser möglich machen. Jedoch bilden sie keine qualitativen Aufenthaltszonen und sind in teilweise brüchigem Zustand. Der Höhenunterschied zwischen Uferzone und Wasseroberfläche beträgt 0,95 m. Direkte Aufenthaltsbereiche am Wasser zum Verweilen gibt es auch in diesem Abschnitt nicht. Beide Uferzonen verfügen über eine punktuelle Anordnung von Baumbeständen, womit der Blick aufs Wasser frei ist.

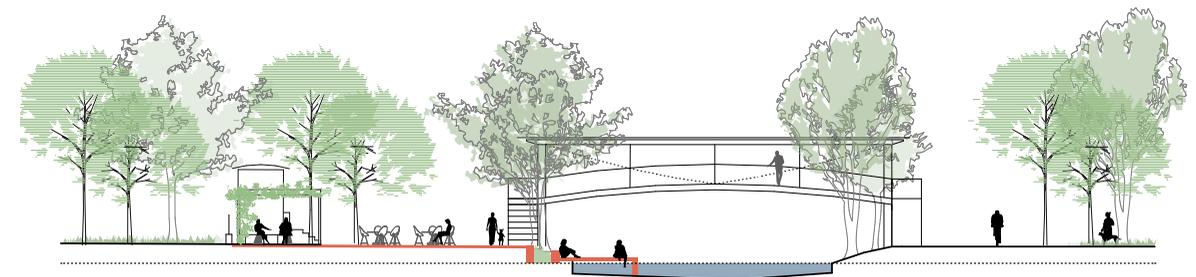


① Erneuerung Tramway Buffet

Das Tramway Buffet wird neu strukturiert. Dabei werden die ziellosen Bepflanzungen entfernt und das Mobiliar wird durch ein neues einheitliches Konzept ausgetauscht. Um einen fließenden Übergang und eine Verbindung zum Kanal zu erzeugen, wird ein durchgängiger Bodenbelag bis hin zum Ufer verwendet. Der Haltestellenbereich der Tramway wird durch Sitzmöglichkeiten und eine Infotafel ergänzt. Dieser Bereich soll als Warte- und konsumfreie Zone fungieren.

② Naturterrasse

Am südlichen Ufer wird durch neue in die Böschung integrierte Betonsteinstufen der Zugang zum Wasser gewährleistet. Die Stufen dienen ebenso als Sitzmöglichkeiten. Weiters sind Trittsteine angebracht, wodurch das Wasser bespielbar wird. Die Bootsanlegestelle wird in das Konzept integriert und dient als Steg zum Verweilen. Die Naturterrasse bietet direkten Blick auf den See und schafft einen erweiterten Freibereich zum angrenzenden Gastronomiebetrieb.



Schnitt A-A

0 1 2 5 10



Uferzugang Minimundus



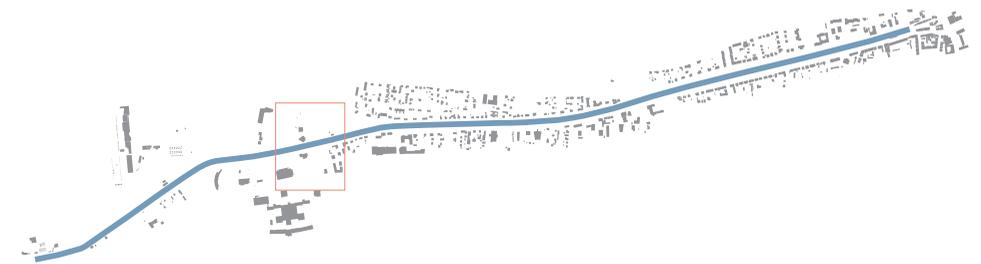
Anschließender Europagarten



Blick von Norden auf das Planungsgebiet

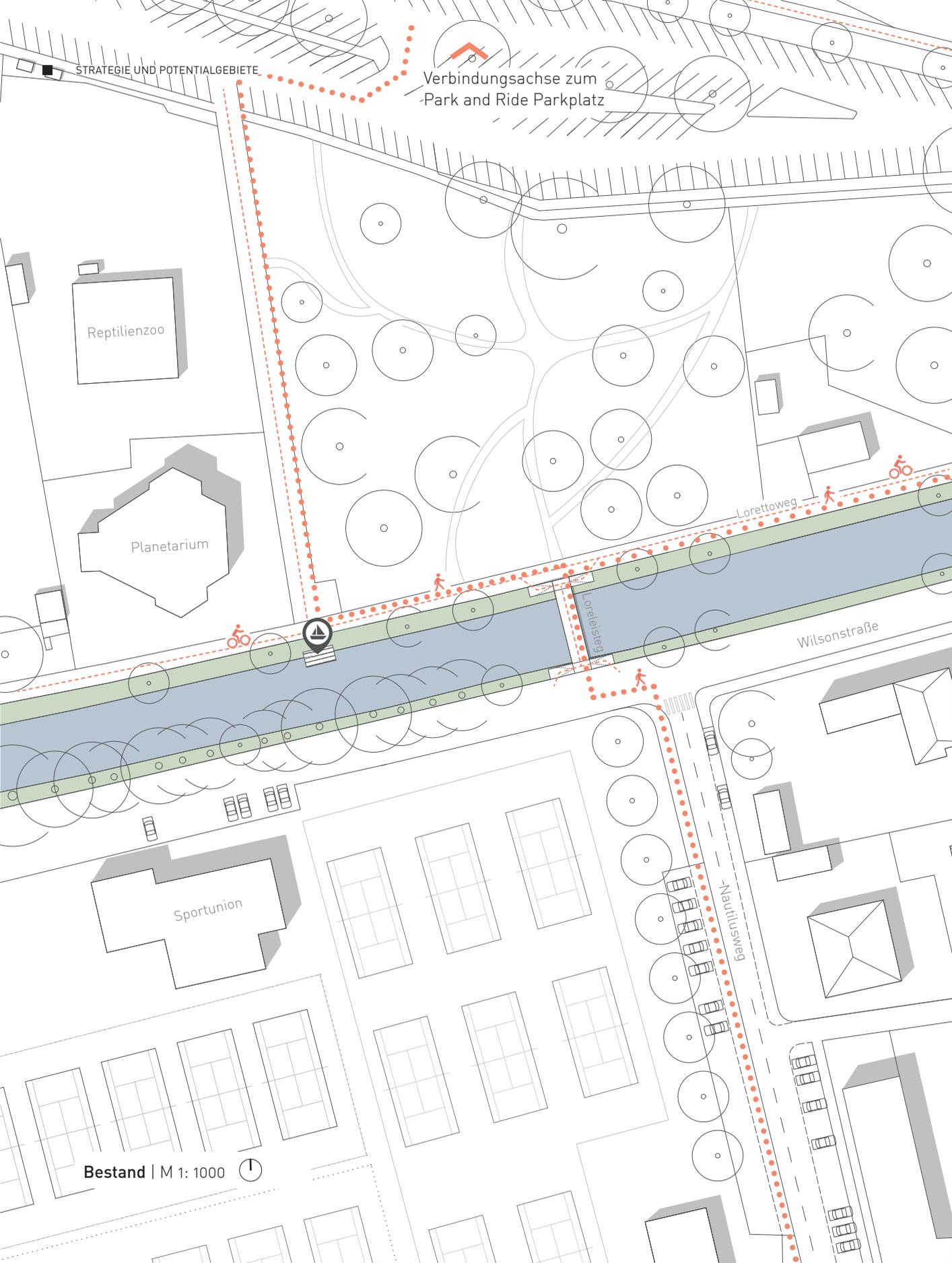
02 KulturZONE

// Potential Minimundus



STANDORT

Der folgende Standpunkt befindet sich zwischen der Freizeit-, Natur- und Tourismuszone sowie dem Stadtgebiet. Er ist hauptsächlich vom Tourismus und Sportanlagen umgeben und nur abschnittsweise findet man am südlichen Ufer Einfamilienhäuser. Eine bedeutende Schnittstelle in diesem Abschnitt ist die Verbindung mit dem Universitätsgelände von Klagenfurt.



IST-Zustand

Nutzung der ans Ufer grenzenden Flächen:

Das Planungsgrundstück ist der derzeitige Europagarten, welcher jedoch eine untergeordnete Rolle in dieser Tourismuszone spielt. Er soll daher Platz für eine Kultur- und Veranstaltungshalle bieten. Angrenzend an das Grundstück befinden sich einige Freizeiteinrichtungen wie das Minimundus, das Planetarium und der Reptilienzoo Happ. An das südliche Ufer grenzt eine riesige Sportanlage mit Tennisplätzen und Tennishalle an den Kanal. Zusätzlich liegt hier eine Waldorfschule sowie einzelne Einfamilienhäuser. In ca. 450 m Entfernung befindet sich die Alpen-Adria-Universität Klagenfurt, ein Studentenwohnheim sowie diverse Gastronomiebetriebe.

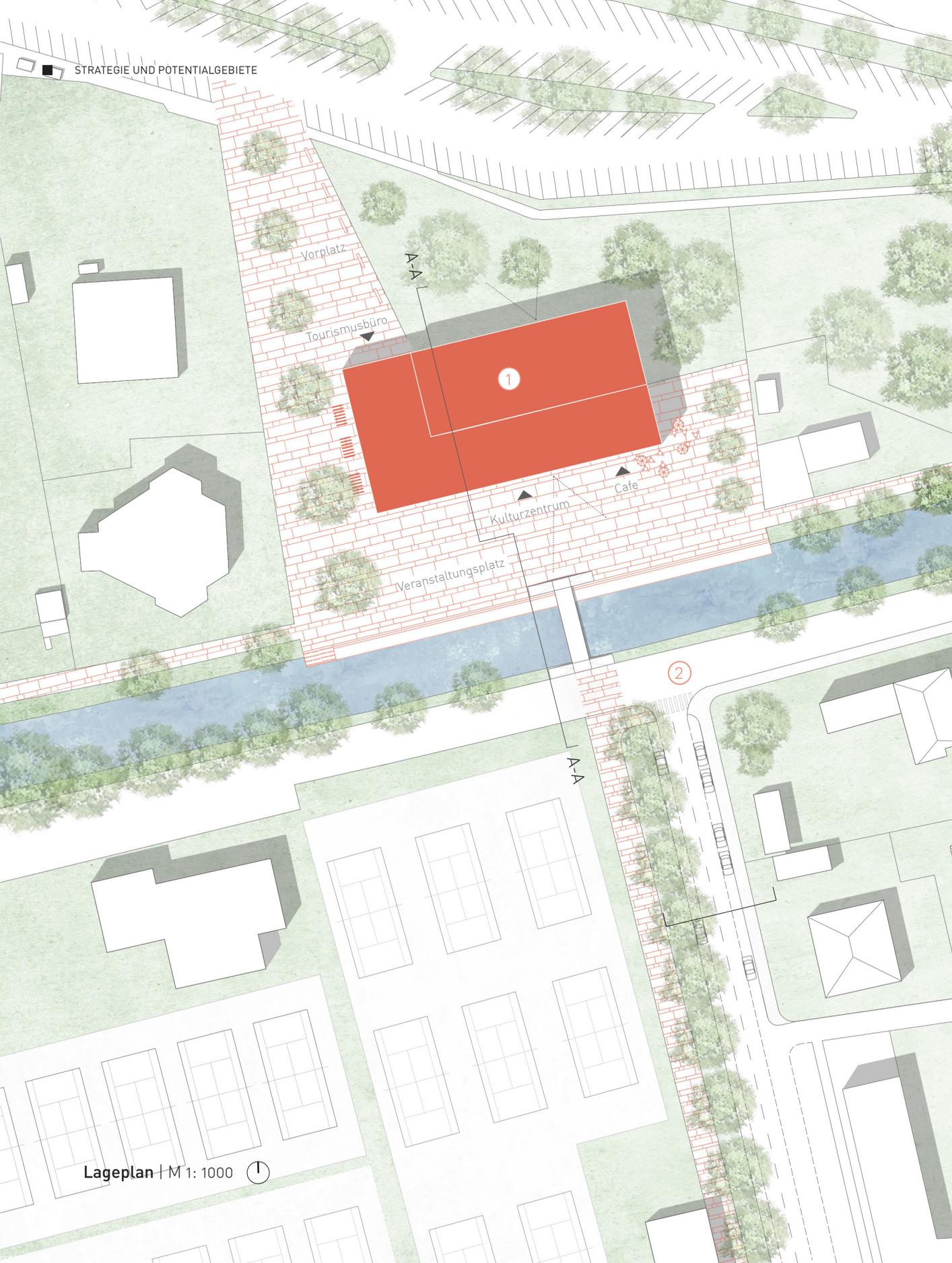
Verkehrslage:

Durch die direkte Lage zur Autobahnabfahrt und der Villacherstraße als Zubringer liegt das Grundstück in optimaler überregionaler als auch regionaler Erreichbarkeit. Im Norden grenzt der großzügige Parkplatz der umliegenden Freizeiteinrichtungen an das Planungsgebiet. Der Lorettoweg als Fußgänger- und Radweg führt am nördlichen Ufer

direkt am Planungsgrundstück vorbei. An das südliche Ufer grenzt die Wilsonstraße - eine untergeordnete Zufahrtstraße an den Kanal. Sie nimmt keinerlei Bezug zum Kanal auf. Der Loreleiste verbindet das nördliche und südliche Ufer und führt in den Nautilusweg direkt zur Universität. Dies ist eine bedeutende Verbindungsachse zwischen Universität und Lendkanal.

Uferzone:

Der Höhenunterschied zwischen Ufer und Wasseroberfläche beträgt in diesem Abschnitt ca. 1,22 m. Auch hier befindet sich eine Bootsanlegestelle, welche den einzigen Zugang zum Kanal gewährleistet. Weitere Zugangsmöglichkeiten sowie Freiräume am Wasser sind auch hier nicht vorzufinden. Das begleitende Straßengeländer direkt an der südlichen Uferkante wirkt als Trennung von Kanal, Straße und der angrenzenden Bebauung. Die Uferbereiche östlich vom Loreleiste sind durch punktuell angeordneten Baumbewuchs geprägt und bieten einen freien Blick über das Wasser. Westlich davon gibt es am südlichen Ufer einen sehr dichten Uferbewuchs, durch welchen kein Blickkontakt aufgenommen werden kann.



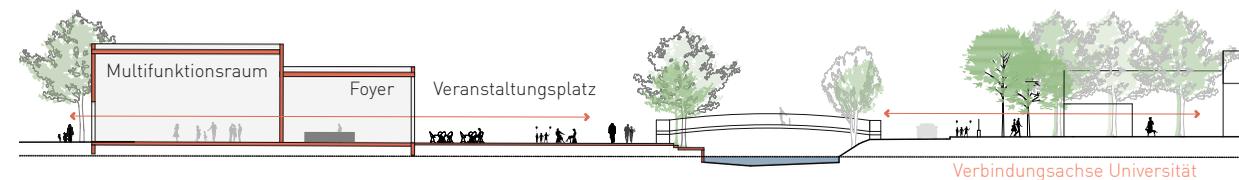
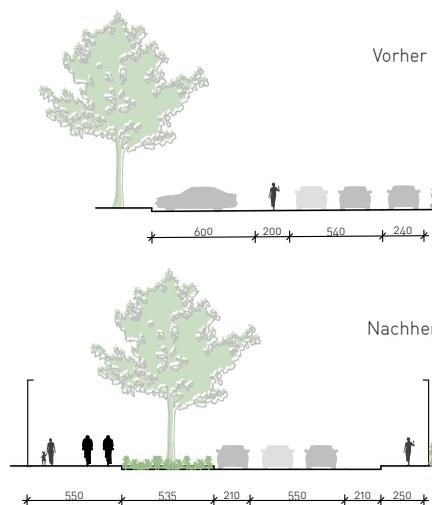
1 Kultur- und Veranstaltungszentrum

Durch die gut ausgebaute Infrastruktur sowie die Nähe zu den bereits bestehenden Freizeiteinrichtungen wurde in diesem Abschnitt ein Kultur- und Veranstaltungszentrum angedacht. Dieses soll zur Belebung des Lendkanals durch größere Veranstaltungen, Events und Ausstellungen beitragen. Dabei soll durch den großzügigen Veranstaltungsplatz der Bezug zum Kanal hergestellt werden. Der Platz verläuft durchgän-

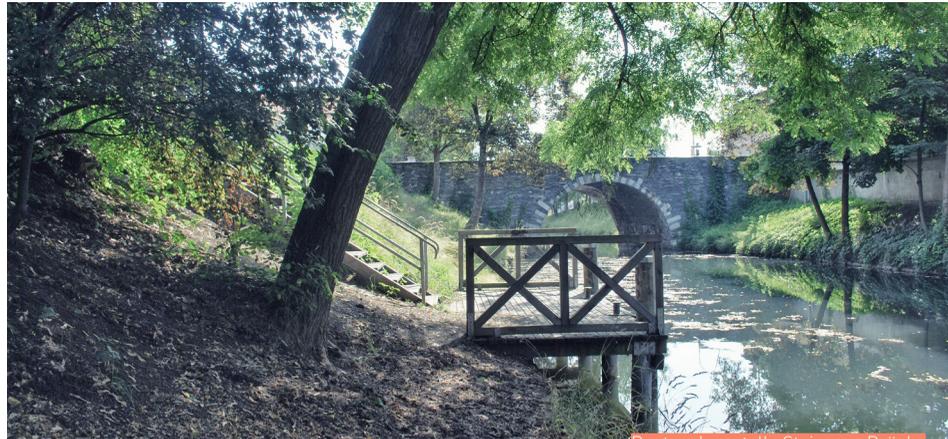
gig bis zur Uferkante, wo er dann mittels Stufen zur Wasseroberfläche führt. Weiters wird der bereits vorhandene Zufahrtsweg mit dem Platz verbunden. Somit entsteht eine klar definierte Verbindungsachse zum Kanal sowie der angrenzenden Bebauung. Die Bebauung ist als städtischer Vorschlag zu sehen. Eine weitere Ausarbeitung des spezifischen Raumprogramms ist nicht Schwerpunkt dieser Arbeit.

2 Straßenraum

Der Nautilusweg wird durch eine Profilveränderung erweitert, sowie benutzerfreundlicher und sicherer gestaltet. Dabei soll ein großzügiger Geh- und Fahrradweg mit ausreichender Beleuchtung sowie ein breiter Grünstreifen zur Abschirmung des motorisierten Verkehrs entstehen. Zusätzlich wird der Platzbelag zwischen Universität und Kultur- und Veranstaltungszentrum weitergeführt, welches die Verbindungsachse zusätzlich stärkt.



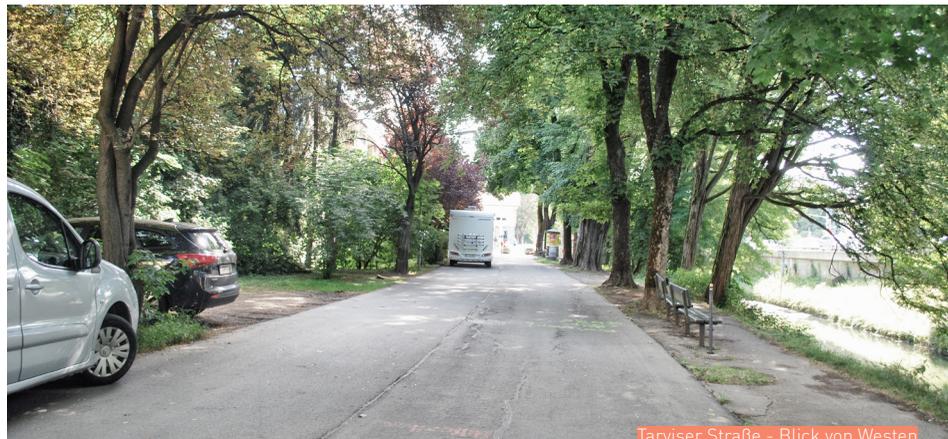
Schnitt A-A



Bootsanlegestelle Steinerne Brücke



Eisdiele Morle - Blick von Osten



Tarviser Straße - Blick von Westen

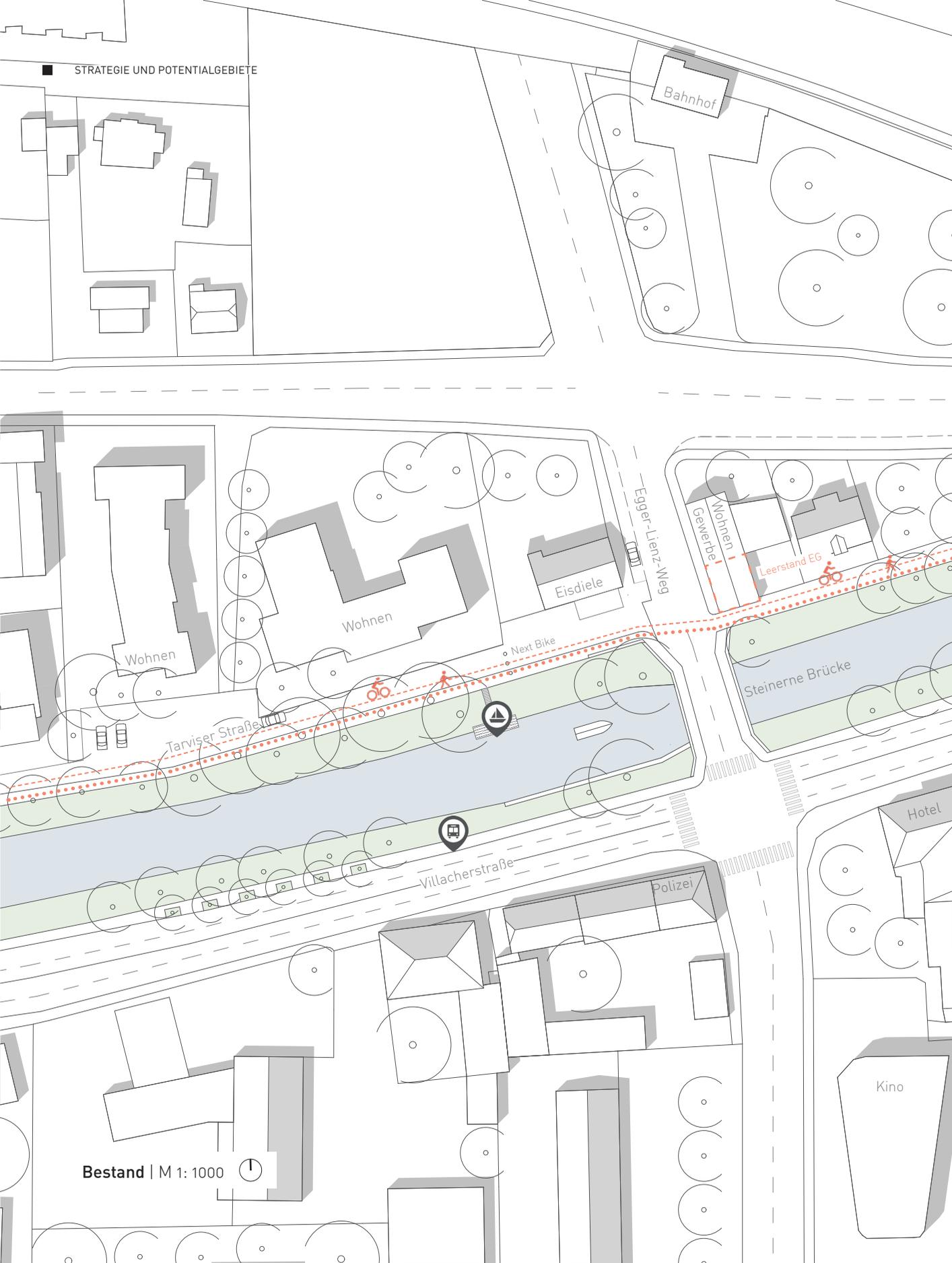
03 VorstadtZONE

// Potential Steinerne Brücke



Standort

In diesem Abschnitt befindet sich die Steinerne Brücke, die älteste von Klagenfurt. Sie ist ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den Orten Waidmannsdorf und St. Martin. Das Potentialgebiet liegt in der Vorstadtzone und ist umgeben von teilweise Geschosswohnbauten, Einfamilienhäusern sowie Gewerbe- und Gastronomiebetrieben.



IST-Zustand

Nutzung der ans Ufer grenzenden Flächen:

Im umliegenden Gebiet findet man den Eissalon Morle, das Seminarhotel Rokohof, die Polizeiinspektion, das Wulfenia Kino, den Bahnhof Klagenfurt Lend sowie vereinzelt Geschosswohnbauten. In ca. 650 m Entfernung ist das Schulzentrum Waidmannsdorf zu erreichen. Weiters befindet sich angrenzend an der Tarviser Straße eine leerstehende Erdgeschosszone, welche Potential zur Nachnutzung hat.

Uferzone:

Durch die Bootsanlegestelle Steinerne Brücke ist ein kleiner Bereich des Ufers zugänglich. Jedoch stellt die steile Böschung und der Höhenunterschied von 3,50 m eine Barriere dar. Das nördliche Ufer besteht aus einem dichten Baumbestand und das südliche Ufer ist vereinzelt von Bäumen umgeben. Der Zugang zum Wassers ist nur in Form der Bootsanlegestelle gegeben, welche jedoch kaum Aufenthaltsqualitäten aufweist.

Verkehrslage:

Die Tarviser Straße, welche zwischen der Uferkante des Lendkanals sowie der umliegenden Bebauung liegt, wird als Zufahrtsstraße, Radweg, Fußgängerzone sowie als nicht ausgewiesene Parkplatzfläche genutzt. Zusätzlich gibt es an diesem Standpunkt eine Next Bike Station für Fahrräder. Durch den angrenzenden Baumbewuchs am Ufer ist der asphaltierte Weg teilweise aufgebrochen und spröde. Der Egger-Lienz-Weg, welcher über die Steinerne Brücke führt, teilt die Tarviser Straße, wodurch in diesem Bereich eine Gefahrenzone beim Queren der Straße entsteht. An der Villacherstraße liegt die Bushaltestelle Steinerne Brücke.



① Ufertreppe

Durch die Ufertreppe wird ein öffentlicher Freiraum mit direktem Zugang zum Wasser geschaffen. Er soll ein Kommunikationsort und Aufenthaltszone für die Bewohner der Stadt darstellen. Die bestehende Bootsanlegestelle wird in das Treppenkonzept integriert und bildet dadurch einen erweiterten Steg.

③ Verkehr

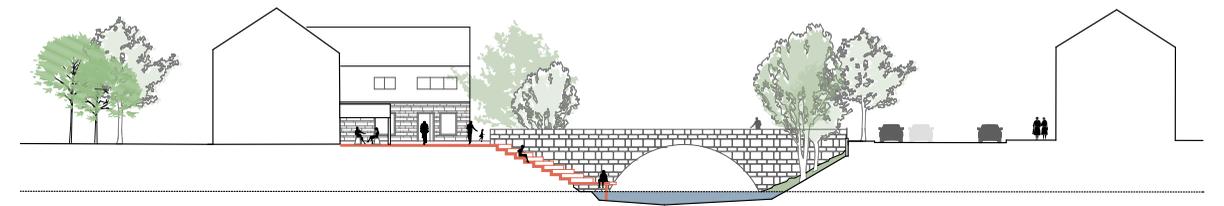
Die Tarviser Straße soll in diesem Abschnitt frei vom motorisierten Verkehr sein, um einen großzügigen öffentlichen Freibereich zu erzeugen. Dazu soll ein Park- und Fahrverbot ausgestellt werden. Weiters führt ein zusätzlicher Fußgängerstreifen über die Steinerne Brücke, um ein ungehindertes Queren der Straße zu ermöglichen.

② Bewegungszone

Um das Flächenpotential in diesem Bereich zu nutzen, wird eine Bewegungszone eingerichtet. Diese soll den Radfahrern, Inlineskatern und Läufern entlang des Kanals einen zusätzlichen sportlichen Aktivitätenbereich anbieten. Dazu werden verschiedene Outdoor-Fitnessgeräte, Trinkbrunnen sowie Sitzmöglichkeiten anbracht. Weiters kann diese Zone als Freiluft-Turnsaal für die umliegenden Schulen und Kindergärten genutzt werden.

④ Leerstand

Aufgrund des gut genutzten Fahrradweges entlang des Lendkanals bietet sich die leerstehende Erdgeschosszone als Fahrradwerkstatt für kleinere und größere Reparaturen an.



Schnitt A-A

0 1 2 5 10



Blick auf die Stützmauer



Blick in das Hafenbecken



Blick auf die Rampe von der Villacherstraße

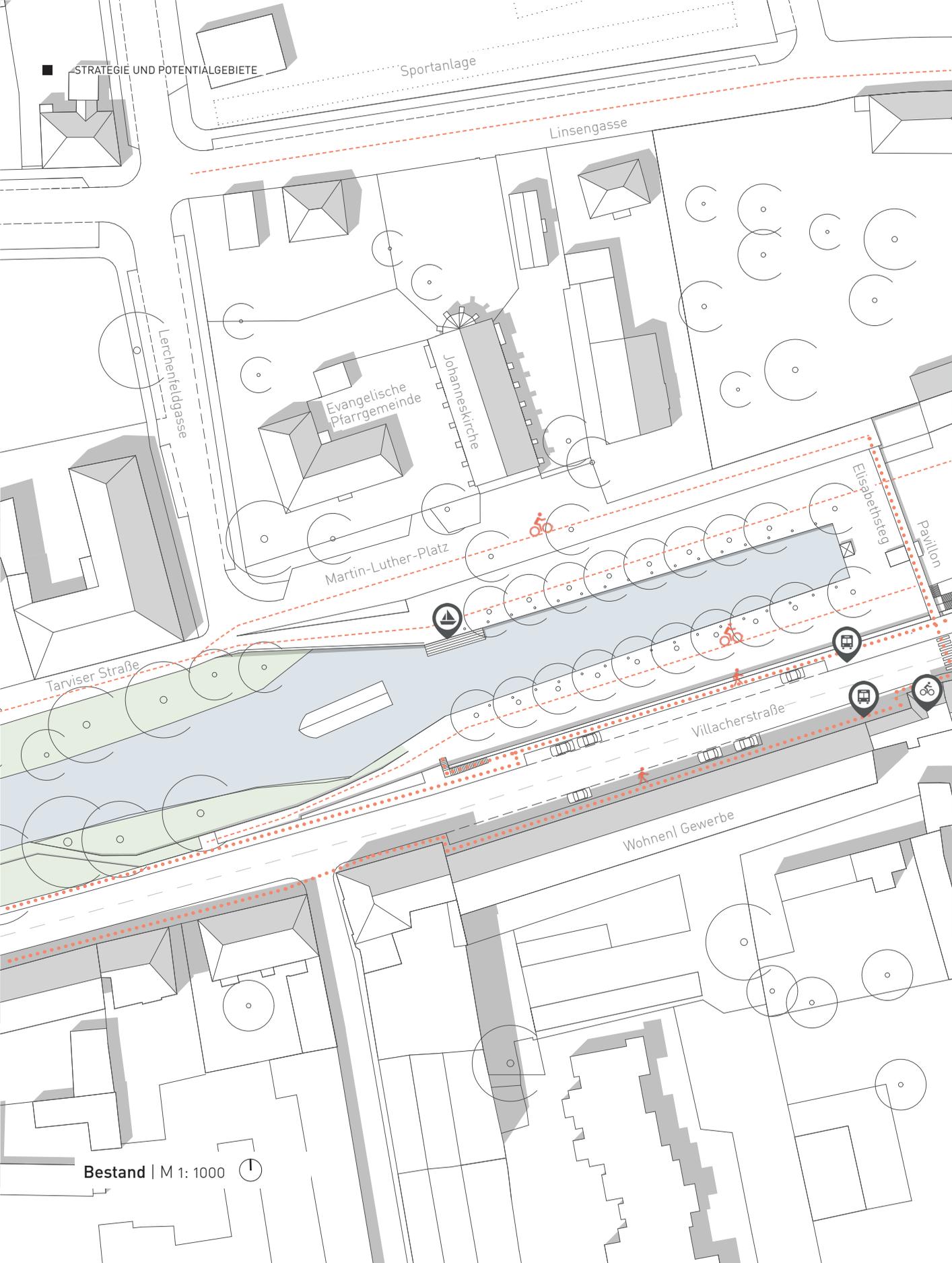
04 StadtZONE

// Potential Lendhafen



STANDORT

Das Projektgebiet befindet sich direkt im Lendhafen und schließt unmittelbar an das Stadtzentrum an. Die Elisabethbrücke, welche 2018 renoviert wurde, führt über den Hafen. Dieser Abschnitt weist einen sehr urbanen Charakter auf und ist umgeben von Gewerbebezonen sowie Geschosswohnbauten.



IST-Zustand

Nutzungen der ans Ufer grenzenden Flächen:

Das nördliche Ufer wird von einer Stützmauer mit einem Höhenunterschied von 5,40 m umschlossen, wo sich auf der oberen Ebene der Martin-Luther-Platz mit der Johanneskirche sowie die evangelische Kirchengemeinde befindet. Auch im Süden wird der Kanal von der Stützmauer begrenzt. Hier gibt es am oberen Plateau einen Buchladen, einen Fahrradverleih sowie ein Tattoo Studio. Im Osten wird der Kanal von der Elisabethbrücke und vom Lendhafenviertel begrenzt. Das Viertel besteht aus einer Mischnutzung von Wohnen, Gewerbe und Gastronomie. Der Verein Hafenviertel Urban Area arbeitet hier an einer Umnutzung des ehemaligen Café Roberts zu einem Künstler- und Atelierhaus mit Pop-Up-Stores, Ateliers und Co-Working-Spaces. Ein bereits umgesetztes Projekt ist der Pavillon des Vereins Lendhauer, welcher unter der Elisabethbrücke positioniert wurde. Er dient als temporärer Gastronomiebereich sowie als Bühne für Veranstaltungen.

Verkehrslage:

Die Elisabethbrücke dient als Fußgängerbrücke und verbindet die Tarviser Straße im Norden sowie die Villacherstraße im Süden. Der regionale Fahrradweg führt von der Tarviser Straße durch den Lendhafen in das Stadtzentrum. Um den Höhenunterschied im Hafen zu überwinden, gelangt man mit einer Rampe im Norden und Süden in den Hafen. Zusätzlich gibt es im Süden zwei Treppenanlagen, welche als Verbindung zwischen den Ebenen dienen.

Uferzonen:

Die Uferbereiche im Lendhafen sind ebenfalls mit Stützmauern umschlossen und bilden dadurch eine klare Grenze zwischen Wasser und angrenzender Fläche. Der Niveauunterschied zwischen Uferkante und Wasser ist gering, wodurch der Bezug zum Wasser gut hergestellt werden kann. Der umliegende Platz ist mit Makadam-Schotter befestigt und bietet eine großzügige Freifläche. Des Weiteren gibt es eine klar definierte Baumallee entlang des Ufers. Die Rampen erzeugen eine klare Grenze zwischen dem urbanen und dem begrünten Ufer.



① Lendmarkt

Die Bereiche unter der Stützmauer sollen ausgebaut und durch verschiedene Funktionen bespielt werden. Alle Module besitzen dieselbe Grundausstattung und können variabel genutzt werden. Der neue Marktplatz soll die gesamte Ebene des Hafens einschließen und für Kunsthandwerksmärkte, Flohmärkte oder einen Weihnachtsmarkt dienen. Durch das Marktgeschehen werden die bestehenden Betriebe zusätzlich gefördert.

③ Platz im Schatten

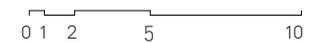
Der bereits vorhandene Weg wird erweitert um zu einem kleinen Platz im Schatten ausgebaut zu werden. Diese Zone bietet einen Rückzugsort, von dem aus man das Marktgeschehen beobachten kann.

② Uferzone und Hafenbecken

Der Kanal soll im Lendhafen zu einem Wasserbecken mit integrierten Wasserspielen umgebaut werden und das Durchlaufen des Wasserbeckens ermöglichen. Mittels Treppen gelangt man in das Becken, wodurch der direkte Bezug zum Wasser erzeugt wird. Im Bereich des Wendepunktes für den Bootsverkehr gibt es Unterwassertrittstufen, welche das Einfahren des Bootsverkehrs verhindern soll.



Schnitt A-A



06 DETAILAUSSCHNITTE

// VorstadtZONE - Urbane Ufertreppe

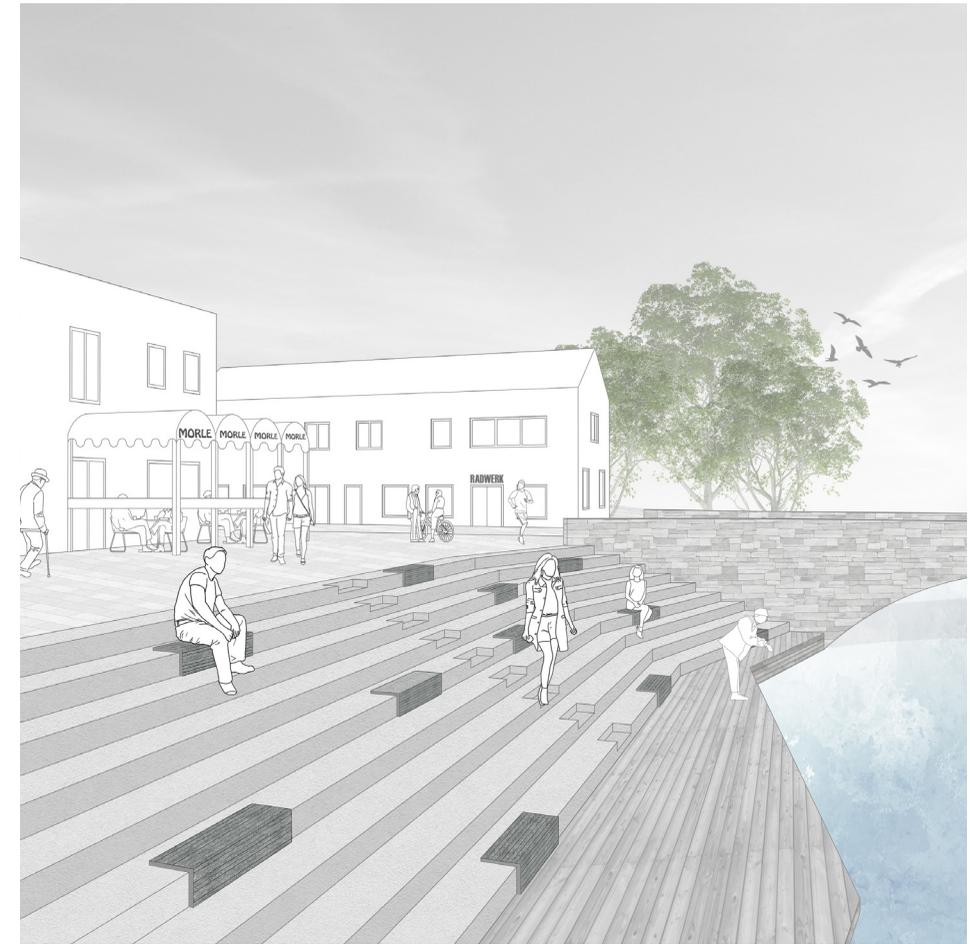
// StadtZONE - Lendmarkt

// Impressionen Kultur- und
LandschaftsZONE

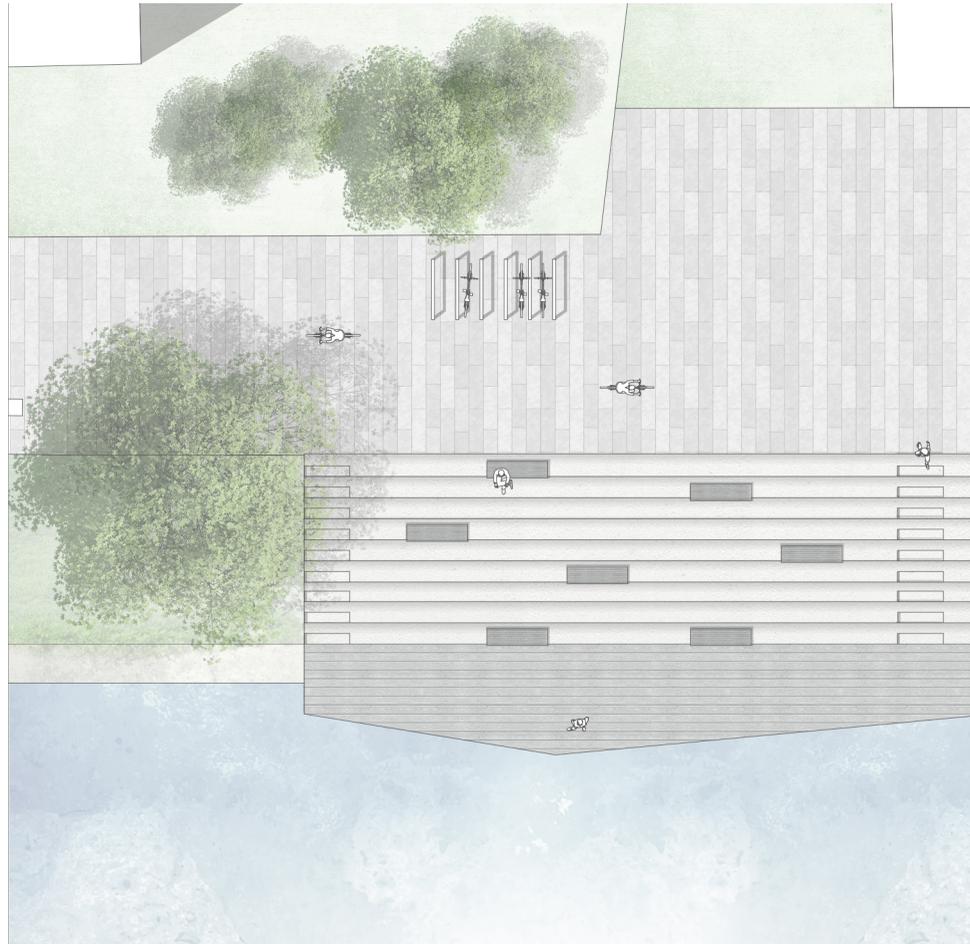
VorstadtZONE - Urbane Ufertreppe

Die folgenden Detailausschnitte befinden sich in der VorstadtZONE und bilden einen gesamten Bewegungsablauf in diesem Teilstück aus. Die urbane Ufertreppe dient als Übersetzer zwischen oberer Uferkante und Wasseroberfläche und ermöglicht einen großzügigen Zugang zum Wasser. Die Treppe passt sich dem Böschungswinkel an, fügt sich in die bestehende Landschaft ein und schließt die Steinernen Brücke in das Geschehen mit ein. Ein Ort zum Verweilen, ein Platz an der Sonne, ein Treffpunkt und eine Freiluftbühne sind entstanden. Das Material der Treppe soll ein hellgrauer Betonstein werden, um einen Kontrast zur Steinernen Brücke zu erzeugen. Die Sitzelemente und

der Steg sind aus Lärchenholz, welches sich durch das Abwittern des Holzes in das Farbkonzept einordnet. Der gesamte Freibereich an der oberen Uferkante wird mit einer einheitlichen Oberfläche aus Betonsteinplatten erneuert. Der Abschnitt zwischen Bewegungszone und Treppenanlage wird mit neuen Sitzmöglichkeiten und einer neuen Beleuchtung ausgestattet. Durch den dichten Baumbestand in diesem Abschnitt liegt die Bewegungszone und die kleine Allee im Schatten und bietet dadurch einen Gegensatz zur sonnigen Ufertreppe. Dieser neu kreierte Ort bietet abwechslungsreiche Möglichkeiten, sich am Kanal und am Ufer aufzuhalten.



Urbane Ufertreppe



Grundriss | M 1: 250

- Steg und Sitzstufen: Lärchenholz
- Ufertreppe: Betonsteine
- Bodenbelag: Betonsteinplatten
- Trampelweg: Kies



Schnitt | M 1: 250



StadtZONE - Lendmarkt

Der Bereich unter der Tarviser Straße und Villacherstraße soll ausgebaut werden, um die großzügige Fläche um das Hafenbecken dauerhaft bespielen zu können. Der Ausbau erfolgt durch Module, die jeweils ident mit eigenem Sanitärbereich, Strom und Abwasser ausgestattet sind. Die Anordnung der Module erfolgt so, dass bei Bedarf immer zwei Boxen zu einer Einheit zusammengesgeschlossen werden können. Das Raumprogramm wird nicht genau

definiert, um so eine Vielfalt an Möglichkeiten zu generieren. Im folgenden Detailausschnitt wird ein Szenarium zur Nutzung der Flächen vorgeschlagen, um einen Eindruck des Geschehens zu bekommen. Diese Intervention soll eine weitere Phase zur Belebung des Hafenviertels darstellen, um das Kreativviertel, welches vom Verein Hafenstadt - Urban Area entwickelt wird bis zum Hafenbecken zu erweitern.

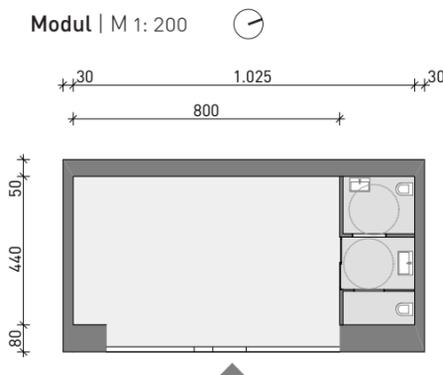
Der Bereich um das Hafenbecken wird mit einem einheitlichen Oberflächenbelag aus Betonsteinplatten versehen. Hier soll in Zukunft ein Markplatz und Hauptanziehungspunkt für die Bewohner entstehen - wie er es schon einst gewesen ist. Das Marktgeschehen soll vielseitig bleiben und von Kunsthandwerksmärkten, Flohmärkten sowie im Winter von einem Weihnachtsmarkt reichen. Das Hafenbecken selbst wird zu einem begehbaren Wasserbecken mit verschiedenen Wasserspielen umgebaut, um so die Erlebbarkeit des Wassers zu fördern. Um das Befahren des Bootsverkehrs zu verhindern, gibt es eine Abgrenzung mittels Betontrittsteinen, welche im Bereich der Bootsanlegestelle angeordnet sind. Durch eine lineare Treppenausbildung der Uferkante wird ein sanfter Zugang zum Wasserbecken ermöglicht. Zusätzlich dienen die Stufen als Sitzmöglichkeiten.

146 /

// Daten

- // Nutzungsneutrales Modul
- // 40 m² Nutzfläche
- // 10 m² Sanitärbereich (barrierefrei)
- // 3.65 m Raumhöhe

Modul | M 1: 200



/ 147



Grundriss | M 1: 250 ↻

- Steg: Lärchenholz
- Ufertreppen: Betonsteine
- Bodenbelag: Betonsteinplatten



152 /



Schnitt | M 1: 250



/ 153

Uferzone mit begehbarem Wasserbecken

KulturZONE



154 /

Kultur- und Veranstaltungszentrum

LandschaftsZONE



/ 155

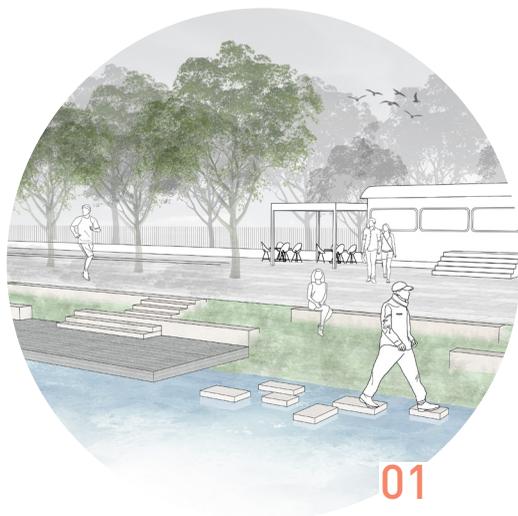
Naturterrassen

07 SCHLUSSFOLGERUNG

// Gesamtübersicht

// Resümee

WörtherSEE



01

01 LandschaftsZONE
// Naturterrassen



02

02 KulturZONE
// Kultur- und
Veranstaltungszentrum



03

03 VorstadtZONE
// Urbane Ufertreppe



04

04 VorstadtZONE
// Lendmarkt

StadtZENTRUM



RESÜMEE

Das Konzept aus „LEND BOULEVARD“ soll dazu beitragen, dem Lendkanal wieder einen Stellenwert im städtischen Gefüge zu geben und das Potential an öffentlichen Freiräumen in stadtnahen Gewässern zu nutzen. Dabei wurde ein Konzept ausgearbeitet, welches punktuelle Interventionen entlang der Wasserachse vorsieht, um so Schrittweise die Verbindung zum See herzustellen und dem Kanal neues Leben zu verleihen. Es wurde versucht, die abschnitts-

weise steilen Uferböschungen zu überwinden und einen Zugang zum Wasser herzustellen. Treppen, Sitzstufen, Stege und Unterwassertrittsteine führen dabei zur Erlebbarkeit des Wassers. Durch das Ergänzen neuer Funktionen und Verbindungsachsen der umliegenden Bereiche wird der Kanal in das Umfeld und das Geschehen miteinbezogen und erhält somit wieder eine Bedeutung.

08 VERZEICHNISSE

// Literaturverzeichnis

// Abbildungsverzeichnis

// Danksagung

LITERATURVERZEICHNIS

Bücher und Zeitschriften:

Amt der Kärntner Landesregierung
Wörthersee / Pegel Pörtschach - Wasserstandkennwerte. o.S.

Cik, Thomas: So soll das Lend-Viertel zur Hafenstadt werden, in: Kleine Zeitung, 08.10.2017, o.S.

Grueber, Paul: Klagenfurt. Ein historischer Rückblick von der Entstehung der Stadt bis in die neueste Zeit, Klagenfurt 1925

Jandl, Dieter: Klagenfurt am Wörthersee. Historischer Überblick. Von der Siedlung an der Furt zur Wissensstadt, Klagenfurt 2015

Kärntner Landesarchiv, Wutte, Martin: Feuilleton. Vom Lendkanal, in: Klagenfurter Zeitung 153, 14-17 (1929), o.S., Schachtel 29, Sign. AT-KLA 684-C-1016 St

Kärntner Landesarchiv, Nemeč E.: Der Lendkanal in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft (Vortrag, Typoskript) 1956, Schachtel 15, Sign. AT-KLA 351-C-802 Ak

Kraigher, Eberhard: Entwicklung, Planung und Gestaltung der Stadt Klagenfurt, Diss., Technische Universität Wien 1992

Magistrats – Abteilung für Stadtplanung Klagenfurt: Stadtentwicklungskonzept 2020, Klagenfurt, Beschlussexemplar 27.10.2014

Prominski, Martin u. a.: Fluss. Raum. Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer, Basel 2012

Internetquellen:

ASP Landschaftsarchitekten:
Wipkingerpark Ökologische Nische für Stadtmenschen, Online unter: <http://asp-land.ch/projekte/limmatstufen-wipkingerpark/> [07.03.2018]

Austria-Forum: Kärnten, Online Unter: <https://austria-forum.org/af/AEI-OU/K%C3%A4rnten> [18.03.2018]

Canal de l'Ourcq, Online unter: <https://de.parisinfo.com/transportmittel/73132/Canal-de-l-Ourcq> [21.04.2018]

Canal de l'Ourcq und Umgebung: die großen Flächen, Online unter: <https://de.parisinfo.com/paris-entdecken/themenfuhrer/stadtereise-in-paris/canal-de-l-ourcq-und-umgebung/canal-de-l-ourcq-und-umgebung> [21.04.2018]

Eislaufverein Wörthersee: Lendkanal, Online unter: <https://www.ev.w.at/eisbahnen/lendkanal/> [06.04.2018]

Hafenstadt Urban Area: Get Urban. Online unter: <https://www.hafenstadt.at/> [19.08.2018]

Ironman Austria-Kärnten: Strecke, Online unter: <http://eu.ironman.com/de-at/triathlon/events/emea/ironman/austria/athleten/strecke.aspx#axz-z50e8Kfk5M> [19.08.2019]

Kärntner Flughafen Betriebs GesmbH (2018): Flughafeninformationen, Online unter: <http://klagenfurt-airport.at/flughafen/> [06.03.2018]

Klagenfurt am Wörthersee: Gewässer, Online unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Klagenfurt_am_W%C3%B6rthersee#Gew%C3%A4sser [06.03.2018]

Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee: Klagenfurt in Zahlen, Online unter: <https://www.klagenfurt.at/die-stadt/statistik/geographie-wetter.html> [18.03.2018]

Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee: Radwege, Online unter: <https://www.klagenfurt.at/leben-in-klagenfurt/verkehr-parken/radwege.html> [06.03.2018]

Lendhafen: Verein, Online unter: <https://www.lendhafen.at/verein/> [19.08.2018]

ÖBB-Infrastruktur AG (2018): Die Südstrecke, Online unter: <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oessterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach> [06.03.2018]

Park Spica, Online unter: <https://www.visitljubljana.com/de/besucher/aktivitaeten/sightseeing/park-spica/> [18.04.2018]

Österreichischer Städteatlas: Eingemeindung der Stadt Klagenfurt, Online unter: http://staedteatlas.mapire.eu/oessterreichischer-staedteatlas/klagenfurt/#OV_27_7 [03.04.2018]

Parc de la Villette, Online unter: <https://www.paris360.de/urlaub-reisen/sehenswuerdigkeiten/parc-de-la-villette-freizeitpark> [18.04.2018]

Pavilion on the riverbank of Ljubljana river, Online unter: <https://divisare.com/projects/274067-bbarhitekti-pavilion-on-the-riverbank-of-ljubljana-river> [18.04.2018]

Schiffs-Agentur Schweiz (2016): Wörthersee Geschichte, Online unter: http://www.schiffs-agentur.ch/joomla/images/pdf/Woerthersee/dossier-17_woerthersee_geschichte.pdf [06.04.2018]

Tourismusportal des Landes Kärnten: Kultur am Wörthersee, Online unter: <https://www.kaernten.at/reiseziele/orte/klagenfurt-am-woerthersee/> [04.07.2018]

Uferpromenade Trnovski pristan, Online unter: <https://www.visitljubljana.com/de/besucher/aktivitaeten/sightseeing/uferpromenade-trnovski-pristan/> [18.04.2018]

Uferstrasse Breg, Online unter: <https://www.visitljubljana.com/de/besucher/aktivitaeten/sightseeing/uferstrasse-breg> [18.04.2018]

Verein 3athlon Kärnten: Lendkanal Crossing 2018, Online unter: <https://www.3athlon-kaernten.at/klagenfurter-lendkanal-crossing-2018/> [19.08.2018]

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

1 | Altersstruktur und Einwohnerzahl von Klagenfurt

Bianca Paulitsch (2018), Inhalt: <http://www.statistik.at/blickgem/pr2/g20101.pdf> [17.08.2018]

2 | Altersstruktur nach Stadtteilen

Bianca Paulitsch (2018), Inhalt: Magistrats – Abteilung für Stadtplanung Klagenfurt: Stadtentwicklungskonzept 2020, Klagenfurt, Beschlussexemplar 27.10.2014: 3-7

3 | Verein Lendhauer

Online unter: https://www.kultur.klagenfurt.at/_Resources/Persistent/6c6bc09c637c2162f-64fe5ebde84281a3210d64a/Liebe%20Freundinnen%20und%20Freunde%20des%20Lendhafens.pdf [06.03.2018]

4 | Verein Hafenstadt Urban Area

Online unter: <https://www.hafenstadt.at/> [13.07.2018]

5 | Älteste Klagenfurter Stadtsiegel von 1287

Online unter: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/klagenfurt/#OV_27_2 [16.04.2018]

6 | Klagenfurt Innenstadt (Altstadt), ältester Stadtplan aus dem Jahr 1605

Online unter: <http://www.indra-g.at/klagenfurt-innenstadt/klgft-plan-1605-650.htm> [16.04.2018]

7 | Steinerne Brücke

Online unter: <https://de.wikipedia.org/wiki/Lendkanal#/media/File:Lendkanalsteinernebruecke1880.jpg> [18.04.2018]

8 | Franziszeische Landesaufnahme 1830-1834

Online unter: <https://mapire.eu/de/synchron/europe-19century-secondsurvey/?layers=osm%2C158%2C164&right-layers=osm&bbox=369343.7206739716%2C5464789.505280968%2C2108438.988218302%2C6687781.957843788> [18.04.2018]

9 | Straßenbahnnetz, 1951

Bianca Paulitsch (2018), Inhalt: <http://www.public-transport.at/netzplan-klagenfurt-1951.gif> [20.07.2018]

10 | Stadtplan von Klagenfurt, 1827

Online unter: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/klagenfurt/#OV_27_4 [20.07.2018]

11 | Eingemeindung der Stadt Klagenfurt, 1991

Bianca Paulitsch (2018), Inhalt: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/klagenfurt/view/klagenfurt__004a.ecw/?zoom=2&lat=-1623.5&lon=1684&layers=B [20.06.2018]

12 | Universität Klagenfurt

Online unter: <https://www.klagenfurt.at/die-stadt.html> [14.04.2018]

13 | Europapark Klagenfurt

Online unter: <http://www.woerthersee.tv/Klagenfurt-Woerthersee.html> [14.04.2018]

14 | Lendhafen 1843

Online unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Klagenfurt_Lendhafen_Jahr_1843_Lithographie_koloriert.jpg [16.04.2018]

15 | Großsportanlage 1938

Kraigher, Eberhard: Entwicklung, Planung und Gestaltung der Stadt Klagenfurt, Diss., Technische Universität Wien 1992: 208

16 | Lendkanal mit anschließenden Parzellen, 19 Jh.

Kärntner Landesarchiv , Ständisches-Bauzahlamt-Pläne-G-18-g

17 | Lendkanal u. Dampfer Loretto, 1908

Kärntner Landesarchiv, Bildarchiv 128-F-C 27 St

18 | Eislaufen am Lendkanal, 1907

Kärntner Landesarchiv, Ansichtskartensammlung 129-E-Klagenfurt 614 St

19 | Lendkanal mit Rizzibrücke

Online unter: https://www.imbild.tv/index.php?option=com_pic_places&view=pic_ef_map&tmpl=component&fto=103.654%20 [16.04.2018]

20 | Seeparkhotel

Online unter: <https://www.seeparkhotel.at/de/home/> [15.04.2018]

21 | Diözesanbibliothek

Online unter: <https://goo.gl/images/TgSq2R> [15.04.2018]

22 | Strandbad

Online unter: <http://www.woerthersee-architektur.at/?Klagenfurt:Strandbad> [15.04.2018]

23 | Sportunion

Online unter: <http://www.sportunion-tennis.at/uber-die-halle/> [17.04.2018]

24 | Minimundus

Online unter: http://www.euro-t-guide.com/See_Photo/Austria/W_Klagenfurt/Minimundus_2012_03.jpg [15.04.2018]

25 | Johanneskirche

Online unter: <http://www.johanneskirche-klagenfurt.at/gottesdienst/> [17.04.2018]

26 | Lakeside Science & Technologie Park | Universität Klagenfurt

Online unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Luftbiltaufnahme_Lakeside_District.jpg [17.04.2018]

27 | Raum linear erweitern

Prominski, Martin u. a.: Fluss. Raum. Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer, Basel 2012: 52

28 | Raumpunktuell erweitern

Prominski, Martin u. a.: Fluss. Raum. Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer, Basel 2012: 54

29 | Elemente darüber stellen

Prominski, Martin u. a.: Fluss. Raum. Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer, Basel 2012: 58

30 | Zwischenebenen

Prominski, Martin u. a.: Fluss. Raum. Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer, Basel 2012: 60

31 | Mitgehende Elemente

Prominski, Martin u. a.: Fluss. Raum. Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer, Basel 2012: 64

32 | Ufertreppen Wipkingerpark

Online unter: https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/gsz/natur-_und_erlebnisraeume/park-_und_gruenanlagen/wipkingerpark.html#&gid=Wipkingerpark&pid=Wipkingerpark_1.JPG [15.03.2018]

33 | Lageplan Wipkinger Park

Online unter: <https://asp-land.ch/projekte/limmatstufen-wipkingerpark/> [15.03.2018]

34 | Limmatfenster und Wellenbank

Online unter: <http://asp-land.ch/projekte/limmatstufen-wipkingerpark/> [15.03.2018]

35 | Zugang zum Park

Online unter: <http://asp-land.ch/projekte/limmatstufen-wipkingerpark/> [15.03.2018]

36 | Uferpromenade Trnovski Pristan

Online unter: <https://www.visitljubljana.com/de/besucher/aktivitaeten/sightseeing/uferpromenade-trnovski-pristan/> [15.03.2018]

37 | Uferstraße Breg

Online unter: <https://www.visitljubljana.com/de/besucher/aktivitaeten/sightseeing/uferstrasse> [15.03.2018]

38 | Uferanlage Špica

Online unter: <https://www.bananaway.si/spica-sup-lokacija-ljubljana-4/> [15.03.2018]

39 | Blick auf den Pavillon

Online unter: <https://divisare.com/projects/274067-bb-arhitekti-pavilion-on-the-river-bank-of-ljubljana-river#lg=1&slide=0> [15.03.2018]

40 | Angrenzende Uferzone mit Cafes

Online unter: <http://vero-randonnee.over-blog.com/article-34332722.html> [15.03.2018]

41 | Blick auf den Kanal mit angrenzendem Park

Online unter: <https://lavillette.com/wp-content/uploads/2014/08/960-canal.jpg> [15.03.2018]

42 | Lageplan

Online unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Parc_de_la_Villette#/media/File:Plan_of_the_Parc_de_la_Villette_-_OSM_2016.svg [15.03.2018]

43 | Punktelement im Park

Online unter: <http://www.pencil.com/gallery.php?p=647915047381> [15.03.2018]

44 | Galerie de l'Ourcq

Online unter: <http://thetouristinparis.com/paris/fr/10-good-reasons-to-discover-parc-de-villette-in-northeast-paris/> [15.03.2018]

45 | Ufertreppen mit Trittstufen Wipkingerpark

Online unter: <http://asp-land.ch/projekte/limmatstufen-wipkingerpark/> [15.03.2018]

Alle Fotos, Darstellungen und Grafiken die nicht seperat im Abbildungsverzeichnis angeführt sind, wurden von der Verfasserin dieser Arbeit erstellt und sind geistiges Eigentum der Autorin: Bianca Paulitsch

Die grafische Aufbereitung und das Material der Schnitte und Perspektiven stammen aus eigener Produktion. Alle Karten sind eigenen Darstellungen und wurden auf Basis von openstreetmap.org und gis.ktn.gv.at erstellt.

Alle Pläne und Grundrisse stammen von der CAD-Grundlage des „Grundstückskatasters Klagenfurt“ vom Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt, Abteilung Vermessung und Geoinformation.

DANKE

Vielen Dank an meine Betreuerin, Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros für die inspirierenden Besprechungen und die hilfreichen Ratschläge während der gesamten Arbeit.

Auch bedanken möchte ich mich bei meinen Freunden und Studienkollegen, die mir während meines Studiums mit Rat und Tat zur Seite standen.

Mein besonderer Dank gilt meinen Eltern, die mich mein ganzes Leben lang bei allem unterstützt und mir alles möglich gemacht haben, was ich bis jetzt geschafft habe.

Doch allen voran geht der Dank an meinen Freund Andreas, die wichtigste Person in meinem Leben. Er hat mich immer wieder ermutigt und mich mit viel Geduld unterstützt, insbesondere in der Zeit, in der ich meine Masterarbeit verfasst habe.