



Ivica Dernaj, BSc.

RADTOURISMUS
Städtebauliche Entwicklung
der Insel Vir

Masterarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieur

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

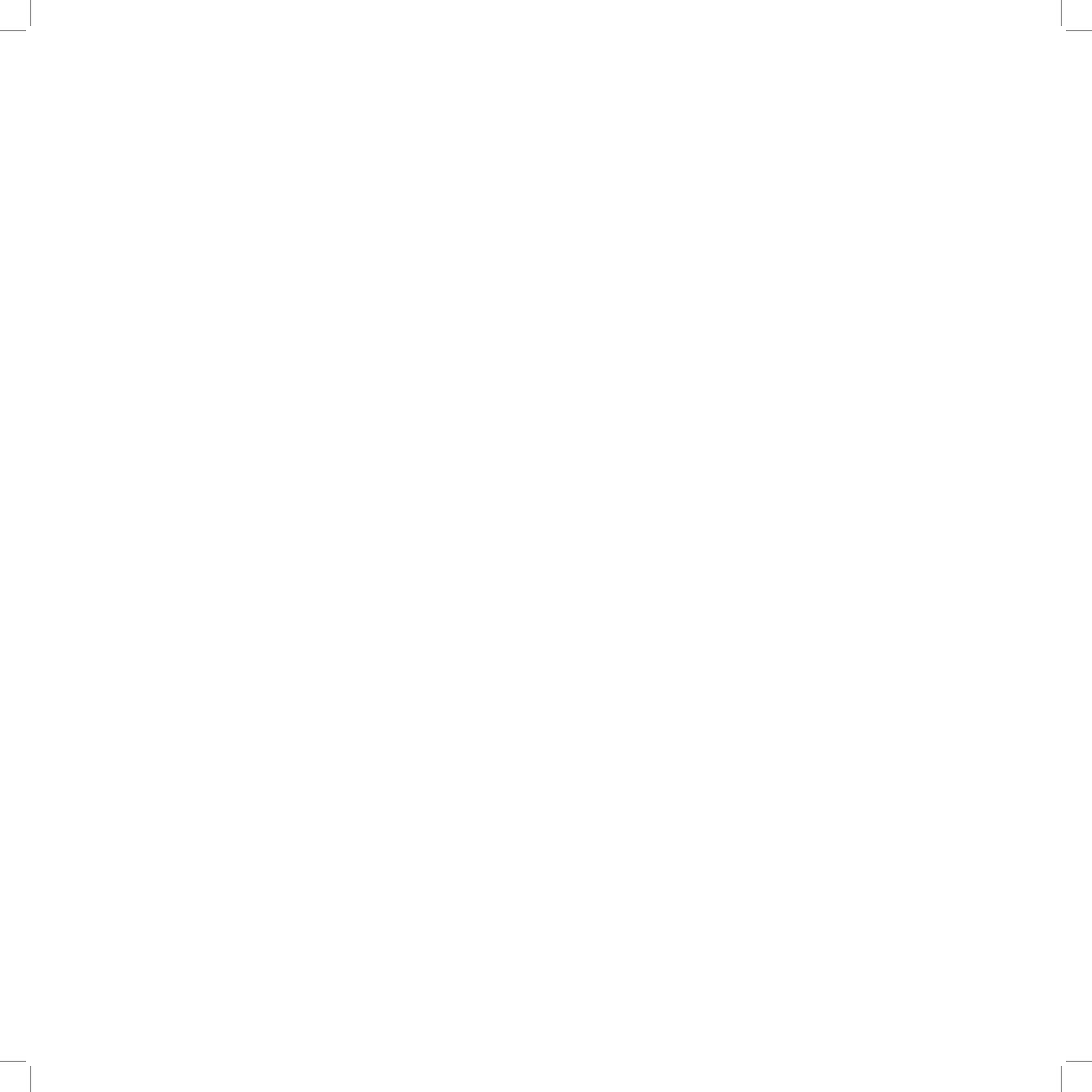
Technischen Universität Graz

Betreuerin

Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros

Institut für Städtebau

Graz, März 2020

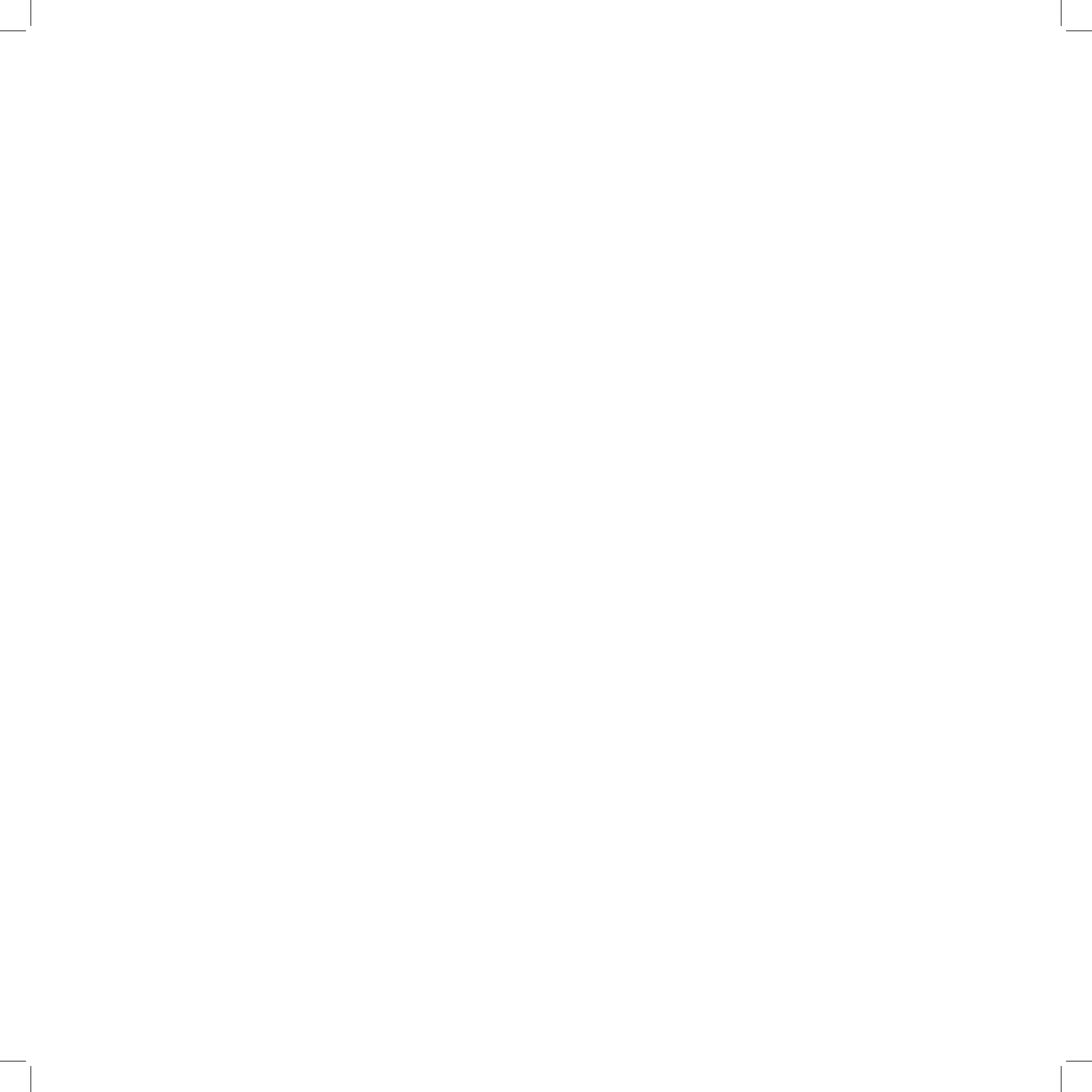


EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

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.

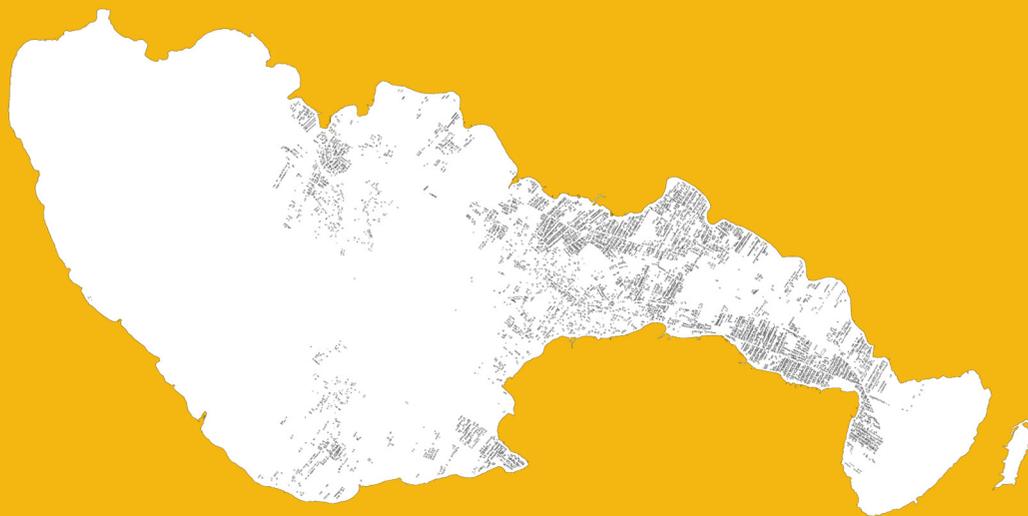
Datum

Unterschrift



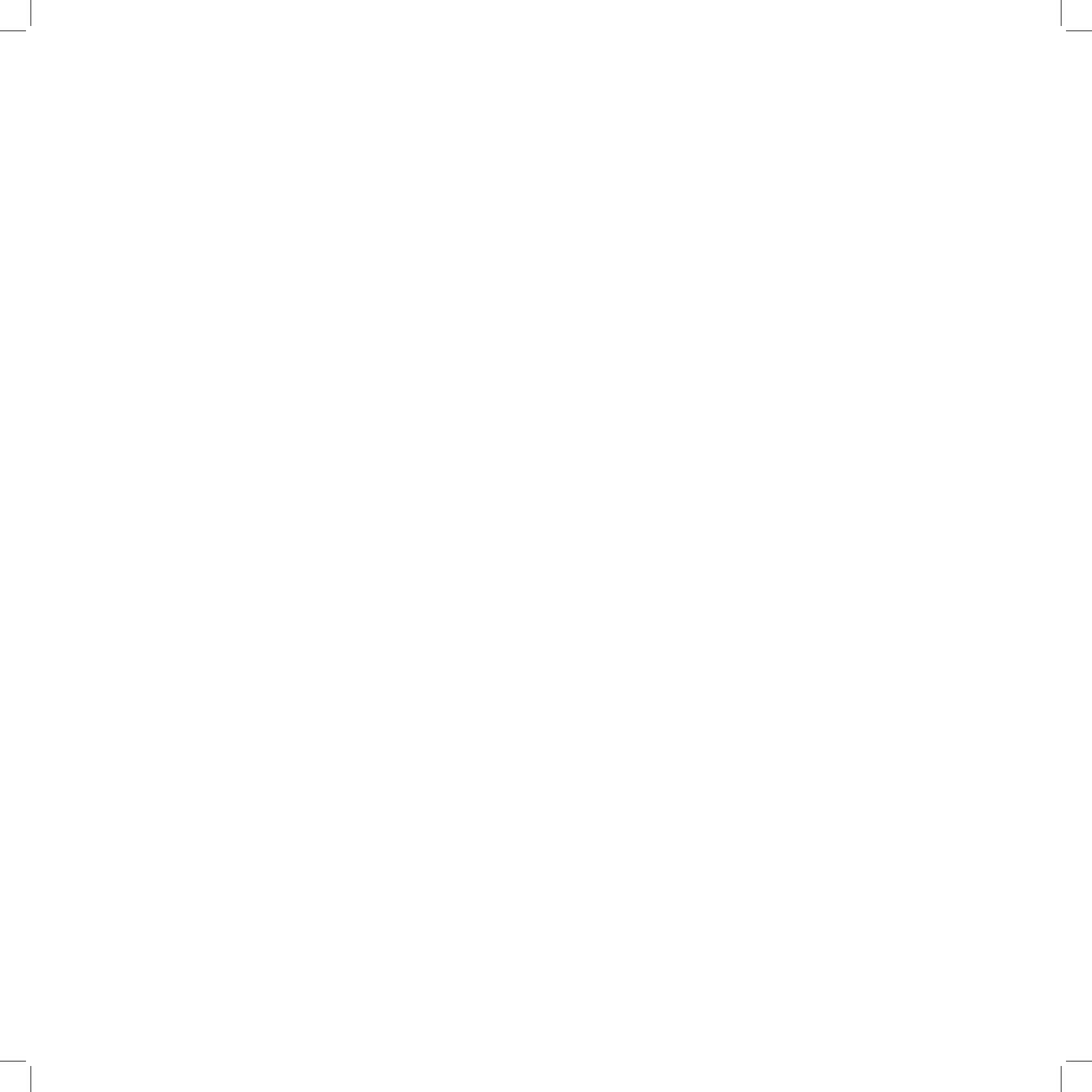
RADTOURISMUS

STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG
DER INSEL VIR



0 1km 2km 4km





VORWORT

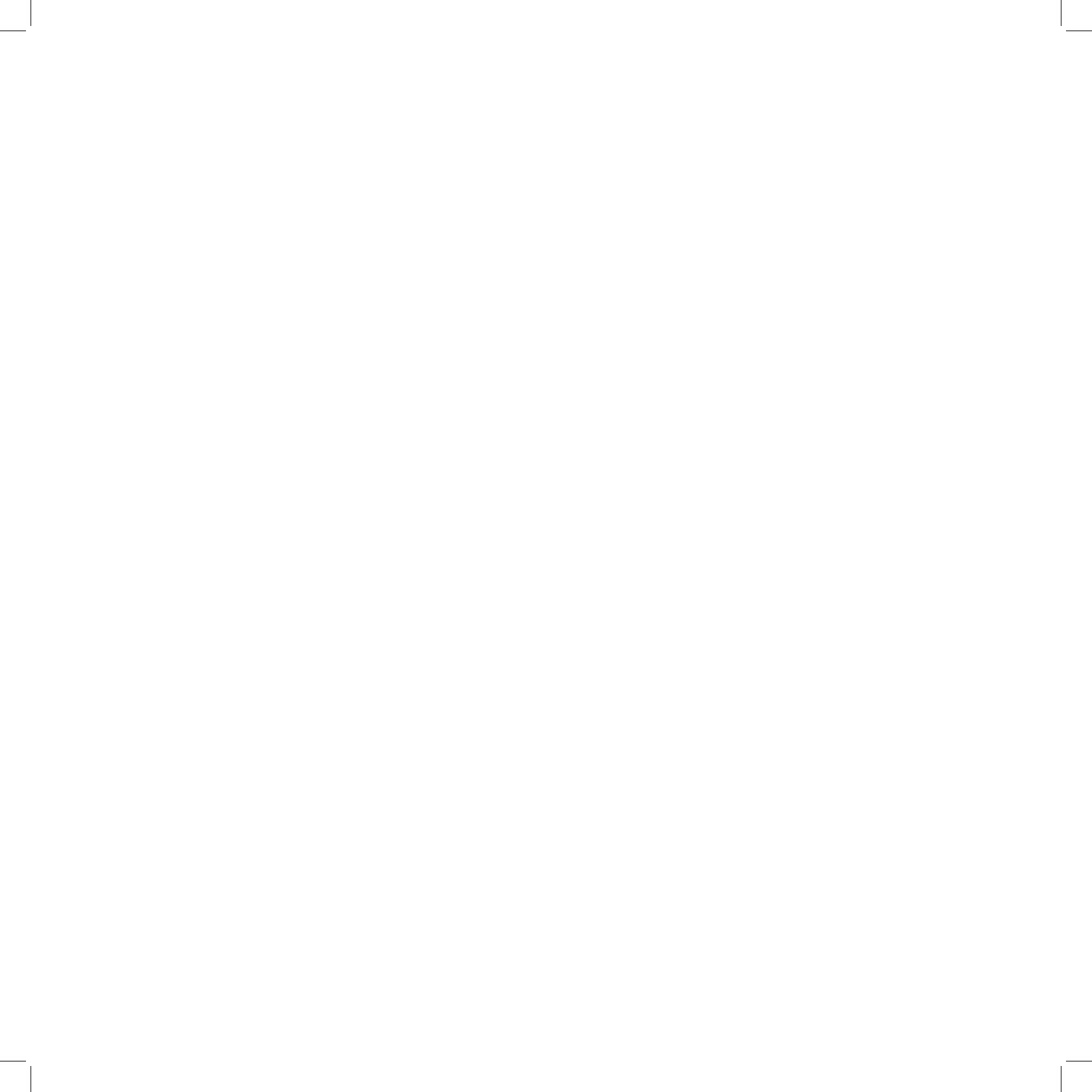
In der vorliegenden Masterarbeit, die an der Technischen Universität Graz im Rahmen des Studiums der Architektur am Institut für Städtebau entstand, wird das neue Tourismuskonzept unter dem Titel „Radtourismus – städtebauliche Entwicklung der Insel Vir“ behandelt.

Das Thema entstand durch den persönlichen Bezug zur kroatischen Insel Vir, da ich dort ein Ferienhaus besitze und auch darüber hinaus die Möglichkeit hatte, die Problematik der Insel präzise zu erforschen.

Im Zeitraum von zwei Jahren arbeitete ich durch Recherche und verfügbare Datenbanken intensiv am Thema der Masterarbeit, mit dem Ziel, für die Insel Vir eine Grundlage für eine nachhaltige Zukunft zu schaffen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	13
2. LOKALISIERUNG DER INSEL VIR	16
2.1 Geschichte	20
3. DEMOGRAFIE UND TOURISMUS	23
4. DIE INSEL VIR	29
4.1 Die Analyse der Insel Vir	41
5. DER ENTWURF - Radtourismus Vir	57
5.1 Start Pavillon	75
5.2 Die Promenade	91
5.3 Vir Zentrum	105
5.4 Das Ziel	121
6. CONNECTING VIR	133
7. MOBILITÄTSKONZEPT	139
8. GESAMTPROJEKT	143
9. ANHANG	57
9.1 Literaturverzeichnis	148
9.2 Abbildungsverzeichnis	150
9.3 Danksagung	154



1. EINLEITUNG

„Fahrräder mögen sich ändern, aber Radfahren ist zeitlos.“
(Zapata Espinoza, US-amerikanischer Journalist, 1960)

EINLEITUNG

Wie kann durch architektonische Eingriffe im städtebaulichen Kontext auch weiterhin die Identität der Insel Vir in Kroatien bewahrt und zugleich eine Grundlage für nachhaltige Entwicklung geschaffen werden? Inwiefern schädigen ökonomische und wirtschaftliche Fortschritte die natürlichen Ressourcen der Insel? Welches Potential hat die Insel Vir, den Tourismus über die Haupturlaubsaison hinaus zu entwickeln? Wie kann die touristisch aufstrebende Insel Vir in Kroatien auch in Zukunft konkurrenzfähig bleiben?

Vir ist eine von insgesamt 1244 Inseln Kroatiens, mit einer Fläche von 22,08 km² die zweitgrößte Insel des Landes und zugleich die achtgrößte im Archipel von Zadar. Die Einwohnerzahl steigt stetig und betrug bei der letzten Zählung im Jahr 2019 bereits 4780. Im Vergleich dazu hatte sie bei der Zählung im Jahr 2001 nur 1068 Einwohner. Die Insel Vir ist in Kroatien und über die Landesgrenzen hinaus als aufstrebender Urlaubsort bekannt, in dem in den Sommermonaten jährlich neue Tourismus-Rekordzahlen verzeichnet werden. Durch das rapide Wachstum der Anzahl von Ferienhäusern und Apartments ist die Insel Vir als Negativbeispiel für die städtebauliche Entwicklung bekannt. Das heutige Image ist auf die unzähligen illegalen Bauten und das Bauen ohne bestehenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zurückzuführen. Durch diese verheerende, jahrelange Entwicklung ist das heutige Erscheinungsbild der Insel geprägt und aus diesem Grund soll in dieser Arbeit ein Entwurf für den unbebauten Zwischenraum entstehen.

Aufgrund der derzeit mangelnden Verbindung für Fußgänger und Radfahrer ist die Möglichkeit nachhaltiger Mobilität auf der Insel beschränkt. Es soll ein Entwurf entstehen, in dem das Tourismuskonzept auf Fahrradtouristen ausgeweitet, eine zukunftsorientierte und positive Entwicklung gebildet wird und damit die natürlichen Ressourcen geschont werden. Durch den Freiraum sollen neue Verbindungen für die Mobilität geschaffen und zugleich für den Touristen neue Aktivitäten ermöglicht werden, die an den kroatischen Inseln noch keinen Platz gefunden haben. Es gilt, eine Verbindung zu schaffen, die Sehenswürdigkeiten und die Insel mit dem Fahrrad zu erkunden und somit Elemente wie Kultur, Erholung und Sport auf einem Raum funktionieren zu lassen.

Durch eine durchgehende Architektursprache sollen die entstehenden Verbindungen gezeichnet und eine neue Identität der Insel entwickelt sowie eine Grundlage für eine nachhaltige Zukunft geschaffen werden.

2. LOKALISIERUNG DER INSEL VIR

2.1 GESCHICHTE UND LAGE DER INSEL VIR

LOKALISIERUNG DER INSEL VIR

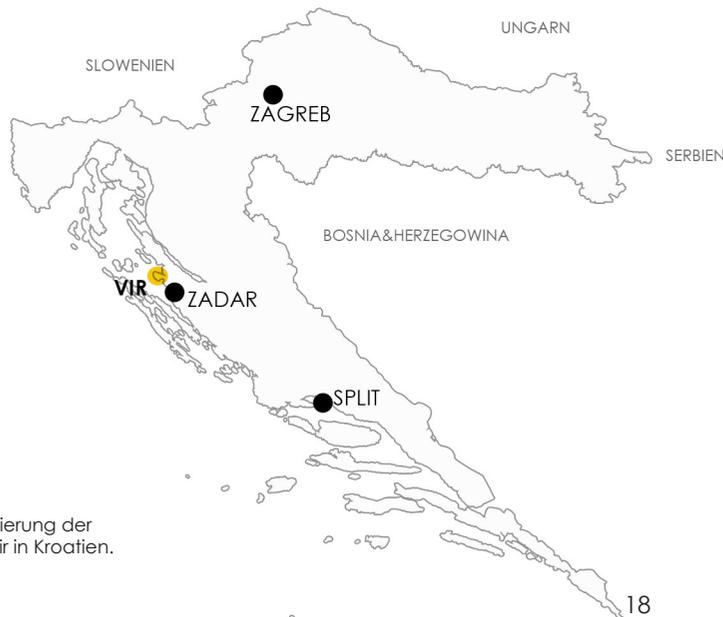
¹Vgl. Magas,2016: S.12.
²Vgl. Magas,2016: S.15.

Die Insel Vir ist eine von 1244 kroatischen Inseln und liegt im Norden der Region Dalmatien, auf der nordwestlichen Seite im Archipel von Zadar. Bei der Analyse der geografischen Lage und der natürlichen Gegebenheiten wird deutlich, dass diese erheblichen Einfluss auf die heutige Entwicklung der Insel haben. Umgeben vom namensbezogenen Virischen Meer weist die Insel eine Fläche von 22,08 km² auf und ist die zwanzigstgrößte Insel Kroatiens.¹ Im Archipel von Zadar ist sie die achtgrößte von insgesamt 300 Inseln. Durch die verhältnismäßig längliche Ausrichtung weist die Insel eine Länge von 10,12 km und eine maximale Breite von 4,25 km auf.² Die Küstenlänge beträgt insgesamt 33,60 km und ist je nach Inselgebiet von unterschiedlichen Materialien bedeckt, was in der später folgenden Analyse näher betrachtet wird.

Im Süden zeichnet sich die Insel Vir als Verlängerung der Privlaka Halbinsel ab, von der sie durch einen Kanal, den sogenannten Privlaka Gaz, getrennt ist. Der Bau der Brücke im Jahr 1976, die sowohl für den Autoverkehr als auch für Fußgänger konzipiert wurde, hatte einen enormen Einfluss auf die infrastrukturelle und touristische Entwicklung der Insel, wie in den nächsten Kapiteln dieser Arbeit aufgezeigt wird.

Geografisch ist die Insel Vir zwischen der Hauptstadt Zagreb und Split, der zweitgrößten Stadt Kroatiens, positioniert. Südlich der Insel befindet sich in 26 km Entfernung die Hafenstadt Zadar, die zugleich die Hauptverwaltungsstadt der Gespanschaft ist. Mit zunehmender Entwicklung Kroatiens folgte der Ausbau der Autobahn A1, die die Hauptstadt Zagreb mit der Region Dalmatien verknüpft, was ebenfalls einen Einfluss auf die Entwicklung der Insel Vir hatte.

Abgesehen von der erwähnten Verbindungsmöglichkeit durch die Autobahn, verfügt die Stadt Zadar neben Flughafen und Bahnhof auch über eine tägliche Schiffsverbindung nach Ancona (Italien). Die verkehrstechnische Anbindung der Insel Vir mit der Stadt Zadar ist durch lokalen Busverkehr geregelt.



1
Lokalisierung der
Insel Vir in Kroatien.

³ Vgl. Brusic, 1973.

⁴ Vgl. Magas, 1977: S.24.

⁵ Vgl. Bibliotheque nationale de France, Departement Cartes et plans, sign. Res GeB 1118.

Bereits in der Römerzeit war Vir über eine Straße mit dem Festland verbunden. Diese (Via Communis) verlief von Vir über Privlaka bis in die heutige Stadt Nin, das damalige Verwaltungszentrum. Reste der damaligen Straße und Spuren von Siedlungen wurden auf der kontinentalen Privlaka Seite der heutigen Passage gefunden.³ Die Insel wird erstmals in der Schenkungsurkunde (Mare Nostrum) von Peter Kresimir IV im Jahr 1069 erwähnt. Vir wird hier erstmals als Insel bezeichnet, nicht wie in späteren Seekarten dargestellt als Halbinsel. Vom 12. bis zum 14. Jahrhundert gehörte es zum kroatisch-ungarischen Königreich, gefolgt von der venezianischen Republik. Bis zur Bedrohung durch die Osmanen war Vir eine dünn besiedelte Insel und diente seitdem oft als Zufluchtsort und als venezianische Kriegsbasis, die die heute noch bestehende venezianische Festung errichteten. Im 16. Jahrhundert wurde die Insel von der venezianischen Regierung zuerst verpachtet und dann an die Familie Crnica und in späterer Folge an die Familie Bakmaz aus Zadar verkauft. Im Jahr 1908 verkauften die Erben der Familie Bakmaz die Insel an die 89 einheimischen Familien, die die Insel in 89 gleichmäßige Anteile aufteilten.⁴

„89 Familien kaufen die Insel Vir“

Dieser Kauf der Insel zeichnet sich heute als bedeutendstes Ereignis ihrer Geschichte ab. Einen weiteren demografischen und baulichen Aufschwung erlebte die Insel Vir nach dem Bau der Brücke im Jahr 1976. Bis dahin teilte sie das Schicksal der kleinen bewohnten Inseln mit charakteristischen Inselstätigkeiten. Heute ist sie aufgrund ihrer leichten Erreichbarkeit und einer Vielzahl attraktiver Strände hauptsächlich auf den Tourismus ausgerichtet.

Die Insel Vir aus dem Archipel von Zadar hat eine signifikante Rolle in der Seegeschichte der geographisch zentralen Adria Region. Die Hafenstadt Zadar war einer der Verkehrsschlüsselpunkte an der adriatischen Küste. Da viele Schiffsrouten durch Zadar verliefen, war die Stadt als eine bedeutende und geographisch gut gelegene Hafenstadt bekannt. Daraus folgt, dass die Insel Vir bis zum 16. Jahrhundert auf keinen Karten abgebildet wurde. Lediglich bedeutende Hafenstädte aufgrund der ökonomischen Bedeutung wurden auf den damaligen Seekarten dargestellt. Diese Behauptung wird durch die als erste Form einer Seekarte bekannte ‚Portolan Karte‘ bestätigt, die in Pisa gefunden wurde und aus dem 13. Jahrhundert stammt.

„Insel oder Halbinsel?“

Es lässt sich anhand der historischen, kartographischen Darstellungen von Mateo Pagano aus dem Jahr 1530 belegen, dass die Insel Vir erstmals auf einer Seekarte als Halbinsel (Abb.3) abgebildet wurde.⁵



3 Mateo Pagano. Zadar and Sibenik region on the map, around 1530.

Sie hatte damals den romanischen Namen Pontadura und bildete auf der historischen Karte das Inselgebiet ‚Vila‘ und die damalige venezianische Festung am Standort der heutigen Festung Kastelina ab. Ausgehend von dieser Seekarte der Zadar-Sibenik-Region wurde die ‚eingefrorene geografische‘ Darstellung als Halbinsel über ein Jahrhundert lang übernommen. Ab der zweiten Hälfte des 17. Jh. wurde die Insel Vir erstmals als Insel abgebildet, aber dennoch auf Seekarten mit einem Hinweis gekennzeichnet, dass eine Durchfahrt nur für kleine Boote aufgrund der nur geringen Meerestiefe gestattet ist. (Abb.4) Aufgrund der bedeutenden Handelsroute zwischen der Stadt Nin und der Stadt Zadar ist zu vermuten, dass die damalige Darstellung der Insel Vir als Halbinsel eine Vorsichtsmaßnahme für Seeleute aufgrund der geringen Meerestiefe des heutigen Privlaka Kanals war, der die Insel Vir vom Festland Privlaka trennt.



4
Coronelli. Seekarte der Vir. 1688

DER PRIVLAKA KANAL

‚Privlaka Gaz‘ wird der Kanal zwischen der Insel Vir und dem Festland Privlaka genannt. Gezeitenabhängig konnte er, der eine Tiefe von 0,3–1,0 m aufwies, bis zum Jahr 1904 bei Ebbe fußläufig überquert werden. Aufgrund dieser geringen Meerestiefe war die essenzielle Bootsverbindung zwischen den Städten Nin und Zadar unpassierbar, was zwischen den Jahren 1904 und 1912 durch eine Grabung des Kanals auf eine Meerestiefe von 2–3 m verändert wurde.⁶

Bis zur Fertigstellung der Betonbrücke zwischen dem Festland Privlaka und der Insel Vir im Jahre 1976 mussten die bis dahin etwa 900 Inselbewohner ausschließlich auf den Bootsverkehr zurückgreifen, um das Festland zu erreichen. In der Phase des Brückenbaus wurde der Privlaka Gaz auf eine Meerestiefe von 4 m vergrößert, um dem Bootsverkehr auch bei Tiefstand des Meerespegels eine Durchfahrt zu ermöglichen.⁷

⁶Vgl. Magas, 2016, S.15
⁷Vgl. Magas, 1977, S.28



5
Dino Stanin. Privlaka Gaz. 2015

DIE PRIVATISIERTE INSEL VIR

⁸ Vgl. DAST, Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju, intern ID: 697.

⁹ Vgl. Basic, 2005: S.296

Bis zum 17. Jh. regierte auf der Insel das venezianische Kolonialsystem und die Inselbewohner besaßen keine eigenen Grundstücksflächen. Dies führte zum ständigen Rückgang der landwirtschaftlichen Entwicklung. Die venezianische Regierung verpachtete die Insel Vir an den Militäroffizier Vuk Crnic, der die Insel erwarb und gegen Ende des 19. Jh. an die Familie Bakmaz verkaufte. Durch die Privatisierung und den ständigen Besitzwechsel der Insel stockte die landwirtschaftliche Entwicklung, da die Grundstücke nicht im Besitz der Bewohner waren. Erst im Jahre 1903 entschlossen die Inselbewohner sich, die Insel Vir von den Nachfahren der Familie Bakmaz, den damaligen Eigentümern, zu erwerben und sich somit unabhängig zu machen. Im Jahr 1908 stimmten die Eigentümer der Insel einem Verkauf an die damals 89 Familien zu und diese teilten die Insel Anteilsgleich in 89 Teile, wovon jeder einzelne 12 000 österreich-ungarische Kronen kostete.⁸

Nachdem die Insel nicht mehr im Privatbesitz einer Familie war, begann eine neue Entwicklungsphase und diese zählt heutzutage noch als bedeutendstes Ereignis in der geschichtlichen Entwicklung der Insel. Dieses spiegelt sich auch an der demografischen Entwicklung zu dieser Zeit wider, da die Insel Vir im Privatbesitz im Jahr 1908 noch 662 Einwohner hatte und bereits im Jahr 1921 über 1000.⁹

3. DEMOGRAFIE UND TOURISMUS

¹⁰Vgl. Tourismusverband Vir, 2019.

¹¹Vgl. Skrbic, <https://zadarski.slobodnadalmacija.hr/4-kantuna/clanak/id/600996/vir-sada-ima-4780-stanovnika-a-do-sljedeceg-popisa-2021-bit-ce-preko-pef-fisuca-virana>.

¹²Vgl. Mrden, 2014.

Die Insel Vir ist eine von ca. siebzig bewohnten Inseln Kroatiens und hat nach offiziellen Angaben des Verwaltungsamtes der Gespanschaft Zadar, des Amtes für Verwaltungs- und Kontrollangelegenheiten, 4780 Einwohner (Stand 31.03.2019). Dies ist ein neuer großer demografischer Sprung im Vergleich zur letzten Volkszählung im Jahr 2011 mit 3032 Einwohnern.¹⁰

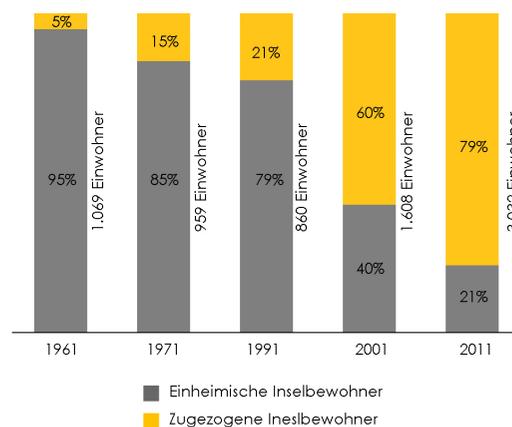
„in 28 Jahren Bevölkerungswachstum von 454,5 %“

Es wird erwartet, dass die Insel bei der nächsten Volkszählung im Jahr 2021 mehr als 5000 Einwohner haben wird, was historisch gesehen die größte Bevölkerung auf Vir ist, die es je gegeben hat. Insgesamt ist auf der Insel von 1991 (860 Einwohner) bis zum 31. März 2019 (4780 Einwohner) in 28 Jahren ein Bevölkerungswachstum von 454,5 % zu verzeichnen. Dies ist eine demografische Explosion ohne ein vergleichbares Beispiel in der Republik Kroatien. Im Gegensatz zu anderen Inseln steigt die Bevölkerung auf der Insel Vir seit 1991 an und unterscheidet sich so weiter von anderen kroatischen Inseln, die in der demografischen Entwicklung von einer Entvölkerung betroffen sind.¹¹

Aufgrund des schnellen und starken Bevölkerungswachstums, das hauptsächlich durch eine große Anzahl neugebauter Ferienwohnungen verursacht wird, ist die Insel Vir demografisch spezifisch. Die Zahl der Ferienhäuser und Apartments ist wie die demografische Entwicklung der Insel extrem angestiegen. So hatte die Insel im Jahr 1981 noch 191 Ferienwohnungen und im Vergleich dazu im Jahr 2011 bereits 12 599.¹² Die neusten Zahlen aus dem Jahr 2019 sind nicht bekannt.

Im unten abgebildeten Balkendiagramm steht der grüne Balken für die Prozentzahl der Einheimischen, sprich der Personen, die seit der Geburt auf der Insel leben, und im Verhältnis dazu werden durch den gelben Balken die zugewanderten Personen angezeigt. Bis 1991 lebten mehr als 80 % der Bevölkerung seit ihrer Geburt auf der Insel und nur 20 % waren eingewandert. Die Situation hat sich in den letzten zwanzig Jahren erheblich verändert, was einen großen Einfluss auf die Identität der Insel und deren Inselbewohner hat.

„1991 noch 80% einheimische Bevölkerung“

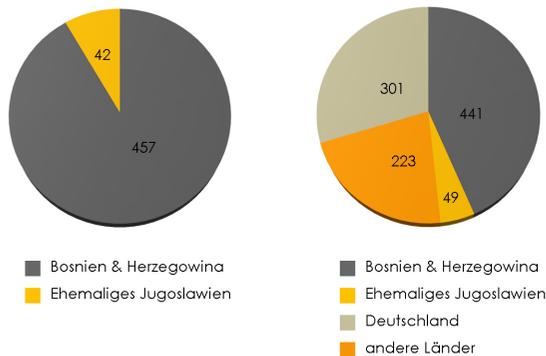


6

Demografische Entwicklung der Insel Vir von 1961 - 2011.

Im abgebildeten Kreisdiagramm ist die Anzahl der Einwanderungen auf die Insel Vir aus anderen Nationen dargestellt. Wie aus der Zählung von 2001 entnommen werden kann, gab es neben zugewanderten Kroaten einen Großteil aus dem Nachbarland Bosnien und Herzegowina (457 Personen) und in Gelb dargestellt 42 Personen aus den anderen Ländern des ehemaligen Jugoslawien. Wird die Zählung aus dem Jahr 2011 analysiert, so kann festgestellt werden, dass ein Drittel der Inselbevölkerung aus dem Ausland stammt und, im Kreisdiagramm in Rot dargestellt, 301 Personen aus Deutschland zugewandert sind. Eine weitere Veränderung zur Zählung aus dem Jahr 2001 sind die 223 in grau dargestellten Inselbewohner, die aus unterschiedlichsten Ländern zugewandert sind.

Aus diesen Statistiken ist ersichtlich, dass sich die Insel Vir in den kommenden Jahren immer mehr internationalisieren wird, was zu denken gibt, ob die Identität in Frage gestellt oder lediglich neu bestimmt werden muss.

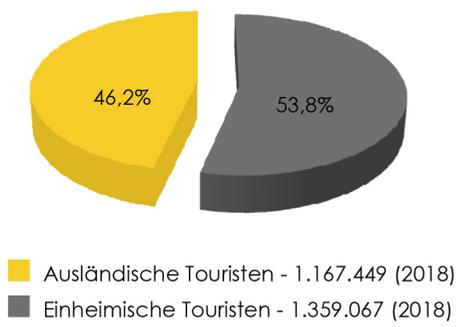


7
Herkunftsländer der zugezogenen Inselbewohner.

¹³Vgl. Tourismusverband Vir, 2019.

In diesem Kapitel wird das Thema Tourismus auf der Insel Vir aus einer wissenschaftlichen Sicht präziser erläutert und erforscht. In den letzten Jahrzehnten wurden enorme touristische Steigerungen vermerkt und die Entwicklung zeigt jährlich mehr Anzeichen von Massentourismus. Basierend auf der Auswertung des Tourismusverbandes Vir besuchten 155 099 Touristen die Insel im Jahr 2018, davon 67 378 Touristen (43 %) im Monat Juli und 51 575 Touristen (33 %) im Monat August. Von diesen Werten ist klar ablesbar, dass sich das derzeitige Tourismuskonzept mit über 76 % der Touristen ausschließlich auf die Sommermonate Juli und August beziehen. ¹³ Aus diesem Grund stellt sich die Frage, ob das derzeitige Tourismuskonzept auch in Zukunft konkurrenzfähig bleiben kann.

Der Fokus der Untersuchungen basiert auf der Verträglichkeit der Insel als Tourismusziel. Aus der stetigen Steigerung des Tourismus lässt sich schließen, dass die Insel einen starken saisonalen Charakter zeigt und in der Hauptsaison von Juli bis August eindeutig überlastet ist. Die Überlastung zeichnet sich an der Verkehrssituation ab und ist auf die dichte Bebauung der Küstenlinie vom Inselgebiet ‚Prezida‘ zur Bucht ‚Kozjak‘ zurückzuführen.

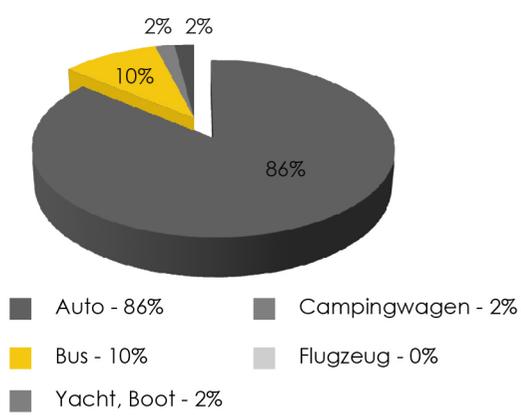


⁸ Anzahl der Übernachtungen im Jahr 2018 auf der Insel Vir.

Von den 80er Jahren des 20. Jahrhundert bis zur heutigen Zeit stellt sich die Frage nach dem idealen Tourismuskonzept. Obwohl lange nach dem Schwerpunkt der Entwicklung der Insel gesucht wurde, konnten Vorschläge wie der Ausbau eines Hotelangebots und der Bau eines Kernkraftwerks nicht umgesetzt werden. Aufgrund der niedrigen Grundstückspreise und der daraus folgenden starken Bebauung von privaten Ferienhäusern überwiegt heutzutage der Apartment-Tourismus.

Wie in der Einleitung erwähnt wurde, ist die zentrale Frage, in welche Richtung sich die Insel Vir weiterentwickeln soll, um die Monotonie der Tourismussaison zu unterbinden und die Urlaubssaison auszuweiten. Es gilt, Defizite und Potentiale zu untersuchen und in dieser Arbeit in den Entwurfsprozess einzubinden.

„über 2,5 Millionen Übernachtungen im Jahr 2018“



⁹ Umfrage nach der Anreiseart der Touristen.

Für diese Arbeit wurden sekundäre Untersuchungen gesammelt, um die Ergebnisse und das allgemeine Thema präziser zu ermitteln. Diese stammen sowohl von kroatischen Wissenschaftlern als auch aus wissenschaftlichen Werken. Außerdem wurden Daten vom Tourismusverband der Insel Vir für diese Forschungsarbeit herangezogen.

In der Abb.8 wurde eine Grafik erstellt, um aussagekräftige Ergebnisse der touristischen Untersuchungen auf der Insel Vir darzustellen. Die Daten basieren auf der Auswertung des Tourismusverbandes Vir im Jahr 2018 und zeigen die Anzahl der Übernachtungen von in- sowie ausländischen Touristen. Relevant ist, zu betonen, dass 53,8 % der Touristen Einheimische sind, was wiederum die Problematik der verdichteten Privatbauten bestätigt. Außerdem lässt sich daraus schließen, dass weniger als die Hälfte der Touristen aus dem Ausland stammen. Die Statistik zählt über 2,5 Millionen Übernachtungen, was im Vergleich zum Jahr 2017 eine Steigerung von 21,6 % ist.¹⁴

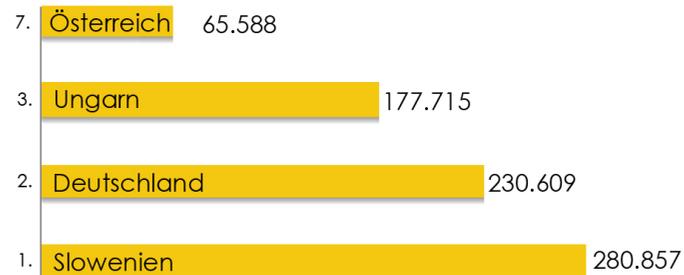
In Bezug auf die dargestellten Übernachtungsdaten werden folgende Ergebnisse verknüpft, die aus einer wissenschaftlichen Quelle herangezogen wurden. Die Ergebnisse basieren auf Daten von 57 befragten Personen (N = 57), die mittels der deskriptiven statistischen Methode erhoben wurden.¹⁵ Aus dieser Grafik (Abb.9) lässt sich die Anreise der Touristen ablesen, präziser gesagt, auf welche Weise die erwähnten Touristen auf die Insel gekommen sind. Einerseits zeigt sich wiederum die Verkehrsproblematik der Insel während der Hauptsaison und andererseits bestätigt sich der Familientourismus.

Die Tatsache, dass nur 10 % der Touristen mit dem Bus anreisen, bestätigt die These, dass Jugendliche die Insel Vir kaum besuchen. Weiters wurden andere Anreisemöglichkeiten untersucht, die einen geringen Anteil der Ergebnisse aufweisen. Eindeutiger erklärt kommen die befragten Personen im Ausmaß von 2 % mittels Boot/Schiff und 2 % mittels Campingwagen.

Im unten angeführten Balkendiagramm (Abb.10) wurden die Daten vom Tourismusverband Vir aus dem Jahr 2018 herangezogen, durch die die Herkunft der ausländischen Touristen in Bezug auf Nächtigungen abgebildet werden. Aus dem Diagramm lässt sich schließen, dass von den europäischen Ländern Slowenien, Deutschland und Ungarn die Statistik anführen. Damit wurde die gute geografische Lage der Insel nachgewiesen.

¹⁴Vgl. Tourismusverband Vir, 2019.

¹⁵Vgl. Krce M./Vidic, 2014.

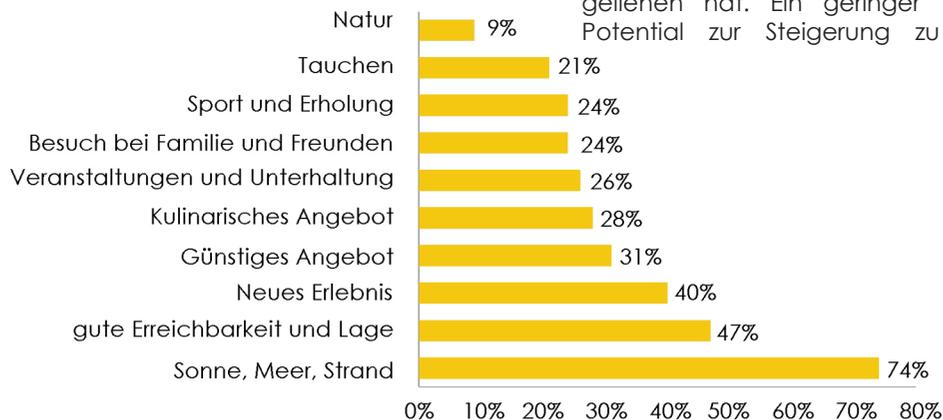


¹⁰ Anzahl der Übernachtungen nach Nationen aus dem Jahr 2018.

¹⁶Vgl. Tourismusverband Vir, 2019.

Basierend auf der Untersuchung von Miotic und Vidic (Abb.11) wurden die Motive für die Auswahl der Insel Vir als touristische Destination dargestellt. Aus dem entsprechenden Diagramm lässt sich ablesen, dass der führende Grund für den Besuch auf der Insel in der Sommersaison im Ausmaß von 74 % die Motive Sonne, Meer und Strand sind. Interessant zu erwähnen ist, dass das günstige Angebot nicht an erster Stelle steht, sondern sich im Mittelbereich (31 %) einreicht. Mit nur 9 % befindet sich die Natur an letzter Stelle dieser Grafik, womit aufgezeigt wird, dass die naturbasierenden touristischen Aktivitäten in geringem Maße ausgeübt werden und in dieser Hinsicht eine Entwicklung benötigt wird, wenn die Insel auch in Zukunft konkurrenzfähig bleiben soll.

Die Insel Vir befindet sich daher heute an einem Wendepunkt, weiter das derzeitige Tourismuskonzept einer Destination, die Sonne, Strand und Meer bietet, fortzuführen oder sich hin zu einer nachhaltigeren Tourismusform zu entwickeln.



¹¹ Gründe warum sich Touristen für die Insel Vir entscheiden.

FAHRRADVERLEIH

Basierend auf dem Hauptthema dieser Arbeit wurden Daten hinsichtlich des Radverleihs auf der Insel untersucht. Diese wurden vom Tourismusverband Vir im Zeitraum vom 15. Juni bis zum 15. September 2018 gesammelt. Damit wurde gezeigt, dass im Durchschnitt 600 Fahrräder, also umgerechnet sechs bis sieben Fahrräder pro Tag geliehen werden. Da diese Ergebnisse nur auf der Datenquelle des Tourismusverbandes Vir basieren, können diese nicht als ausreichend aussagekräftig bezeichnet werden. Ergänzend zu den bereits bekannten Daten ist erwähnenswert, dass sich ein weiterer Radverleih auf der Insel befindet. Die Anzahl der verliehenen Fahrräder wird laut dem Tourismusverband der Insel Vir auf zwanzig bis dreißig pro Tag oder auf die Saison umgerechnet zwischen 1800 und 2700 vermutet.¹⁶ Diesbezüglich lässt sich die Anzahl der geliehenen Fahrräder in Relation zur Anzahl der Touristen setzen.

„6-7 Fahrräder / Tag“

Wird die Anzahl der Touristen im Jahr 2018 (155 099) mit den geliehenen Fahrrädern (ca. 2300) verglichen, so ergibt sich, dass jeder 67. Tourist ein Fahrrad auf der Insel Vir geliehen hat. Ein geringer Wert, an dem Potential zur Steigerung zu erkennen ist.

4. DIE INSEL VIR

¹⁷ Vgl. „Statistical Yearbook of the Republic of Croatia“, 2011.

¹⁸ Vgl. Krce M./Vidic, 2014.

Die Insel Vir ist aus heutiger Sicht ein bedeutender urbaner Raum mit über 3000 Einwohnern (2011) und beinhaltet 12 599 Wohneinheiten, die Wohnraum für ca. 40 000 Menschen bieten.¹⁷ Mit einer Fläche von 22,08 km² ist Vir die zwanzigstgrößte Insel Kroatiens. Sie untergliedert sich in 15 Inselgebiete, drei Ortskerne (Vir, Torovi, Lozice) und das naturbelassene Gebiet im Westen der Insel. Die Küstenlänge beträgt 33,60 km und weist zwanzig Buchten auf, deren Mehrheit sich im westlichen, unbebauten Teil der Insel befindet.

„4.000 Einwohner und Wohnraum für mehr als 40.000 Menschen“

Wie durch die demografische Analyse festgestellt wurde, werden jährlich neue Rekordzahlen geschrieben. Anhand dieser Werte lässt sich bereits erkennen, dass die Insel Vir eine Invasion der Tourismus Entwicklung erlebt. Sie ist, wie viele kroatische Inseln, hauptsächlich vom Tourismus abhängig und wird als Destination mit Sonne, Meer und Strand gesehen, was auch die Hauptgründe für den Großteil der Urlauber für ihren Besuch sind.¹⁸ Jedoch war das nicht immer der Fall, da die Insel erst seit der 2000er Wende als Tourismusinsel wahrgenommen wird. Vor dieser Zeit war sie für Touristen unbekannt, da die Inselbewohner hauptsächlich von Viehzucht, Fischerei und Landwirtschaft lebten.

Gerade diese Tourismusorientierung ist an der baulichen Substanz der Insel gut ablesbar, da das Erscheinungsbild zum Großteil von Ferienhäusern bestimmt wird, die nur saisonal bedingt bewohnt werden. Dennoch verfügt die Insel neben den neu gewachsenen Siedlungsstrukturen auch über historisch erhaltene Gebäude, die jedoch in das derzeitige Tourismuskonzept nicht eingebunden wurden und somit für Touristen schwer erreichbar sind. Dabei repräsentieren die historischen Gebäude einen wesentlichen Teil der Identität des Ortes und der Umgebung der Insel Vir.

Der Fokus in diesem Kapitel besteht darin, die bestehende Substanz der Insel zu analysieren, Problemstellungen und Potentiale zu untersuchen und diese im Entwurfsprozess dieser Arbeit zu berücksichtigen. Im Mittelpunkt sollen dabei die Bedürfnisse der Bewohner sowie auch der Touristen unter Einbezug des Bestandes und natürlicher Ressourcen stehen.



12
Luftbildaufnahme der Insel Vir.

INSELGEBIETE



13
Plangrafik der Inselge-
biete auf der Insel Vir.



INSEL VIR

- | | |
|----------------|----------------|
| 1. VIR ZENTRUM | 8. ZITNA |
| 2. LOZICE | 9. STRAZA |
| 3. TOROVI | 10. SOLDATICA |
| 4. SLATINA | 11. LUKA |
| 5. MARINA | 12. MILJKOVICA |
| 6. LUCICA | 13. PREZIDA |
| 7. BOBOVIK | 14. VIRIC |
| | 15. SKOLJIC |

- A. ALTER KERN VIR
- B. ALTER KERN LOZICE
- C. ALTER KERN TOROVI
- D. NATURBELASSENES GEBIET



BUCHTEN DER INSEL



14
Plangrafik der Buchten
auf der Insel Vir.



BUCHTEN

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. PREZIDA | 11. SVRDLJACE |
| 2. PREZIDA GORNJA | 12. DUBOKA DRAGA |
| 3. LUKA | 13. KOSICKA |
| 4. SVINJA | 14. ZENSKA UVALA |
| 5. ZITNA UVALA | 15. RASOVACA |
| 6. LUCICA | 16. STINICE |
| 7. MALA SLATINA | 17. MEKA |
| 8. BRONJA | 18. SRPLJICA |
| 9. VELIKA SLATINA | 19. PEDINKA |
| 10. BISKUPNJACA | 20. SAPAVAC |



DIE INSEL VIR



VIR BRÜCKE

Verbindung zum Festland durch die Brücke aus dem Jahr 1976



KASTELINA BURG

venezianische Festung aus dem 15. Jhd.



ZENTRUM VIR

Gemeinde, Markstraße, öffentlicher Veranstaltungspatz, Kindergarten, Arzt



KIRCHEN

- 1) Kirche Sveti Jurja aus dem Jahr 1845
- 2) Kirche Ivana Krstitelja aus dem 14. Jhd.



BANDIRA 112m

Höchster Punkt der Insel - Sendemasten



LANTERNA LEUCHTTURM

Aus dem Jahr 1881 - Seit 2012 wird an Touristen als Unterkunft vermietet



KÜSTE - BUCHTEN

Die Insel Vir hat eine Küstenlänge von 32km und 20 Buchten. Die bekannteste ist die Bucht Duboka Draga



BUSBAHNHOF VIR

Regelmäßiger Busverkehr nach Zadar und täglich nach Zagreb



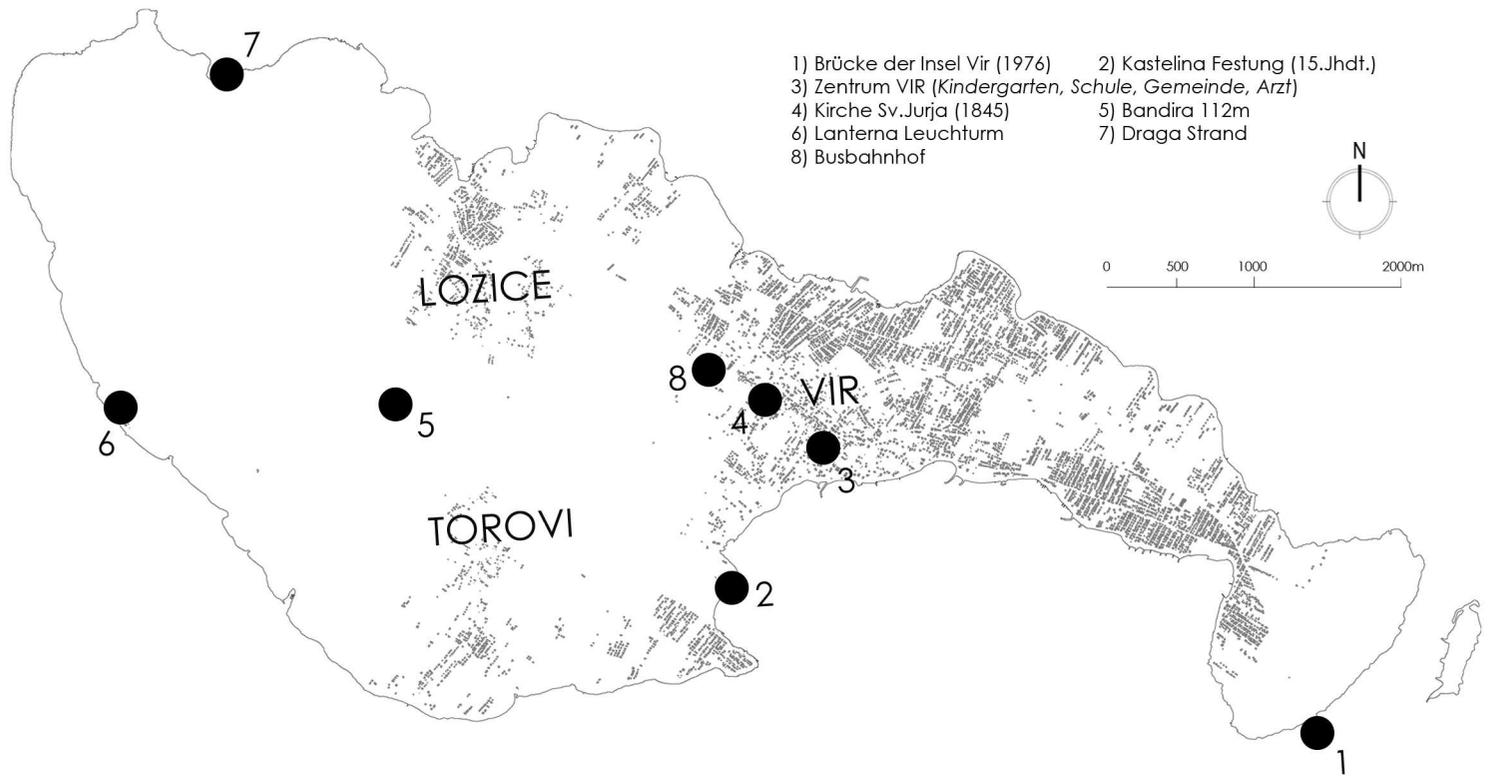
TRG SVETOG JURJA

Dieser öffentliche Platz dient für Veranstaltungen im ganzen Jahr - Konzerte, Weihnachtsmarkt, usw.



RESTAURANT/BAR

Im Zentrum sehr große Anzahl an Restaurants und Cafes



15
 Lageplan der be-
 deutenden Orte auf
 der Insel Vir

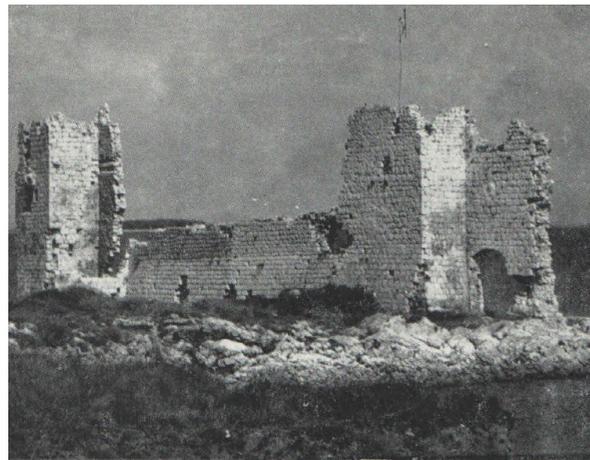
¹⁹ Vgl. Basic, 2005: S.296.

BEDEUTENDE BAUWERKE

Die venezianische Festung ‚Kastelina‘, die Pfarrkirche ‚Sveti Juraj‘ und der Leuchtturm ‚Lanterna‘ sind die bedeutendsten Bauwerke der Insel und zeichnen sich durch ihre Größe und ihre beherrschende Stellung aus, weshalb sie in diesem Kapitel genauer thematisiert werden.

‚Kastelina‘ Festung

Unter der venezianischen Herrschaft ist eine Festung namens ‚Kastelina‘ entstanden, die das bekannteste Baudenkmal der Insel darstellt und sich in der Bucht ‚Kozjak‘ befindet. Die Datierung der Befestigungsanlage ist nicht genau bekannt, da davon ausgegangen wurde, dass diese im frühen 17. Jh. erbaut wurde, auf der Seekarte von Mateo Pagano aus dem Jahr 1530 jedoch mit ihren zwei Wehrtürmen bereits dargestellt war. Auch durch den venezianischen Löwen, der als Wappen einen der beiden Wehrtürme zierte, wird eine ältere Datierung bestätigt. Aufgrund dieser Erkenntnis kann angenommen werden, dass die Festung bereits im 15. Jh. entstand. Während der Angriffe durch die Osmanen im 17. Jh. diente die Befestigungsanlage auf der Insel als Zufluchtsort für die Bevölkerung vom Festland. Nachdem die Gefahr im 18. Jh. endete, verlor die Festung Kastelina ihre Funktion und verfiel. Erst im Jahr 2001, aufgrund der Tourismusentwicklung, wurde die Festung von einem Totalabbruch gerettet, indem die Wehrtürme und die Mauer nach historischem Bestand restauriert wurden.¹⁹



16
Historische Aufnahme der ‚Kastelina‘ Festung.



17
Aufnahme der ‚Kastelina‘ Festung nach der Restaurierung.

Pfarrkirche „Sveti Juraj“

Die Pfarrkirche, die sich im Ortskern Vir befindet, wurde 1845 auf den Fundamenten einer älteren, gleichnamigen Kirche erbaut, deren Entstehung auf das 12. oder 13. Jh. zurückgeht. Als eine von zwei bestehenden Kirchen auf der Insel, hat die Pfarrkirche Sveti Juraj aufgrund ihrer Größe und ihrer Lage einen bedeutenden Stellenwert für die Bewohner. Der Glockenturm wurde im Zweiten Weltkrieg von den deutschen Besatzungstruppen zerstört und nach dem Krieg 1959 wieder aufgebaut.²⁰



18
Aufnahme der Kirche ‚Sveti Juraj‘.

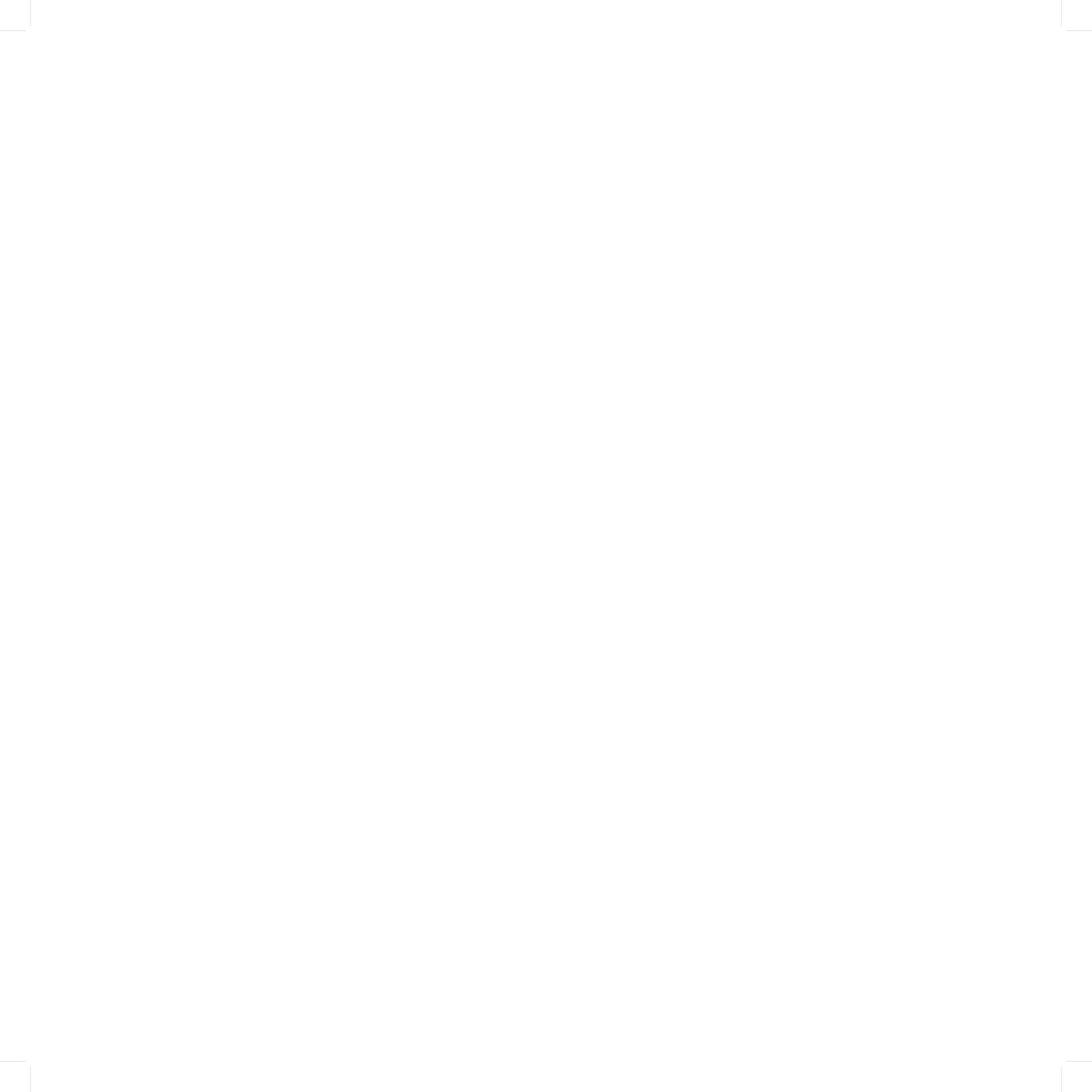
Leuchtturm „Lanterna“

Der der 1881 erbaute Leuchtturm ist eine der bedeutendsten Sehenswürdigkeiten der Insel Vir und wird von den Bewohnern als Identifikationsmerkmal gesehen. Ursprünglich befand er sich an der Westküste der Insel und wurde nur 13 Jahre später im Jahr 1894 an der Südwestküste nahe der Bucht ‚Rasovaca‘ neu errichtet. Während des Zweiten Weltkriegs wurde der Leuchtturm gänzlich zerstört und in Brand gesetzt. Im Jahr 1950 folgte der Wiederaufbau eines noch größeren und besseren.²¹ Der heute vollautomatisierte Leuchtturm wurde in seiner Grundfunktion als Signalbauwerk mit einer Tourismusfunktion adaptiert, sodass dieser seit dem Jahr 2012 von der Tourismusverwaltung der Insel als Unterkunft vermietet wird.²²



19
Luftbildaufnahme des Leuchtturm ‚Lanterna‘.

²⁰ Vgl. Basic, 2005: S.296.
²¹ Vgl. Piplovic, 2003: S.27.
²² Vgl. o.A., <https://www.virturizam.hr/hr/kuca-za-odmor-villa-lanerna/>.



4.1 ANALYSE DER INSELVIR

²³ Vgl. Statistik Austria, 2011: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/wohnen/wohnungs_und_gebaeudebestand/index.html.

²⁴ Vgl. Magas, 1977: S.48.

Die Insel mit den ‚zwei Gesichtern‘ oder das ‚Mekka der Schwarzbauten‘ sind nur einige der umgangssprachlichen Imagebezeichnungen der Insel Vir. Wie aus den erwähnten Namen herausgehört werden kann, handelt es sich hierbei um negative Bezeichnungen. Die Insel wurde zum Synonym der illegalen Bauweise in den vergangenen vierzig Jahren, genauer gesagt zwischen 1980 und 2010. In diesem Kapitel gilt es, aufzudecken, weshalb die Insel Vir diese Imagebezeichnung trägt und welche Hintergründe dazu führten.

„Das Mekka der Schwarzbauten“

Bei dem Begriff ‚illegale Bauweise‘, handelt es sich, wie in der Bauordnung festgehalten, um eine Bauführung ohne rechtskräftige (bau) behördliche Bewilligung. Diese wurde auf der Insel Vir jahrelang praktiziert. Die illegale Bauweise hat während des 20. Jh. eine große Spur in der städtebaulichen Struktur vieler kroatischer Städte und Inseln hinterlassen. Heutzutage kristallisieren sich illegale Bauten in Form von großflächigen, mehrstöckigen Wohnbauten, deren Wohnungen verkauft wurden, Ferienhäuser in unmittelbarer Meeresnähe oder auch in Naturschutzzonen heraus. An der kroatischen Küste und ihren Inseln sind häufig Häuser mit Apartments davon betroffen, die ohne Baubewilligung errichtet wurden oder sich außerhalb von Bauland befinden. Ähnlich verhält es sich auch auf der Insel Vir, wo der Großteil der Neubauten in den letzten vierzig Jahren ohne Baubewilligung errichtet wurde.

Wie dringlich und bedeutungsvoll dieses Thema in der kroatischen Gesellschaft war, zeigen auch die zwischen 2012 und 2013 im ganzen Land eingegangenen 821 900 Anträge auf nachträgliche Baubewilligung. Dieses Vorgehen ermöglichte eine Änderung der Gesetzeslage im Jahr 2011, wonach eine nachträgliche Bewilligung in Abstimmung mit dem Raumordnungsgesetz bis zum 30.06.2013 möglich war. Für ca. 31 000 Bauwerke, die dem Raumordnungsgesetz nicht entsprachen, wurde der Abbruchbescheid erteilt, was zum Beispiel bei der Stadt Linz mit 23 307 Gebäuden den Abbruch der ganzen Stadt bedeuten würde.²³

Es stellt sich wiederum die Frage, wie ein solches Szenario entstehen konnte und warum seitens der Baubehörde nicht schon früher eingegriffen wurde. Im Vergleich mit europäischen Behörden erscheint dies unvorstellbar.

„Kernkraft oder Tourismus?“

Auf der Insel Vir war einer der Gründe die zur Zeit des kommunistischen Jugoslawiens geplante Errichtung eines Kernkraftwerks. Die gute Lage aufgrund der geplanten Verbindung mit dem Festland und die damalige Unbedeutsamkeit der Insel machten sie zum idealen Standort für ein solches Energieprojekt, durch das die Region und die Stadt Zadar mit Strom versorgt werden sollten.²⁴

²⁵ Vgl. Magas, 1977: S.48.

Um diese Umsetzung auf der Insel des Zadar Archipels zu vermeiden, kauften die Bewohner der Region Grundstücke zu Tiefstpreisen und bebauten diese mit nicht bewilligten Ferienhäusern. Dieses Vorgehen ohne Baugenehmigung kam den Behörden aus der Gegend Zadar gelegen, da diese, wie die Bewohner der Region, gegen den Bau eines Kernkraftwerks waren. Aus diesem Grund wurde die Welle der nicht bewilligten Bauwerke aus behördlicher Sicht toleriert und die geplante Errichtung eines Kernkraftwerks unterbunden. Durch den geplanten Bau eines Kernkraftwerks auf der Insel wurde ebenfalls der Brückenbau im Jahr 1976 und die dazugehörige Straßenanbindung an das Festland angekurbelt.²⁵

Mit Durchführung des nachträglichen Bewilligungsverfahrens ist der erste Schritt für eine nachhaltige Entwicklung der Insel abgeschlossen.

FLÄCHENWIDMUNG UND BEBAUUNG

²⁶ Vgl.o.A., <https://www.vir.hr/index.php/sluzbena-dokumentacija/prostor-no-planska-dokumentacija/prostorni-plan-uredjenja-opcine-vir>.

Ein entscheidender Faktor dafür, dass die Insel Vir auch das ‚Mekka der Schwarzbauten‘ genannt wird, hat seinen Ursprung im damals fehlenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Nach der Bekanntmachung über den geplanten Bau eines Kernkraftwerks und dem darauf folgenden ‚Bauboom‘ in den 1980er Jahren, als Gegenreaktion zum Kraftwerk, wird das Erscheinungsbild der Insel heute noch durch die damalige Bauphase bestimmt. Durch die unbestimmten Rahmenbedingungen und Festlegung von Baugebieten wurde der unbeaufsichtigte Bau weiter vorangetrieben. Bei der Erstellung des Flächenwidmungsplans im Jahr 1985 wurden die bereits bestehenden und damals illegalen Bauten miteinbezogen. Dieses Vorgehen führte dazu, dass das Küstengebiet außerhalb der damaligen Ortskerne als Bauland gewidmet wurde.

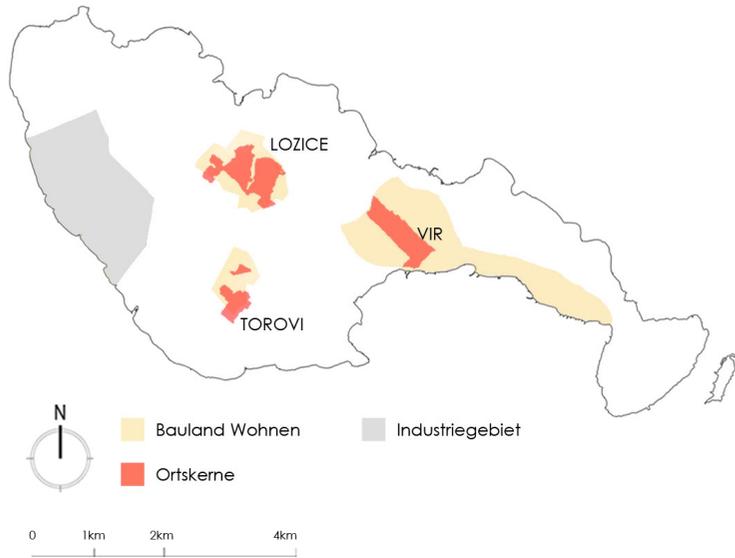
Wird die städtebauliche Entwicklung anhand der Flächenwidmungspläne aus den Jahren 1985 und 2006 betrachtet, so ist die rasante Ausbreitung des Baulands ersichtlich. Die Erstellung des Flächenwidmungsplans im Jahr 2006 hatte zur Folge, dass das im Jahr 1985 gewidmete Industriegebiet entfallen ist, das sich heute im naturbelassenen Gebiet der Insel befinden würde. Die damals gewidmete Fläche hat ihren Ursprung im geplanten Kernkraftwerk, das sich in diesem Industriegebiet hätte befinden sollen.

Bemerkenswert ist die Ausbreitung des Baulands um die drei Ortskerne (Torovi, Lozice und Vir), die auch weiterhin im Flächenwidmungsplan aus dem Jahr 2006 für sich stehen. Zwischen Bauland und den alten Ortskernen wurde das Industriegebiet gewidmet, wobei diese Flächen derzeit noch unbebaut sind. Da sich derzeit kein Hotelbetrieb auf der Insel Vir befindet, wurde zukunftsorientiert im Flächenwidmungsplan an der Ostwest- und Südwestküste der Insel ein Gebiet als Hotelbauland gewidmet.²⁶

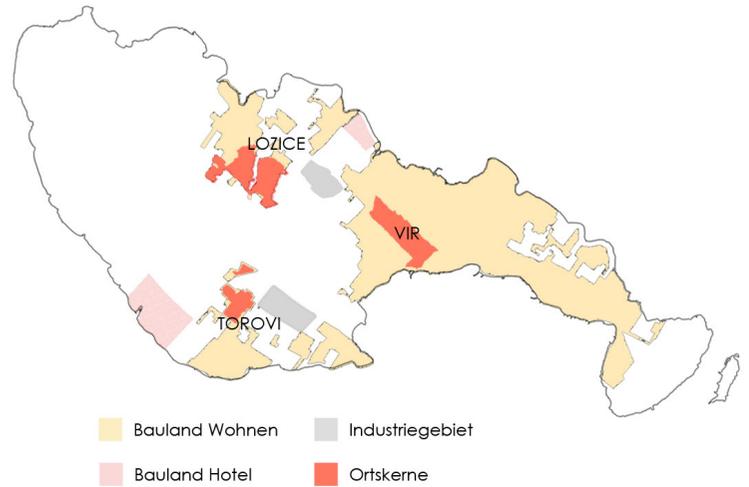
„Bauen ohne Flächenwidmungsplan“

Resümierend kann die Entwicklung der Insel Vir anhand des Flächenwidmungsplans von zwei unterschiedlichen Seiten bewertet werden. Einerseits bleibt das naturbelassene Gebiet im Westen der Insel weiterhin naturbelassen und andererseits das bereits gewidmete Bauland, dessen Ausbreitung sich in den letzten Jahrzehnten drastisch vergrößert hat. Aufgrund dieser Erkenntnis und der Tatsache, dass die Insel Vir sich als stetig wachsende Tourismusdestination entwickelt, sollten künftige Bauten auf unbebauten Flächen innerhalb des Baulands erfolgen und wertvolles Land- und Waldgebiet sowie unbebaute Küstengebiete sollten erhalten und geschützt werden.

Flächenwidmungsplan 1985



Flächenwidmungsplan 2006



STÄDTEBAULICHE ANALYSE

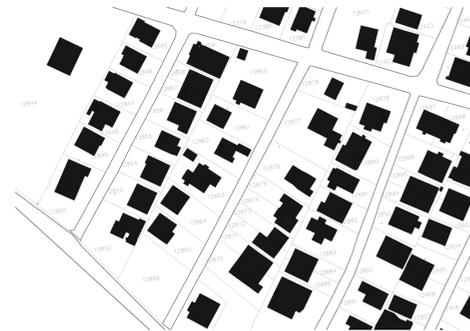
Wird die Bebauungsstruktur der Insel Vir anhand des Schwarzplans analysiert, so ist eine starke Differenzierung zwischen den bereits vor 1980 entstandenen Ortskernen und der neu gewachsenen Struktur in den letzten vier Jahrzehnten deutlich. Werden die Ortskerne der Insel Vir lokalisiert, so fällt auf, dass sich diese binnenseitig orientiert haben, um ausreichenden Schutz vor Witterungseinflüssen zu haben. Die neu gewachsenen Siedlungsstrukturen sind im Vergleich dazu dicht bebaut an der Küstenlinie vorzufinden und prägen das heutige Küstenpanorama. Auffallend ist die überwiegend offene Bauweise der neu gewachsenen Strukturen, die zur Zeit des ‚Baubooms‘ der Jahre 1980–2010 in unregelmäßigen Abständen zu den Nachbargebäuden und Grundstücksgrenzen entstanden sind. Während sich der Ortskern in einer länglichen, geschlossenen und den Straßenzug betonenden Bauweise darstellt, ist die neue Bebauung punktuell und vom Straßenzug wegorientiert.

In der unten angeführten Abbildung ist ein Vergleich der Bebauungsstruktur des alten Ortskerns und der neu gewachsenen Bebauung zu sehen, der den Unterschied deutlich werden lässt.

Eine Problematik, die sich aufgrund der unkontrollierten und rapiden Bebauung ergeben hat, ist die mangelhafte Situation des öffentlichen Raums, der im Entwurf dieser Arbeit eine zentrale Rolle einnimmt. Dieser als Ort der Begegnung definierte Raum wurde bei der Entwicklung der Insel vernachlässigt, sodass eine räumliche Sanierung im Küsten sowie im Straßenbereich von der einheimischen Bevölkerung gefordert wird. Durch eine räumliche Sanierung des Freiraums dürften die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere der Tourismus, die kommunale Infrastruktur und die Gestaltung des öffentlichen Raums gefördert werden. Dieses Vorgehen würde dazu beitragen, die Reputation der Insel zu verbessern, die Lebensqualität sowohl der Einwohner als auch der Touristen zu steigern und die Identität der Insel in der Region zu stärken.



Bebauungsstruktur alter Ortskern VIR



Bebauungsstruktur zwischen 1980 - 2010



22
Schwarzplan der
Insel Vir

ARCHITEKTUR ANALYSE

²⁷ Vgl. Basic., <https://www.jutarnji.hr/globus/nikola-basic-mislom-ozbiljno-otok-vir-je-cudo-graditeljstva/295858/>.

Ausgehend von der Tatsache, dass die neu gewachsenen Siedlungsstrukturen auf der Insel Vir in einer unkontrollierten Weise entstanden sind, ist heutzutage unterschiedlichste Architektur vorzufinden. Wie bereits bei der städtebaulichen Analyse festgestellt, ist auch bei der Bestandsanalyse der Insel kein einheitliches Architekturbild zu erkennen. Diese Erkenntnis leitet sich aus den unterschiedlichen Gebäudeproportionen, Gebäudehöhen und Dachformen ab. (Abb.24) Auch hinsichtlich der Materialität unterscheiden sich die Neubauten vom alten Ortskern wesentlich, die traditionell überwiegend aus regionalem Stein und Steildächern mit einer Steindeckung (Abb.25) errichtet wurden. Spätestens seit der Einführung des Bebauungsplans auf der Insel Vir im Jahr 2004 wurden Bauvorschriften geschaffen, die eine uneingeschränkte Bauweise in Zukunft verhindern sollen.

Diese Thematik des uneinheitlichen Erscheinungsbildes steht in der Öffentlichkeit oft zur Diskussion, da die Meinungen diesbezüglich auseinandergehen. Vielleicht ist es auch diese Authentizität, das Anderssein, die einen Ort besonders macht und ihn von anderen Orten differenziert. Genau diese Authentizität beschreibt auch Robert Venturi in seinem Buch „Learning from Las Vegas“, in dem die einzigartige Architektur den Ort bestimmt. Nikola Basic, einer der anerkanntesten Architekten Kroatiens, beschreibt das Phänomen Vir wie folgt:

„Aufgrund ihrer Trägheit wird die Insel Vir als schreckliche Verwüstung des Raumempfinden und die meines Erachtens in Zukunft ein Zeugnis für eine Zeit sein, in der das Volksgenie auf der Suche nach den Idealen des Glücks, eine wunderbare Umgebungen geschaffen hat.“²⁷



23

Ortstypische Architektur der neuen Siedlungsstrukturen.



24
Die dichte Bebauung auf der Insel Vir.



25
Die traditionelle Architektur auf der Insel.

STRASSENNETZ UND INFRASTRUKTUR

²⁸ Vgl. Magas, 1977: S.29.

Ein Meilenstein für die Entwicklung der Insel Vir ist der Ausbau der Brücke im Jahr 1976, durch den die Anbindung an das Festland und somit der Weg für die Entwicklung der Insel herbeigeführt wurde. Mit dem Brückenbau folgte auch der Ausbau der ersten Asphaltstraße (heutige Hauptstraße), die das Zentrum Vir mit der Brücke auf einer Strecke von 5 km verbindet. Neben der Hauptstraße wurden im Jahr 1977 auch die Ortskerne ‚Lozice‘ und ‚Torovi‘ an das Zentrum Vir angebunden und bilden heute noch die Hauptverkehrsadern der Insel Vir.²⁸

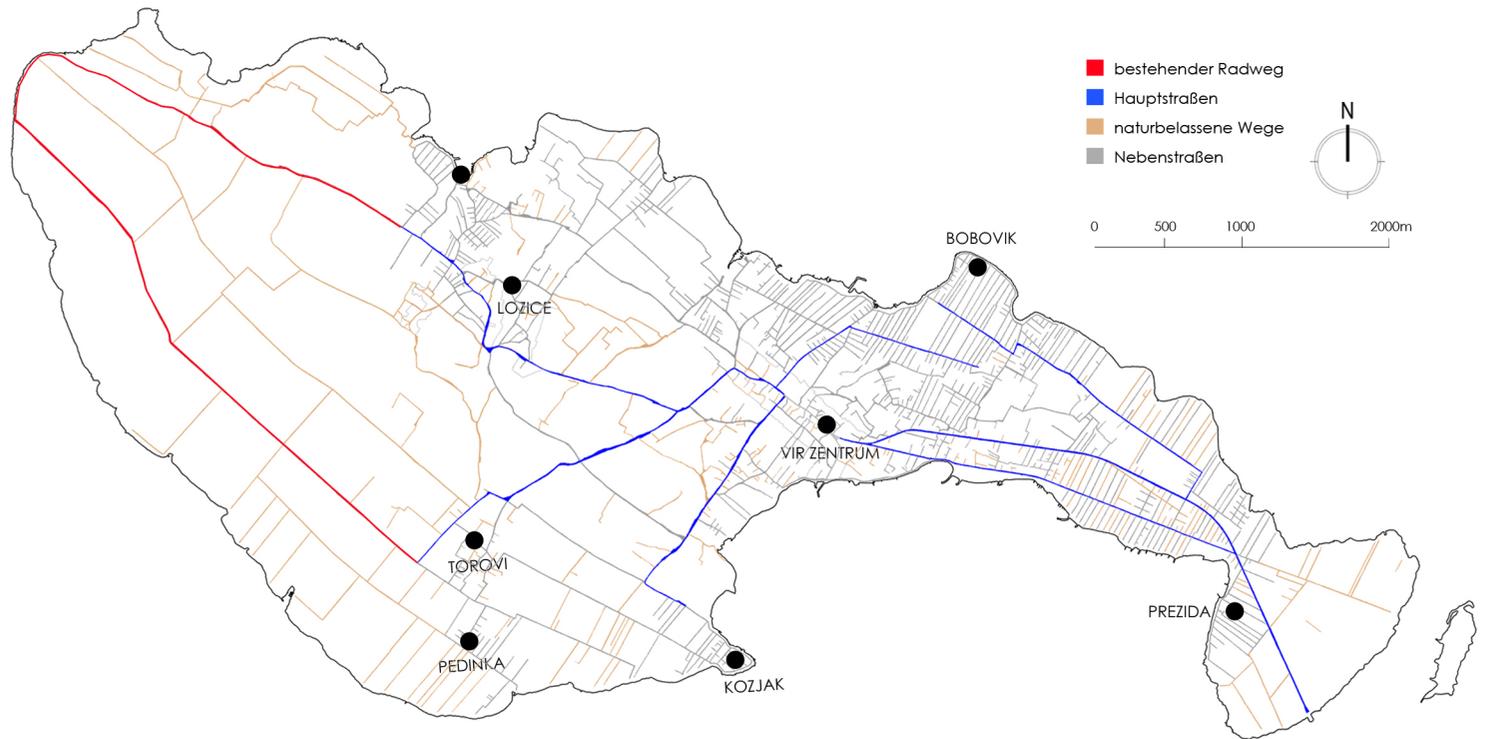
„Der Brückenbau als Auslöser für die Renaissance“

Der Busverkehr wurde nach Inbetriebnahme der Brücke im April 1976 aufgenommen, wodurch die Mobilität der Inselbewohner gesteigert wurde. Dadurch öffneten sich neue Perspektiven für die Insel Vir und die Einbeziehung der gesamten Region Zadar.

Mit dem stetigen Wachstum und dem Ausbau neuer Siedlungen in den letzten Jahrzehnten bildete sich dementsprechend auch das Straßennetz auf der Insel aus. Von den Hauptstraßen ausgehend, die als Hauptverkehrsadern fungieren, sind in Fischgrätenform unzählige Nebenstraßen entstanden.

Bei Betrachtung der demografischen Entwicklung der letzten Jahre wird ersichtlich, dass die verkehrstechnische Situation, insbesondere in den Sommermonaten, zum Erschwernis für Bewohner sowie auch für Touristen wird. Diese Überlastung des Verkehrsaufkommens wurde durch die Methode der Beobachtung vor Ort in den Nachmittags- und Abendstunden festgestellt. Aufgrund von fehlenden Alternativen sind Bewohner und Besucher derzeit auf die PKW-Nutzung angewiesen, da der bestehende Straßenraum keine sicheren Geh- und Radwege beinhaltet.

Eine Lösung für die Verkehrsentslastung könnte der Ausbau von sicheren Geh- und Radwegen sein, die zugleich dem nachhaltigen Tourismus entsprechen. Derzeit befinden sich auf der Insel Vir mehrere in Karten eingetragene Radwege, die aber Großteils an den stark mit PKW befahrenen Straßen liegen und nicht als sichere Radwege geeignet sind. Ausgenommen davon ist der 8 km lange Radweg im westlichen, naturbelassenen Gebiet der Insel, das für den PKW-Verkehr untersagt ist. Problematisch ist die fehlende Anbindung, die im Laufe dieser Arbeit untersucht wird und im Entwurf festgehalten ist.



26
 Straßenübersicht auf
 der Insel Vir

VEGETATION

Vir ist ein drastisches Beispiel dafür, wie jahrhundertelange Abnutzung der natürlichen Oberflächen unter Bedingungen der Isolation und Unterentwicklung zu einer starken Verschlechterung der natürlichen Ressourcen führt. Die im 16. Jh. noch nahezu zur Gänze von Wald bedeckte Insel veränderte sich im Laufe der Jahrhunderte hinsichtlich ihrer Oberflächenstruktur stark. Ab dem 18. Jh. waren bereits mehr als 50 % des Waldbestands gerodet. Dies ist auf die landwirtschaftliche Nutzung und die Viehzucht, die zu dieser Zeit durch die ungefähren hundert Inselbewohner betrieben wurden, zurückzuführen.²⁹ Im 19. Jahrhundert gab es auf der Insel Vir noch ungefähr 400 ha Wald, die ungefähr 18 % der Inselfläche ausmachten. Anhand der angeführten Plangrafik (Abb.27) ist zu erkennen, wie der Waldanteil der Insel vom 16. Jh. bis zum Jahr 1975 zurückgegangen ist. Durch die starke Entwicklung des Tourismus der vergangenen Jahrzehnte wurde die landwirtschaftliche Nutzfläche sowie das Interesse an der Landwirtschaft verringert. Die bebauten Flächen für den Tourismus nahmen stetig zu und hatten zur Folge, dass die vernachlässigte und über Jahrhunderte aufgebaute landwirtschaftliche Fläche als Bauland für Tourismuszwecke genutzt wurde.

Es ist bekannt, dass sich die Landnutzung der Insel Vir in den letzten vier Jahrzehnten dramatisch verändert hat. Sie unterlag hauptsächlich der Erweiterung von Bauflächen, die oft ungeplant und außer Kontrolle geraten waren. Durch die Analyse der vorherrschenden natürlichen Flächen von 2012 kann festgestellt werden, dass sich die häufigsten Nutzungen auf natürliche Wiesen, die 57,4 % der Insel einnehmen, und den derzeitigen Waldbestand beziehen, der 9 % der Fläche ausmacht.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die bevölkerten Baugebiete im Jahr 2012 bis zu 18 % der Inselfläche betragen, was noch im Jahre 1975 ca. 3 % waren.³⁰ Es ist festzustellen, dass sich der Waldbestand über Jahrhunderte verändert hat und drastisch gesunken ist, was ebenso auf den starken Bevölkerungszuwachs zurückzuführen ist.

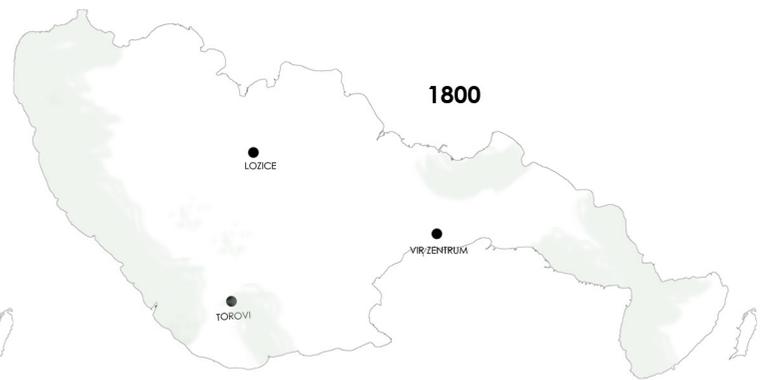
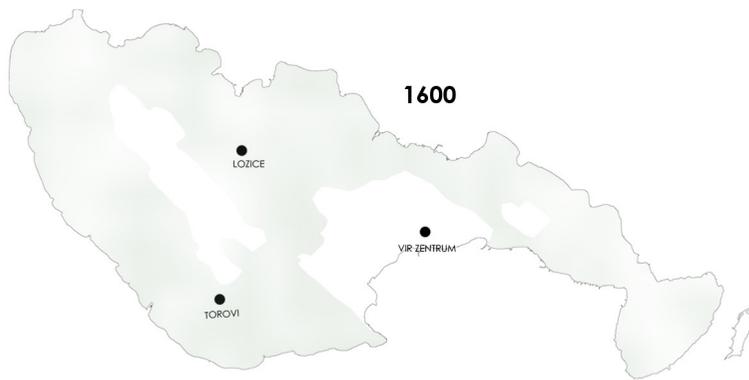
Diese Erkenntnis zeigt, dass das starke Wachstum und eine rein kapitalistische Entwicklung des Tourismus ungeachtet der natürlichen Ressourcen auch den natürlichen Lebensraum vieler Pflanzen und Tierarten einschränkt.

Flora

Ausgehend von der Erkenntnis, dass der Großteil der Insel ein Mosaik aus natürlichen Pflanzen und Wiesen ist, ist dementsprechend eine reiche und vielfältige Flora vorhanden. Basierend auf einer wissenschaftlichen Untersuchung im Jahr 2013/2014, wurden 718 unterschiedliche Pflanzenarten registriert, von denen 623 einheimisch und subspontan sind.³¹

In Bezug auf die derzeitige Artenvielfalt sind felsige Rasenflächen, Büsche und Küstenrandgebiete besonders reich und gerade in diesen Lebensräumen wurden die meisten besonderen Pflanzenarten erfasst. Um die derzeitige Vielfalt der Flora und deren Lebensräume zu erhalten, ist es besonders entscheidend, die natürlich gewachsenen Flächen und die Küstenlebensräume zu schützen, die durch eine beschleunigte Entwicklung des Tourismus bedroht sind. Im nordwestlichen Bereich und dem Großteil des naturbelassenen Gebiets der Insel ist die Pflanzenwelt bereits in ihrer Regenerationsphase weit fortgeschritten. Es ist das Gebiet, das sich am besten für einen natürlichen Wiederaufbau einheimischer Pflanzen eignet.³²

²⁹ Vgl. Blace, 2015
³⁰ Vgl. Husnjak, 2014: S.373
³¹ Vgl. Milovic, 2004: S.227
³² Vgl. ebda.



■ Waldbestand

0 1km 2km 4km

27
Darstellung der Wald-
bestandentwicklung
von 1600 - 1975

HÖHENENTWICKLUNG

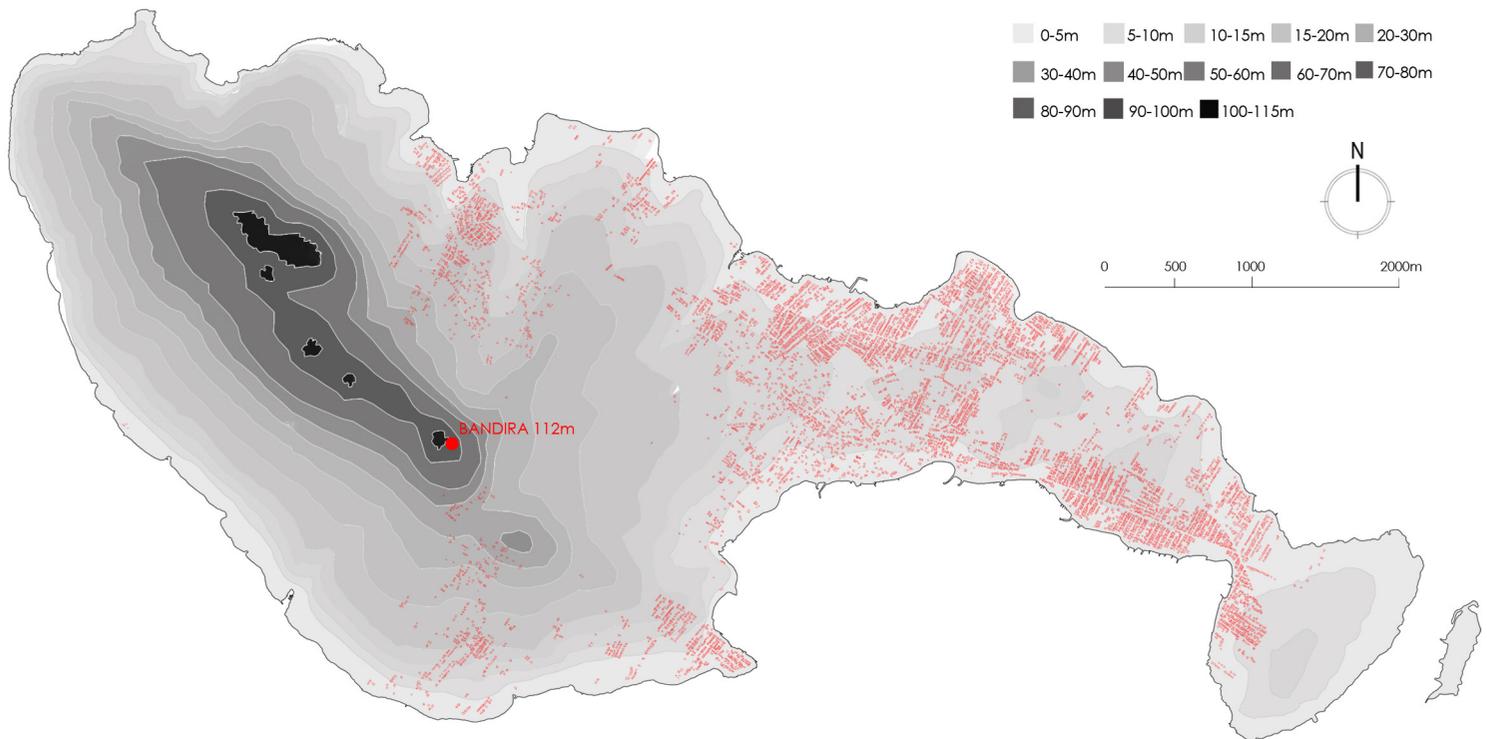
³³ Vgl. Husnjak, 2014: S.8
³⁴ Vgl. Magas, 2016: S.14

Im Vergleich zu ihren Nachbarinseln aus dem Archipel von Zadar zeichnet sich die Insel Vir flach ab. Morphologisch gesehen bildet eine Reihe kleiner Gipfel einen einzigartigen Rücken, der sich in nordwest- und südöstlicher Richtung erstreckt und die Insel in zwei Zonen aufteilt.³³ Der östliche, deutlich flachere Teil erhebt sich von der Geländehöhe bis zu 20 m über die Meeresoberfläche. In der westlichen Hälfte der Insel gibt es eine viel stärkere Variation der Höhe über eine kurze Distanz, die vom Meerespiegel bis zu 115 m erreicht, was die höchste Erhebung der Insel darstellt.³⁴

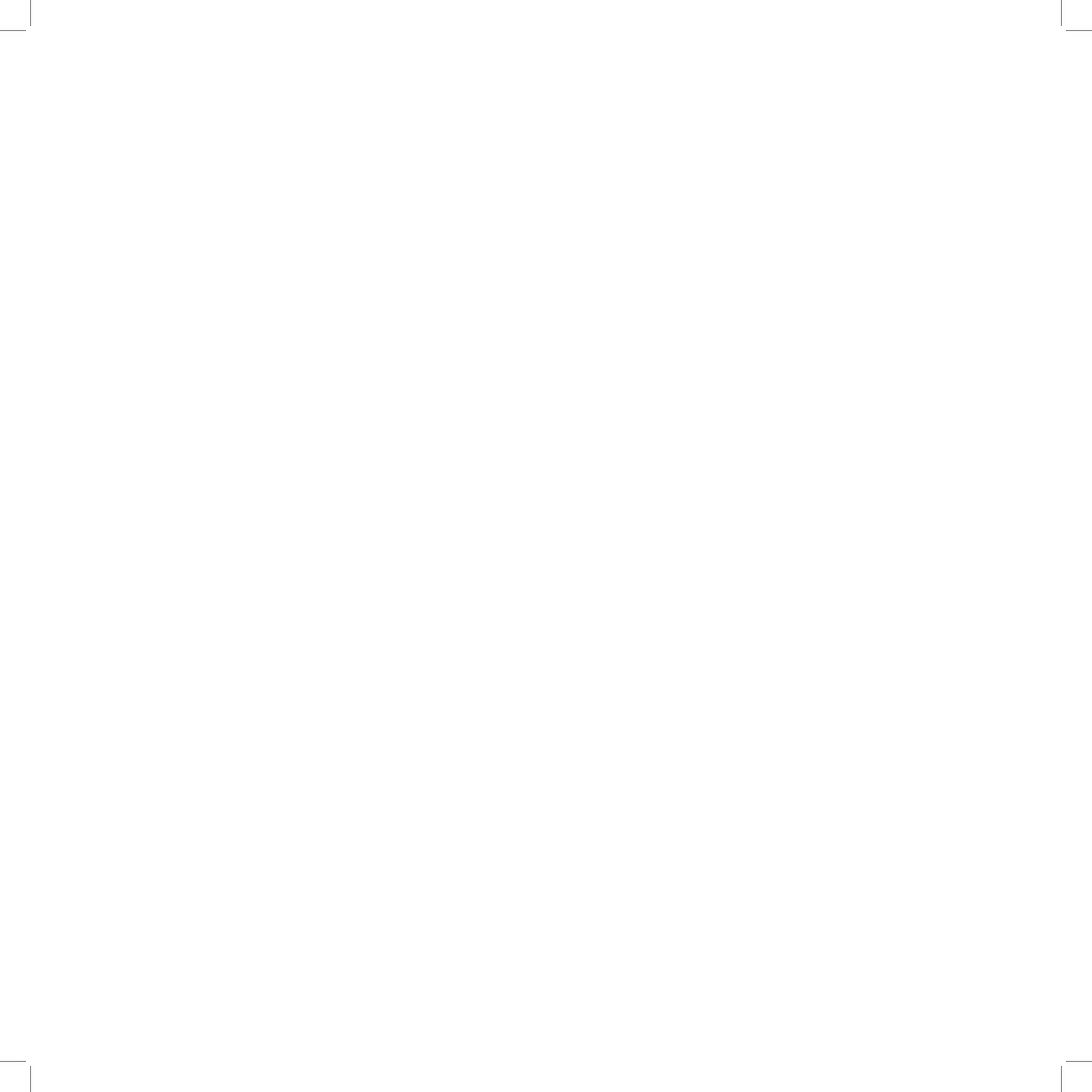
Die zweithöchste Erhebung der Insel ist der Berg ‚Bandira‘ der sich im naturbelassenen und autofreien Gebiet der Insel befindet. Der auf 112 m über dem Meeresspiegel gelegene Berg bietet einen 360° Panorama Blick über ganz Vir und die umliegenden Inseln. Derzeit wird der schwer erreichbare Weg von nur wenigen Touristen genommen, da dieser nur zu Fuß erreichbar ist. Diese Thematik wird im weiteren Verlauf dieser Arbeit behandelt.



28
Panoramablick vom Berg ‚Bandira‘.

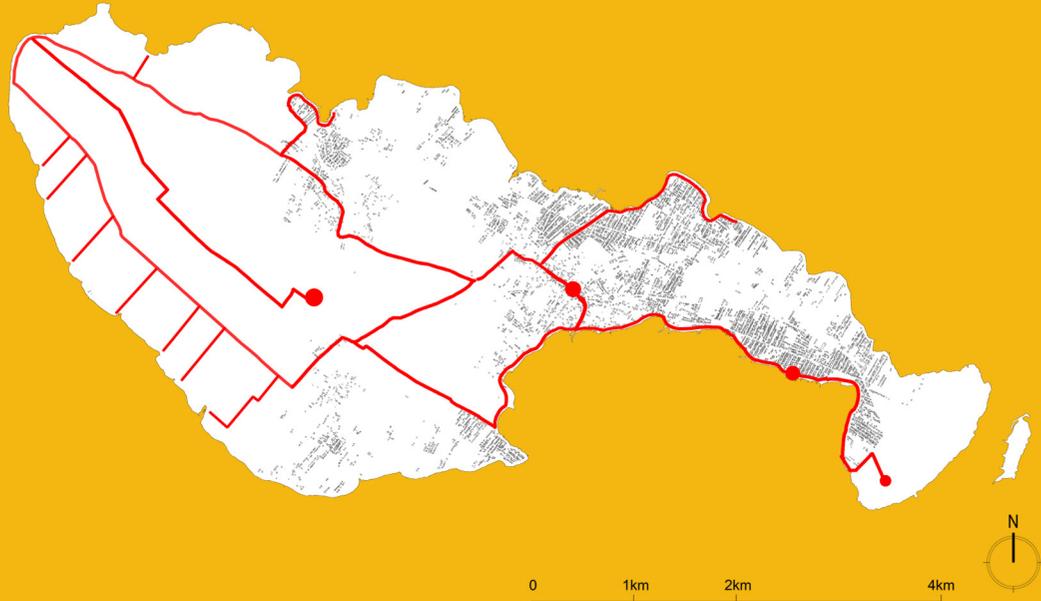


29
 Darstellung der
 Höhenentwicklung
 der Insel Vir



5.DER ENTWURF

RADTOURISMUS VIR



DIE IDEE

Der Entwurf basiert auf der Entwicklung eines neuen, nachhaltigen Tourismuskonzepts für die kroatische Insel Vir und beinhaltet Interventionen im städtebaulichen Zwischenraum. Da die Bedeutung von nachhaltigen und umweltschonenden Tourismuskonzepten aufgrund der vorherrschenden Klimaerwärmung immer relevanter wird, wird durch diesen Entwurf versucht, das bestehende, saisonal bedingte und kommerzielle Konzept weiter zu entwickeln. Der Grundgedanke ist es, der Insel Vir eine neue Identität zu verschaffen und somit die öffentliche Reputation des Tourismus zu verbessern. Wie bereits untersucht, werden im bestehenden Straßenraum hinsichtlich der Fußgänger und Radfahrer eingreifende Maßnahmen für eine Verbesserung der Bestandsituation benötigt. Auf Grundlage der Analyse wird im Entwurf nicht nur eine zukunftsorientierte, sondern auch eine nachhaltige Mobilität für die Insel thematisiert, die im Mittelpunkt des neuen Rad Tourismuskonzepts stehen soll.

„zukunftsorientierter Tourismus“

Durch dieses neue Tourismuskonzept soll auch außerhalb der saisonalen Monate den Touristen und Einwohnern der Insel die Möglichkeit geboten werden, sich uneingeschränkt auf der Insel fortzubewegen. Dadurch soll einerseits die Tourismussaison, die sich zurzeit auf die Sommermonate beschränkt, verlängert und weiters neben der Destination als reine Badeinsel eine sportliche Aktivität hinzugefügt werden.

Letztere soll durch den Ausbau eines strategischen Radwegenetzes entstehen, das sich über die gesamte Insel erstreckt und in das die Sehenswürdigkeiten sowie das nordwestlich gelegene, naturbelassene und nicht bebaute Inselgebiet miteinbezogen werden. Basierend auf den jährlichen Waldbränden in dem erwähnten Inselgebiet bedeutet eine Belebung durch Touristen, dass Waldbrände in den Sommermonaten bereits bei der Entstehung entdeckt und gemeldet werden können und eine Ausbreitung der Brände sich so vermeiden lässt.

„Tourismus gegen Waldbrände“

Beim projektierten Radweg wird gestalterisch Bezug zu seiner bebauten Umgebung aufgenommen, was sich in unterschiedlichen Zonen widerspiegelt. Als Besonderheit dieses Radwegs soll eine Promenade als urbane Spange zwischen den Großteils naturnahen Inselgebieten positioniert werden. Pavillons und Kioske, die unterschiedliche Funktionen aufweisen, stellen im Entwurf eine einheitliche Architektursprache dar.

Eine weitere Entwicklung, die im Entwurf thematisiert wird, ist die Ausweitung des Tourismusangebotes durch eine nachhaltig-orientierte Verbindungsmöglichkeit der Insel Vir mit der Nachbarinsel Pag und der regional größten Stadt Zadar. Diese Verbindung soll auf dem Meeresweg über eine Solarfähre aktiviert werden und umweltschonend wirken.

Durch ein Mobilitätskonzept soll die neue Identität als sanfte Tourismusinsel verstärkt werden. In diesem Kapitel wird der Einfluss der Digitalisierung in einer städtebaulichen Entwicklung thematisiert und soll im Entwurf mit technischen Hilfsmitteln in Form einer Handyapp eingebunden werden.

Der nachhaltige Tourismus

Es kann davon ausgegangen werden, dass der überwiegende Teil kroatischer Urlaubsorte der Nachfrage vieler Touristen nach einem nachhaltigen Urlaubsort nicht entspricht. Wie auch medial und politisch aufgezeigt wird, steigert sich das Umweltbewusstsein der Bevölkerung stetig und bekommt immer mehr Bedeutung. Elektroautos und Fahrräder werden bei der Bevölkerung nicht nur im Alltag beliebter, sondern dieses Umweltbewusstsein bekommt auch in der heutigen Gesellschaft einen immer höheren Stellenwert. Im nachstehenden Absatz wird der Begriff des nachhaltigen Tourismus genauer erläutert.

Laut der Welttourismusorganisation (UNWTO) ist nachhaltiger Tourismus ein Tourismus, bei dem seine gegenwärtigen und zukünftigen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen in vollem Umfang und die Bedürfnisse von Besuchern, Industrie, Umwelt und Gastgemeinschaften berücksichtigt werden. Wesentlich zur Durchsetzung eines solchen Tourismusmodells sind die Bereitschaft der einheimischen Bevölkerung und das Fördern regionaler Produkte.

Eine zentrale Rolle bei der Tourismusentwicklung der Insel Vir haben die optimale Ausnutzung der vorhandenen Umweltressourcen und der Erhalt des Naturerbes und der biologischen Vielfalt. Der Erhalt des Naturerbes wird in dieser Arbeit durch die Aktivierung des derzeit kaum besuchten naturbelassenen Inselgebiets gefördert. Dabei soll das Erleben der regionalen Flora eine bedeutende Rolle einnehmen, da sich auf der Insel Vir über 623 Pflanzenarten befinden. Aufgrund der jährlichen Wald- und Buschbrände im naturbelassenen Inselgebiet, die speziell in den Sommermonaten entstehen, soll der Entwurf auch diesbezüglich Vorkehrungen beinhalten.

„623 regionale Pflanzenarten“

Das Ziel ist es, auf Grundlage der notwendigen Parameter ein nachhaltiges Tourismuskonzept zu etablieren, um somit auch in Zukunft konkurrenzfähig zu bleiben und das Naturerbe der Insel zu bewahren.

KONZEPT - RADWEG

Aus der Erkenntnis der Analysearbeit wird durch ein strategisches Verkehrsnetz für Radfahrer und Fußgänger versucht, die Problematik im städtebaulichen Zwischenraum zu lösen, die Insel und deren Reputation aufzuwerten und die Tourismussaison nachhaltig zu verlängern.

Die Grundidee war es, eine Möglichkeit zu generieren, die Insel Vir, deren Sehenswürdigkeiten und Naturvielfalt auf eine nachhaltige Art zu erleben. Dabei wurde der Fokus auf die Aktivierung des naturbelassenen, westlichen Inselgebiets gelegt. In diesem zurzeit wenig besuchten Inselgebiet befindet sich ein bestehender, 8 km langer Radweg der in diesen Entwurf integriert und an den neu projektierten Radweg angebunden wird.

„Kultur, Erholung und Sport verbinden“

Ausgehend von der Festlegung eines Start Bereichs, der sich in Brückennähe befindet, wurde ein Radweg unter Berücksichtigung und Einbindung der bestehenden Promenaden konzipiert. Durch die Idee, den Rad- und Fußverkehr von den in den Sommermonaten stark befahrenen Straßen zu entkoppeln, wurde eine neu projektierte Promenade entlang der Südküste geplant, die an die bestehende Promenade im Zentrum der Insel anschließt. Diese umfasst nahezu die gesamte Küstenlinie und verläuft vom Ortsgebiet Prezida bis zur historischen Kastelina Festung.

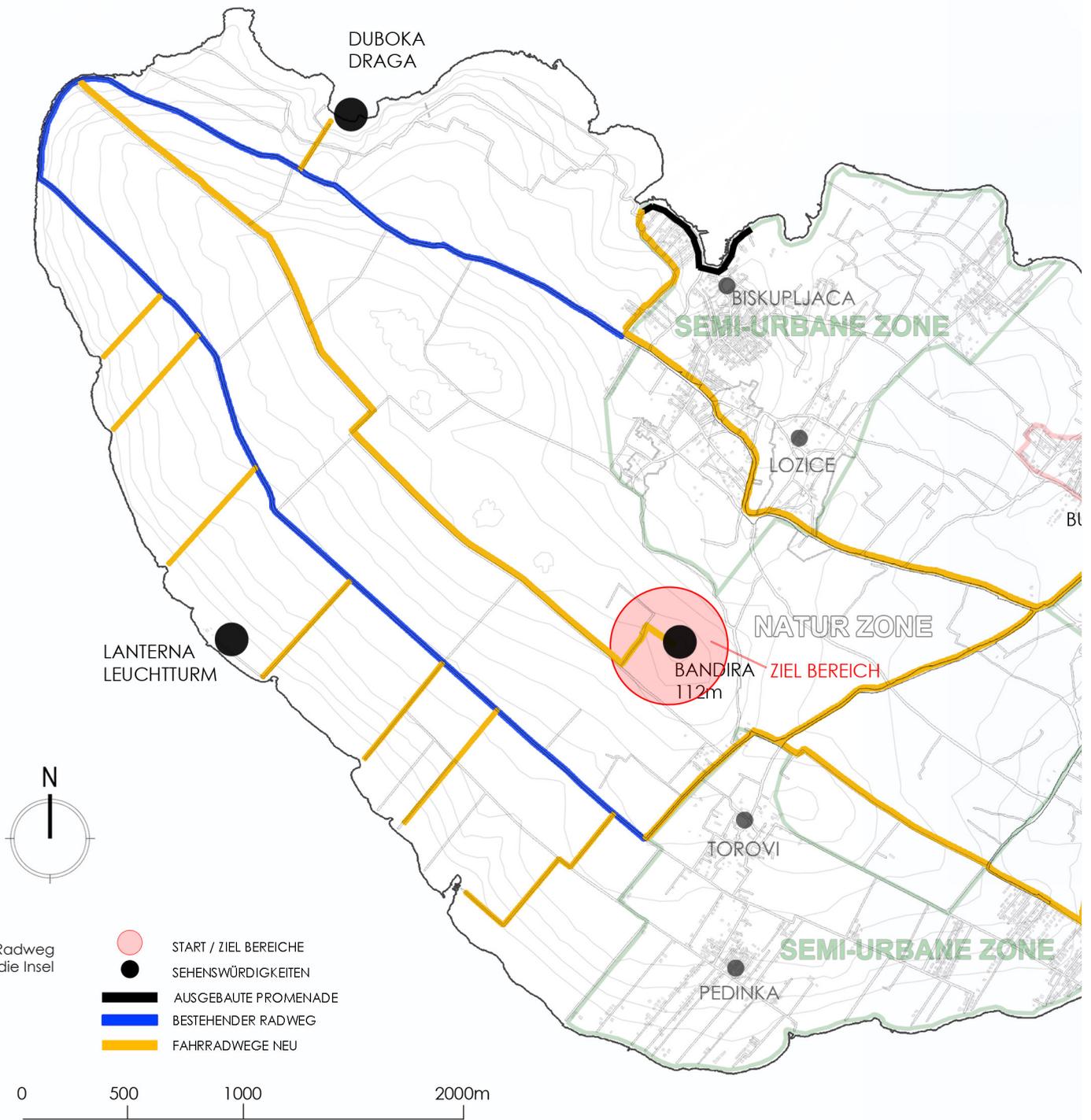
Im Zentrum der Insel umfasst der Radweg die Marktstraße, die Kirche ‚Sveti Juraj‘ und den strategisch bedeutenden Busbahnhof. Durch die Einbeziehung des Busbahnhofs in den Entwurf des Radwegs besteht die Möglichkeit, auch Tagestouristen aus der Umgebung anzusprechen und durch den geplanten Radverleih am Busbahnhof zu versorgen.

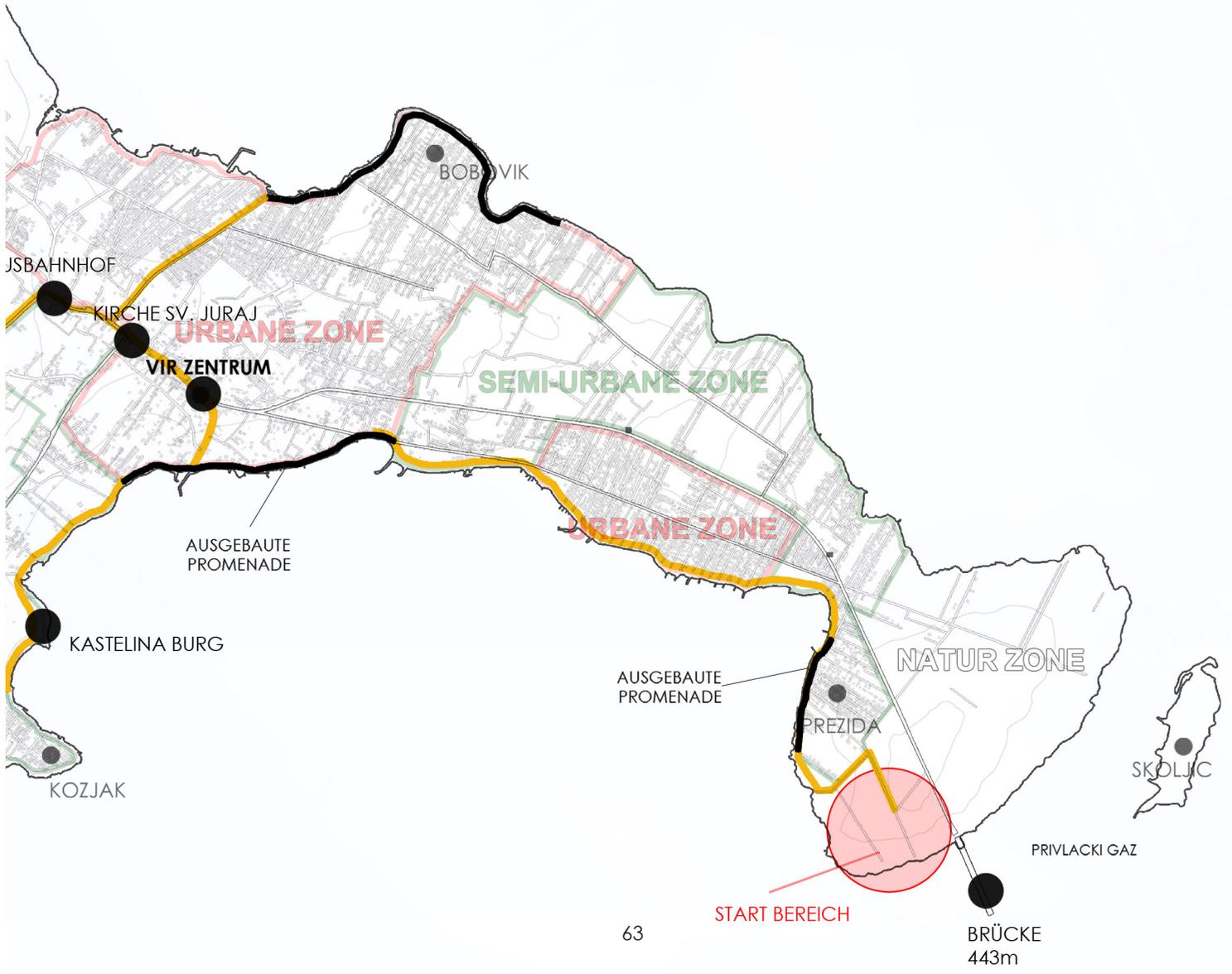
Das dicht bebaute Inselgebiet ‚Bobovik‘, an der nördlichen Küste der Insel, wurde in das Radwegkonzept aufgenommen und schließt an die bestehende Promenade an.

Ausgehend vom Busbahnhof oder auch von der Kastelina Festung verläuft der Radweg entlang bestehenden Straßen und tritt in das naturbelassene und autofreie Gebiet der Insel ein. Das Ziel des Radwegs ist die Erhebung ‚Bandira‘ die auf 112 m eine 360° Aussicht über die gesamte Insel Vir bietet.

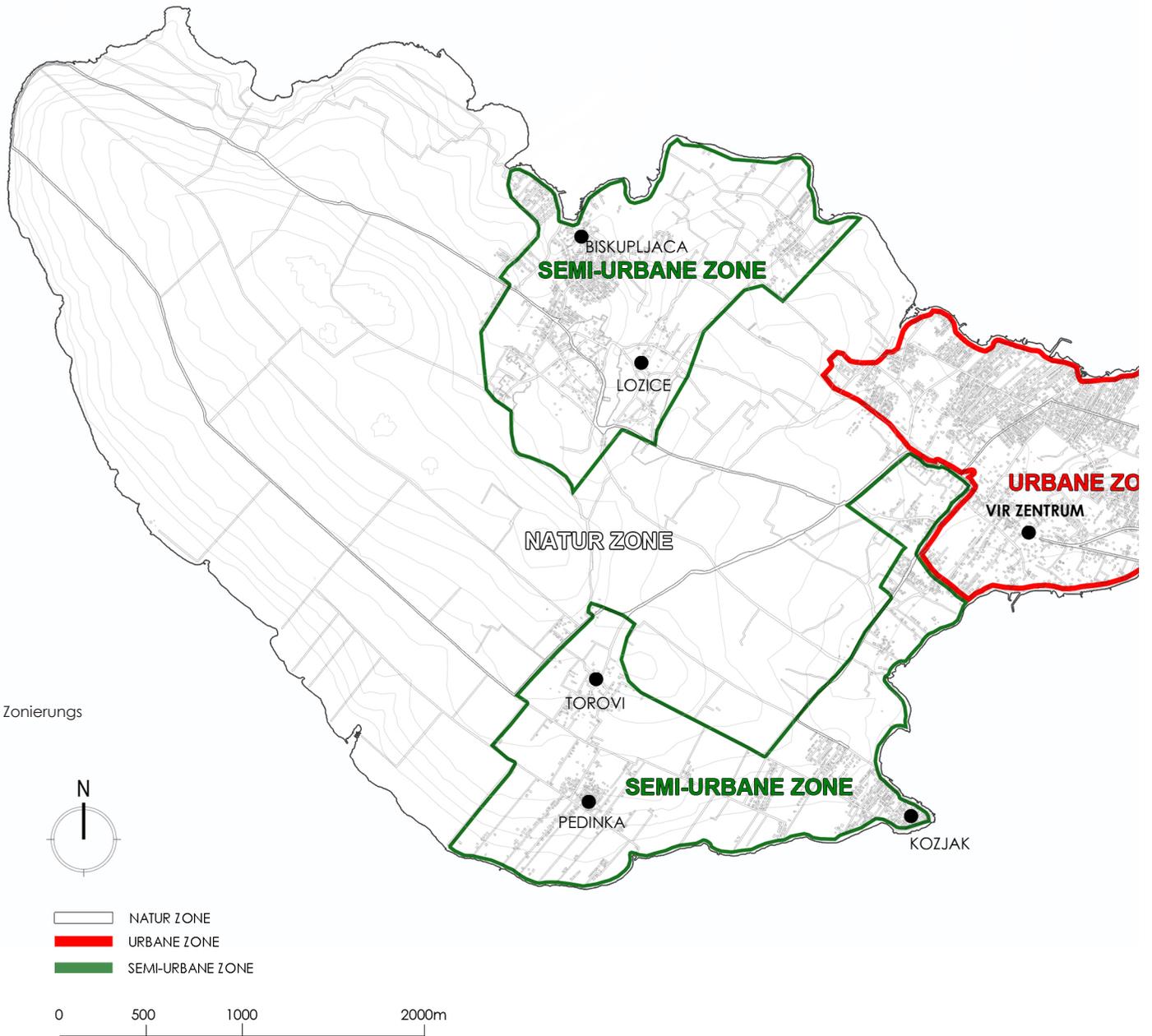


31
Bild von den jährlich
organisierten Fahr-
radtouren auf der
Insel Vir.





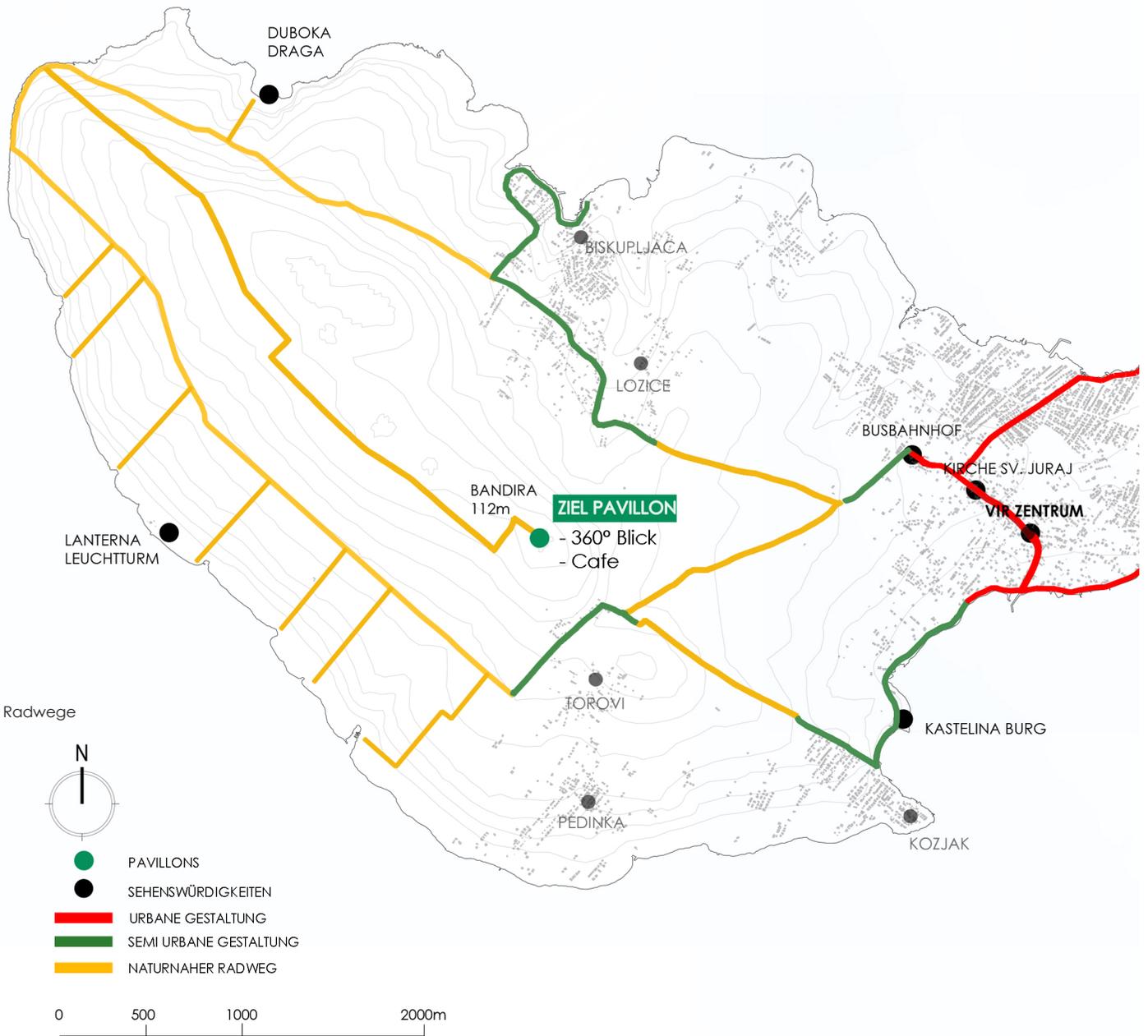
33
Lageplan - Zonierungs
Konzept



Basierend auf der unterschiedlichen Bebauungsdichte wurde die Insel in Zonen unterteilt, um die ortsbildprägende Bebauung in den Entwurf miteinzubeziehen. Durch die dichte Bebauung wird die ‚urbane Zone‘ repräsentiert, die einen städtischen Charakter im Entwurf aufweist. Die ‚semi-urbane Zone‘ umfasst das Gebiet der Zersiedelung, das neben einer naturbelassenen Umgebung auch städtische Formen beinhaltet. Der letzte, unbebaute Bereich ist die ‚Natur-Zone‘, die die Umgebung, in der sie sich befindet, widerspiegelt.

Dieses Konzept soll den Entwurf eines Radwegs prägen. Da die Bebauung auf der Insel Vir einen bedeutenden Stellenwert besitzt, wurde dieser als Parameter für die Zonierung herangezogen. Der Radweg soll die Entstehung der Insel als unregelmäßige Entfaltung zeigen, in der das Volksgenie, auf der Suche nach den Idealen des Glücks, eine wunderbare Umgebungen geschaffen hat.



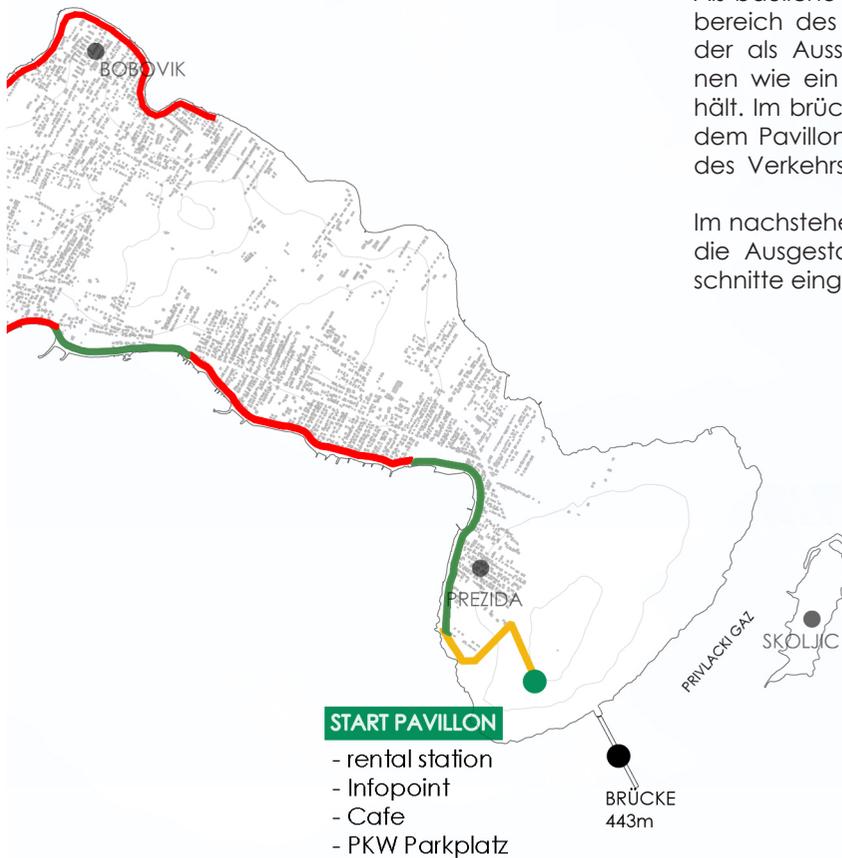


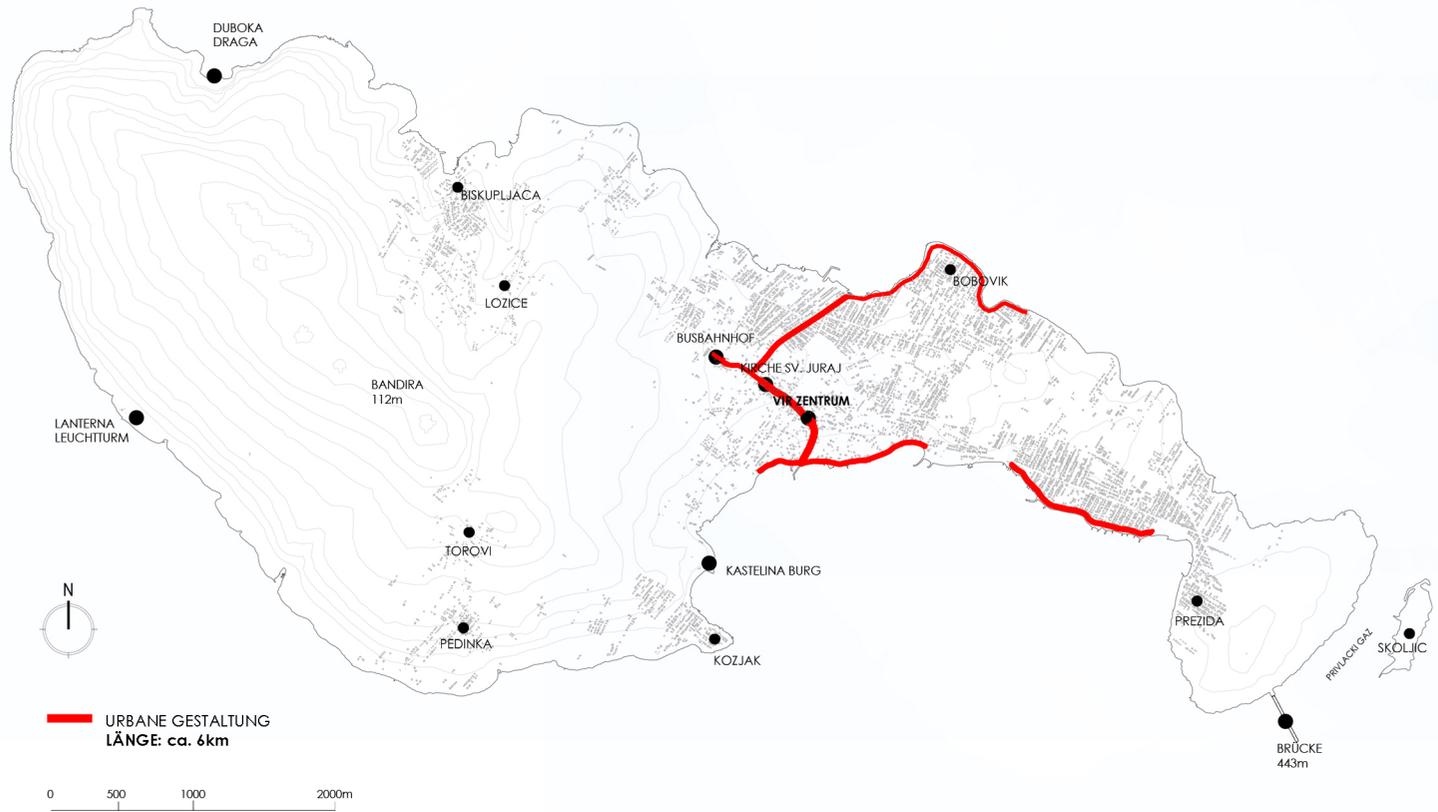
34
Lageplan - Radwege
Entwurf.

Ausgehend vom Konzept des über 30 km langen Radwegs wurde die Zonierung der bebauten Umgebung in den Entwurf miteinbezogen. Demzufolge spiegelt der projektierte Radweg einerseits die Bebauungsdichte der Umgebung wider und andererseits behält er die Identität als Wechselspiel zwischen urbanem und naturnahem Raum. Als Zeuge soll der Radweg den bedeutenden baulichen Hintergrund bewahren und für eine räumliche Entwicklung eintreten.

Als bauliche Maßnahme soll im Start- und Zielbereich des Radwegs ein Pavillon entstehen, der als Aussichtsplattform dient und Funktionen wie ein Café und einen Radverleih enthält. Im brückennahen Startbereich soll neben dem Pavillon ein PKW-Parkplatz zur Entlastung des Verkehrs durch Tagestouristen entstehen.

Im nachstehenden Kapitel wird detaillierter auf die Ausgestaltung der einzelnen Radwegabschnitte eingegangen.





FUNKTIONEN IM STRASSENRAUM

- | | | | | | |
|---|--------------------|---|--------------|---|-------------------|
|  | street food market |  | Grünstreifen |  | bar / cafe |
|  | Gehweg / Promenade |  | Radweg |  | Sitzmöglichkeiten |
|  | Fahrradverleih |  | Info Point | | |

35
Lageplan - Radweg
der urbanen Gestal-
tung

Die Gestaltung des ca. 6 km langen urbanen Abschnitts, der neben einem Radweg, der Marktstraße, auch die Promenade beinhaltet, enthält städtische Elemente und unterscheidet sich von den anderen Gestaltungsformen eindeutig in der Dichte, der Materialität und der Funktionen. Im Zentrum der Insel entsteht eine Begegnungszone für alle Verkehrsteilnehmer, die im Laufe dieser Arbeit noch detaillierter behandelt wird.

Da dieser Abschnitt stark durch Touristen frequentiert ist, verfügt er über temporäre Kioske, die den nachhaltigen Tourismus mit regionalen Produkten unterstützen sollen. Diese projektierten Kioske, die in einer geringen Anzahl bestehen, beinhalten unter anderem einen Radverleih und einen Infopoint an der Promenade. Die Architektursprache dieser Kioske hält an der der Pavillons fest, damit die Inselentwicklung durch ein einheitliches Erscheinungsbild gekennzeichnet ist.

Die Fußgängerpromenade ist als Natursteinweg angedacht und weist neben einheitlichen Sitzmöglichkeiten ebenso ortstypische Bepflanzung auf. Der Radweg ist farblich im Straßenraum markiert und wie die Promenade mit einer nachhaltigen LED-Straßenbeleuchtung versehen.

„dicht bebaut = urban“

Die urbane Gestaltung der Promenade und der Begegnungszone soll das Ortszentrum und die dicht bebauten Strukturen prägen und eine städtische Entwicklung dieses Inselabschnitts präsentieren.



36 Referenz: Promenadengestaltung in Split (Kroatien).

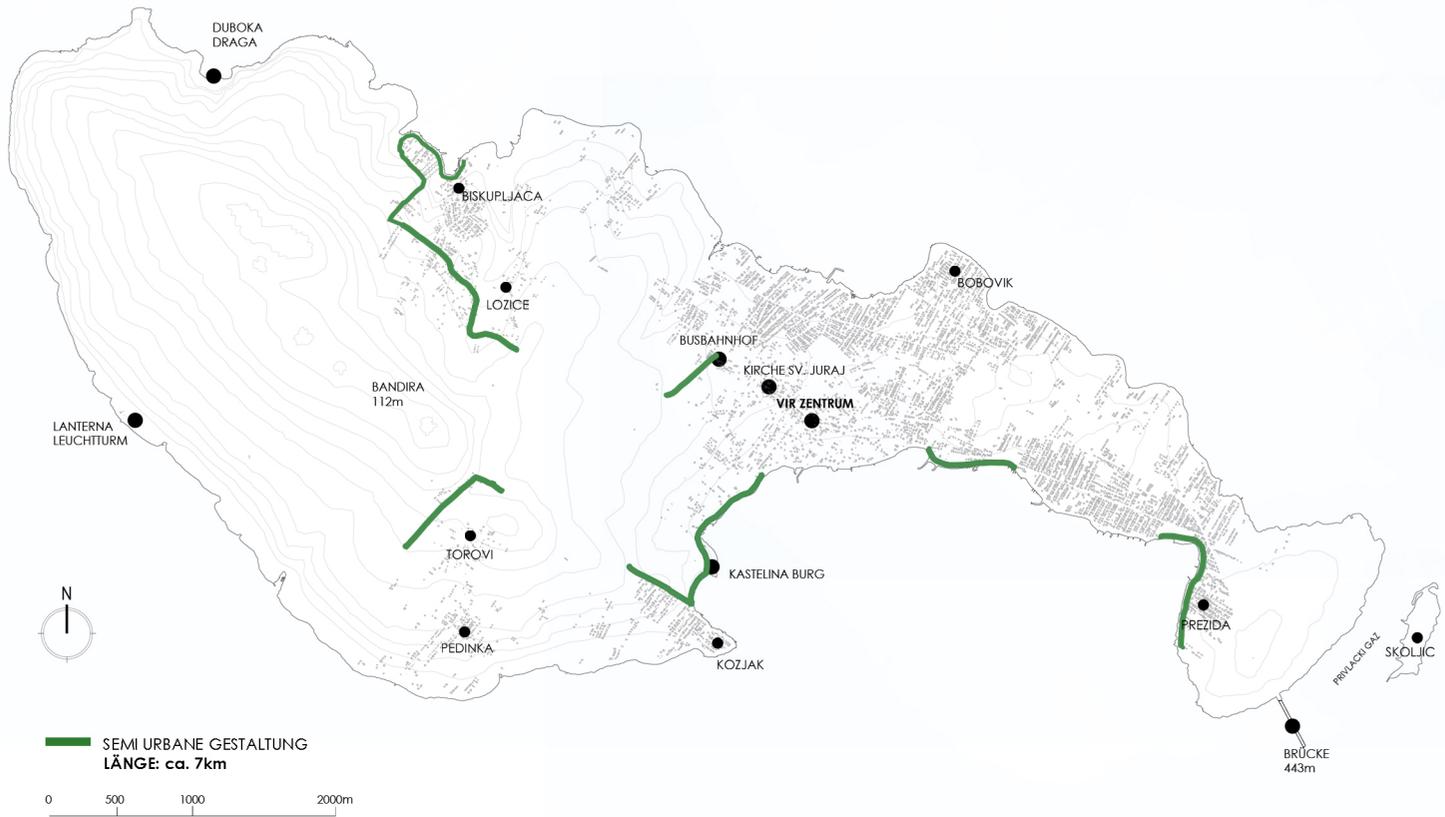


37 Referenz: Promenadengestaltung in Alcossebre (Spanien).



38 Referenz: Materialität und farbliche Gestaltung der Radwege.

ENTWURF - DIE SEMI-URBANE GESTALTUNG



FUNKTIONEN IM STRASSENRAUM

-  Radweg
  Grünstreifen
-  Gehweg / Promenade
  Sitzmöglichkeiten
-  Fahrradverleih

39
Lageplan - Radweg
der semi-urbanen
Gestaltung

Der semiurbane Abschnitt ist, wie in der Plan-darstellung gezeigt, zerstreut und repräsentiert die Zersiedelung der Bebauungsstruktur der Insel Vir. Demnach fungiert er als Spange zwischen der dicht bebauten urbanen Struktur und den Großteils unbebauten Bereichen. Dieser Abschnitt stellt, wie seine Bebauung, ein Wechselspiel zwischen einer Urbanität und naturnahen Strukturen dar.

Demnach wird bei seiner Gestaltung an den naturnahen Elementen festgehalten, ohne dass die Grundidee einer Promenade oder eines Radwegs abhandenkommt. Dieser Abschnitt weist außer Radverleih Stationen, keine kommerziellen Elemente auf und soll in seiner Materialität wiedererkennbar bleiben.



40
Referenz: Kinderspielfläche in Barcelona (Spanien).



42
Referenz: semi-urbane Promenadengestaltung in Rovinj (Kroatien).

Der semiurbane Abschnitt soll, bezugnehmend auf die abgebildeten Referenzbeispiele, Ruhezonon aufweisen, die als bepflanzte Inseln gestaltet sind und zum Ausruhen und Verweilen einladen. Dieser durch ortstypische Pflanzen gestaltete Zwischenraum soll das Erscheinungsbild dieses Abschnittes prägen.

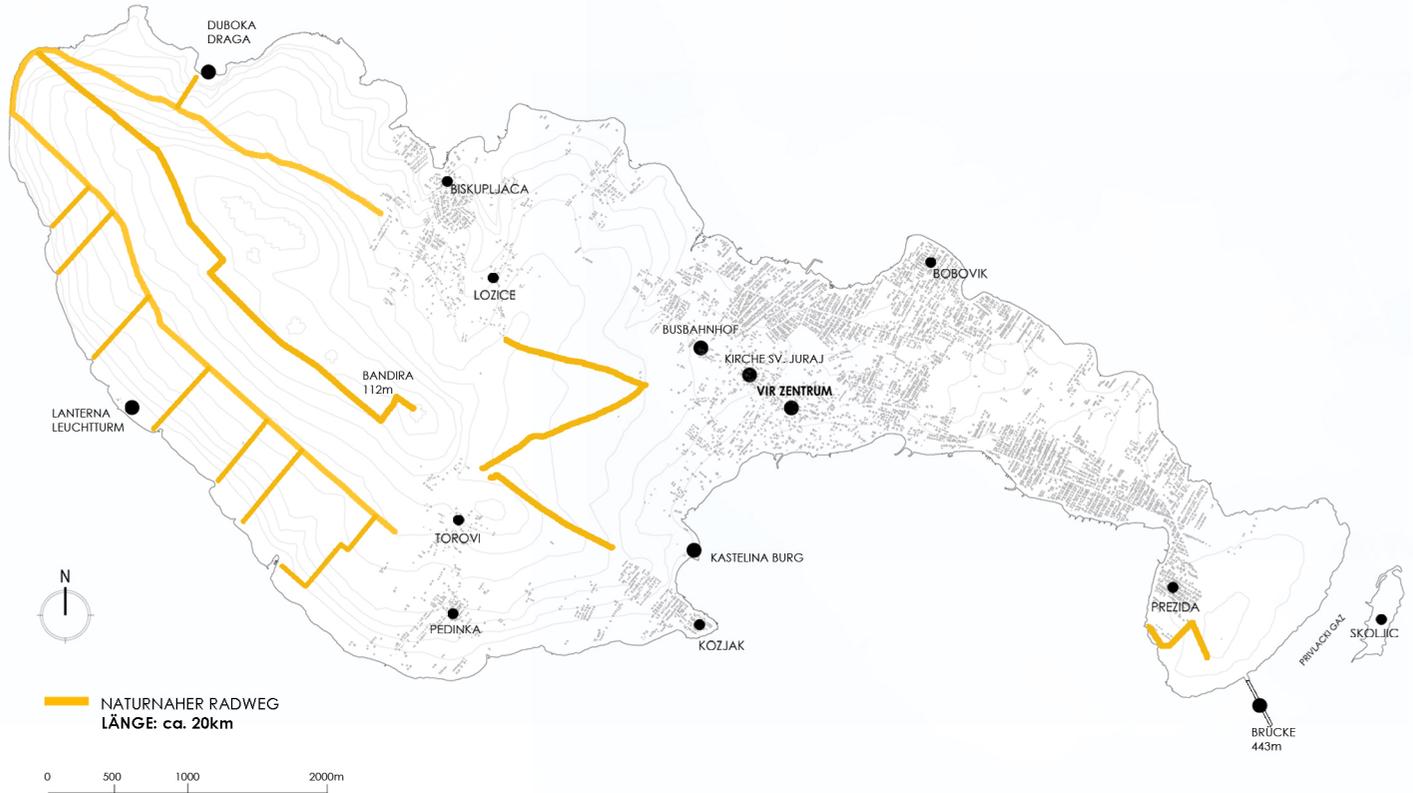
„Zersiedelung = semi-urban“

Der Wiedererkennungswert spiegelt sich auch in der Möblierung des Straßenraums wider, der sportliche Funktionen wie Tischtennisplatten und Kinderspielplätze und somit auch die vorhandene Urbanität der Umgebung enthält.



41
Referenz: semi-urbane Gestaltung der Sitzmöglichkeiten in Barcelona (Spanien).

ENTWURF - DIE NATURNAHE GESTALTUNG



FUNKTIONEN IM STRASSENRAUM

-  Radweg
-  Gehweg
-  Sitzmöglichkeiten

43
Lageplan - Radweg
der naturnahen
Gestaltung

Der mit über 20 km längste Abschnitt der Insel Vir ist auch der naturbelassenste. Er verläuft zum Großteil durch den westlichen, naturnahen Teil der Insel und so stellt sich dieser auch in seiner Gestaltung dar.

Nahezu puristisch präsentiert sich der Radweg in einer dezenten Materialität und weist kaum Möblierungen auf. Er ist ausschließlich auf seine natürliche Umgebung fokussiert und es wird kaum versucht, urbane Elemente im Straßenraum zu verorten. Der ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer konzipierte Straßenraum wird durch die natürliche Vegetation bestimmt.

In diesem Abschnitt entlang des projektierten Radwegs befinden sich keine Elemente wirtschaftlicher oder unterhaltender Funktion, da sich diese in den urbaneren Abschnitten positionieren. Entlang des Radwegs bespielen teilweise Sitzgelegenheiten den Straßenraum, die sich von der Materialität der Fahrbahn kaum absetzen und in den naturnahen Straßenraum integriert sind.

„naturnahe Gestaltung in der natürlichen Umgebung“



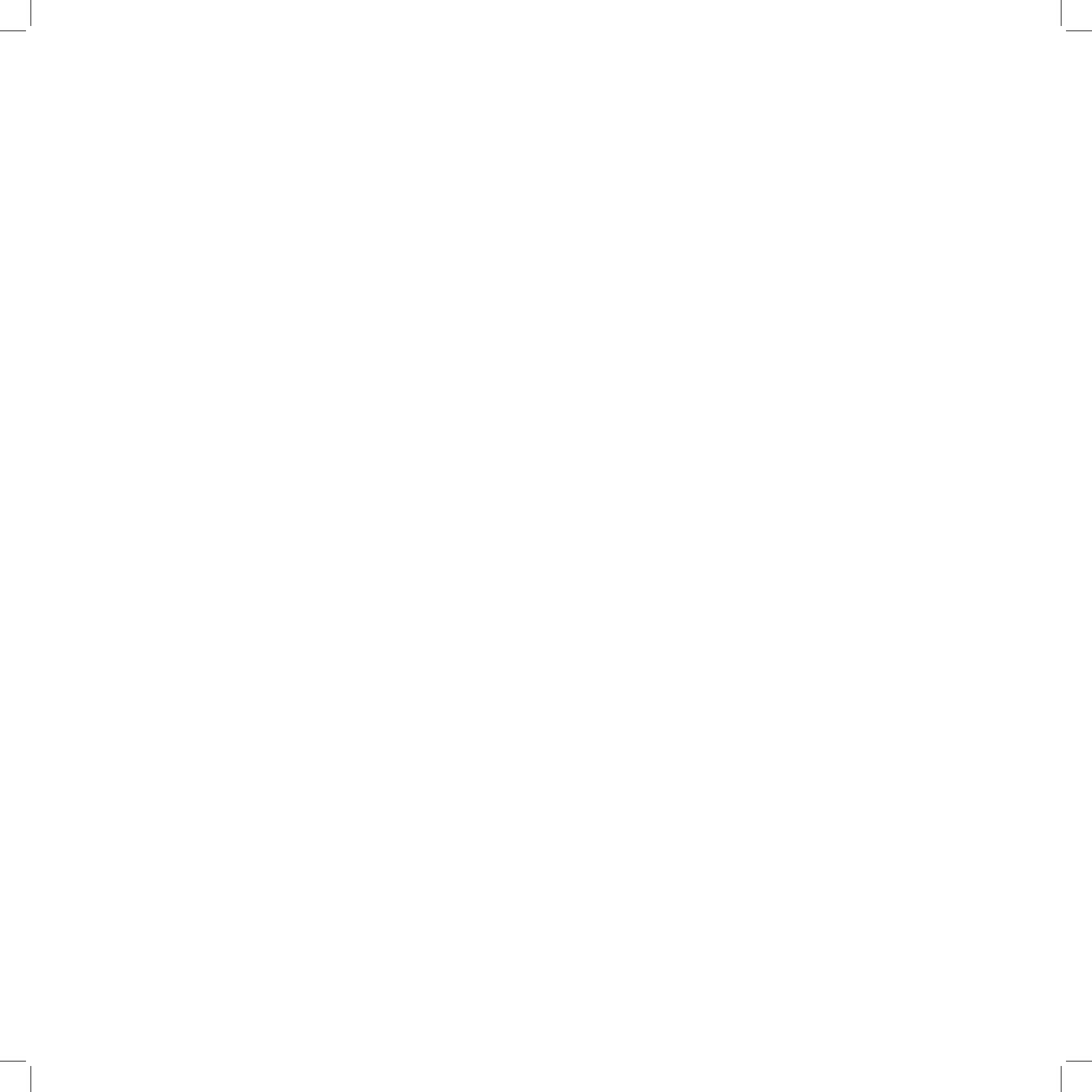
44
Referenz: naturnaher Geh- bzw. Radweg.



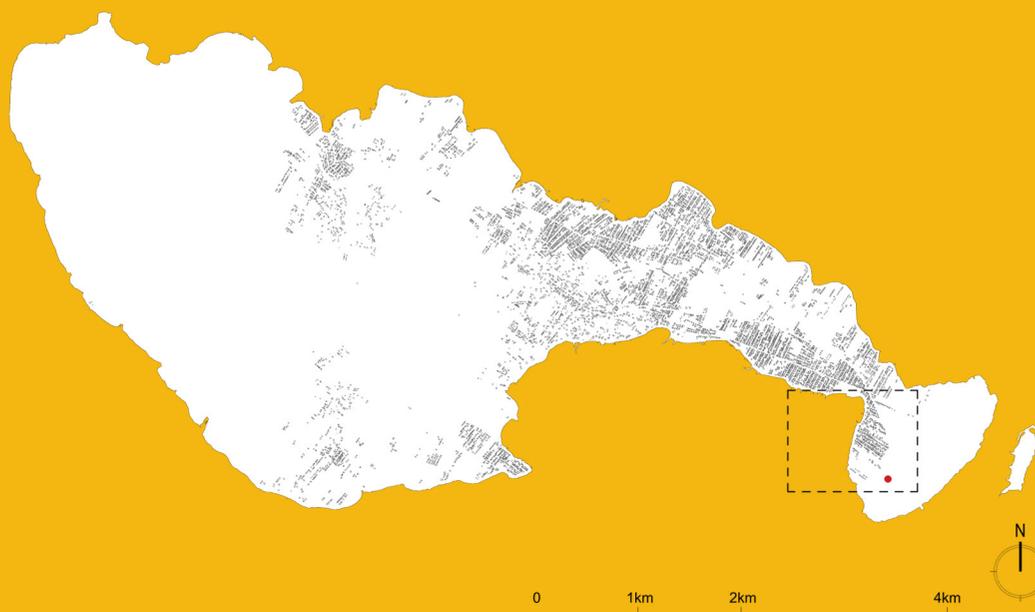
45
Referenz: naturnaher Geh- bzw. Radweg mit regionaler Vegetation.



46
Referenz: Geh- oder Radweg weist keine städtischen Elemente auf.



5.1 START PAVILLON



BESTANDSANALYSE - INSELGEBIET ‚PREZIDA‘

In diesem Kapitel wird basierend auf den Entwurfsgedanken das Umfeld im Inselgebiet ‚Prezida‘ genauer untersucht und bereits bestehende räumliche Umgebung und Strukturen werden bezüglich deren Potentialen und Defiziten bewertet. Das Inselgebiet befindet sich entlang der Küste im gewidmeten Bauland und weist eine relativ dichte Bebauung auf. In Richtung Süden und Westen nimmt die bebauete Struktur ab und fließt in eine naturbelassene Zone über. Da sich im Inselgebiet derzeit keine Radwege befinden, werden diese entlang der Küste im nachstehenden Absatz untersucht.

Straße ‚Prezida‘ (Put Prezida)

Wird die Straße im Inselgebiet Prezida betrachtet, so kann festgestellt werden, dass diese durch die räumliche Trennung des Grünstreifens zwischen der asphaltierten Fahrbahn und dem kiesigen Strand einen positiven Mehrwert für den bestehenden Raum mit sich bringt. Die Fahrbahn, die überwiegend von Bewohnern dieses Inselgebiets genutzt wird, weist keine Geh- oder Radwege auf. (Abb.48) Dennoch kann die räumliche Situation als gute Lösung im Vergleich zu anderen Inselgebieten bewertet werden. Ein Defizit dieses Inselgebiets sind die fehlenden Stellplätze für Fahrräder und Autos, die aus diesem Grund parallel zwischen Fahrbahn und Grünstreifen abgestellt werden. Dieses Vorgehen beeinträchtigt somit die Sicht beim Überqueren der Straße, insbesondere von Kindern.

„Bestehende räumliche Qualitäten entlang der Küste“

Promenade ‚Prezida‘

Die Prezida Promenade zeigt wie der Straßenraum ein großes Potential hinsichtlich der räumlichen Gegebenheiten. Positiv stellt sich auch die Möblierung dar, die einheitlich gestaltet wurde. (Abb.49) Aufgrund des fehlenden Fußgängerwegs wurde bei der Beobachtung vor Ort festgestellt, dass ein Großteil der Passanten die Fahrbahn als Gehweg heranzieht.



48

Bestandsaufnahme des Straßenraums ‚Prezida‘.

In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Prezida: Abb.1



49

Bestandsaufnahme der Promenade ‚Prezida‘.

In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Prezida: Abb.2

Hauptstraße (Virski Put)

Wird die sogenannte Hauptverkehrsader der Insel analysiert, so fällt auf, dass diese insbesondere in den Sommermonaten stark frequentiert ist. (Abb.50) Der zweispurig ausgelegte Straßenraum beinhaltet keine Geh- oder Radwege und erweist sich für Radfahrer sowie für Fußgänger als durchaus große Gefahr. (Abb.51) Diese strategisch entscheidende Verkehrsanbindung wurde bereits im Zuge des Brückenbaus erstellt, verbindet das Ortszentrum der Insel mit dem Festland und ist dementsprechend stark befahren. Es gilt, für Fußgänger und Radfahrer eine alternative Wegeführung zu finden.

Conclusio zum Inselgebiet ‚Prezida‘

Durch die Analyse der Bestandsituation im Inselgebiet Prezida wurde festgestellt, dass die Küstenlinie ein gutes räumliches Potential für die Durchführung von Rad- und Gehwegen hat. Bereits vorhandene Elemente wie der Grünstreifen, der eine räumliche Unterteilung schafft, und eine einheitliche Möblierung wurden vorgefunden. Negativ bewertet wurden die fehlenden Parkmöglichkeiten sowohl für den Auto als auch für den Radverkehr. Diese Feststellung wird im Entwurfsprozess berücksichtigt. Die Untersuchung der Hauptstraße ‚Virski Put‘ zeigte, dass ein sicherer Radweg als neue Verbindungsmöglichkeit geschaffen werden muss.



50

Radfahrer auf der Hauptstraße ‚Virski Put‘.

In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Prezida: Abb.4

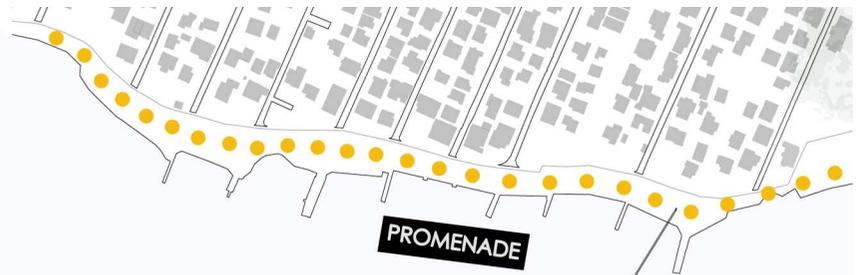


51

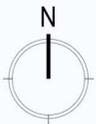
Straßenraum der Hauptstraße ‚Virski Put‘.

In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Prezida: Abb.3

BESTANDSANALYSE PREZIDA - DIE PROBLEMATIK

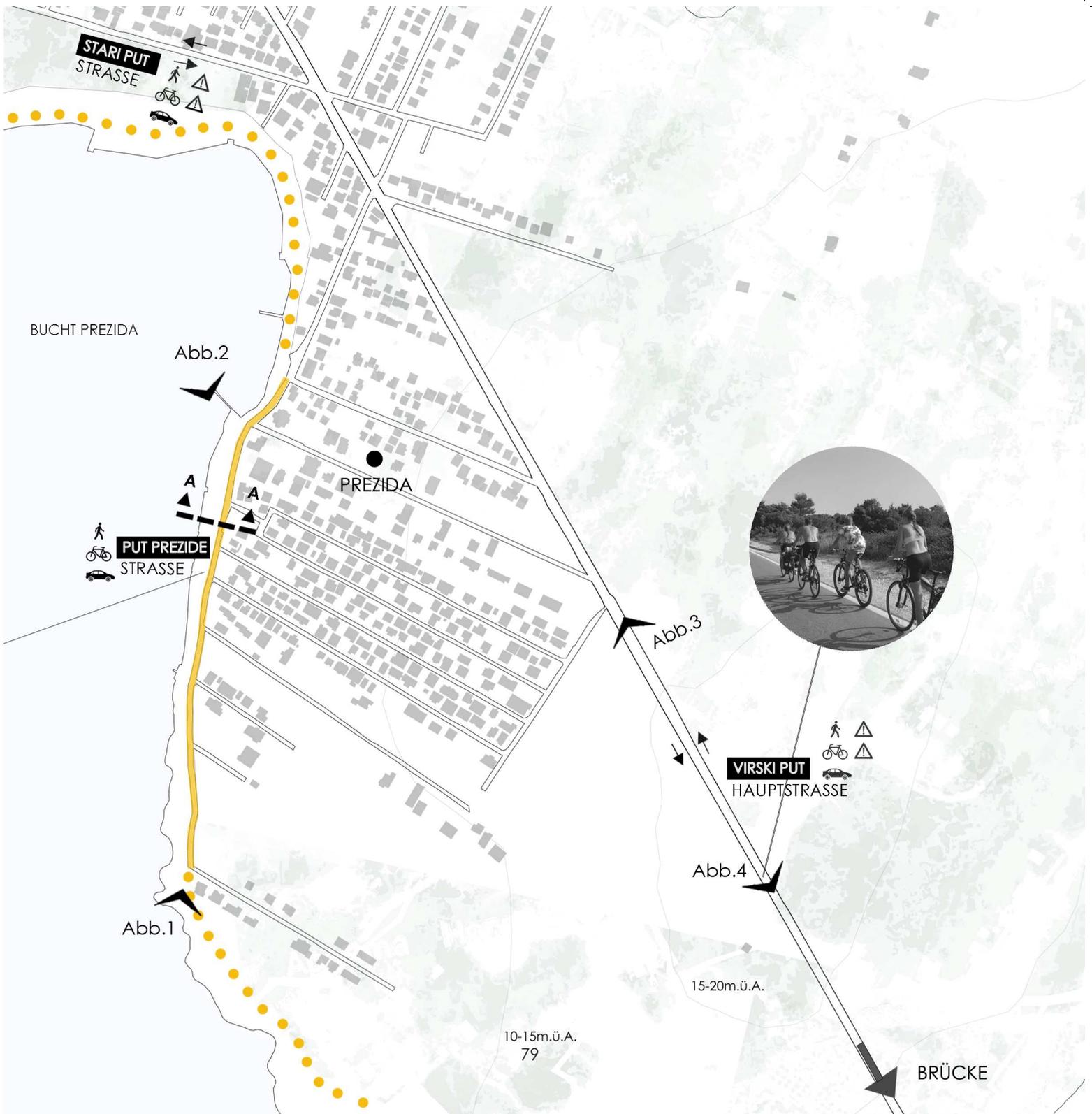


52
Lageplan - Be-
standsanalyse des
Inselgebiets ‚Prezida‘.



— PROMENADE BESTAND
● ● ● UNBEBAUTE PROMENADE





ENTWURF - INSELGEBIET ‚PREZIDA‘

Nachdem die Potentiale und Defizite des Inselgebiets Prezida untersucht wurden, können die gewonnenen Erkenntnisse als Basis für den Entwurf für die Verbesserung des Straßenraums herangezogen werden.

Die unmittelbare Brückennähe des Inselgebiets Prezida, stellt sich als ideal für einen Start Pavillon heraus. Dieser sollte als ‚Start Point‘ speziell für Tagestouristen dienen, die die Insel entlang des projektierten Radwegs erkunden möchten. Dieser Pavillon beinhaltet neben einem Radverleih, einem Café und einer Aussichtsplattform auch einen großzügigen, naturbelassenen PKW-Parkplatz, durch den die Problematik des Parkens im Inselgebiet Prezida gelöst werden sollte. Die genaue Position des Pavillons wurde aufgrund der topografischen Gegebenheiten bestimmt, damit das Dach des Pavillons als Aussichtsplattform genutzt werden kann. Architektonisch lehnt sich die Fassade des Pavillons an den traditionellen Sonnenschutz von Holzläden, die im kroatischen Küstenbereich weit verbreitet sind.

„Idee von sicheren Rad- und Gehwegen!“

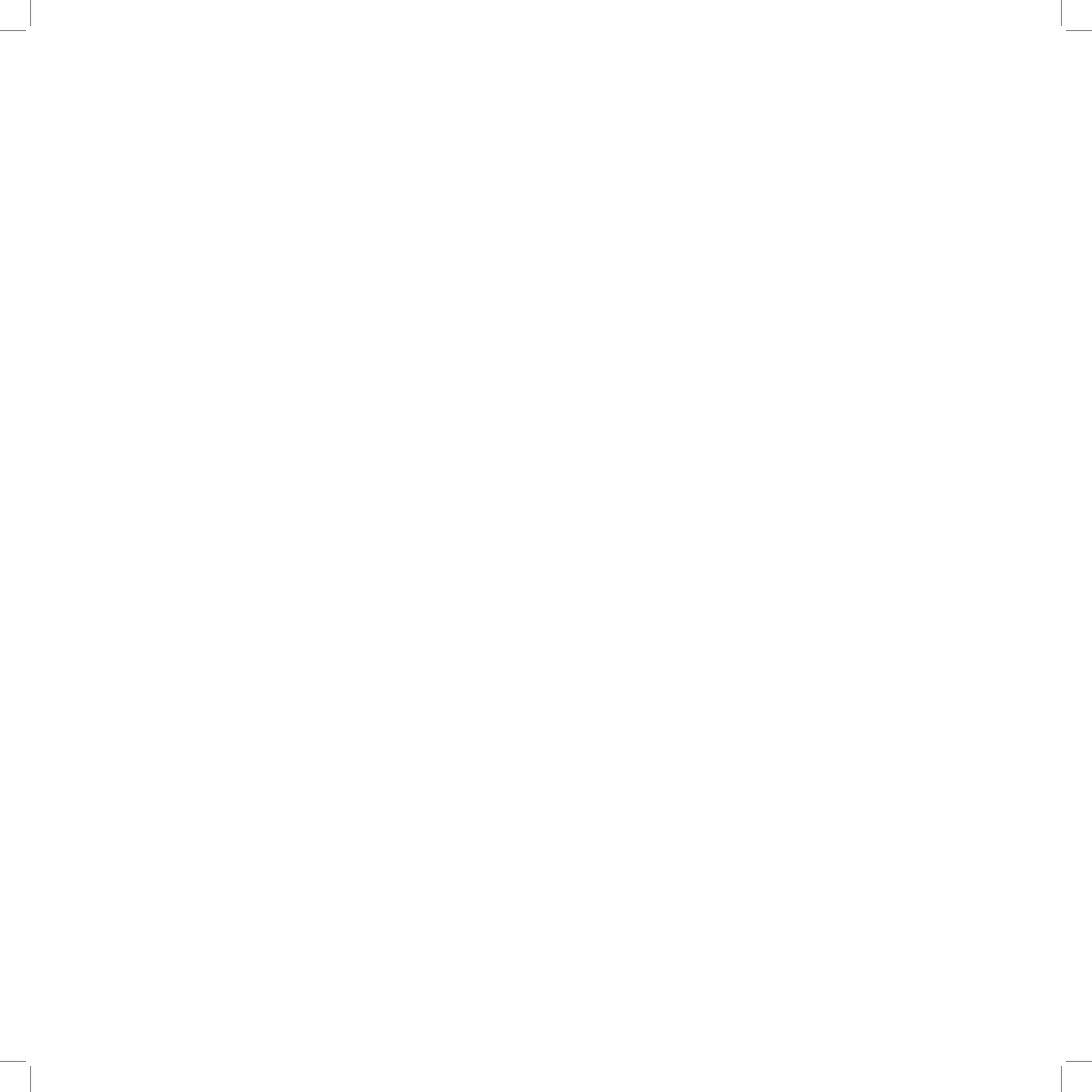
Basierend auf der Analyse der Hauptstraße, die derzeit von Radfahrern benutzt wird, war die Grundidee in diesem Kapitel, eine von der Hauptstraße unabhängige Verbindung zu schaffen. Ausgehend von dem erwähnten Start Pavillon führt ein konzipierter Radweg durch das semi urbane Inselgebiet Prezida, der an die bereits ausgebaute Promenade entlang der Küste anschließt.

Da diese keinen Rad- und Gehweg beinhaltet, wurde dieser in den als positiv bewerteten Straßenraum integriert. Da dieser Abschnitt die semi-urbane Bebauung repräsentiert, wurden die Interventionen dementsprechend gestaltet.

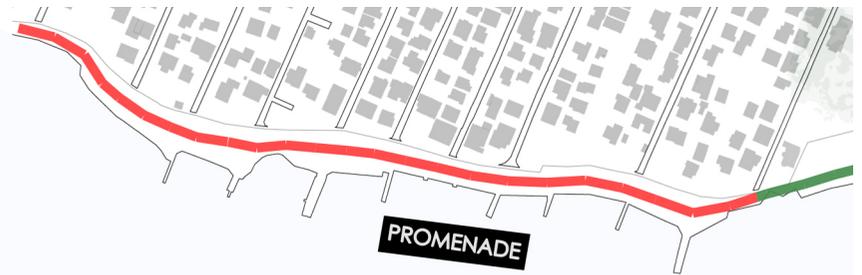
Der Gehweg ist in der Materialität zwischen Urbanität und Naturbelassenheit wechselhaft und führt entlang den bestehenden Grünstreifen, der die Fahrbahn und den projektierten Geh- und Radweg räumlich abgrenzt. Die bestehenden Sitzmöglichkeiten wurden in den Entwurf des Gehweges integriert.

Der Radweg, der im gesamten Projektgebiet gestalterisch unverändert bleibt, integriert sich im Straßenraum zwischen Gehweg und Strandbereich, was wiederum seinen Stellenwert unterstreicht. Hinsichtlich der Oberflächengestaltung ist ein nachhaltiges Material vorgesehen, das sich farblich von anderen Fahrbahnen deutlich absetzt und zum Radfahren einlädt.

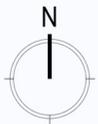
Die Interventionen, die in diesem Kapitel behandelt wurden, sind unter Berücksichtigung der natürlichen Ressourcen und der räumlichen Bestandssituation entstanden, wie der nachfolgende Entwurf aufzeigt.



ENTWURF PREZIDA - DIE LÖSUNG



53
Lageplan - Entwurf
für das Inselgebiets
'Prezida'.



- INTERVENTIONEN
- URBANE GESTALTUNG
- SEMI URBANE GESTALTUNG
- NATURNAHER RADWEG





STARI PUT
STRASSE

BUCHT PREZIDA

SCHAUBILD

PREZIDA

RADWEG
PUT PREZIDE
STRASSE

VIRSKI PUT
HAUPTSTRASSE

15-20m.ü.A.

START PAVILLON

- rental station
- PKW Parkplatz

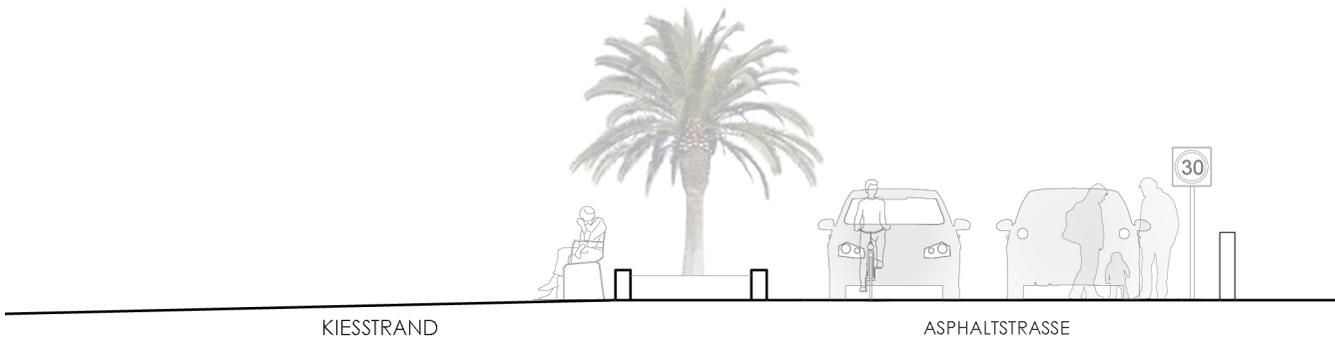
10-15m.ü.A
83

BRÜCKE



PROMENADE VIR

BESTAND SCHNITT A-A M1:100

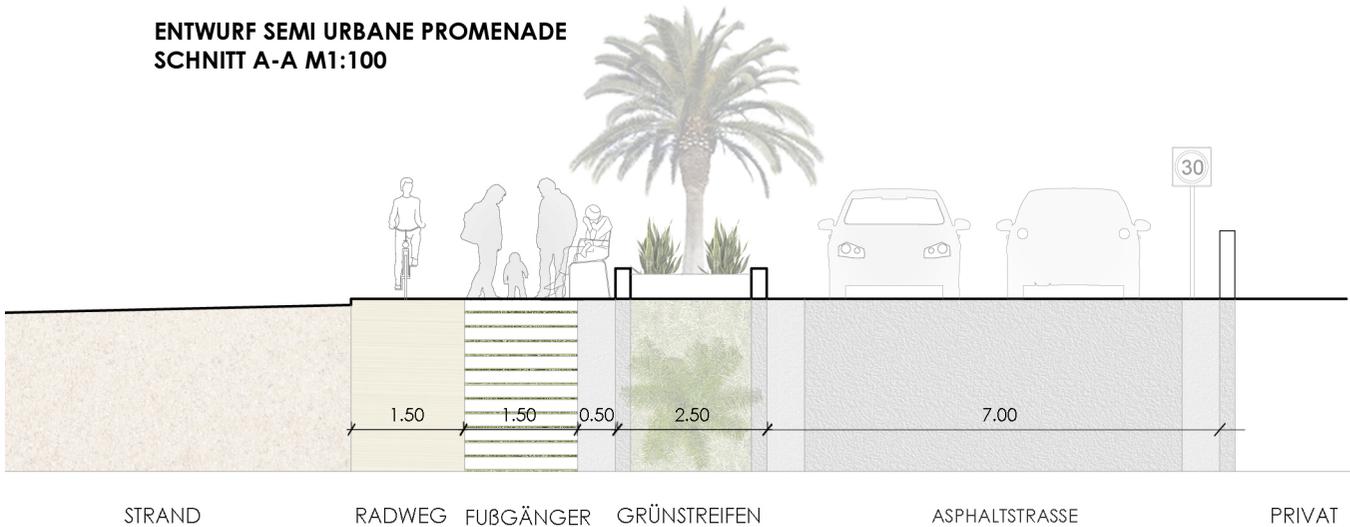


54

Schnitt - Bestandssituation

Die Promenade im Ortsgebiet Prezida ist hinsichtlich des Straßenraums, räumlich gut unterteilt. Die Defizite liegen im fehlenden Fußgänger und Radfahrer Bereich. Derzeit teilen sich alle Verkehrsteilnehmer die asphaltierte Straße.

ENTWURF SEMI URBANE PROMENADE SCHNITT A-A M1:100



Der Entwurf der semi urbanen Promenade zeichnet sich durch seine doch sehr stark naturbelassene Gestaltung aus. Die bestehende Gestaltung wurde im Entwurf berücksichtigt und durch das Projektieren eines Geh- und Radwegs wurde der Straßenraum eindeutig verbessert.

55

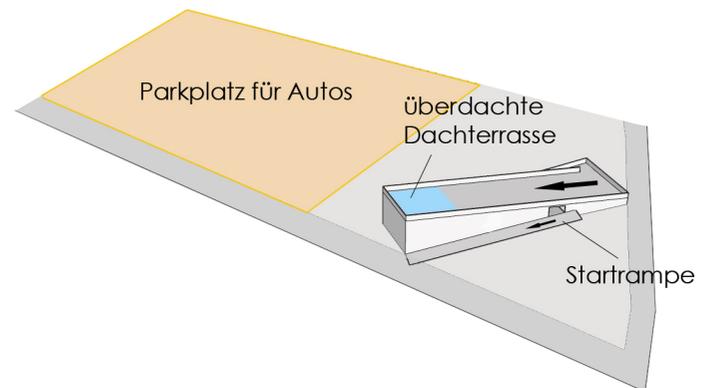
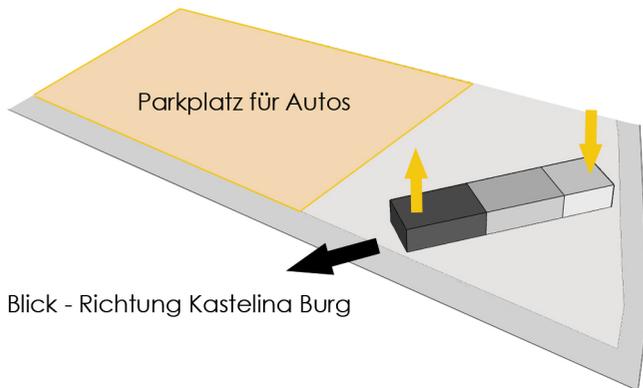
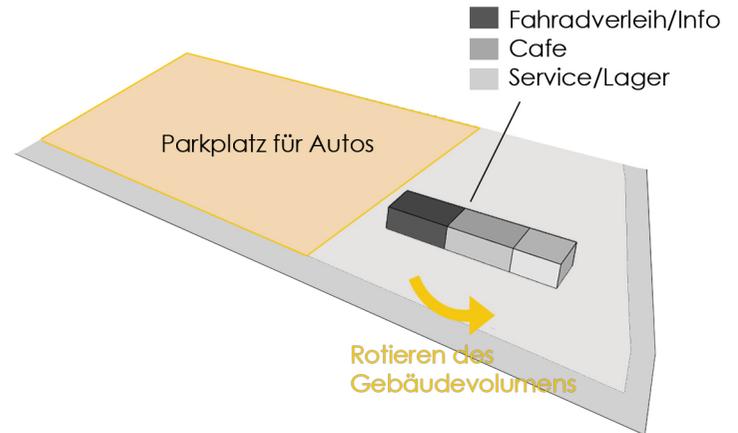
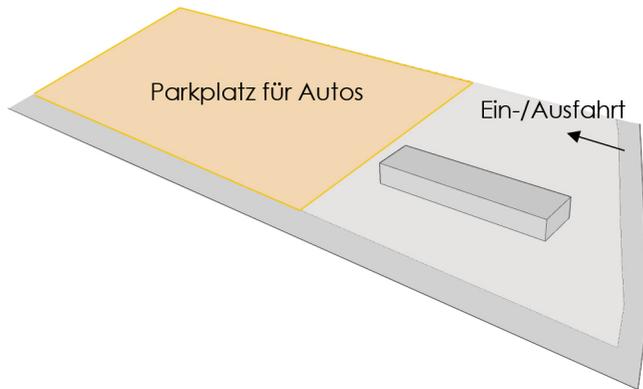
Schnitt - Entwurf urbane Promenade.

ENTWURF SEMI URBANE PROMENADE VIR
SCHAUBILD



36
Schaubild urbane
Promenade.

ENTWURF - START PAVILLON



Der Start-Pavillon wird Nahe der Hauptstraße Virski Put und unmittelbar nach Überqueren der Brücke errichtet und bietet eine naturbelassene Parkmöglichkeit für über 200 Autos. Durch die topographische Gegebenheit des Grundstücks liegt der Pavillon 15 m über der Adria. Neben den primären Funktionen wie Fahrradverleih und Service bietet der Pavillon auch ein Café mit einer Dachterrasse, von der ein Weitblick über den gesamten Fahrradweg gegeben ist.

Auch ein Infopoint wird sich in diesem Pavillon finden, um den neu angekommenen Touristen zur Verfügung zu stehen. Die Aussichtsplattform auf der Dachterrasse ist durch eine fahrradfreundliche Rampe zu erreichen. Zusätzlich soll der Beginn der Fahrradtour durch einen Startpunkt gekennzeichnet sein, der sich auf einer nur leicht geneigten Rampe befindet.



58
Orthobild für den
Standort des Start
Pavillon

BRÜCKE
443m

87



-  PAVILLON & PARKPLATZ
-  BLICKACHSE PAVILLON
-  GEPLANTE FAHRRADROUTE

100m 200m

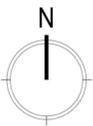


START PAVILLON VIR
GRUNDRISS PAVILLON

SCHAUBILD



59
Grundriss vom Start
Pavillon

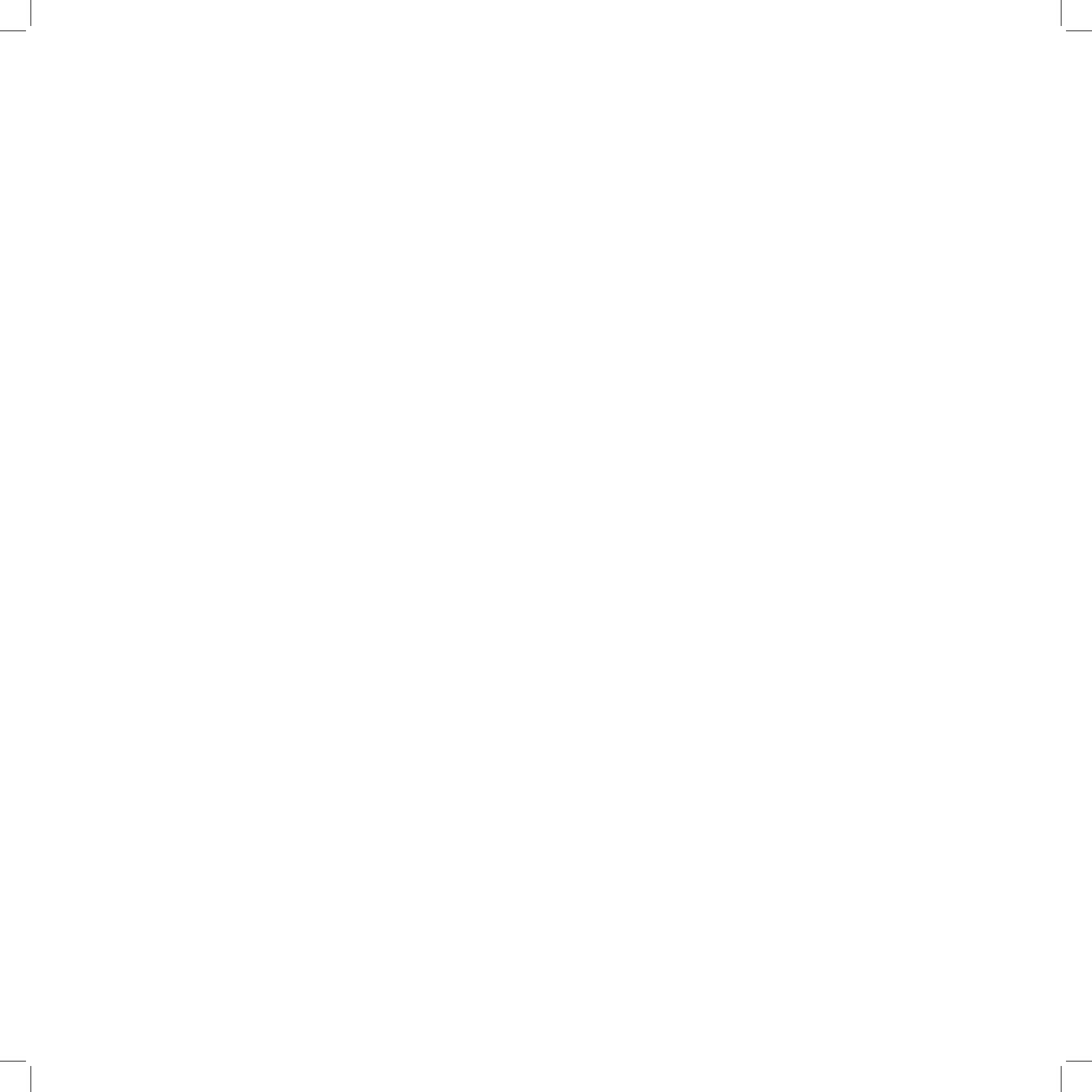


0 5m 10m

SCHAUBILD PAVILLON



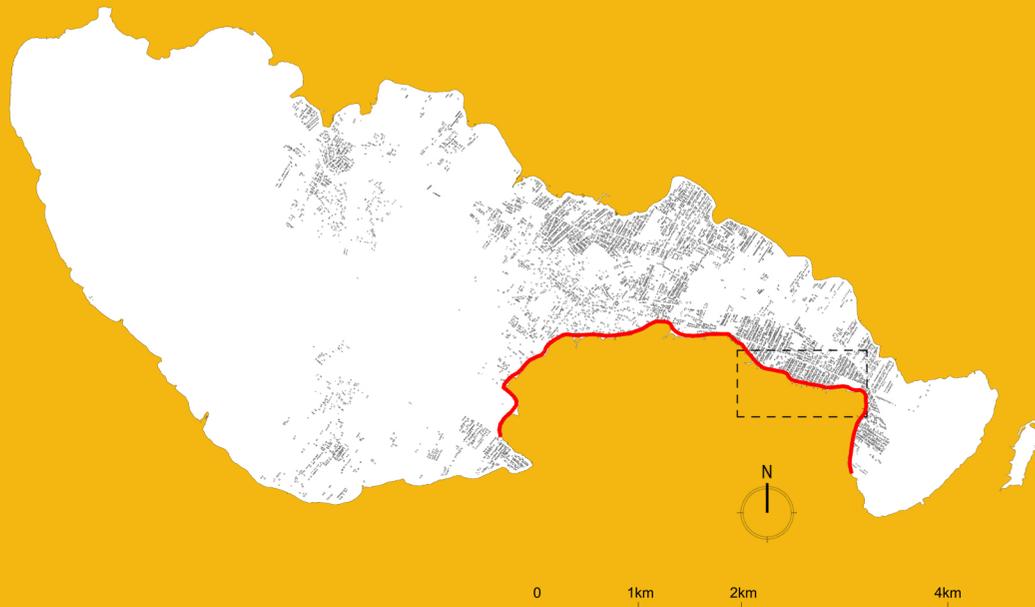
60
Schaubild von dem
Start Pavillon



5.2 DIE PROMENADE

„Das Bedürfnis gilt als die Ursache
der Entstehung“

(Nietzsche, deutscher Philosoph, 1870)



BESTANDSANALYSE - PROMENADE

In diesem Kapitel wird das Gebiet der Küstenpromenade analysiert, auf Defizite und Potentiale untersucht und die Erkenntnisse werden als Lösungsvorschläge im Entwurf berücksichtigt. Die südliche Küstenlinie der Insel Vir, die in dieser Arbeit auch als Promenade bezeichnet wird, weist vom Inselgebiet Prezida bis zum Inselgebiet Kozjak eine Küstenlänge von rund 6 km auf. Sie ist zumeist von einer dichten Bebauung umgeben und wird dementsprechend auch während der Urlaubssaison stark frequentiert. Obwohl sie ein erhebliches räumliches Potential aufweist, wird dieser Raum Großteils als Kiesstrand genutzt. Derzeit findet der Radverkehr ausschließlich über die Hauptstraßen Virski Put und Stari Put statt, da die Promenade entlang aufgrund der Kiesoberfläche kein Radfahren möglich ist.(Abb.66)

Die Küstenlinie alias Promenade

Verglichen mit der vorherigen, bereits analysierten Promenade im Kapitel über das Inselgebiet Prezida, werden in der Bestandsanalyse gestalterische, räumliche und funktionale Unterschiede deutlich. Aufgrund dessen, dass dieser Straßenraum ausschließlich als Kiesstrand genutzt wird, ist eine sichere Alternative für Radfahrer zu den Hauptstraßen nicht gegeben. Diese Oberflächenbeschaffenheit des Straßenraums erschwert auch Fußgängern die Fortbewegung.(Abb.62)

„Küstenraum für parkende Autos“

Eine weitere Problematik, die sich durch die urbane Umgebung ergibt, ist die straßenräumliche Situation der Nebenstraßen, die fischgrätenartig von der Hauptstraße Stari Put auf die Küstenlinie anschließen. Da das Straßenende am Kiesstrand endet, wird dieser Freiraum auch in der Hochtourismussaison als Wendepunkt für den PKW-Verkehr oder als Stellplatz verwendet.(Abb.63)

Basierend auf der Problematik im Straßenraum sowie der Oberflächengestaltung und Nutzung der bestehenden Küstenlinie sind diese Erkenntnisse im Entwurf zu berücksichtigen.



62

Bestandsaufnahme des Küstenraums „Miljkovica.
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Promenade: Abb.2



63

Parkende Autos im Küstenraums „Miljkovica.
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Promenade: Abb.3

Die Hauptstraßen ‚Stari Put‘ und ‚Virski Put‘

Wie bereits im Kapitel der Infrastrukturanalyse beschrieben, ist die Hauptstraße Virski Put die Hauptverkehrsader der Insel Vir, die zugleich mit dem Brückenbau im Jahr 1976 entstanden ist. Der Straßenraum ist so konzipiert, dass er ausschließlich für den Kraftfahrzeugverkehr dient. Auch die parallel dazu gebaute Straße Stari Put ist eine bedeutende Verkehrsachse der Insel und ist, wie am Straßenraum ersichtlich, hauptsächlich für Kraftfahrzeuge konzipiert. (Abb.64) Die Hauptstraßen weisen dennoch viele Radfahrer auf, die sich im Straßenraum der PKW Fahrbahn bedienen. Wie auf der nachfolgenden Planübersicht ersichtlich ist, befinden sich derzeit an der Hauptstraße Virski Put für Touristen und Einheimische essentielle Einrichtungen wie ein Info-Point, Supermärkte und Bushaltestellen. Im Zuge der Entwicklungsphase der vergangenen Jahre wurde von den Einheimischen eine Verbesserung des Straßenraums für Fußgänger gefordert, der Abschnittsweise durchgeführt wurde.



64
Straßenraum der Straße ‚Stari Put‘.
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Promenade: Abb.5

Conclusio zur Promenade

Auf Basis dieser Erkenntnis gilt es, neben Radwegen auch für Fußgänger eine sichere Parallelverbindung herzustellen, da der dürftige Straßenraum der Hauptstraßen für die Teilnahme aller Verkehrsbeteiligten unzureichende Sicherheit aufweist. Die Problematik parkender und wendender Kraftfahrzeuge im Küstenbereich soll ebenfalls im Entwurf eingearbeitet werden.



65
Straßenraum der Hauptstraße ‚Virski Put‘.
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Promenade: Abb.4

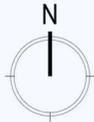


66
Radfahrer auf der Hauptstraße ‚Virski Put‘.
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Promenade: Abb.1

BESTANDSANALYSE PROMENADE - PROBLEMATIK

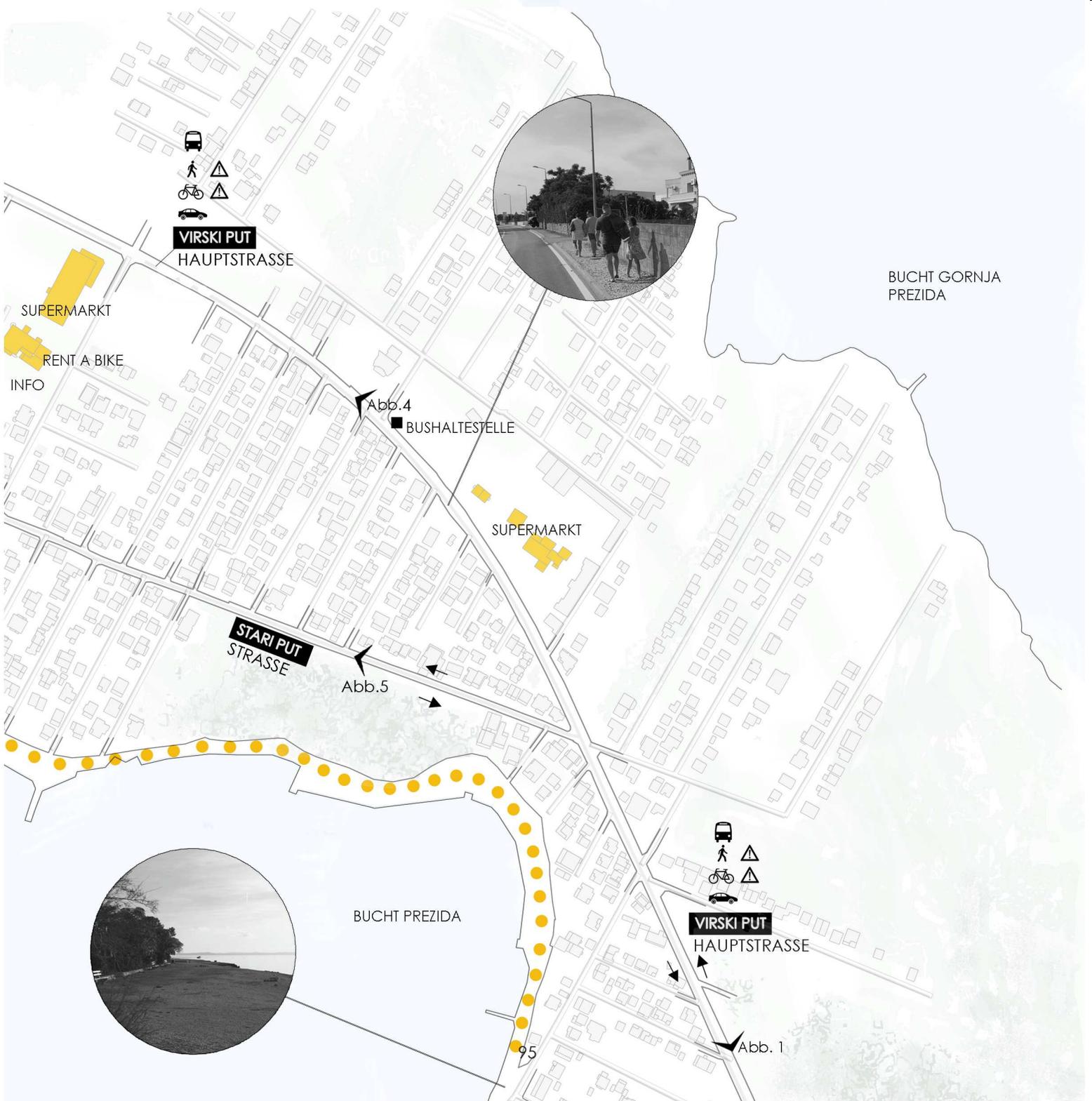


67
Lageplan - Bestandsanalyse
Promenade.



● ● ● UNBEBAUTE PROMENADE

0 100 200 400m
94



VIRSKI PUT
HAUPTSTRASSE

SUPERMARKT

RENT A BIKE

INFO

Abb. 4

BUSHALTESTELLE

SUPERMARKT

STARI PUT
STRASSE

Abb. 5

BUCHT GORNJA
PREZIDA

BUCHT PREZIDA



VIRSKI PUT
HAUPTSTRASSE

Abb. 1

95

ENTWURF - PROMENADE

Um die Bedürfnisse der Einwohner und Touristen der Insel zu erfüllen, wurde der Fokus auf eine Verbesserung des Straßenraums gelegt. Auf Basis der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass eine sichere und separate Parallelverbindung zu den Hauptstraßen notwendig ist. Dieser zu projektierende Straßenraum sollte Fußgängern und Radfahrern die Möglichkeit bieten, sich verkehrsberuhigt fortzubewegen.

Auf der bereits bestehenden, jedoch nicht ausgebauten Küstenlinie soll ein Entwurf entstehen, in dem der projektierte Radweg ausgehend vom Start-Pavillon im Inselgebiet Prezida fortgesetzt wird. Dieser Küstenraum soll neben dem Radweg eine Fußgänger-Promenade enthalten, sodass er wie auf der nachfolgenden Plandarstellung von den bestehenden, stark frequentierten Straßen entkoppelt wird. Hierdurch wird eine sichere Parallelverbindung erstellt, sodass eine Steigerung des Radverkehrs auf der Insel ermöglicht wird.

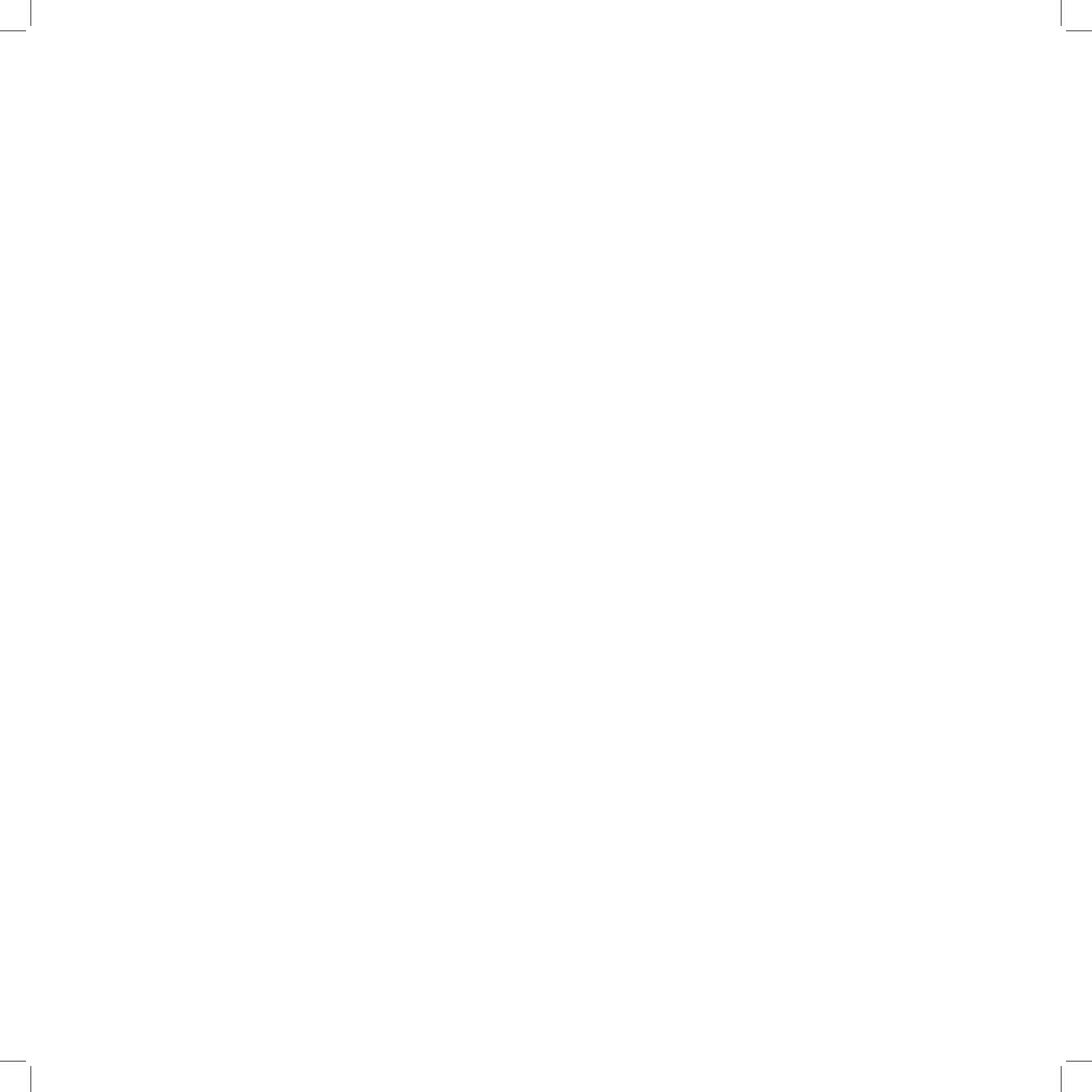
Basierend auf der umliegenden Bebauung fließt der projektierte Straßenraum von der Bucht ‚Prezida‘ von einer semi-urbanen in eine urbane Gestaltung über. Aufgrund der dicht bebauten Siedlungsstruktur und der bestehenden fischgrätenartigen Nebenstraßen im Inselgebiet ‚Miljkovica‘, fließt in die Gestaltung des Küstenraums auch der PKW-Verkehr in einer verkehrsberuhigten Weise ein.

„Spazieren und Radfahren entlang der Küstenlinie“

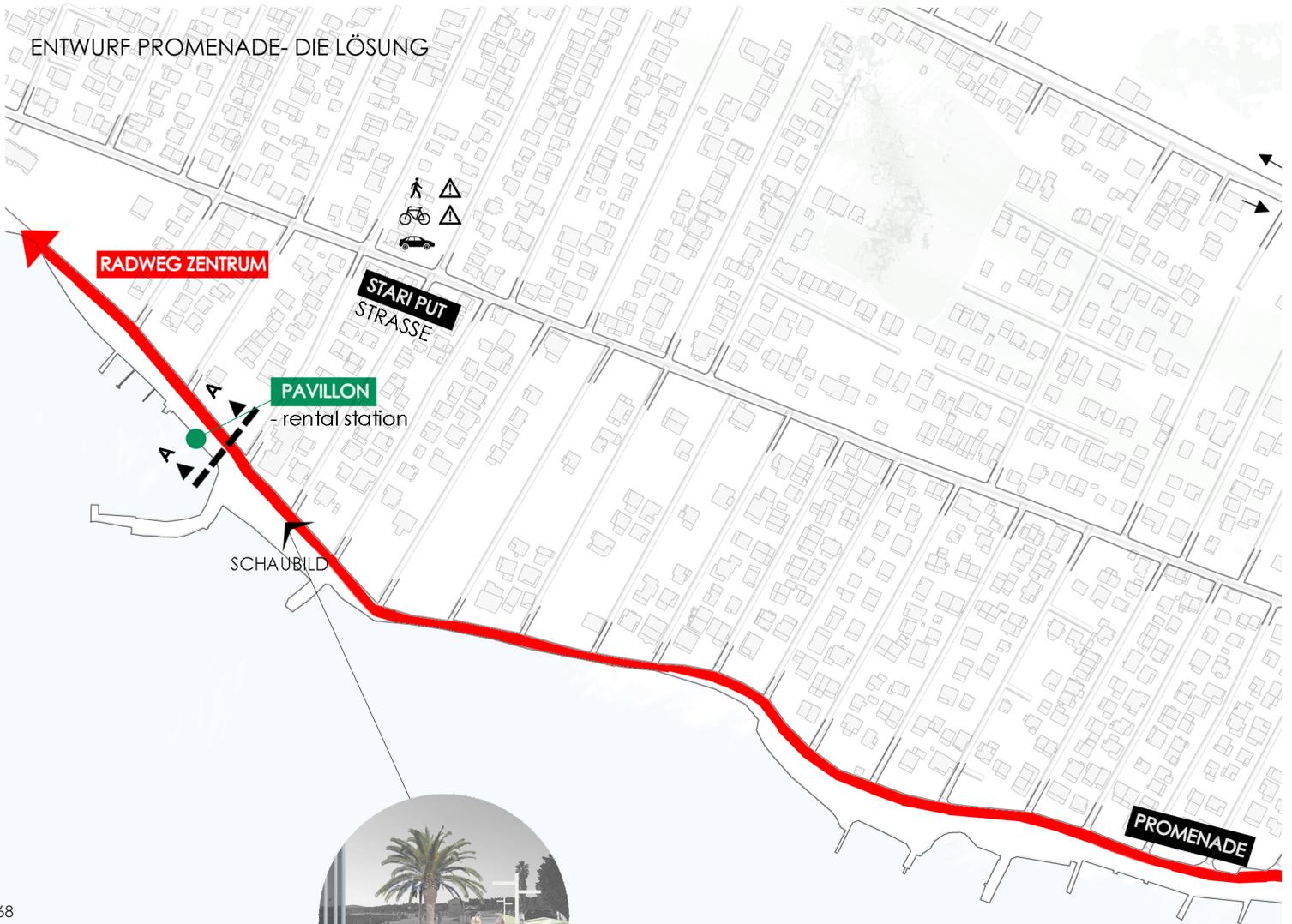
Da derzeit die Problematik besteht, dass die notwendigen Nebenstraßen dieser Siedlungen in den unbebauten Küstenraum auslaufen und dieser als Wendeplatz verwendet wird, soll eine Einbahnlösung im Küstenraum in den für den Grünstreifen konzipierten Bereich integriert werden. Wie im detaillierteren Ausschnitt der Promenade dargestellt, soll die Fahrbahn aufgrund des Entwurfs verkehrsberuhigt und das Auslaufen der Nebenstraßen in den Küstenbereich verhindert werden. Mit dem Einbezug der Nebenstraßen in den Entwurf wird die Möglichkeit verstärkt, auch die an den Hauptstraßen befindlichen Nutzungen, wie den Supermarkt gefahrlos, zu befahren.

Der urban gestaltete Straßenraum weist neben dem projektierten Radweg und der Fußgänger Promenade ebenfalls temporäre Kioske auf, die mit Nutzungen wie Fahrradverleih, regionalem Street-Food und Info-Points ausgestattet sind. Von den Kiosken wird die Architektursprache der Pavillons aufgenommen und die jeweiligen Sichtachsen der bebauten Siedlungen werden respektiert. Um das Erscheinungsbild des Küstenraumes nicht zu beeinträchtigen, sind Kioske in der Fläche und Höhe begrenzt. An der Fußgänger-Promenade befinden sich Sitzgelegenheiten, durch die der Kiesstrand in die Promenade mit einbezogen wird. Diese werden durch natürliche Vegetation beschattet, deren Bestand in den Entwurf miteinbezogen wurde.

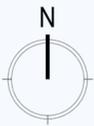
In den nachfolgenden Plandarstellungen werden die Interventionen und Umsetzungen für die Verbesserung des Küstenraums dargestellt und präsentiert.



ENTWURF PROMENADE- DIE LÖSUNG

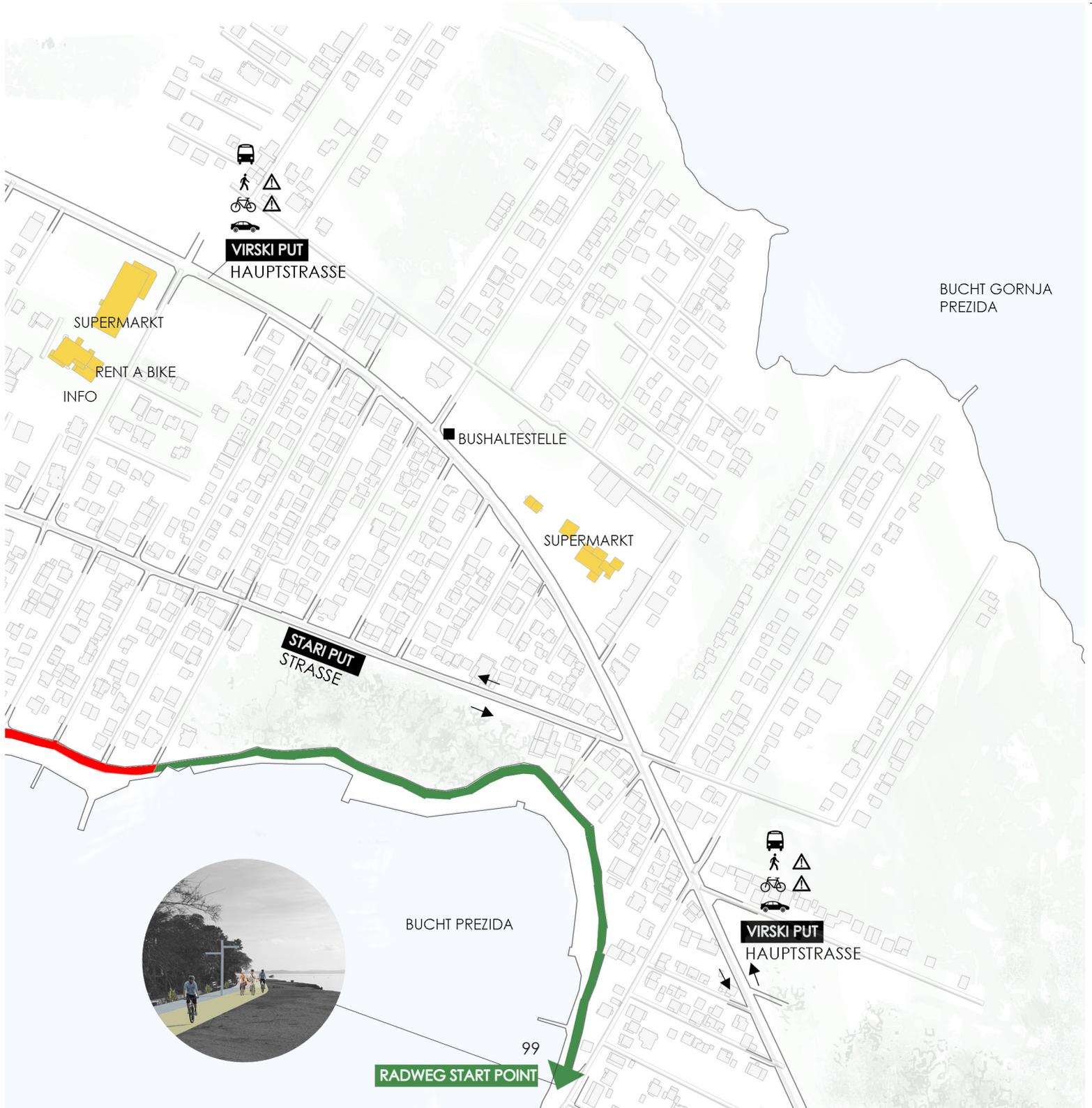


68
Lageplan - Entwurf Promenade.



- INTERVENTION
- URBANE GESTALTUNG
- SEMI URBANE GESTALTUNG

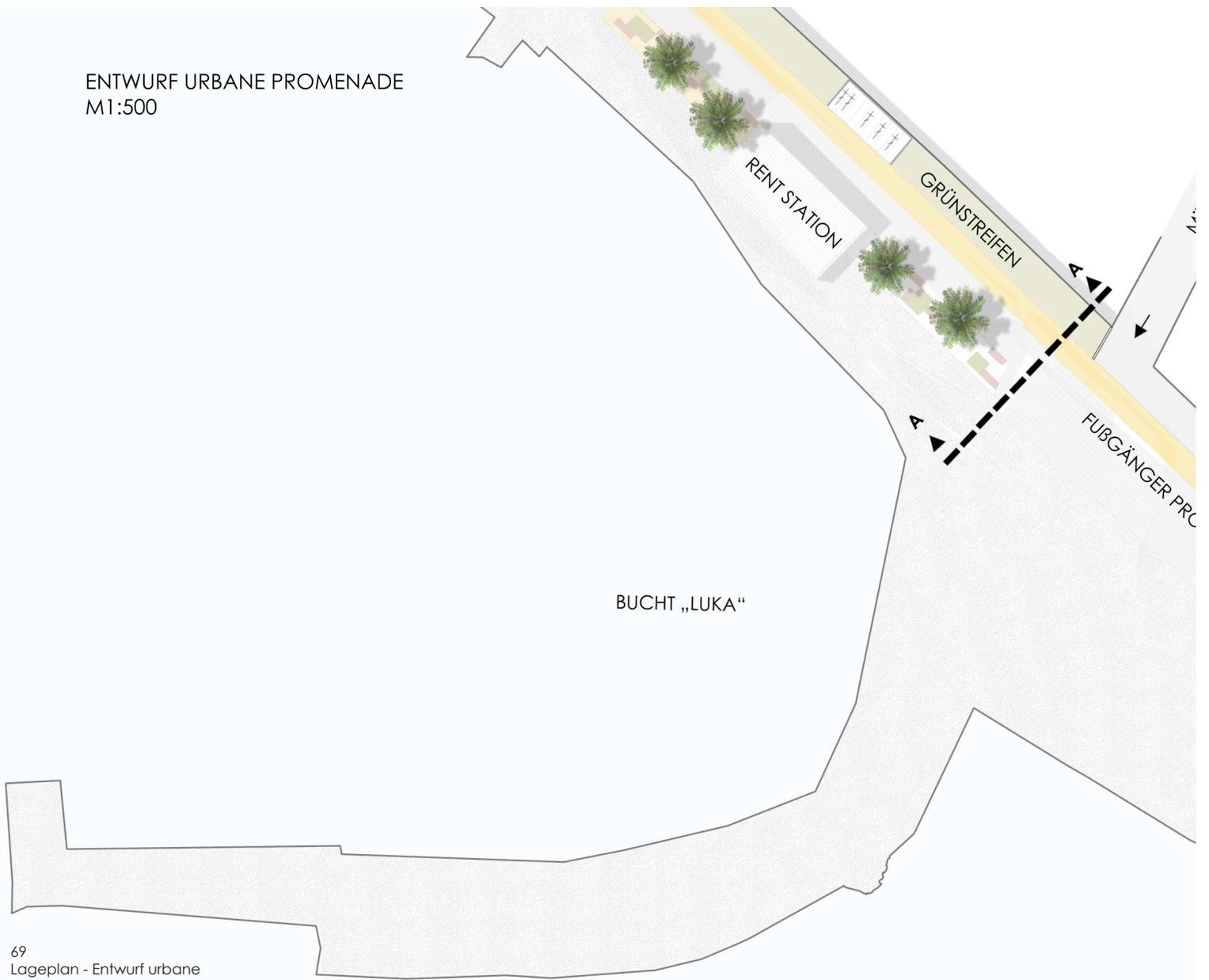




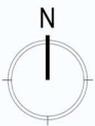
RADWEG START POINT

99

ENTWURF URBANE PROMENADE
M1:500



69
Lageplan - Entwurf urbane
Promenade.





INSELGEBIET MILJKOVICA

Miljkovica IV

Miljkovica VI

Miljkovica VIII

Miljkovica X

DOMENADE

RADWEG

Sitzgelegenheiten

SCHAUBILD

STREET
FOOD

FAHRBAHN

101

PROMENADE VIR

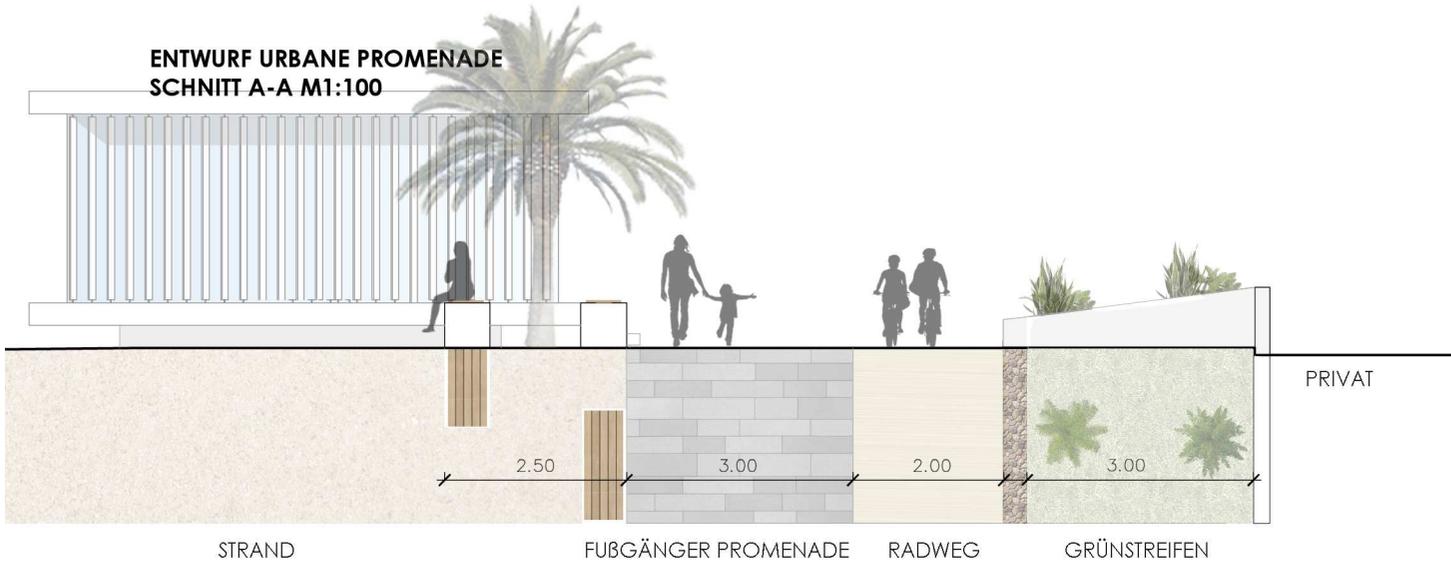
BESTAND SCHNITT A-A M1:100



Die Promenade im Ortsgebiet Miljkovica wird von weiten Kiesstränden überstrahlt. An einigen Stellen sieht man seitliche Aufmauerungen wo vorraussichtlich eine Straße geplant war. Diese Kiesstraße wird von vielen Autofahrern benutzt obwohl sich hier keine Straße befindet.

70
Schnitt - Bestandssituation.

ENTWURF URBANE PROMENADE SCHNITT A-A M1:100

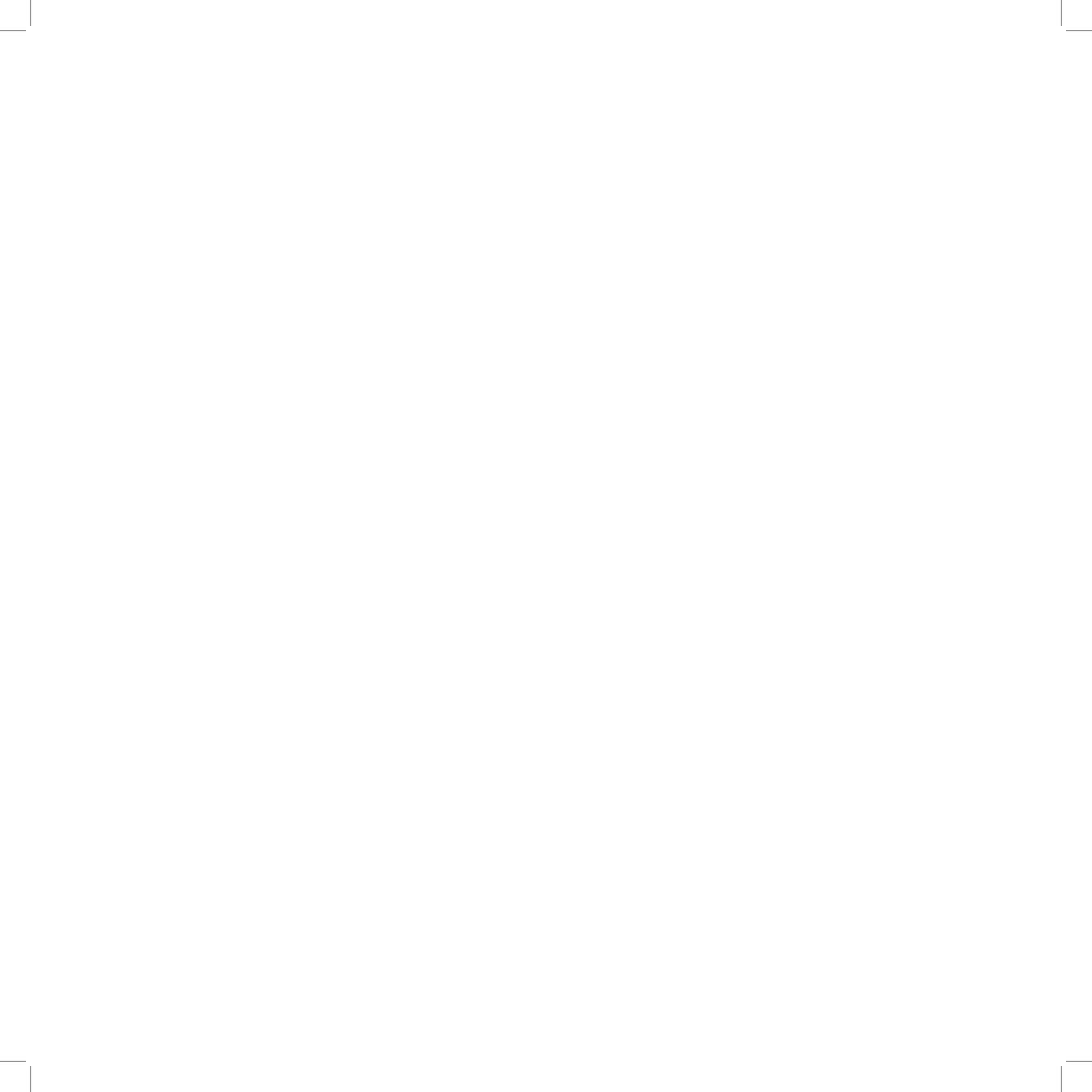


Der Entwurf der urbanen Promenade zeichnet sich durch sienen für Fußgänger, Radfahrer und teilweise PKW Verkehr, konzipierten Straßenraum aus. Der naturbelassene Strand fließt in die neue Gestaltung mit ein. Die urbane Promenade weist temporäre Kioske, mit Nutzungen wie Radverleih oder regionale Street Food Produkte auf.

71
Schnitt - Entwurf urbane Promenade.



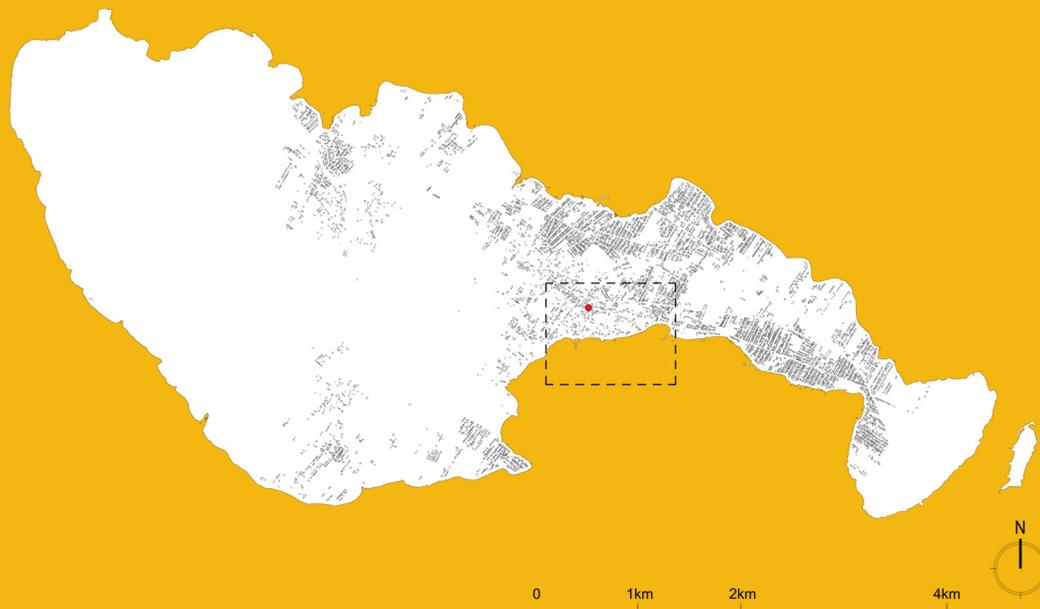
72
Schaubild urbane
Promenade.



5.3 VIR ZENTRUM

„Der Weg ist das Ziel“

(Konfuzius, Chinesischer Philosoph, ca.500 v.Chr.)



0 1km 2km 4km

BESTANDSANALYSE - ZENTRUM VIR

Das Zentrum der Insel wird durch die Hauptstraße Virski Put erreicht, die zugleich die meistbefahrene Straße der Insel ist. Aufgrund der bestehenden Bebauung, die nahezu an den Grundgrenzen im Laufe der Jahre entstanden ist, wurde die Straße zweispurig, jedoch zum Großteil ohne Geh- und Radweg ausgeführt. Trotz der großen Gefahr, die sie für Fußgänger und Radfahrer darstellt, wird diese Hauptstraße aufgrund mangelnder Alternative angenommen, wie auch die Abbildungen zeigen. Beim Betrachten des weiteren Verlaufs der Hauptstraße zum Ortskern hin, ist zu bemerken, dass sich aufgrund der bestehenden Bebauung eine Verjüngung der Straßenführung ergibt. (Abb.75) Diese Engstelle der Ortseinfahrt ist problematisch, da hier neben dem üblichen Straßenverkehr zusätzlich der Busverkehr in beide Fahrtrichtungen geführt wird, was sich als eine Barriere sowohl in städtebaulicher als auch in verkehrstechnischer Hinsicht herausstellt.

Platz ‚Sveti Ivan‘ – Ortseinfahrt

Ein städtebaulich kritischer Punkt ist die Y-Gabelung, die durch die Marktstraßen ‚Put Mula‘ und ‚Borisa Krncevica‘ erschlossen wird. Grundsätzlich sollte diese angesprochene Gabelung einen Platz darstellen, doch aufgrund der Verkehrssituation wird dieser nicht als Platz wahrgenommen. An dieser Stelle treffen die Verkehrsteilnehmer der angesprochenen Straßen aufeinander und es kommt zu einer Barriere für Fußgänger und Radfahrer. Trotz der mangelnden städtebaulichen Situation des Platzes werden die wenigen verfügbaren Sitzmöglichkeiten von den Passanten gut angenommen. (Abb.76)



74
Fußgänger gehen auf der Hauptstraße ‚Virski Put‘.
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Zentrum: Abb.1



75
Engstelle - Einfahrt in das Ortszentrum.
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Zentrum: Abb.2



76
Platz ‚Sveti Ivan‘
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Zentrum: Abb.3

Marktstraße ‚Borisa Krncevica‘

Die Marktstraße ‚Borisa Krncevica‘ führt durch den alten Ortskern der Insel und ist neben der Funktion als Marktstraße die Haupteerschließungsader zum Busbahnhof, aber auch zu den Inselgebieten Torovi und Lozice. Diese Straße wird zum Großteil durch Restaurants, Cafés und Handelsflächen bespielt und somit auch von vielen Passanten in den Abendstunden besucht. Bei genauerer Betrachtung findet sich kein Niveauunterschied in der Straßenteilung zwischen Fußgänger und Autoverkehr und somit ist die Straße eine Art ‚Teil Shared Space‘. Die Unterteilung der Fahrbahn für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer wird lediglich durch einen Markierungsstreifen vorgenommen. (Abb.77) Sie kann aufgrund der Kapazitäten jedoch nicht aufgenommen werden und sorgt für eine Erhöhung des Verkehrsrisikos, da die Unterteilung der Fahrbahn nicht eingehalten werden kann. Bei der Beobachtung der Verhaltensweise der Fußgänger in den Marktstraßen ‚Borisa Krncevica‘ und ‚Put Mula‘ ist aufgefallen, dass es sich um keinen reinen Durchlaufverkehr handelt, sondern die Straße auch als Aufenthaltszone wahrgenommen wird. Diese Feststellung über die Borisa Krncevica macht wiederum deutlich, dass sie trotz ihrer Bedeutung als Hauptverbindungsstraße für Auto und Busverkehr ein hohes Potential als Begegnungszone hätte.

**„Busverkehr, Autos, Fußgänger
und Radfahrer teilen sich eine
Fahrbahn!“**

Marktstraße ‚Put Mula‘

Die Marktstraße ‚Put Mula‘ ist eine der meist frequentierten Straßen der Insel Vir und weist neben temporären Handelsflächen auch ständige Kioske auf. Der Straßenraum wird derzeit von allen Verkehrsteilnehmer benutzt, wobei der PKW-Verkehr aufgrund der vielen Passanten kaum möglich ist. Diese Problematik zeichnet sich speziell in diesem alten Ortskern der Insel auf, da eine Verbreiterung des Straßenraums aufgrund der straßenzugbetonten Bebauung nicht möglich ist. Der südliche Abschnitt dieser Straße, der an die Promenade ‚Jadro‘ anschließt, wurde aufgrund des zu hohen Fußgängeraufkommens als Fußgängerzone festgelegt und von Touristen und Bewohnern gut angenommen.



77
Straßenraum Marktstraße ‚Borisa Krncevica‘
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Zentrum: Abb.4

BESTANDSANALYSE - ZENTRUM VIR

Promenade ‚Setnica Jadro‘

Beim Betrachten des ausgebauten Küstenraums der Promenade im Zentrum der Insel lässt sich feststellen, dass dieser neben einer räumlichen Qualität auch eine oberflächengeeignete Fußgänger Promenade aufweist. Dieser ausgebaut Küstenraum beinhaltet zwischen der einspurigen Fahrbahn und der Fußgänger-Promenade auch PKW-Stellplätze. (Abb.78) Defizite der derzeitigen Promenade Jadro sind neben dem fehlenden Radweg auch fehlende Sitzmöglichkeiten, die zum Verweilen entlang der Küste einladen würden.



78
Küstenraum ausgebaute Promenade ‚Setnica Jadro‘
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Zentrum: Abb.5

Busverkehr

Ausgehend von der starken Frequenz an Touristen ist der Busverkehr der Insel im Vergleich zum Autoverkehr mäßig. Hauptsächlich zeigt sich der regionale Verkehr von und nach Zadar mit einer Anzahl von derzeit 14 Autobussen je Richtung am Tag. Der weiter entfernte nationale und internationale Busverkehr ist mit zwei bis vier Autobussen pro Tag vom Busbahnhof der Insel Vir für hinsichtlich der infrastrukturellen Situation überschaubar. Die Tatsache, dass der Busverkehr in beiden Richtungen durch das Ortszentrum fließt, führt häufig zu Problematiken im dicht bebauten Ortskern wie auch in der Abbildung (Abb.79) gezeigt.



79
Engstelle zur Ortseinfahrt - Busverkehr
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse Zentrum: Abb.6

Conclusio zur Analyse des Ortszentrums

Durch die Erkenntnisse dieses untersuchten Inselgebiets stellt sich heraus, dass die Problematik der Engstelle der Ortseinfahrt aufgelöst werden muss, der Platz Sv. Ivan eine räumliche Intervention benötigt und der Straßenzug der Markstraße Borisa Krncevica bis zum Busbahnhof eine grundlegende Veränderung benötigt. Da die räumliche Basis an der ausgebauten Promenade Jadro bereits besteht, soll durch kleinere Eingriffe der Küstenraum aufgewertet werden.

BUSBAHNHOF

PUT LANTERNE

KIRCHE SV. JURJA

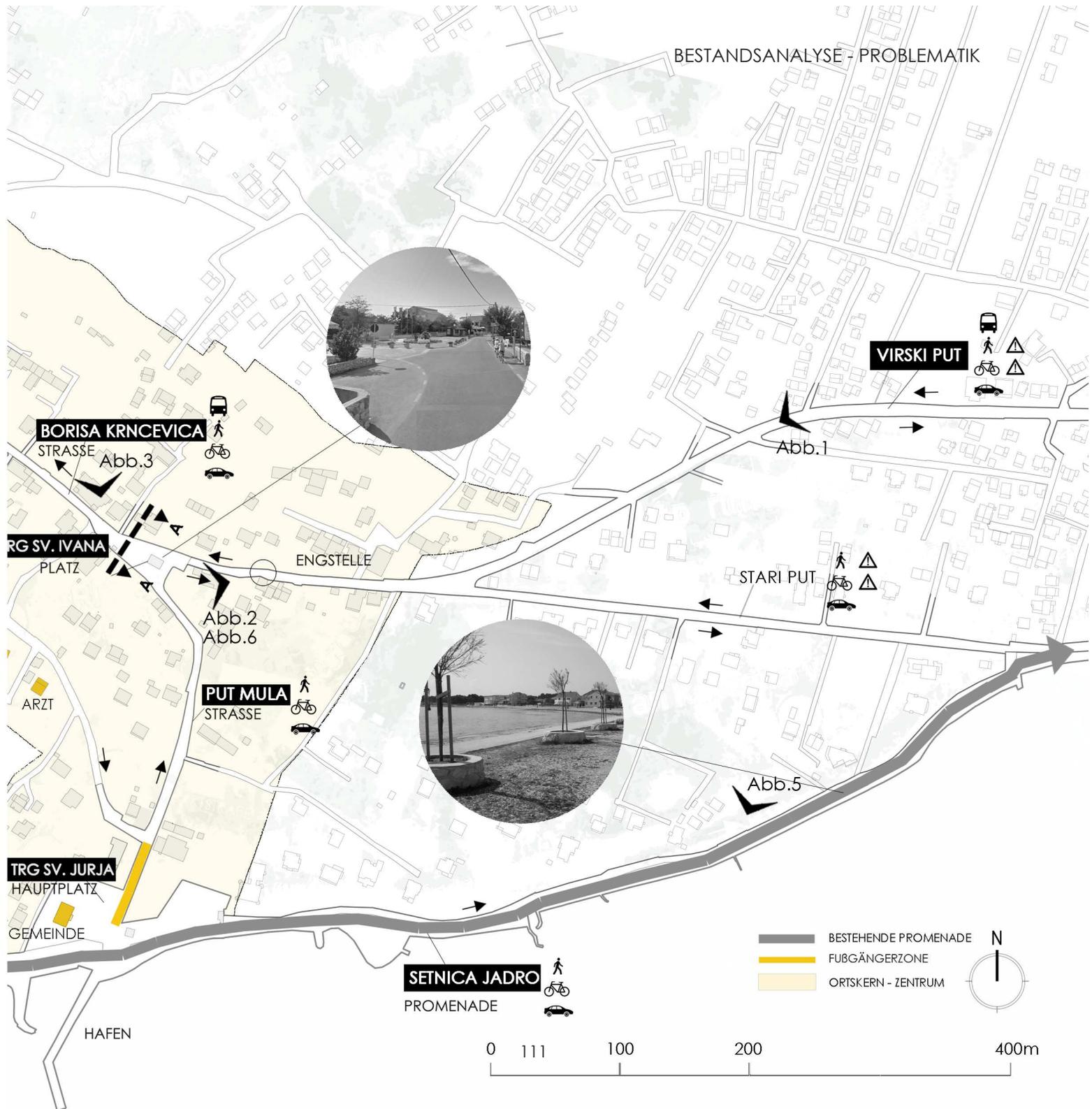
PUT BUNARA

Abb.4

KINDERGARTEN

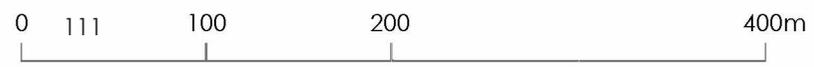


BESTANDSANALYSE - PROBLEMATIK



— BESTEHENDE PROMENADE
— FÜßGÄNGERZONE
— ORTSKERN - ZENTRUM

N



ENTWURF - ZENTRUM VIR

Das Zentrum der Insel ist mit Abstand das am meisten besuchte Gebiet der gesamten Insel und wurde daher in der Bestandsanalyse genauer untersucht. Es gilt in diesem Entwurf, den Fokus auf eine verkehrstechnische Entlastung zu legen und die räumliche Situation für Radfahrer und Fußgänger aufzuwerten, sodass die Grundlage für eine nachhaltige Mobilität auf der Insel gegeben ist.

Ausgehend von der Hauptstraße ‚Virski Put‘, die ohnehin für Radfahrer und Fußgänger ungeeignet ist, wird das Ortszentrum über eine Engstelle erreicht, die derzeit eine Staubildung verursacht. Diese, aufgrund der straßenzugbetonten Bebauung entstandene Engstelle, soll in diesem Entwurf durch die Veränderung der derzeit zweispurigen Durchfahrt in eine einspurige gelöst werden. Daher soll die derzeit über die Marktstraße ‚Put Mula‘ und den Platz ‚Sv. Ivan‘ geführte Rechtsabbieger Spur zur Hauptstraße ‚Virski Put‘ entfallen. Da der zu geregelten Uhrzeiten stattfindende Busverkehr auch weiterhin gegen die Einbahnstraße Borisa Krncevica durch das Ortszentrum fährt, soll durch ein Ampelsystem im Bereich vor der Engstelle eine zusätzliche Staubildung im Bereich der Marktstraße vermieden werden. Die Durchfahrt des angesprochenen Busverkehrs kann aufgrund der engen und durch Siedlungsgebiete führenden Alternativstraßen nicht verlegt werden, sodass eine Ampelregelung für den Busverkehr im Entwurf berücksichtigt wird.

Eine wesentliche räumliche und verkehrstechnische Problematik, die anhand der Bestandsanalyse untersucht wurde, zeigt sich am platzartigen Raum ‚Sv. Ivan‘. Der allseitig vom Verkehr umschlossene Raum ist als Platz gestaltet und beinhaltet Sitzmöglichkeiten in überschaubarer Anzahl. Um das Erscheinungsbild der Ortseinfahrt zu verstärken, wurde dieser Platz neugestaltet und betont wie auch die umliegende Bebauung den Straßenzug der beiden Marktstraßen ‚Put Mula‘ und ‚Borisa Krncevica‘. Bezogen auf die Nachfrage nach Sitzmöglichkeiten und die Einbindung der traditionellen Sitzkultur auf Treppen wurden diese mit der straßenzugbetonten Bebauung in einem Entwurf kombiniert. Der Platz wird durch regionale Vegetation gestaltet, womit natürlicher Schatten vorhanden ist.

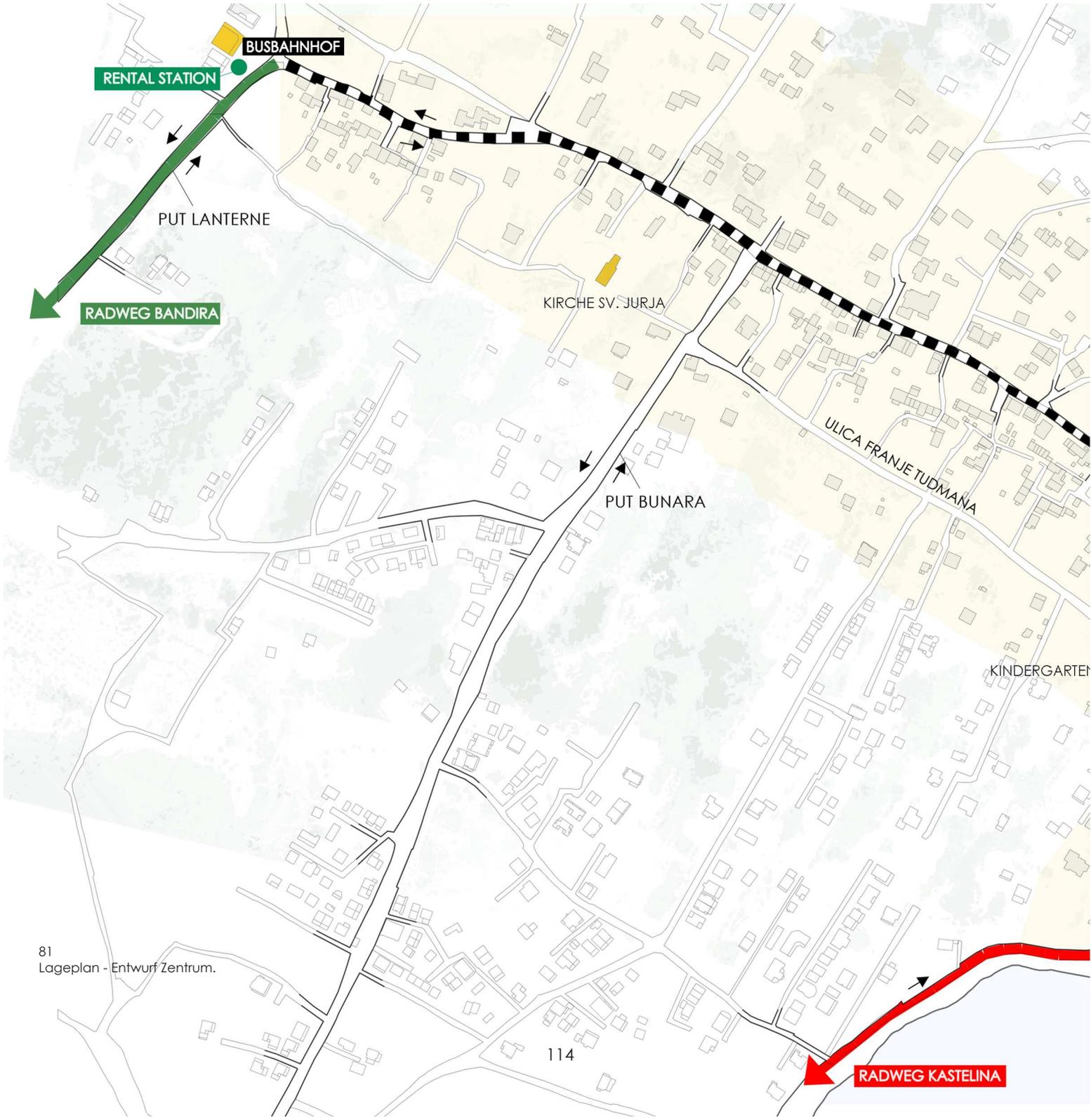
„Das Ortszentrum als Teil des Radtourismus“

In den im Entwurf bereits vom Start-Pavillon im Inselgebiet ‚Prezida‘ entlang der Küstenlinie geführte Radweg sollen im Ortszentrum zusätzlich zur Promenade auch die Marktstraßen, die Ortskirche und der Busbahnhof mit einbezogen werden. Dadurch werden das Ortszentrum und der strategisch relevante Busbahnhof mit dem Radweg gekoppelt und somit könnte auch eine Entlastung des PKW Verkehrs aufgrund der ohnehin problematischen PKW-Stellplatzsituation im Inselgebiet stattfinden.

Die Bestandssituation der Marktstraße ‚Borisa Krncevica‘, die durch den alten Ortskern der Insel bis zum Busbahnhof verläuft, beinhaltet neben Cafés und Restaurants viele temporäre Marktstände. Im Entwurf soll diese Marktstraße einen besonderen Stellenwert erhalten und wird als Begegnungszone projektiert, die verkehrsberuhigt sein und Fußgängern und Radfahrern einen sicheren Freiraum bieten soll. Dieser Abschnitt soll auch optisch durch einen Materialwechsel am Fußboden deutlich als Begegnungszone ersichtlich sein und den Durchlaufverkehr der Autos mindern. Der in der Begegnungszone geführte Radweg soll beim Busbahnhof an die Straße ‚Put Lanterne‘ anschließen und in das naturbelassene Gebiet der Insel führen.

Die an der Küstenlinie ausgebaute Promenade wird derzeit gut von Fußgängern und Radfahrern angenommen und soll als Intervention im bestehenden Raum an den projektierten Radweg aus dem Inselgebiet ‚Prezida‘ anknüpfen. An diesem zu projektierenden Radweg soll im Bereich des Hafens ein Pavillon entstehen, der neben einem Radverleih auch einen Info-Point beinhaltet, um neuankommenden Gästen zur Verfügung zu stehen.

Dieser Entwurf im Bereich des Ortszentrums wurde auf den nachfolgenden Seiten in Plandarstellungen eingearbeitet und zeigt, dass durch gezielte Interventionen im Raum eine nachhaltige Mobilität für die Insel geschaffen werden kann.



BUSBAHNHOF

RENTAL STATION

PUT LANTERNE

RADWEG BANDIRA

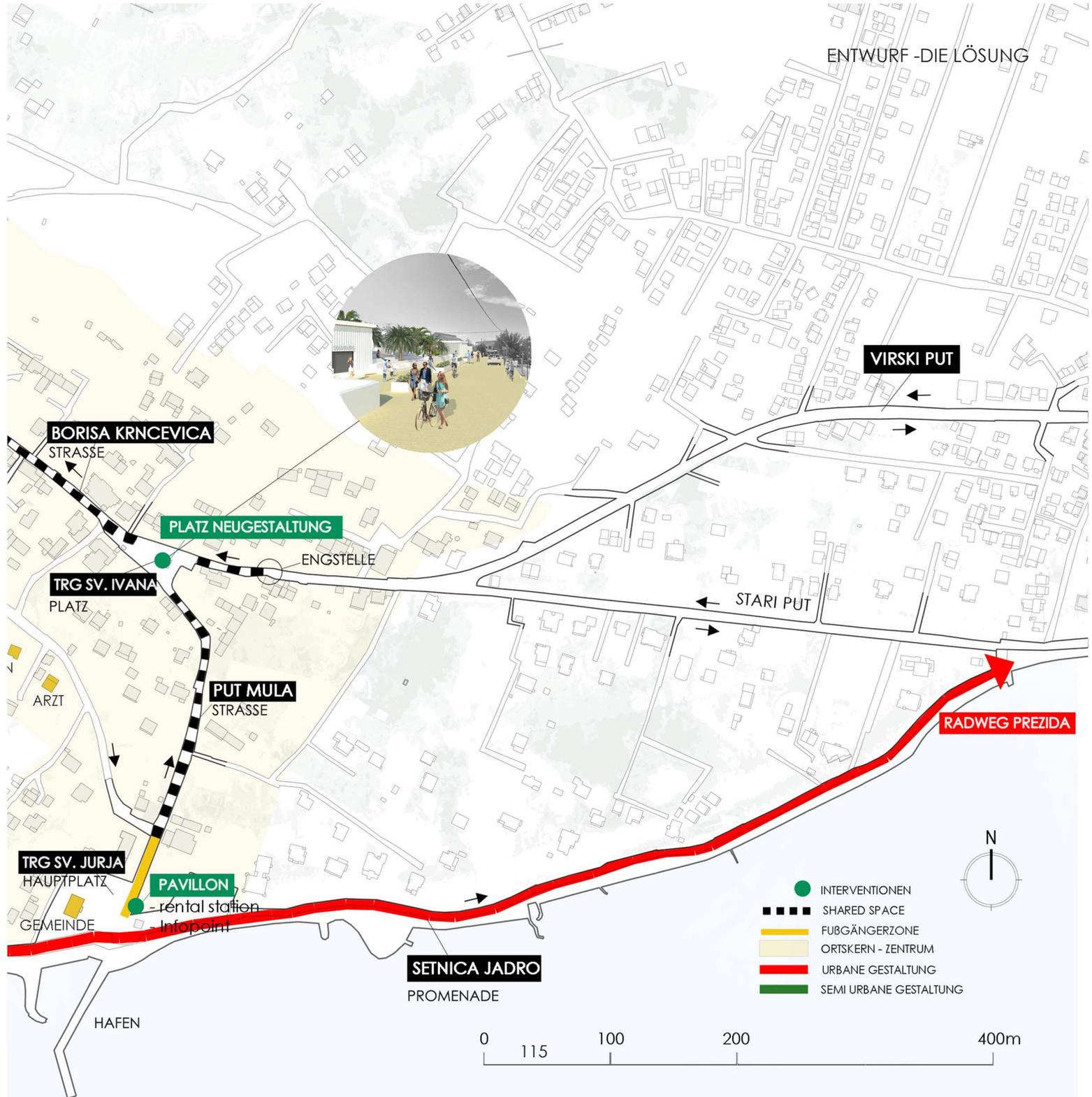
KIRCHE SV. JURJA

PUT BUNARA

ULICA FRANJE TUDMAŃA

KINDERGARTEN

RADWEG KASTELINA



BORISA KRNCVICA STRASSE

PLATZ NEUGESTALTUNG

TRG SV. IVANA PLATZ

PUT MULA STRASSE

TRG SV. JURJA HAUPTPLATZ

PAVILLON - rental station - Infopoint

SETNICA JADRO

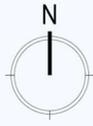
PROMENADE

VIRSKI PUT

STARI PUT

RADWEG PREZIDA

- INTERVENTIENEN
- SHARED SPACE
- FUßGÄNGERZONE
- ORTSKERN - ZENTRUM
- URBBNE GESTALTUNG
- SEMI URBBNE GESTALTUNG



HAFEN

GEMEINDE

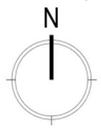
ARZT

ENGSTELLE

SHARED SPACE ZENTRUM VIR
PLATZGESTALTUNG M1:200



82
Lageplan - Entwurf Platz ,Sv.
Ivan´ Shared Space Lösung.

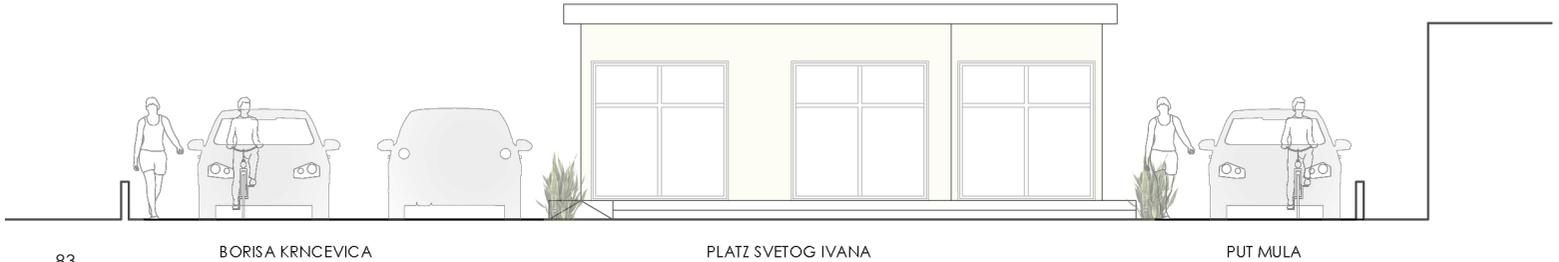




SHARED SPACE ZENTRUM VIR

BESTAND

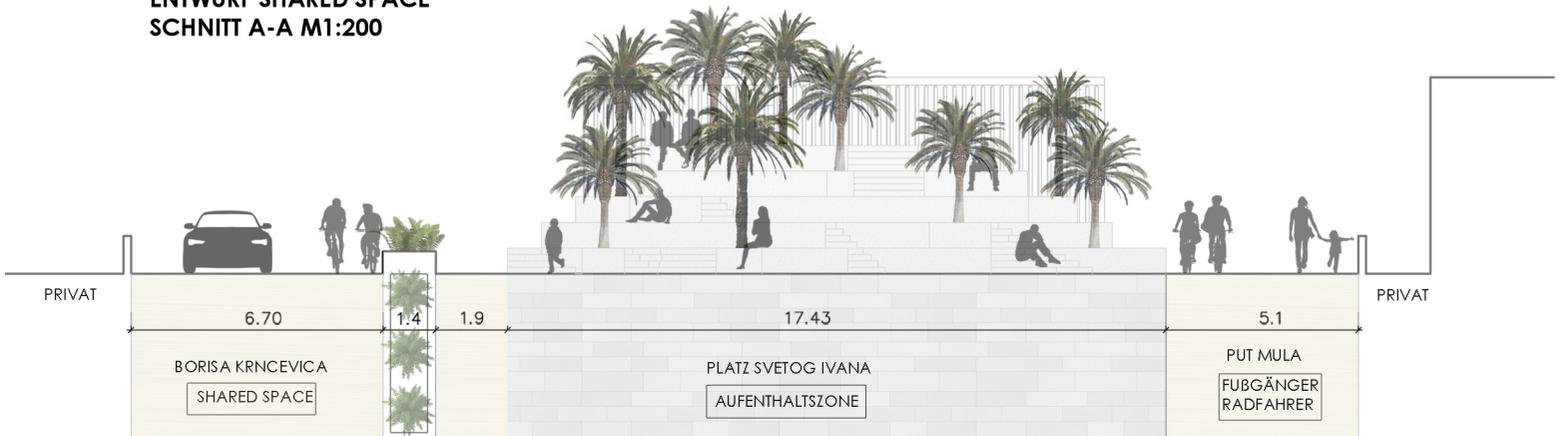
SCHNITT A-A M1:200



83
Schnitt - Bestand Platz ‚Sv. Ivan‘

Das Ortszentrum wird durch eine platzartige Situation bestimmt, die mit der Funktion als Marktstraße von Fußgänger, Radfahrer und PKW-Fahrer genutzt wird. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist keine Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger gegeben. Die platzartige Gestaltung weist keine Sitzmöglichkeiten vor, obwohl die Treppe des bestehenden Souvenirgeschäftes als Sitzmöglichkeit genutzt werden.

ENTWURF SHARED SPACE SCHNITT A-A M1:200



84
Schnitt - Entwurf Platz ‚Sv. Ivan‘
Shared Space Lösung

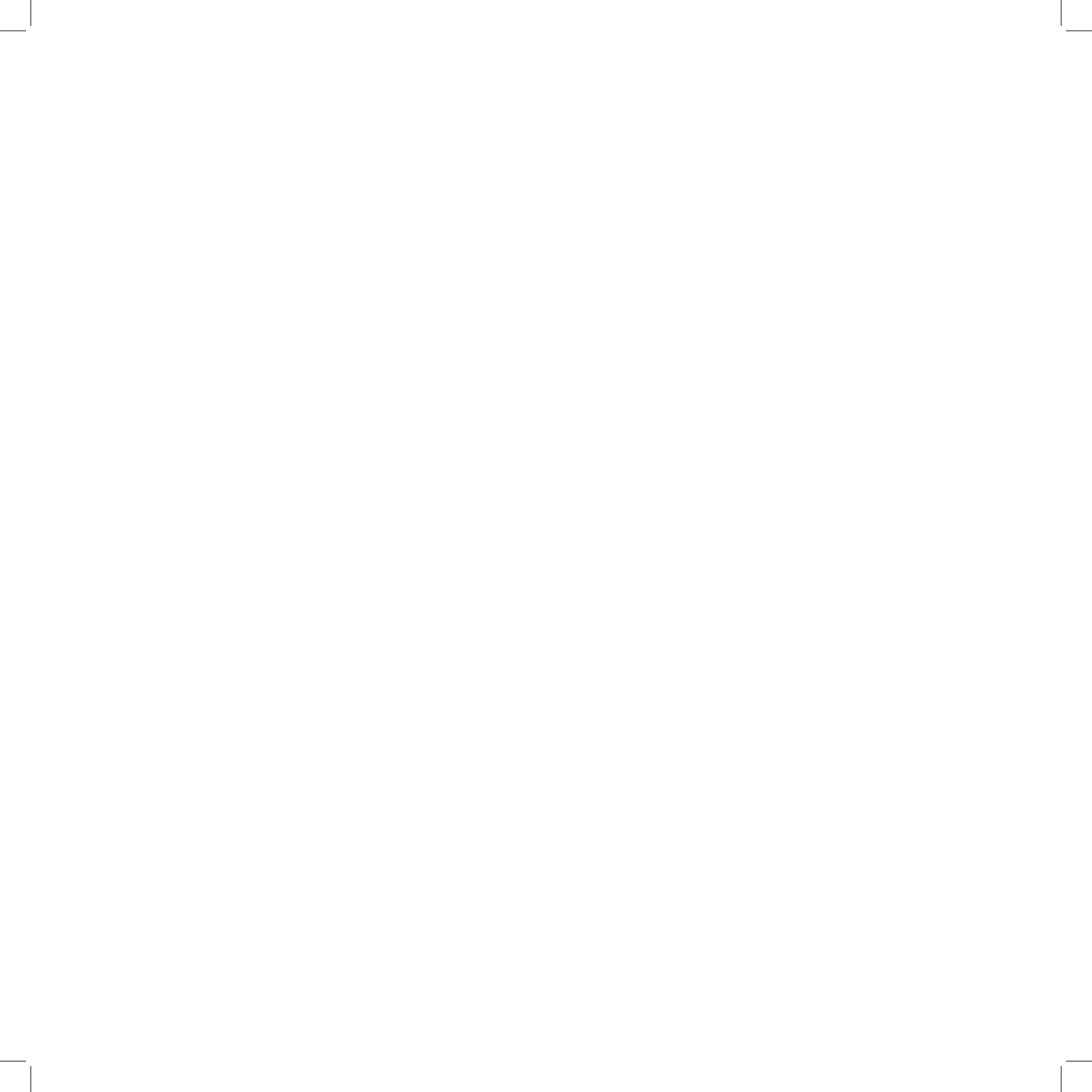
Der Schnitt zeigt eine deutliche Veränderung zur Bestandssituation, da die Marktstraße Put Mula für den PKW-Verkehr nicht mehr zulässig ist. Der Platz präsentiert sich als Aufenthaltszone mit projektierten Sitzmöglichkeiten, angelehnt an die traditionelle Sitzkultur an Treppen. Die Fahrbahn ist deutlich als „Shared Space“ erkennbar, da diese auch optisch und materialtechnisch von üblichen Straßen abhebt.

SHARED SPACE VIR ZENTRUM

SCHAUBILD

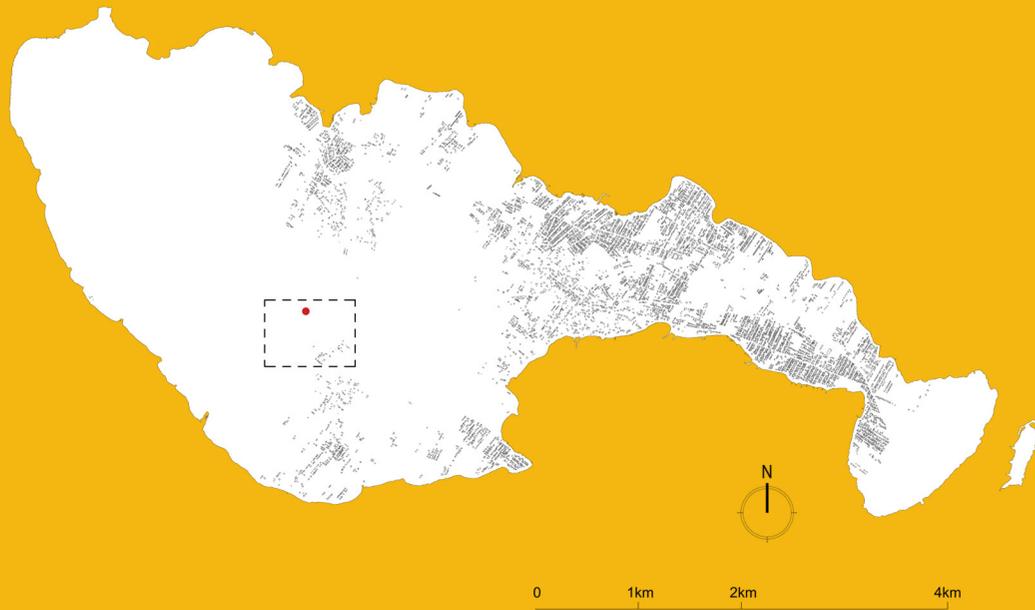


85
Schaubild - Entwurf
Platz ‚Sv. Ivan‘ und
Marktstraße ‚Borisa
Krnjevića‘



5.4 DAS ZIEL

NATURBELASSENES GEBIET



DAS ZIEL- NATURBELASSENES GEBIET

BESTANDSANALYSE - DAS ZIEL

Wird das westliche, nahezu unbebaute Inselgebiet der Insel Vir analysiert, so fällt auf, dass sich dieses deutlich von den anderen Inselgebieten unterscheidet. Es wird über die Straße Put Lanterna erreicht und befindet sich 2,6 km vom Busbahnhof der Insel Vir entfernt. Das naturbelassene Gebiet beinhaltet ausgenommen vom Leuchtturm Lanterna, dem asphaltierten 8 km langen Radweg und dem Sendemast an der Erhebung Bandira keine baulichen Anlagen. Dieses westlich gelegene Gebiet umfasst ein einzigartiges Naturerbe und den Großteil der auf der Insel befindlichen Buchten. Eine der bedeutendsten Buchten auf der Insel Vir ist die ‚Duboka Draga‘ die ein einzigartiges Naturerbe dieser Insel ist. Wegen dieser wird das Gebiet während der Urlaubssaison auch von Touristen aufgesucht, jedoch besteht die Problematik darin, dass diese diesen Bereich mit dem Auto befahren, obwohl er ausschließlich für Radfahrer und Fußgänger ausgewiesen ist. (Bild) Diesbezüglich ist im Entwurf eine Lösung für diese Problematik zu finden.



87
Autos am Radweg in der autofreien Zone
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse „Ziel“: Abb.1

Erhebung ‚Bandira‘

Die mit 112 m zweithöchste Erhebung der Insel ist der Berg Bandira, der einen außergewöhnlichen Panoramablick auf die Insel Vir und die umliegenden Inseln bietet. Die Problematik an der Erhebung Bandira ist die Unzugänglichkeit für Radfahrer, da die Oberflächenbeschaffenheit, wie die meisten Wege, naturbelassen oder aus grobem Schotter ist. Ein Einbezug des bestehenden Radwegs in die Erhebung Bandira würde dieses Inselgebiet eindeutig aufwerten.

„Der Radweg der von Autos befahren wird“



88
Blick vom Radweg
In der Plandarstellung: Bestandsanalyse „Ziel“: Abb.2

Waldbrände und Buschfeuer

Das Inselgebiet besteht zum Großteil aus Aleppo Kiefern und einem Mosaikfeld aus verschiedensten Vegetationsarten und es kommt aufgrund der Trockenheit zu jährlichen Waldbränden. Da es im derzeitigen Tourismuskonzept keinen wesentlichen Einfluss hat, wird es auch wenig durch Menschen frequentiert. Im Entwurf sollen durch die Aktivierung dieses Gebietes Maßnahmen getroffen werden, um die jährlichen Waldbrände zu mindern.

Conclusio

Das naturbelassene Inselgebiet hat räumlich eine hohe Qualität und enthält neben dem bestehenden Radweg viele naturbelassene Straßen. Die Möglichkeit, den 360° Blick von der Erhebung Bandira in das Tourismuskonzept aufzunehmen, ist eine weitere positive Charakteristik, die dieses Inselgebiet mit sich bringt.



90

Blick vom Bandira Berg II

In der Plandarstellung: Bestandsanalyse „Ziel“: Abb.4



89

Blick vom Bandira Berg I

In der Plandarstellung: Bestandsanalyse „Ziel“: Abb.3

BESTANDSANALYSE - PROBLEMATIK



RADWEG BANDIRA
ASPHALTIERTER WEG

Abb.2

Abb.1

Abb.3

Abb.4

BANDIRA

100-115m.ü.A.
112m

90-100m.ü.A.

80-90m.ü.A.

70-80m.ü.A.

60-70m.ü.A.

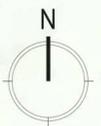
50-60m.ü.A.

40-50m.ü.A.

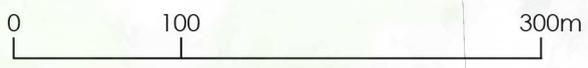
124

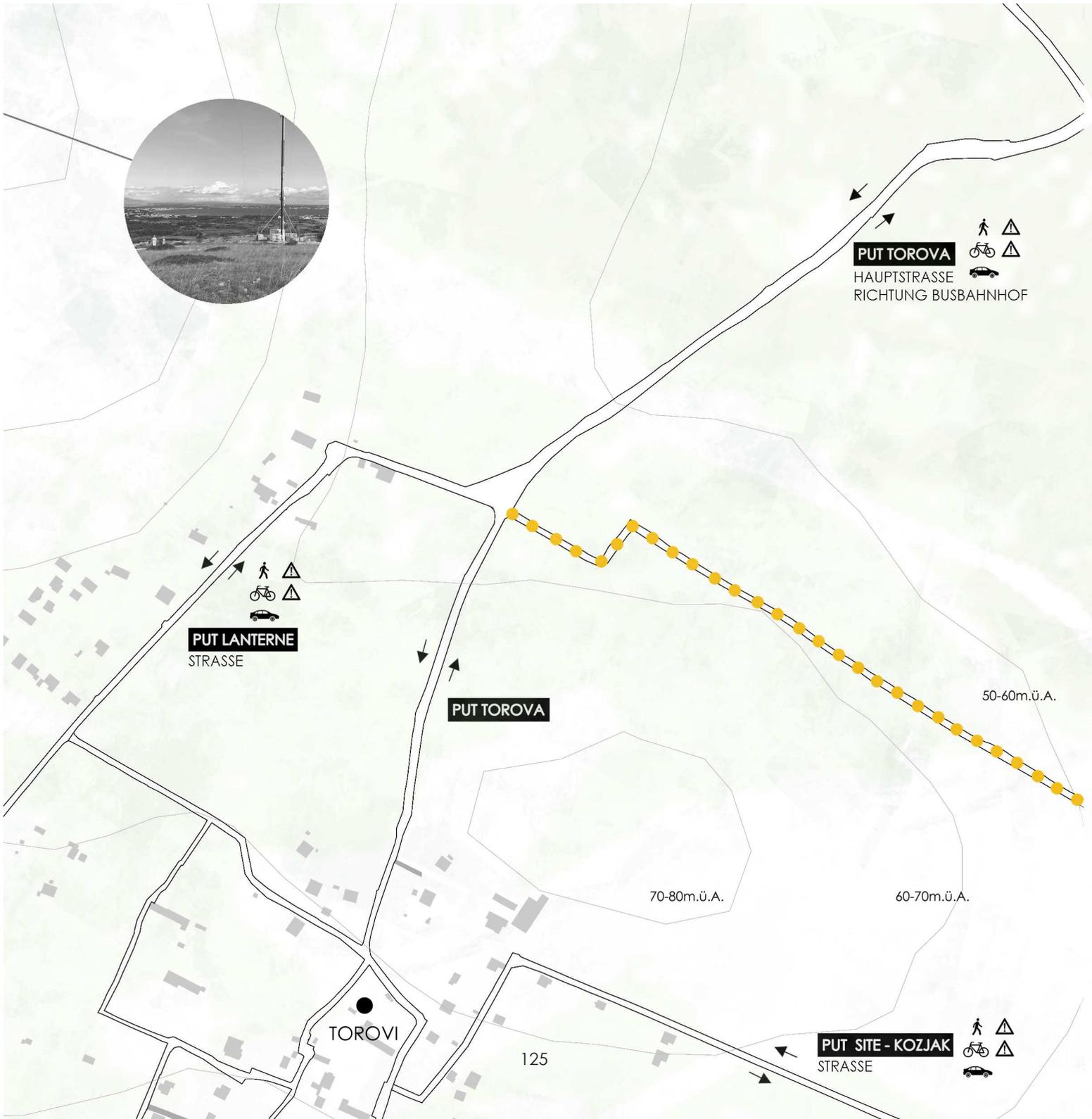
ANFANG RADWEG

91
Lageplan - Bestandssituation der
Radweg im naturbelassenen
Gebiet der Insel Vir



- SCHOTTERWEG
- BESTEHENDER RADWEG





PUT TOROVA
HAUPTSTRASSE
RICHTUNG BUSBAHNHOF

PUT LANTERNE
STRASSE

PUT TOROVA

50-60m.ü.A.

70-80m.ü.A.

60-70m.ü.A.

TOROVI

125

PUT SITE - KOZJAK
STRASSE

ENTWURF - DAS ZIEL

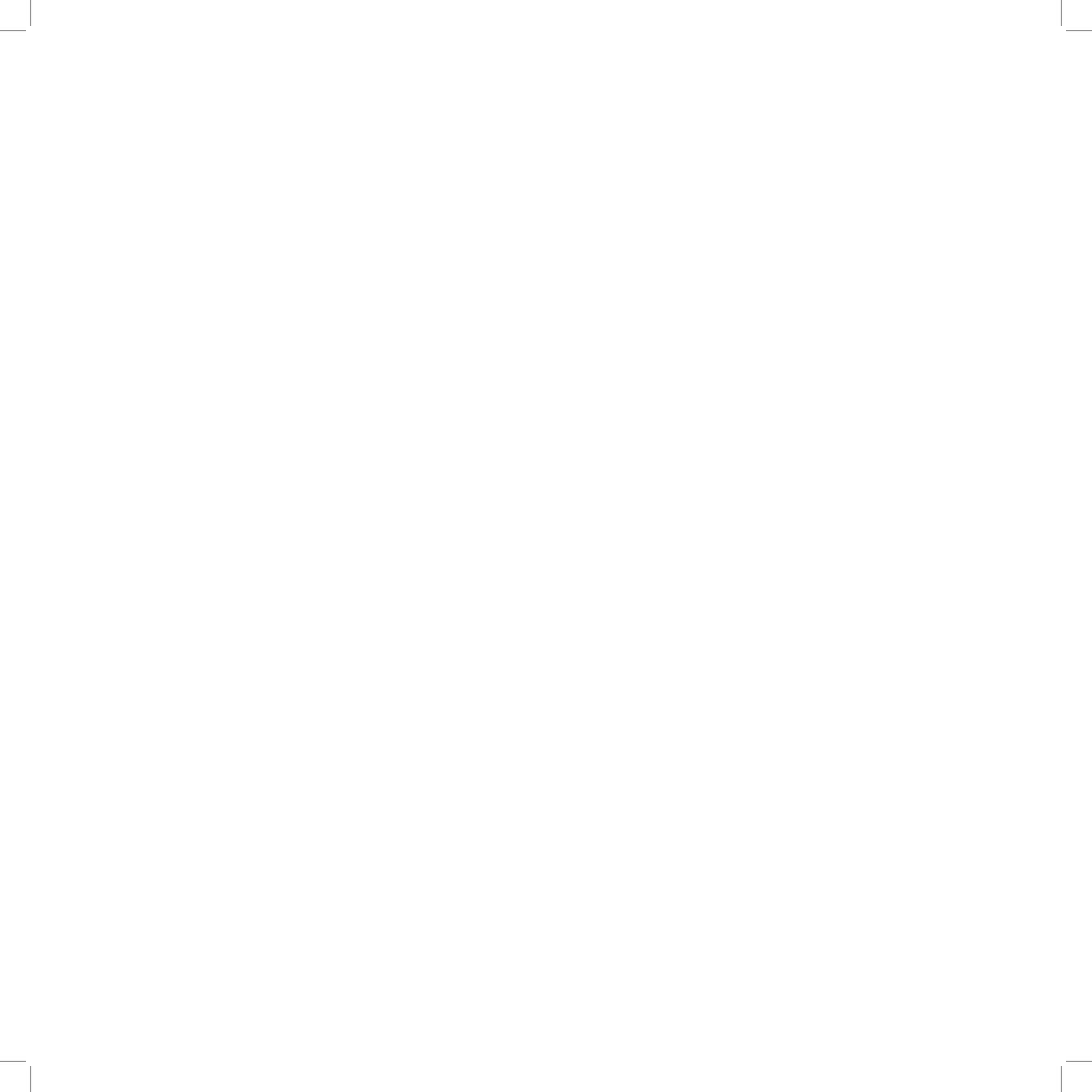
Da das neue Tourismuskonzept dieser Masterarbeit die Aktivierung und auch Einbindung des naturbelassenen Inselgebiets umfasst, sollen in diesem Entwurf die Potentiale und Defizite der untersuchten Bestandsanalyse eingearbeitet werden. Der Fokus im Entwurf wird darauf liegen, das bestehende Naturerbe zu wahren und die vorhandenen Radwege auszuweiten, um an das Gesamtkonzept einer radtourismusorientierten Insel anzuknüpfen.

Wie der Titel des Kapitels schon erahnen lässt, ist die Grundidee, als Pendant zum Start Pavillon, der sich im Inselgebiet Prezida befindet, einen Ziel-Pavillon zu errichten, der zugleich eine bedeutende Symbolik als Aussichtsplattform erhalten soll. Der Standort dieses Ziel-Pavillons soll an der 112 m über Adria gelegenen Erhebung Bandira entstehen und Nutzungen wie einem Café, eine Aussichtsplattform und eine Radservicestation enthalten. Die Architektursprache ist wie bei allen baulichen Interventionen an das traditionelle Verschattungselement in Form von Holzdielen angelehnt. Der Pavillon wurde so konzipiert, dass die Ausrichtung einen 360° Blick über die Insel Vir und die benachbarten Inseln ermöglicht. Er ist so positioniert, damit er auch aus dem Ortszentrum und dem Küstenraum wahrgenommen wird. Die Aussichtsplattform beinhaltet Sitzmöglichkeiten, die sich aufgrund des Rampenartigen Bauwerks des Pavillons ergeben. Die Ausrichtung dieser Sitzmöglichkeiten ist nach Westen gewählt, sodass der Sonnenuntergang mit Blick auf das offene Meer beobachtet werden kann.

Bei der Konzeption der Radwege wird sich an dem naturbelassenen Konzept orientiert und sie weisen im Straßenraum kaum Möblierungen auf. Um die bestehende Problematik der Durchfahrt von Autos zu lösen, wurde im Entwurf der bestehende Straßenraum dahingegen adaptiert, dass im üblichen Achsabstand zwei autoreifenbreite Fahrspuren projiziert wurden, durch die der Autoverkehr gemindert werden soll. Der Radweg wurde diesbezüglich um 10 cm nach unten versetzt, sodass es unmöglich wäre, mit dem Auto auf dem Radweg zu fahren. Die Materialität des Radwegs ist am Gesamtprojekt orientiert und lässt im naturbelassenen Abschnitt keine wirtschaftlichen oder urbanen Elemente zu.

„Tourismus gegen Waldbrände“

Durch den Ausbau der Radwege und die Verknüpfung zu den einzelnen Buchten im westlichen Inselgebiet soll der Radtourismus auf der Insel gefördert werden. Durch die Aktivierung des naturbelassenen Inselgebiets sollen auch Maßnahmen gegen die jährlichen Waldbrände in den Entwurf einfließen. Entlang der Radwege sollen sich in einem üblichen Abstand Geräte zur Brandbekämpfung befinden, die bei der Entstehung von kleinen Rauchnestern bereits zum Einsatz kommen könnten, um eine Ausbreitung der Brandentstehung zu vermeiden. Außerdem kann ein Brand bereits bei der Entstehung gemeldet und somit das Naturerbe gewahrt werden.



ENTWURF - DIE LÖSUNG

100-115m.ü.A. BANDIRA
112m
AUSSICHTSPLATTFORM
- 360° view

RADWEG BANDIRA

90-100m.ü.A.

80-90m.ü.A.

70-80m.ü.A.

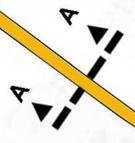
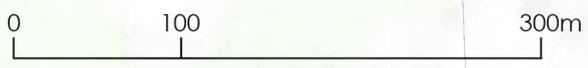
RADWEG BANDIRA
REINER RADWEG

60-70m.ü.A.

92
Lageplan - Entwurf der Radwege
im naturbelassenen Gebiet der
Insel Vir



- INTERVENTIONEN
- SEMI URBANE GESTALTUNG
- NATURNAHER RADWEG

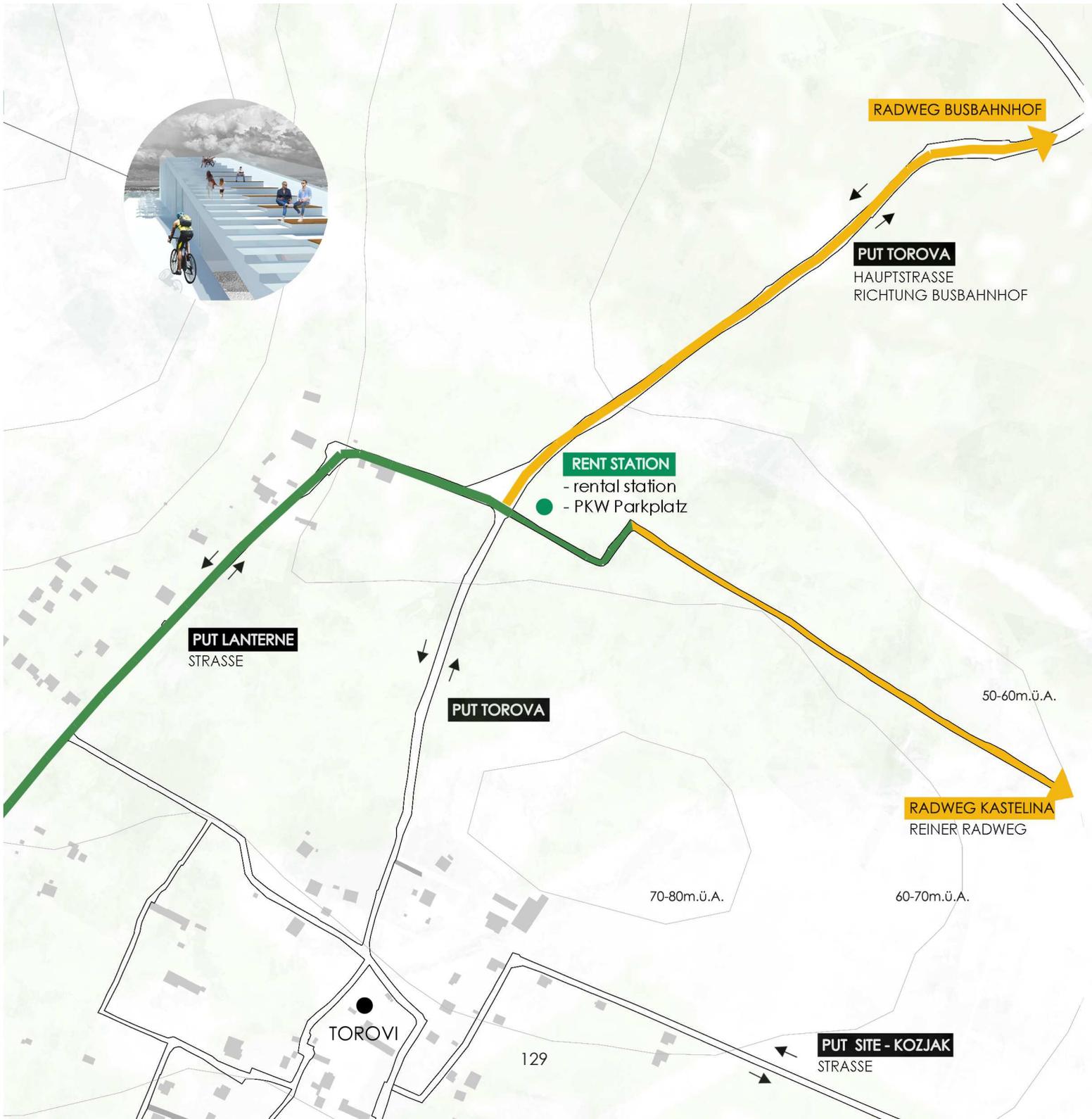


50-60m.ü.A.

128

40-50m.ü.A.

ANFANG RADWEG



RADWEG BUSBAHNHOF

PUT TOROVA
HAUPTSTRASSE
RICHTUNG BUSBAHNHOF

RENT STATION
- rental station
- PKW Parkplatz

PUT LANTERNE
STRASSE

PUT TOROVA

50-60m.ü.A.

RADWEG KASTELINA
REINER RADWEG

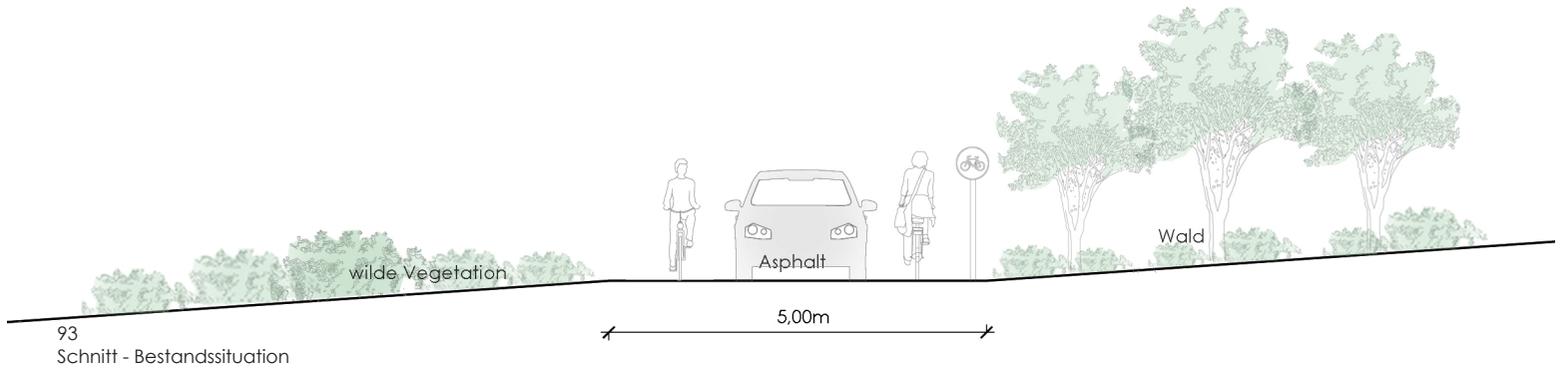
60-70m.ü.A.

70-80m.ü.A.

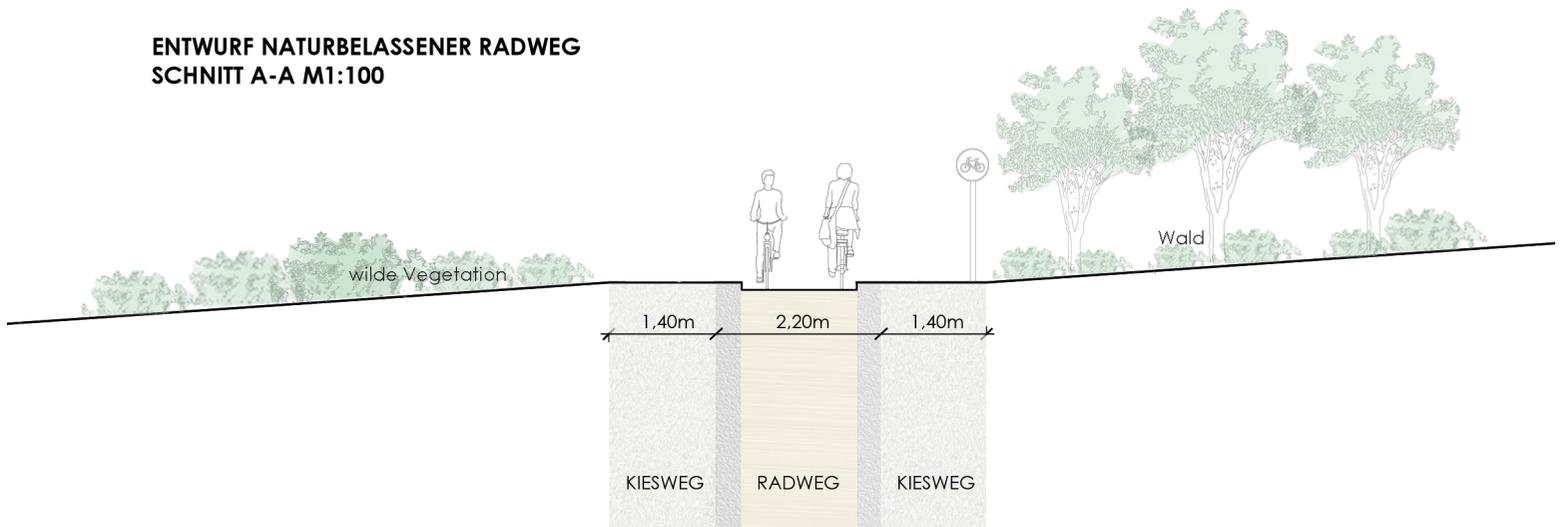
TOROVI

129

PUT SITE - KOZJAK
STRASSE

**BESTAND
SCHNITT A-A M1:100**

Dieser Abschnitt des bestehenden Fahrradwegs bietet einen offenen Blick zum offenen Meer da die Vegetation an der Süd-West Seite sehr niedrig ist. Die Problematik in diesem naturbelassenen Abschnitt liegt an dem PKW-Verkehr, der ohnehin verboten ist. Dennoch wird dieses Inselgebiet von vielen Autofahrern aufgesucht.

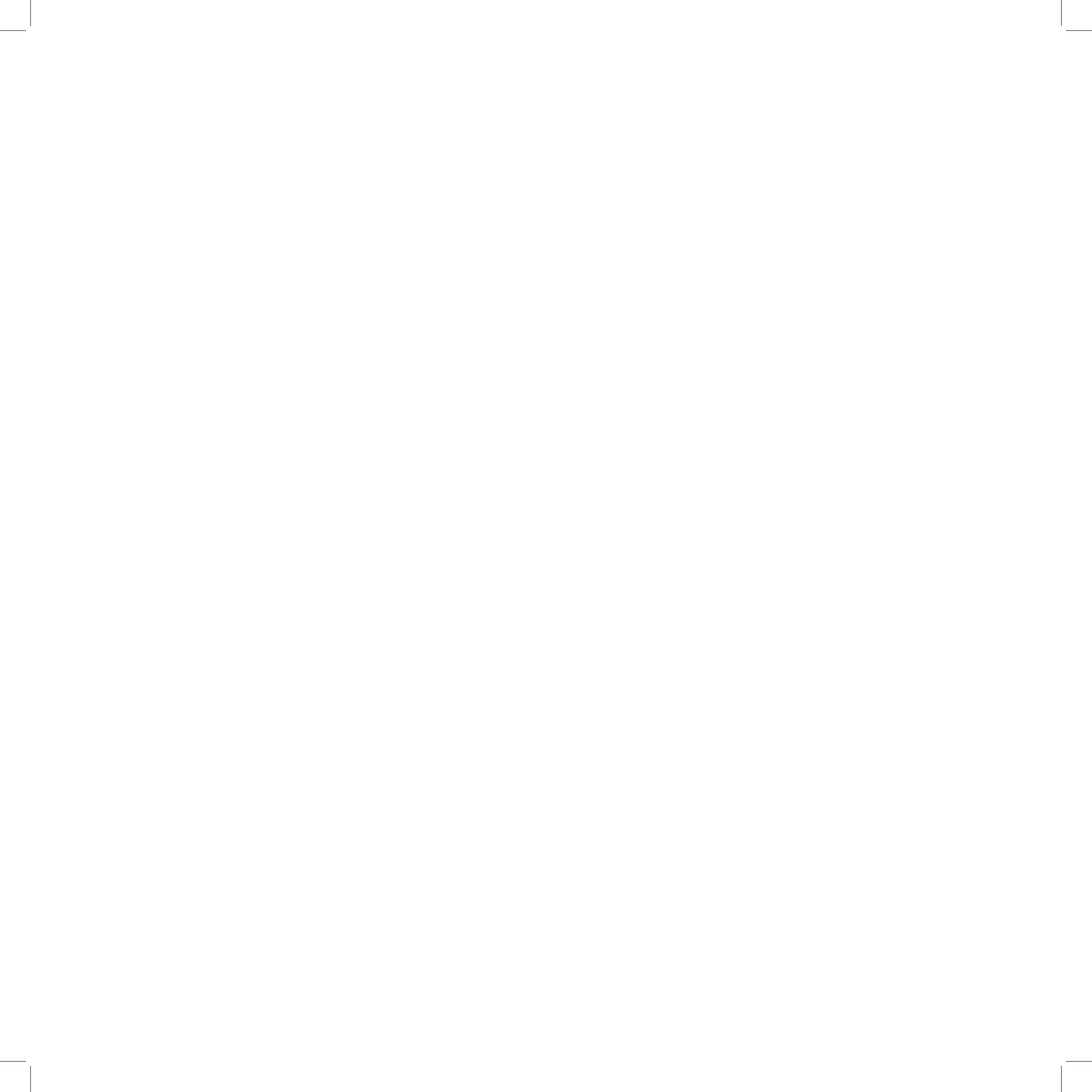
**ENTWURF NATURBELASSENER RADWEG
SCHNITT A-A M1:100**

Der bestehende Radweg wurde hinsichtlich seiner Gestaltung und Nutzung als Radweg angepasst. Die für den PKW-Verkehr konzipierte Fahrbahn wurde materialtechnisch unterteilt, sodass PKW-Fahrer nur sehr erschwert durchfahren können. Aus sicherheitstechnischen Gründen wurde im Achsabstand eines Autos eine einsprugie Durchfahrt für Krankenwagen sichergestellt.

PAVILLON BANDIRA
SCHAUBILD

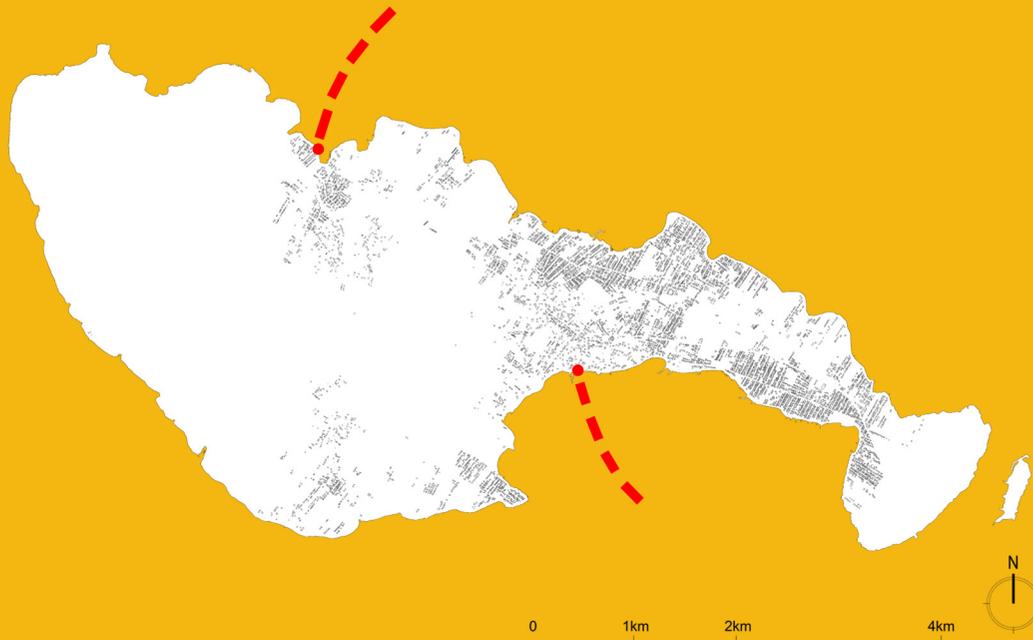


95
Schaubild - Pavillon
im Kapitel „Das Ziel“.



6. CONNECTING VIR

Tourismuskonzept Ausweiten



VERNETZUNG - DIE IDEE

³⁵ Vgl.o.A..<https://umweltstiftung.allianz.de>.

In diesem Kapitel wird versucht das Tourismuskonzept das sich derzeit ausschließlich auf die Insel Vir basiert, auch darüber hinaus zu entwickeln. Da die einzige öffentliche Verbindungsmöglichkeit derzeit ausschließlich der Straßenweg ist um die Insel Vir zu erreichen, wird in diesem Entwurfsgedanken eine nachhaltige Alternative gesucht. Ausgehend von der geschichtlichen Erkenntnis, dass die Insel vor dem Brückenbau ausschließlich über den Meeresweg erreichbar war, soll dieses traditionelle Verkehrsmittel wieder adaptiert werden. Aus diesem Grundgedanken unternehme ich den Versuch, auf eine umweltschonende und innovative Weise die Insel Vir zu mobilisieren. Das Hauptziel dieses Projektes liegt daran, die Insel mit anderen Inseln aus der Umgebung zu verknüpfen und damit Lebensqualität und Tourismusattraktivität zu verbessern. Ausgehend von der Analyse, wurden die umliegenden Inseln und Orte auf Besonderheiten untersucht, welche sich in das neue Tourismuskonzept der Insel Vir eingliedern würden.

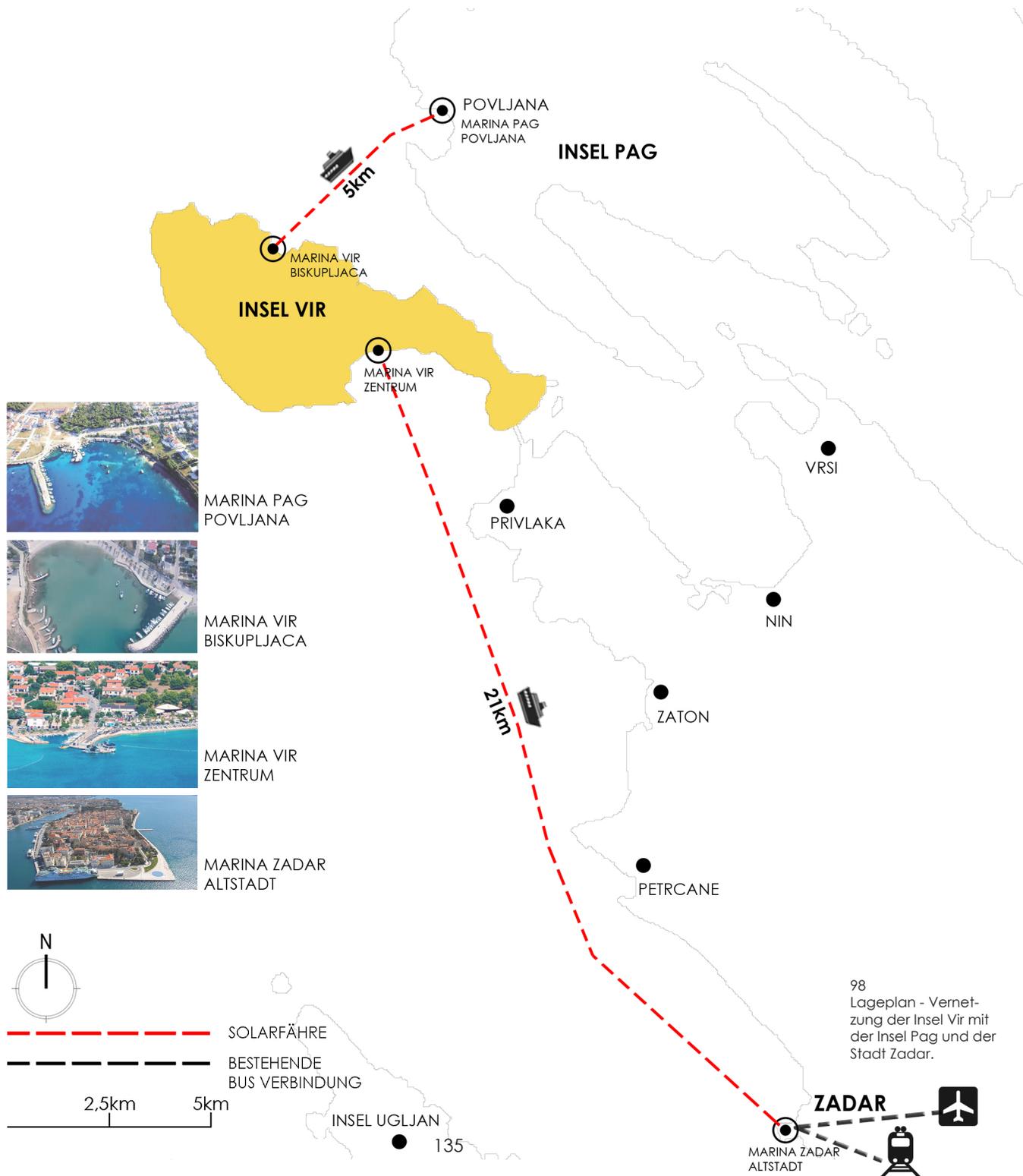
Bei der Recherche nach einer zukunftsorientierten und umweltschonenden Mobilität wurde für diesen Entwurf die solarbetriebene Personenfähre „Helio“ ausgewählt. Die Idee baut sich am Beispiel „Zukunftfähiger Bodensee“ aus Deutschland auf. Die Solarfähre nutzt die natürliche Ressource der Sonnenenergie und schafft 14 Kilometer in der Stunde. Aufgrund der Konstruktion des Katamarans mit dem Sonnendach, beinhaltet dieser Platz für bis zu 100 Passagiere und ermöglicht auch das mitbringen von Fahrrädern.³⁵ Mit dieser Innovation soll zukünftig auch bei Reisen nach „Zadar“ auf das Auto verzichtet werden.

Da bei der Recherche der umliegenden Inseln und Orte, ein bestehender 20km langer Radweg durch ein Vogelschutzgebiet auf der Insel „Pag“ entdeckt wurde, soll diese attraktive Möglichkeit mit dem Tourismuskonzept der Insel Vir verknüpft werden. Da die Insel Vir 2 aktive Hafenanlagen besitzt sollen diese in den Entwurf aufgenommen werden und mit den Häfen der Insel Pag und Stadt Zadar, wie in der nächsten Plangrafik verbunden werden.

**„Nachhaltige
Verbindungsmöglichkeit
nach traditioneller Art“**



97
Solarfähre „Helio“



MARINA PAG
POVLJANA



MARINA VIR
BISKUPLJACA

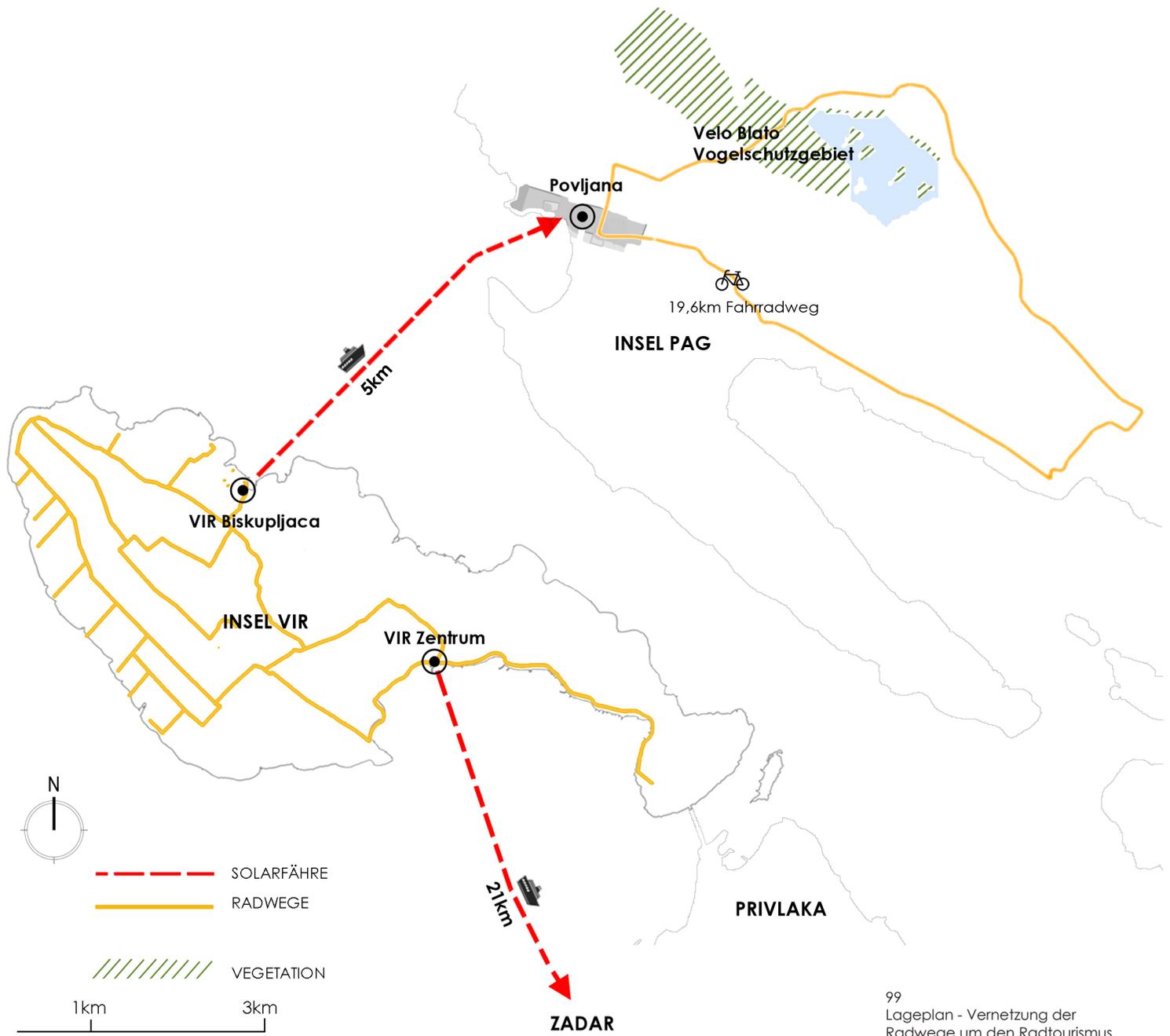


MARINA VIR
ZENTRUM



MARINA ZADAR
ALTSTADT

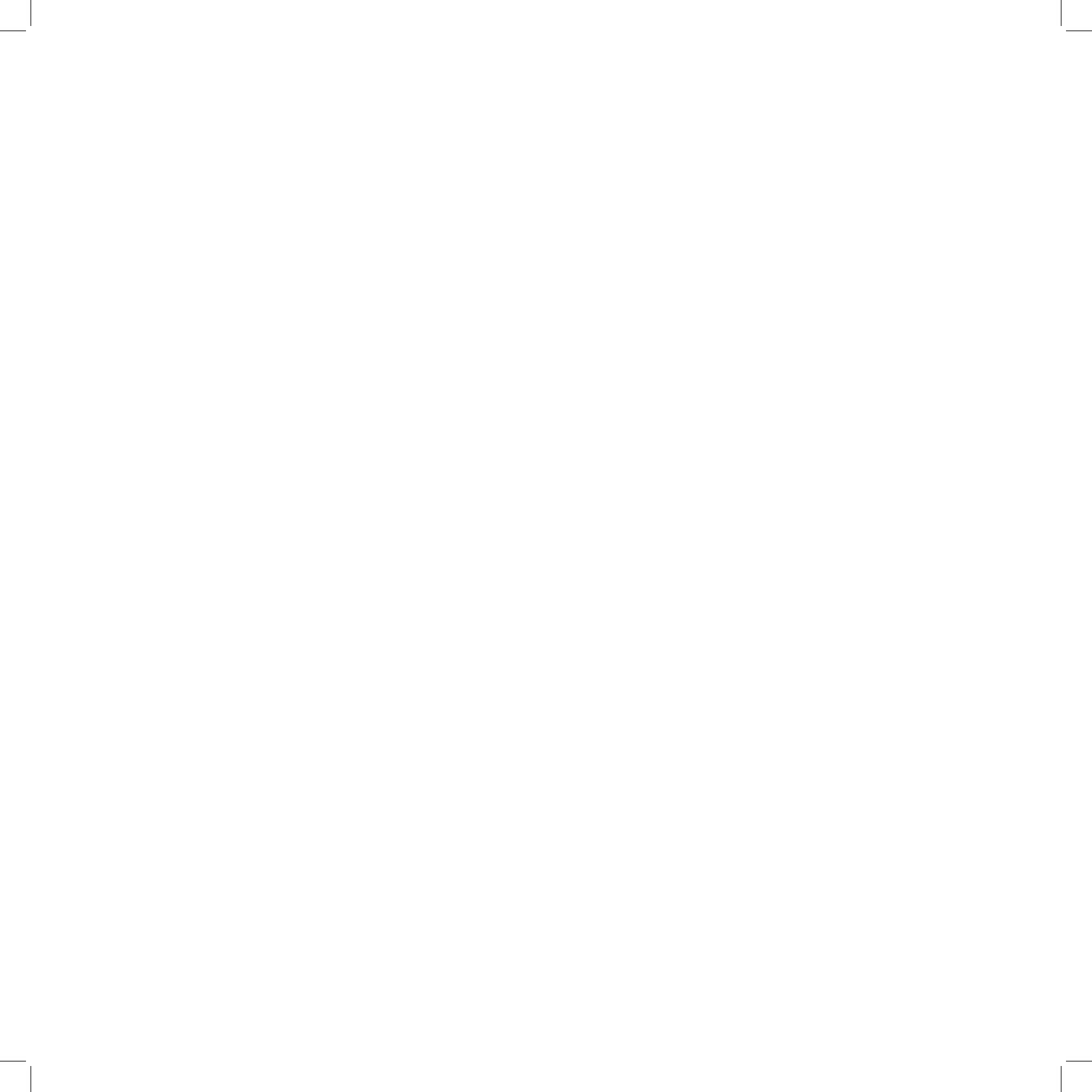
CONNECTING VIR



99
Lageplan - Vernetzung der Radwege um den Radtourismus auszuweiten.

Das bereits erwähnte Vogelschutzgebiet „Velo Blato“ befindet sich auf der Südseite der Insel Pag, angrenzend an die Ortschaft „Povljana“ welche auf dem Fährweg mit der Insel Vir verbunden wird. Da das Vogelschutzgebiet einen sehr hohen biologischen Wert aufweist, dient dieser als Lebensraum für über 160 Vogelarten. Der bestehende 19,6km naturbelassene Radweg, der auch entlang des Sumpfgebietes verläuft, lädt für ein spannendes Erlebnis ein. Da dieses Gebiet um den Radweg auch zukünftig zum Naturschutzgebiet werden soll, unterstreicht die Erkenntnis das Tourismuskonzept der Insel Vir auch außerhalb der Insel auszuweiten und somit auch Tagestouristen der Insel „Pag“ zu gewinnen. Berücksichtigt man das gesamte Tourismuskonzept, so ergeben sich über 50km Radwege, die von naturbelassenen bis urbanen Zonen aufweisen.

Mit der projektierten Verbindung der Solarfähre vom Hafen im Ortszentrum Vir zur Stadt Zadar, soll das Ziel der Staubildung und somit die Emissionserhöhung gemindert werden. Derzeit wird hauptsächlich der Straßenverkehr als Verbindung gewählt, sodass es in den Sommermonaten zu sehr großen Staubildungen kommt. Die Solarfähre ermöglicht außerdem Touristen, die zukünftig mit dem Zug anreisen, eine nachhaltige und umweltschonende Verbindungsmöglichkeit zur Insel Vir zu wählen. Das Ziel der projektierten Solarfähre ist es ein Umdenken der Gesellschaft herbeizuführen und umweltbewusst zu reisen.



Bewegung

E-Scooter

E-Bike

Umwelt

Kommunikation

Vernetzung

Digitalisierung

Autofrei

Solarföhre

Alternativen

Vir-App

City-Bike

Beachcruiser

Information

Nachhaltigkeit

Radwege

Lastenrad

Radverleih

7. MOBILITÄTSKONZEPT

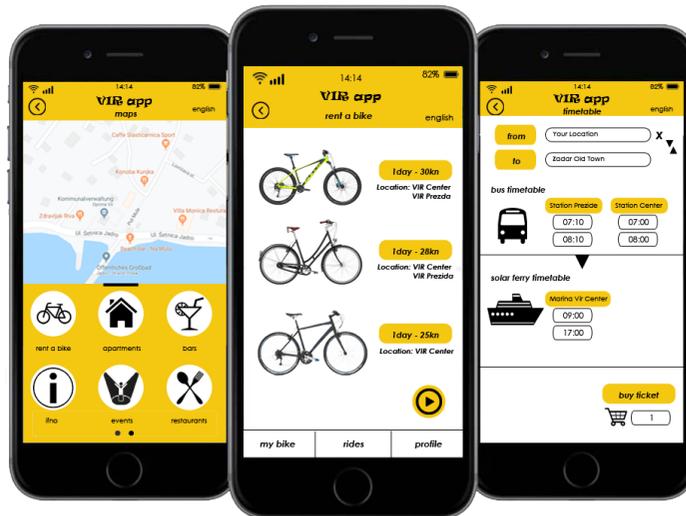
VERNETZUNG - DIE IDEE

Im Zuge des städtebaulichen Entwurfs der Insel Vir wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, durch das eine zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung gewährleistet werden soll. Dieses soll auf Basis der bereits in dieser Arbeit thematisierten Interventionen aufbauen und die derzeitige Mobilität auf der Insel grundsätzlich verändern. Im Fokus steht dabei der vereinfachte Informationsaustausch für Touristen und Einheimische mithilfe technischer Maßnahmen wie dem Erstellen einer mobilen App.

Die unter dem Namen ‚Vir-App‘ geführte technische Einrichtung sollte vor allem dazu dienen, Touristen die Insel, deren Radwege und naturbelassene Gebiete näher zu bringen. Derzeit werden hauptsächlich die Küstenlinie und das Ortszentrum von Touristen frequentiert, da Informationsmangel über die Inseltypologie besteht. Die Unwissenheit vieler Touristen, dass das naturbelassene Gebiet und speziell die Aussicht des Bergs Bandira existieren, lässt die geringe Anzahl der Touristen in diesem Gebiet für sich sprechen.

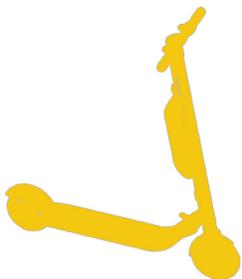
Außerdem soll mit der App die derzeitige Unkenntnis über den Standort von Einrichtungen wie Radverleihen, Supermärkten und bedeutenden Orten der Insel aufgelöst werden. Durch diesen Informationsaustausch soll die Insel Vir erlebt und die derzeit bestehende Problematik der Staubildungen behoben werden. Darüber hinaus sind auch Informationen über die Geschehnisse auf der Insel verfügbar.

Zugleich soll durch das Mobilitätskonzept das hohe Verkehrsaufkommen aus Gründen der mangelnden Parkplatzsituation für PKWs, das derzeit zu einer Emissionserhöhung durch die Parkplatzsuche führt, gemindert werden. Wie die letzten Statistiken des Tourismusverbandes der Insel Vir zeigen, erhöht sich die Anzahl der Touristen von jährlich, was sich auch an den Kapazitäten der zentrumsnahen Parkplätze abzeichnet. Diesbezüglich sollte durch eine alternative und nachhaltige Lösung eine Minderung des Autoverkehrs erfolgen.



101 Darstellung der „Vir-App“.

Das Mobilitätskonzept für die Insel Vir soll so ausgelegt werden, dass Touristen während des Aufenthalts auf der Insel nicht auf ein Auto angewiesen sind. Durch die Vir-App kann der Standort des nächstgelegenen Radverleihs ermittelt werden und bereits über die App können die Fahrräder ausgewählt und übernommen werden. Von E-Scootern bis hin zu Lastenrädern werden Fahrzeuge zur Vermietung angeboten und zeichnen sich durch ein einheitliches Erscheinungsbild aus. Um das Fahrradfahren attraktiver zu machen, wird im Zuge der Tourismusentwicklung ein Konzept mit den Unterkünften ausgearbeitet, bei dem Touristen beim Buchen einer Unterkunft bereits eine Ermäßigung für das Ausleihen von Fahrrädern bekommen.



E-Scooter



Beachcruiser



Mountainbike



Kinderfahrrad

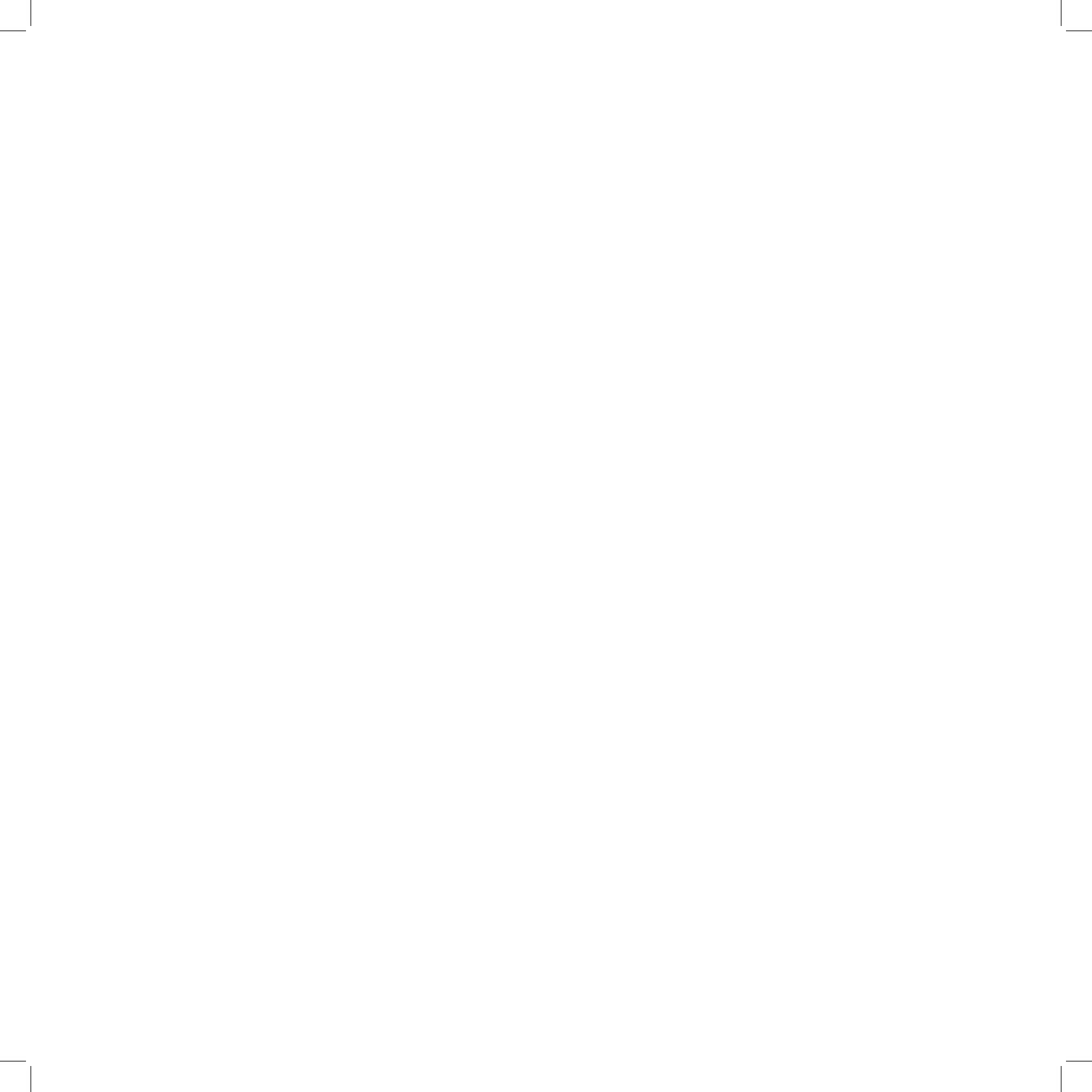


Lastenrad

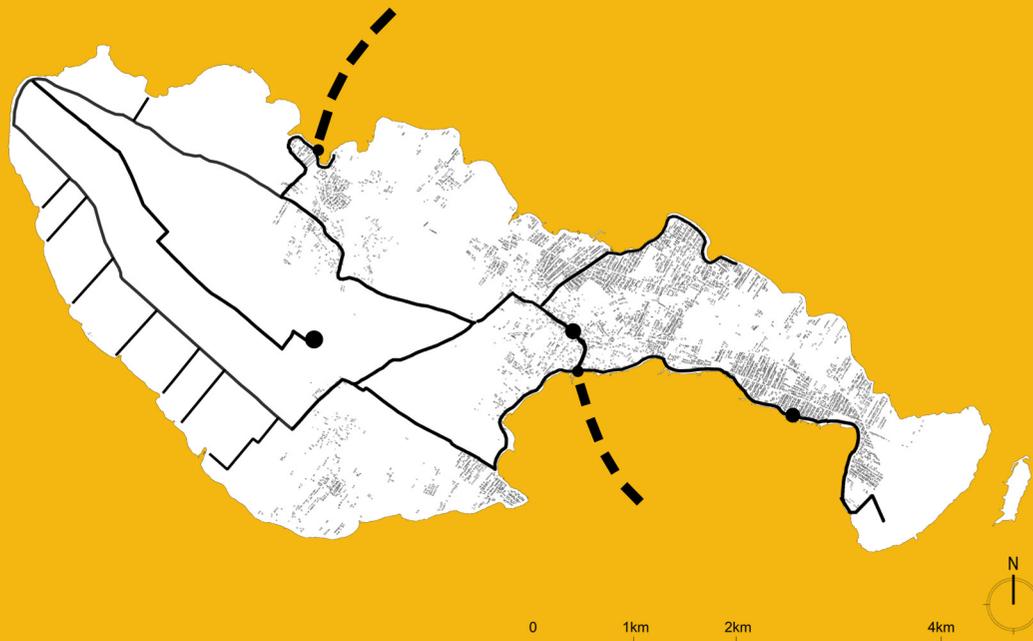


E-Bike

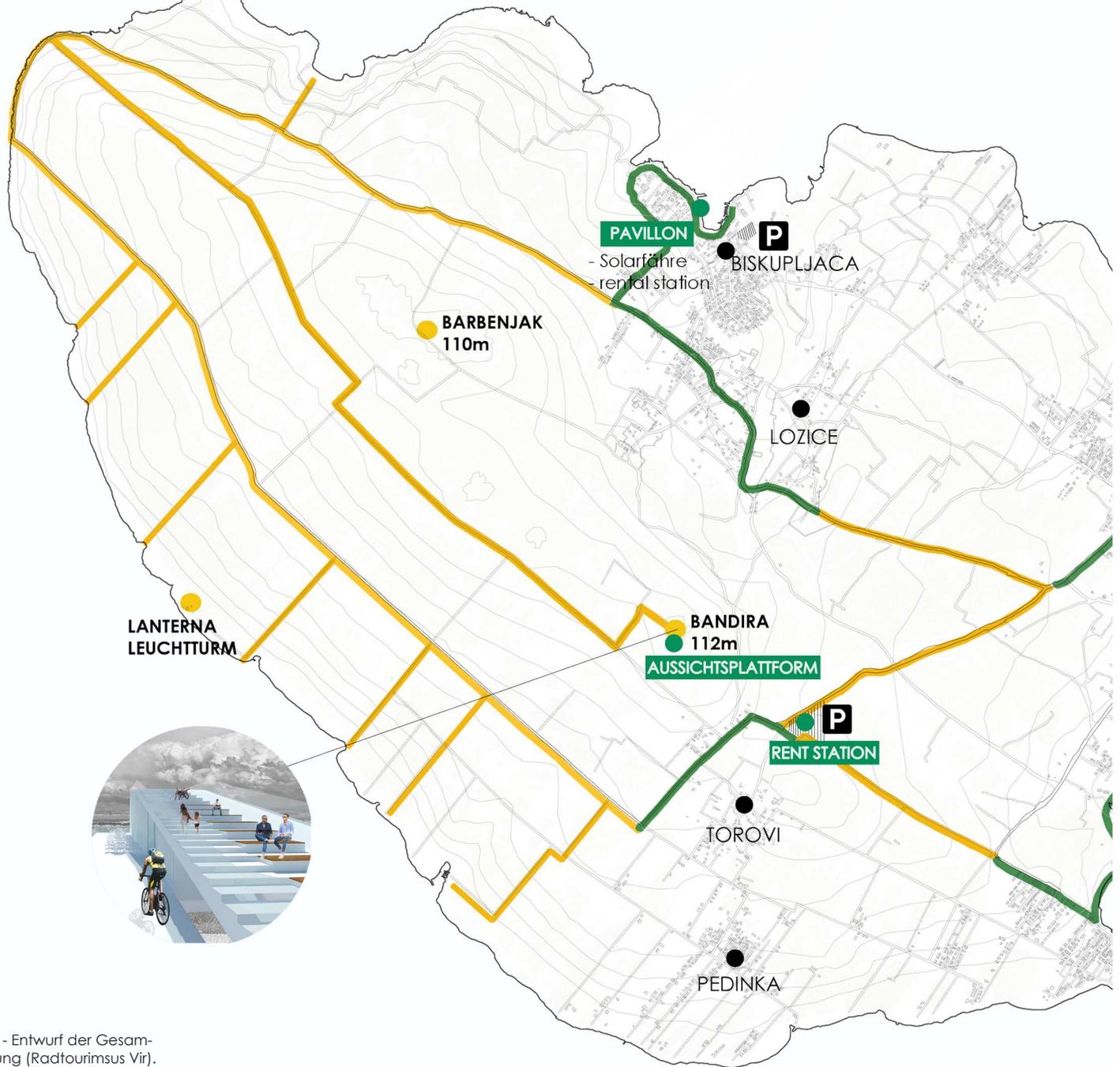
102
Darstellung - einheitliches
Erscheinungsbild
der Fahrräder.



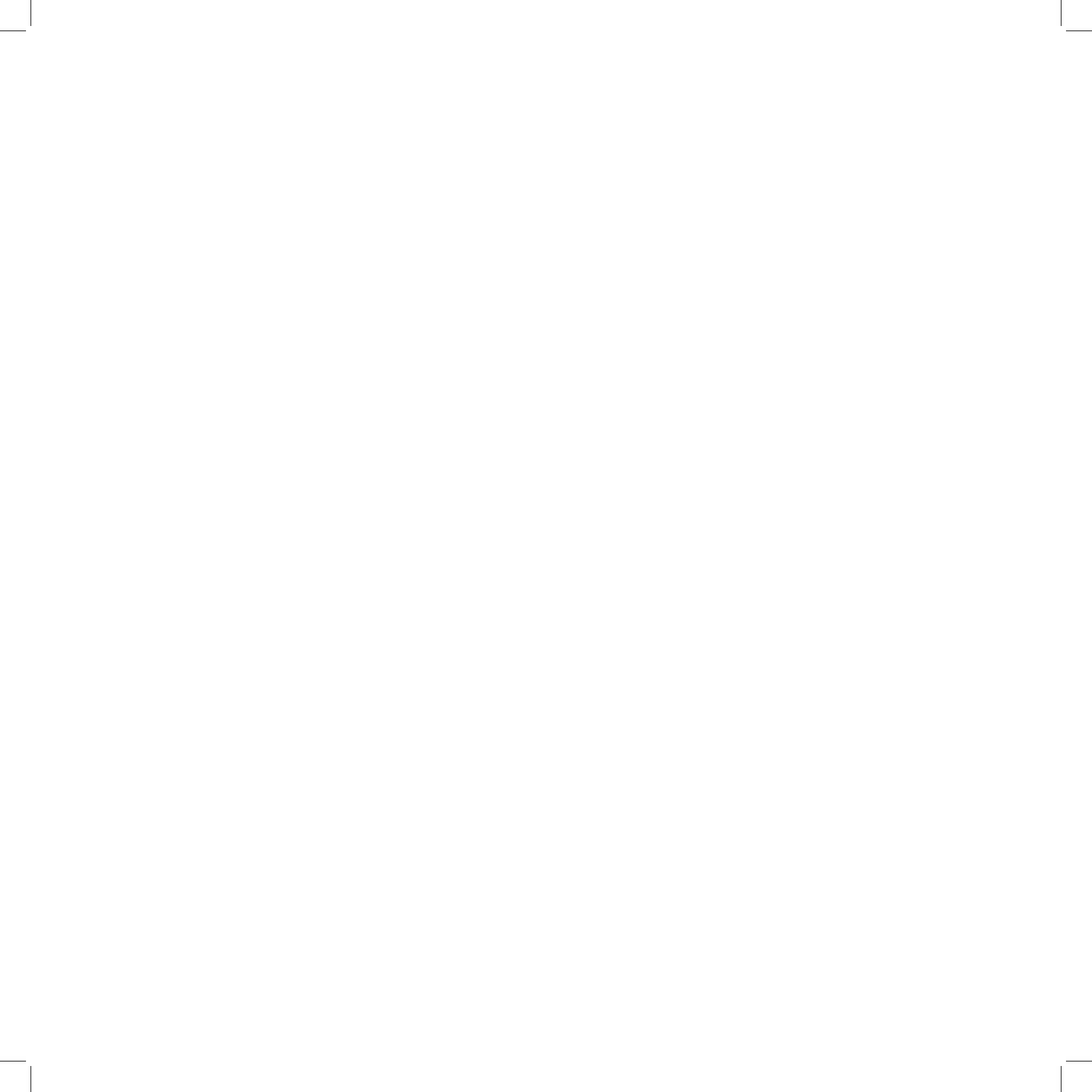
8. GESAMTENTWICKLUNG



GESAMTENTWICKLUNG RADTOURISMUS VIR



104
Lageplan - Entwurf der Gesamtentwicklung (Radtourismus Vir).



9. ANHANG

LITERATURVERZEICHNIS

Basic, I. (2005): Vir. Povijest mog otoka, 2.dopunjeno izdanje: Opcina Vir, Vir.

Blace, A. (2015): Razvoj i suvremena preobraznja krajolika Ravnih kotara, Doktorska Disertacija, Sveuciliste u Zagrebu, Prirodoslovni-matematski fakultet: Geografski odsjek, Zagreb

Brusic, Z. (1973): Privlaka kod Zadra, arheolosko-topografski podaci: Radovi Centra JAZU, Zadar.

Husnjak, S. (2014): Sistematika tala Hrvatske, Sveucilisni udzbenik: Hrvatska sveucilisna naklada, Zagreb.

Magas, D. (1977): Vir. Prilog geografskim istrazivanjima u zadarskoj regiji: Radovi Centra JAZU, Zadar.
Magas, D. (2016): Otok Vir. Zadar: Kerschhofffest Zagreb d.o.o.

Milovic, M. (2004): Flora of the island of Obonjan, Sibenik archipelago, Croatia: Nat. Croat.

Mrden, S. (2004): Glavne odrednice ukupnog kretanja stanovnistva Hrvatske, 1991. – 2001. 2001. – 2011. in: Znanstveni skup Demografija u Hrvatskoj: Ekonomski Fakultet, Zagreb.

Piplovic, S. (2003): Izgradnja i održavanje svjetionika na istocnom Jadranu, godinsjak zastite spomenika kulture Hrvatske.

INTERNETQUELLEN:

Basic., <https://www.jutarnji.hr/globus/nikola-basic-mislim-ozbiljno-otok-vir-je-cudo-graditeljstva/295858/> [13.09.2019].

Skrbic, <https://zadarski.slobodnadalmacija.hr/4-kantuna/clanak/id/600996/vir-sada-ima-4780-stanovnika-a-do-sljedeceg-popisa-2021-bit-ce-preko-pet-tisuca-virana> [20.11.2019].

Statistik Austria, (2011): online verfügbar unter http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/wohnen/wohnungs_und_gebaeudebestand/index.html. [16.07.2019].

o.A., (2001) :Solarföhre:Allianz Umweltstiftung an Bord.in:Allianz Journal. S.28-29. https://umweltstiftung.allianz.de/content/dam/onemarketing/umweltstiftung/umweltstiftung/media/download/Sonnengott_auf_dem_Bodensee.pdf.

o.A., <https://www.vir.hr/index.php/sluzbena-dokumentacija/prostorno-planska-dokumentacija/prostorni-plan-uredenja-opcine-vir> [20.11.2019].

o.A., <http://www.zadarbikemagic.com/trail/ff-17-povljana/> [09.12.2019].

SONSTIGE:

Tourismusverband der Insel Vir: Übermittlung der Tourismusdaten aus dem Jahr 2018.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Alle hier nicht angeführten Bilder, Pläne, Grafiken wurden von dem Autor persönlich angefertigt.

3 Mateo Pagano. Zadar and Sibenik region on the map. around 1530. https://www.researchgate.net/figure/Zadar-and-ibenik-region-on-the-map-by-Mateo-Pagano-around-1530-Novak-Collecti-on-Sign_fig5_292505180 [07.08.2019].

4 Coronelli. Seekarte der Vir. 1688. Quelle: znanstvena knjizica Zadar, sign. 212162 S-2.

5 Dino Stanin. Prilvaka Gaz. 2015. <https://www.vecernji.hr/lifestyle/virski-most-gradnja-vikendica-nuklearka-vir-turisticka-patrola-1183542/galerija-261090?page=5> [07.08.2019].

6 Demografische Entwicklung der Insel Vir von 1961 – 2011. Quelle: Magas, D. Otok Vir. 2016. Zadar.

7 Herkunftsländer der zugezogenen Inselbewohner. Quelle: Magas, D. Otok Vir. 2016. Zadar.

8 Anzahl der Übernachtungen im Jahr 2018 auf der Insel Vir. Quelle: Tourismusverband Vir.

9 Umfrage nach der Anreiseart der Touristen. Quelle: Krce M./Vidic, 2014.

10 Anzahl der Übernachtungen nach Nationen aus dem Jahr 2018. Quelle: Tourismusverband Vir.

11 Gründe warum sich Touristen für die Insel Vir entscheiden. Quelle: Krce M./Vidic, 2014.

12 Insel Vir aus der Dronenperspektive. <https://images.app.goo.gl/geW8wo7RyZu7Sqwf8> [10.05.2019].

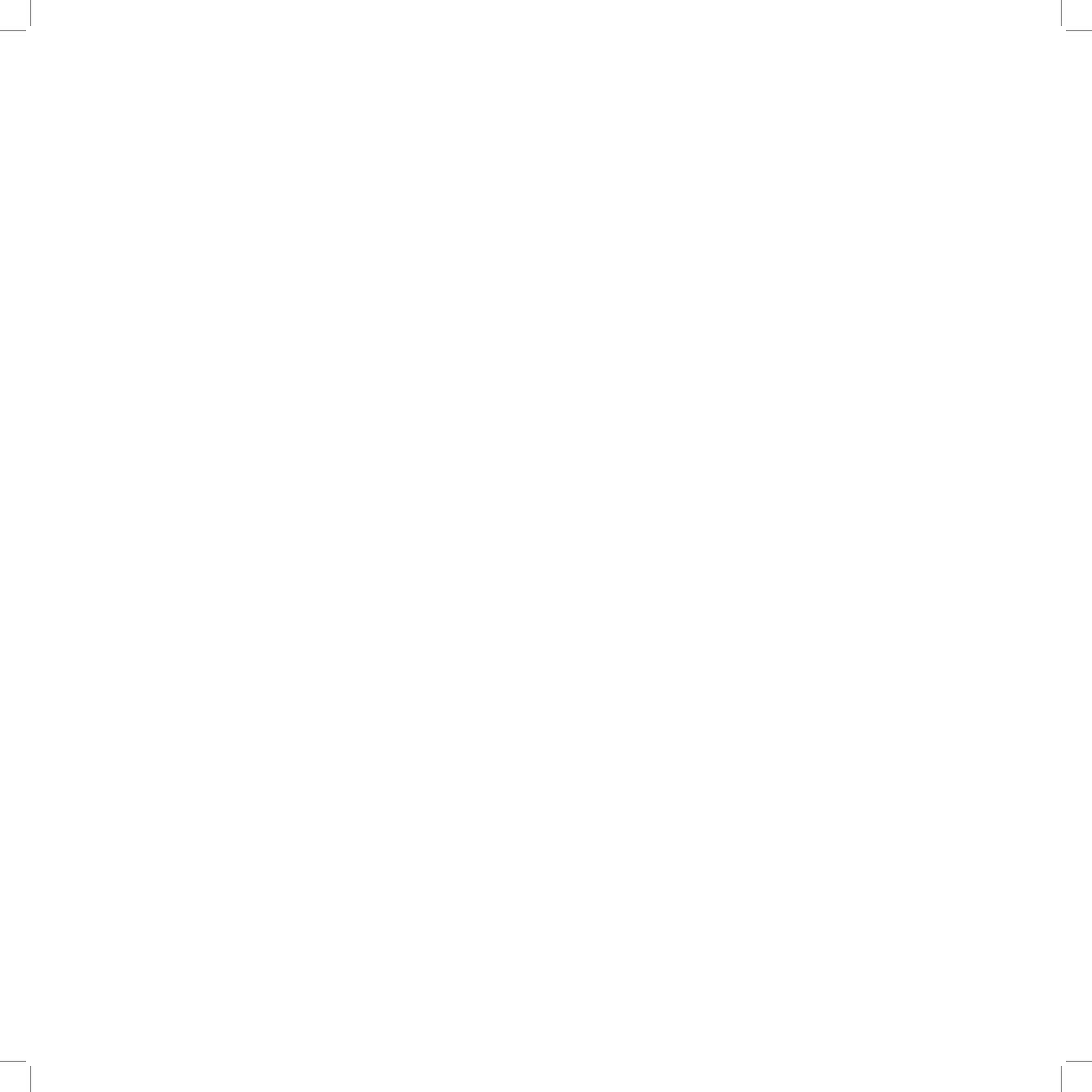
16 Historische Aufnahme der ‚Kastelina‘ Festung. Quelle: Magas, 1977.

17 Aufnahme der ‚Kastelina‘ Festung nach der Restaurierung. <https://images.app.goo.gl/9cVxD-KwTEfDyQsF5A>. [12.06.2019].

18 Aufnahme der Kirche ‚Sveti Juraj‘. Eva, K. 2019.

19 Luftbildaufnahme des Leuchtturm ‚Lanterna‘. <https://www.poslovni.hr/poduzetnik/vir-je-uspio-od-zapustenog-mjesta-do-otoka-u-stalnom-razvoju-i-malog-diva-hrvatskog-turizma-344333?multimedia=1> [03.06.2019].

23 Ortstypische Architektur der neuen Siedlungsstrukturen. <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/us-koro-se-mijenja-zakon-o-gradnji-drzava-daruje-bogatstvo-tedeschiju-mamicu-bijedicu.../3078071/> [02.10.2019].



24 Die dichte Bebauung auf der Insel Vir. <https://novac.jutarnji.hr/aktualno/cudesna-pretvorba-dilje-gradnje-u-nekretninsko-bлаго-od-100-milijardi-eura/9238295/> [30.09.2019]

25 Die traditionelle Architektur auf der Insel. Quelle: Magas, 1977.

31 Bild von den jährlich organisierten Fahrradtouren auf der Insel Vir. Quelle: Tourismusverband Vir.

36 Referenz: Promenadengestaltung in Split. <http://landezine.com/index.php/2010/11/split-waterfront-by-3lhd/> [13.11.2019].

37 Referenz: Promenadengestaltung in Alcossebre (Spanien). <https://www.archdaily.com/784840/strategic-plan-for-tourism-development-alcossebre-sanahuja-and-partners/56ff2291e58ece47cc000129-strategic-plan-for-tourism-development-alcossebre-sanahuja-and-partners-photo> [13.11.2019].

38 Referenz: Materialität und farbliche Gestaltung der Radwege. <https://twitter.com/LadaNiva/status/1117119318561644544/photo/1> [14.11.2019].

40 Referenz: Kinderspielfläche in Barcelona (Spanien). <https://www.archdaily.com/557300/mulini-beach-studio-3lhd/543dc8e0c07a802a6900022f-mulini-beach-studio-3lhd-photo> [15.11.2019]

41 Referenz: semi-urbane Gestaltung der Sitzmöglichkeiten in Barcelona (Spanien). <https://archello.com/story/43499/attachments/photos-videos/1> [15.11.2019].

42 Referenz : semi-urbane Promenadengestaltung in Rovinj (Kroatien). <https://www.archdaily.com/557300/mulini-beach-studio-3lhd/543dc8e0c07a802a6900022f-mulini-beach-studio-3lhd-photo> [16.11.2019].

44 Referenz: naturnaher Geh- bzw. Radweg. <http://landezine.com/index.php/2011/04/adaptation-of-the-surroundings-of-the-lighthouse-of-finisterre-by-rvr-arquitectos/> [20.11.2019]

45 Referenz: naturnaher Geh- bzw. Radweg mit regionaler Vegetation. http://landezine.com/index.php/2011/04/adaptation-of-the-surroundings-of-the-lighthouse-of-finisterre-by-rvr-arquitectos/rvr-faro-finisterre_015/ [20.11.2019].

46 Referenz: Geh- oder Radweg weist keine städtischen Elemente auf. http://landezine.com/index.php/2015/09/quilapilun-park-by-panorama/quilapilun_botanic_garden_park-panorama_architects-26-gw/ [20.11.2019].

97 Solarfähre „Helio“. https://de.wikipedia.org/wiki/Solarf%C3%A4hre#/media/Datei:Untersee-RA66_Helio.jpg [14.11.2019].

DANKSAGUNG

Mein besonderer Dank gilt meiner Familie, insbesondere meinen Eltern Ivica und Natasa, die mir mein Studium ermöglicht und mich bei all meinen Entscheidungen unterstützt haben.

Ebenso bedeutend für mich war die Hilfe meiner Freundin Nikolina, die mich immer wieder im Alltag unterstützte, um das Forschungsprojekt ans Ziel zu führen.

Einen herzlichen Dank an meine Betreuerin, Frau Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros, für die großartige Unterstützung und konstruktive Zusammenarbeit. So hat sie einen erheblichen Beitrag zum Gelingen dieser Masterarbeit geleistet.

Abschließend danke ich meinen Freunden während der Studienzeit für schönen Jahre in Graz.

