

Fachkonzept

Öffentlicher Raum Villach ²⁰²⁵

Bericht Juli 2019

Inhalt

Vorwort	5
Einleitung	6
1 Übergeordnete Strategien und internationale Entwicklungstrends	7
1.1 Stevi:konzept 2025 Handlungsfeld „Urbanes Leben“	7
1.2 Aktuelle Trends für eine nachhaltige Stadtplanung.....	8
1.3 Aktuelle Trends urbaner Strategien für den öffentlichen Raum	9
1.4 Rückkoppelung mit dem Fachkonzept Mobilität.....	11
1.5 Rückkoppelung mit der Studie „Stadt NEU Laden“	12
2 Gegenstand und Ziele des Fachkonzeptes.....	14
2.1 Gegenstand	14
2.2 Allgemeine Ziele.....	14
2.3 Konkrete Ziele.....	15
3 Grundprinzipien des öffentlichen Raumes	16
3.1 Städte für Menschen.....	16
3.2 Aufgabe und Funktionsweise des Öffentlichen Raumes.....	17
3.3 Öffentliche Räume und ihre Potentiale für die Stadt	22
4 Öffentlicher Raum „Villach 2025“	23
4.1 Handlungsfelder.....	24
4.1.1 Handlungsfeld „Vorsorge“	24
4.1.2 Handlungsfeld „Planung“	25
4.1.3 Handlungsfeld „Umsetzung“	26
4.1.4 Handlungsfeld „Erhaltung und Betrieb“	27
4.2 Ausgangssituation, Rahmenbedingungen und Anforderungen	28
4.2.1 Typologie und Hierarchie öffentlicher Räume in Villach	28
4.2.2 Definition, Funktion, Anforderungen und Maßnahmen öffentliche Räume in Villach.....	30
4.2.3 Potential „Fuß- und Radwegenetz Villach“	81
4.2.4 Fokus „Innenstadt“	82
4.2.5 Fokus „ländlich geprägte Gebiete“	85

4.3	Methodische Vorgehensweise	86
4.3.1	Methodische Vorgehensweise – Zielsetzung	86
4.3.2	Methodische Vorgehensweise – Wie?.....	86
4.3.3	Methodische Vorgehensweise – Wozu?.....	87
4.4	Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach:	87
4.4.1	Bedeutungsplan öffentlicher Räume auf Gesamtstadtebene.....	91
4.4.2	Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume – urbane Entwicklungszone „Innenstadt“	112
4.4.3	Teil-Bedeutungspläne öffentlicher Räume entlang urbaner Entwicklungsachsen..	118
4.4.4	Übersicht öffentlicher Räume in „ländlich geprägten Gebieten“	190
4.5	Planungs- und Umsetzungsmatrix	197
4.5.1	Aktionsebene – Aktionsfelder (Planungs- und Umsetzungskriterien).....	199
4.5.2	Wirkungsebene – urbane Qualitäten	202
4.6	Empfehlungen.....	206
4.6.1	Allgemeine Empfehlungen auf Gesamtstadtebene.....	206
4.6.2	Empfehlungen für die urbane Zone „Innenstadt“	219
4.6.3	Empfehlungen entlang urbaner Entwicklungsachsen	229
4.6.4	Empfehlungen in „ländlich geprägten Gebieten“.....	257
4.6.5	Empfehlung eines weiterführenden Fachkonzeptes „Grün-Raum“	258
5	Workshops und Abstimmungsmeetings.....	260
5.1	Workshops.....	260
5.1.1	Workshop 01 am 19.01.2018	260
5.1.2	Workshop 02 am 14.05.2018	260
5.1.3	Workshop 03 am 09.11.2018	260
5.2	Abstimmungsmeetings:.....	260
5.2.1	Meeting am 13.10.2017	260
5.2.2	Meeting am 20.11.2017	261
5.2.3	Meeting am 19.02.2018.....	261
5.2.4	Meeting am 27.06.2018.....	261
5.2.5	Schlusspräsentation am 19.12.2018.....	261
	Anhang.....	262
	Literaturverzeichnis	263

Abbildungsverzeichnis	265
Tabellenverzeichnis	272

Vorwort



Die Stadt Villach versteht sich als urbaner Innovationsträger im Fokus der beginnenden *Post Oil Society* und des Klimawandels. Seit einigen Jahren verfolgt die Stadt Villach konsequent den Weg der zukunftsfähigen und „enkeltauglichen“ Stadtentwicklung.

Im integrativ und transdisziplinär erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept „stevi:konzept²⁰²⁵“ wurde die Fokussierung auf nachhaltige urbane Mobilität und auf hohe Qualität des öffentlichen Straßenraumes verbindlich verankert.

Aufbauend auf diesen Festlegungen erfolgte die Ausarbeitung des Fachkonzeptes öffentlicher Raum Villach. Die interdisziplinär erarbeiteten Strategien sollen in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden. Die Rückgewinnung von ausgewählten Straßenräumen als öffentliche Räume und die damit verbundene Integration von hochwertigen Radwegeinfrastrukturen für Villachs BürgerInnen stehen dabei an erster Stelle.

Das vorliegende Fachkonzept versteht sich als sogenanntes „living document“, das heißt, im Vordergrund steht die Idee eines anwendungsorientierten Konzeptes, das der Politik, Stadtverwaltung und den BürgerInnen von Villach die strategische und inhaltliche Basis liefert, um gemeinsam an der Realisierung von zukunftsweisenden Stadträumen in Villach zu arbeiten.

A handwritten signature in green ink, which appears to read 'Günther Albel'. The signature is fluid and cursive.

Günther Albel

Bürgermeister der Stadt Villach

Einleitung

Villach ist eine 60.000 Einwohner Stadt im österreichischen Südalpenraum, nahe des Dreiländerecks Österreich, Italien und Slowenien, und gehört somit zur Alpen-Adria-Region. Geografisch liegt Villach im Mündungsbereich des unteren Drau- und unteren Gailtals, des Rosentals und den Ausläufern des Klagenfurter Beckens. Das Erscheinungsbild von Villach wird von den Flüssen Drau und Gail, den drei dominierenden Bergen Dobratsch, Mittagskogel und Gerlitzen, als auch von zahlreichen Seen im Umland geprägt. Diese besondere Lage ist geschichtlich und aktuell gesehen entscheidend für die Entwicklung der Stadt. In diesem geografisch bedingten Kreuzungspunkt vereinen sich nicht nur die Täler sondern auch Österreichs wichtigste Bahn- und Autobahnverbindungen, ein Umstand der Villach zu einem der bedeutendsten Eisenbahn- und Autobahnknoten Österreichs macht. Im Stadtgebiet kreuzen sich die Südbahntrasse und die A2 von Italien nach Wien, die Tauernbahntrasse, sowie die A10 von Süddeutschland über Salzburg nach Villach und die Karawankenbahntrasse mit der A11 von Villach nach Slowenien.

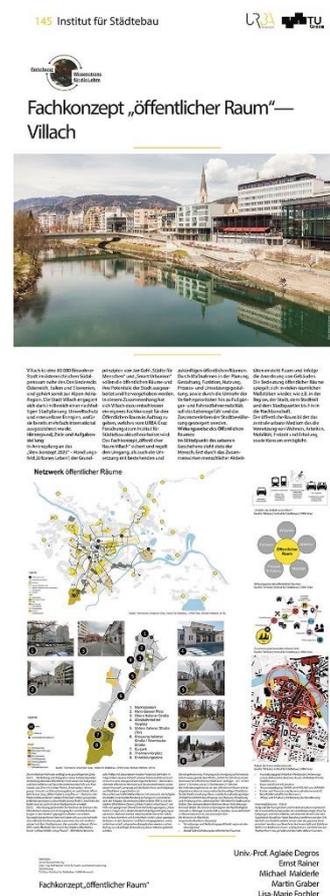
Diese geopolitisch besondere Lagegunst macht Villach zu dem was es ist, nämlich zu einer regionalen und überregionalen Drehscheibe zwischen Süd-, Zentral- und Osteuropa mit einem attraktiven, abwechslungsreichen Umland – Rahmenbedingungen die für die Ansiedelung zahlreicher Unternehmen und staatlicher Einrichtungen entscheidend sind. In diesem Zusammenhang bietet die Stadt auch ein umfangreiches Angebot an attraktiven öffentlichen Räumen in der Innenstadt. In urban und ländlich geprägten Gebieten, als auch in Gewerbe und Technologiegebieten (Abbildung 20). Während die städtische Peripherie eine Zunahme verzeichnet, sieht sich das Stadtzentrum mit zunehmenden Leerstand konfrontiert. In diesem Zusammenhang hat sich die Stadt dazu entschlossen sich mit den möglichen Potentialen der öffentlichen Raumqualitäten der Stadt intensiv auseinanderzusetzen.

Die Stadt Villach engagiert sich stark im Bereich einer nachhaltigen Stadtplanung, Umweltschutz und erneuerbare Energien, wofür sie bereits mehrfach international ausgezeichnet wurde. Teilergebnisse des Fachkonzeptes, öffentlicher Raum Villach, wurden von einer internationalen Jury ausgewählt und als Poster-Präsentation (siehe Abbildung 1 und Abbildung 2) vom Institut für Städtebau, der Technischen Universität Graz am Europäischen Radgipfel Salzburg 2018 einem internationalen Fachpublikum zugänglich gemacht und fachkundig präsentiert.

Abbildung 1: Europäischer Radgipfel 2018 in Salzburg



Abbildung 2 (rechts): Plakatpräsentation des Fachkonzeptes öffentlicher Raum Villach im Rahmen des Europäischen Radgipfels 2018 in Salzburg



1 Übergeordnete Strategien und internationale Entwicklungstrends

1.1 Stevi:konzept 2025 Handlungsfeld „Urbanes Leben“

Die übergeordneten Ziele der Stadtentwicklung von Villach werden im „Stevi:konzept 2025“, welches vom URBA Graz Forschungsteam des Instituts für Städtebau der Technischen Universität Graz mitgestaltet worden ist, festgehalten. Die Strategie sieht fünf Handlungsfelder vor (siehe Abbildung 3): Stadtentwicklung 2.0, Urbanes Leben, Umwelt und Ressourcen, Wirtschaft und Arbeit, sowie Urbane Infrastruktur.

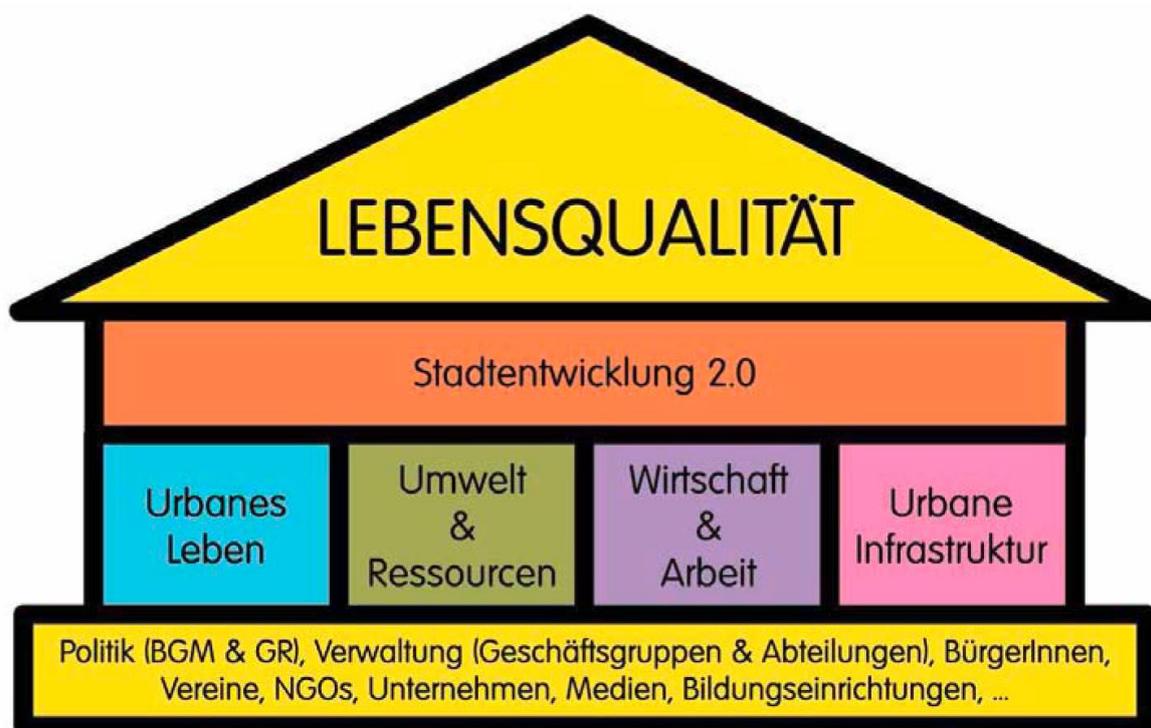


Abbildung 3: Stevi:konzept 2025 Handlungsfelder. Das Fachkonzept „öffentlicher Raum“ ist thematischer Gegenstand des Handlungsfeldes „Urbanes Leben“

Die erarbeiteten Handlungsfelder ermöglichen das Konstrukt „Stadt“ mit dessen Komplexität zu bearbeiten und zu diskutieren, zeitgleich repräsentieren sie die zentralen Einfluss- und Gestaltungsbereiche einer Stadtverwaltung und gehen dabei über die typischen Verwaltungseinheiten hinaus.

In Anknüpfung an das „Stevi:konzept 2025“ – Handlungsfeld „Urbanes Leben“, der Grundprinzipien von Jan Gehl „Städte für Menschen“ und „Smart Urbanism“ sollen die öffentlichen Räume und ihre Potentiale der Stadt ausgearbeitet und hervorgehoben werden. In diesem Zusammenhang hat sich Villach dazu entschlossen ein eigenes Fachkonzept für den Öffentlichen Raum in Auftrag zu geben, welches vom URBA Graz Forschungsteam erarbeitet wurde.

Ziel der Stadt Villach ist es, sich als eine Stadt, mit attraktiven, vielfältigen, stadtübergreifenden öffentlichen Raumangebot für alle Generationen zu positionieren, um damit zu einer steigenden „Lebensqualität“ der Stadt beizutragen. Das Fachkonzept „öffentlicher Raum Villach“ sichert und regelt den Umgang, als auch die Umsetzung mit bestehenden und zukünftigen öffentlichen Räumen. Durch Maßnahmen in der Vorsorge, Planung, Umsetzung und Erhaltung, als auch durch Funktion und Nutzung, Gestaltung und Ausstattung, sowie durch die Umkehr der Verkehrsprioritäten hin zu Fußgänger- und Fahrradfahrermobilität, soll das Lebensgefühl und das Zusammenleben der Stadtbevölkerung gesteigert werden.

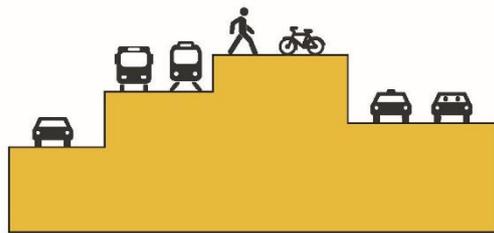


Abbildung 4: Umkehr der Verkehrsprioritäten, Stevi:konzept 2025 „Smarte Mobilitätshierarchien“

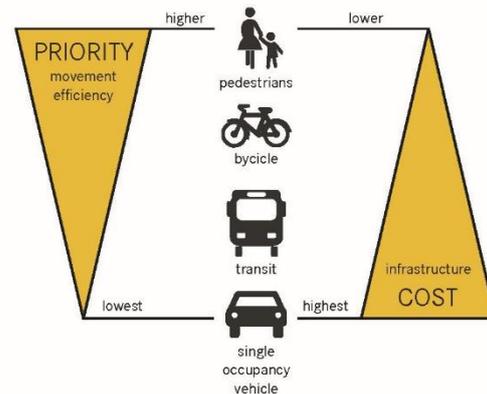


Abbildung 5: Umkehr der Verkehrsprioritäten, Stevi:konzept 2025 „Prioritäten in der Mobilität“

1.2 Aktuelle Trends für eine nachhaltige Stadtplanung

Die seit einigen Jahren immer intensiver spürbaren Trends der Urbanisierung, des Klimawandels, der beginnenden globalen Ressourcenknappheit führen in der Gesellschaft und in der Stadtentwicklungspolitik immer mehr zur Fokussierung auf eine „Enkel-taugliche“, zukunftsfähige und nachhaltige Stadtentwicklung.

In der „neuen Charta von Athen 2003“¹, des europäischen Rates der StadtplanerInnen, wird darauf hingewiesen, dass die räumliche Organisation der vernetzten Stadt eine vollständige Integration von Verkehrs- und Stadtplanungsprozessen beinhalten soll. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Entwicklung eines Fachkonzeptes sinnvollerweise fachübergreifend und unter Einbindung der betroffenen BürgerInnen erfolgen soll.

In der „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“² wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Stadtquartiere besser in das Stadt- und Regionalgefüge integriert werden sollen, hierzu gehören vor allem Mobilitätsnetze für den Fuß- und Radverkehr.

Die zunehmende Akzeptanz und der Stellenwert der aktiven urbanen Mobilität (Fuß- und Radmobilität) der Städtischen Wohnbevölkerung und die damit verbundene Erwartungshaltung der Menschen an qualitätsvolle öffentliche urbane Räume erfordert ein Handeln in städtischen Entwicklungen.

¹ European Council of Town Planners. Conseil Européen des Urbanistes 2003.

² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

1.3 Aktuelle Trends urbaner Strategien für den öffentlichen Raum

Innovative Stadtverwaltungen in Europa und Übersee haben diese Trends erkannt und versuchen diese positiven Tendenzen mittels Fachkonzepten für die Gestaltung von öffentlichen Räumen aktiv zu lenken und zu nutzen. Immer mehr europäische Städte entschließen sich daher Fachkonzepte für den öffentlichen Raum zur Steigerung der aktiven Mobilität in Auftrag zu geben. Es zeigt sich, dass Fachkonzepte für öffentliche Räume die strategische Basis dazu liefern eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum einzuleiten. Zahlreiche Beispiele zeigen, dass diese Strategien zu einer Zunahme an Menschen im öffentlichen Raum und auch zu einer Rückbesinnung zum Potenzial der städtischen Straßen als Lebensräume für die Menschen führen. Vor allem kleinere und mittelgroße Städte eignen sich aufgrund Ihrer Größenordnung optimal für die Fokussierung auf Rad- und Fußmobilität. Genau diesen zukunftsfähigen Weg soll das vorliegende Fachkonzept für Villach einleiten.

Im Zuge der Erstellung des Fachkonzeptes wurden die Inhalte folgender „Good Practice Beispiele“ hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf den öffentlichen Raum von Villach analysiert:



Abbildung 6: Übersicht der erhobenen nationalen und internationalen „Good Practice Beispiele“

- ❖ Zürich: „Stadträume 2010“ Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum³
- ❖ Bern: Handbuch „Planen und Bauen im öffentlichen Raum“⁴
- ❖ Bruxelles: „Guide des Espaces Publics bruxellois“⁵
- ❖ Wien: STEP 2025, Fachkonzept „Grün- und Freiraum“⁶
- ❖ Wien: STEP 2025, Fachkonzept „Öffentlicher Raum“⁷

³ Stadt Zürich 2006.

⁴ Stadt Bern 2011.

⁵]pyblik[+ artgineering.

⁶ Stadt Wien, MA 18 - Referat für Landschaft und öffentlicher Raum 2015.

⁷ Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018.

- ❖ Wien – Aspern: Planungshandbuch „Partitur des öffentlichen Raums“⁸
- ❖ Antwerpen: „Draaiboek_openbaar_domein“⁹
- ❖ Bordeaux: „Guide de conception des espaces publics communautaires“¹⁰
- ❖ Madrid: „Instrucción de Vía Pública“¹¹
- ❖ New York City: „ Street Design Manual“¹²
- ❖ Nantes: „Les principes généraux d’aménagement“¹³

Mittels Rückkoppelung des Amtes für Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Villach wurde erkannt, dass Teile der strategischen Vorgangsweise der Stadt Zürich¹⁴ einige wichtige Ideen für das Fachkonzept öffentlicher Raum Villach liefern können. Zürichs Strategie ist aufgrund seiner Fokussierung auf nachhaltige Innenentwicklung, auf der Integration von hochwertigen Fuß- und Radwegen und von hochwertigen öffentlichen Plätzen sowie der Vernetzung mit S-Bahnhaltestellen sehr ähnlich zu Villachs Entwicklungszielen.

Die Fachkonzepte von Brüssel, Bordeaux, Antwerpen, Nantes, Wien und das Street Design Manuel der Stadt New York lieferten den strategischen Ansatz zur Fokussierung der Integration von hochwertigen Fuß- und Radwegen in ausgewählten Straßenzügen im Stadtgebiet. Im Fokus der Strategie steht die Rückgewinnung von Straßenraum als öffentlicher Raum für die Menschen von Villach.

⁸ Gehl Architects ApS 2009.

⁹ Stad Antwerpen 2018.

¹⁰ Communauté Urbaine de Bordeaux 2009.

¹¹ Ayuntamiento de Madrid 2000.

¹² New York City Department of Transportation 2015.

¹³ Nantes Métropole, Direction Générale des Territoires et de la Proximité 2013.

¹⁴ Stadt Zürich 2006.

1.4 Rückkoppelung mit dem Fachkonzept Mobilität



Abbildung 7: Mobilitätskonzept Villach 2035 (2017)

Parallel zum Fachkonzept öffentlicher Raum arbeitet das Büro PLANUM am Fachkonzept Mobilität für die Stadt Villach. Im Kern des Mobilitätskonzeptes steht die strategische Integration von vielfältigem zukunftsfähigem Mobilitätsangebot und die Vernetzung des Stadtgebietes mit der zukünftigen S-Bahn sowie der Integration von Multimodalen Knoten (Mobilitäts-Sharing Angeboten). In Abstimmungsworkshops zwischen den Expertinnen vom Fachkonzept öffentlicher Raum und Fachkonzept Mobilität wurde die Integration von Fuß- und Radwegen in ausgewählten Straßenzügen als optimaler synergetischer Ansatz festgesetzt.

Durch diesen strategischen Ansatz ist es möglich die Entwicklungspotenziale beider Fachkonzepte sinnvoll und zukunftsweisend zu vereinen.

1.5 Rückkoppelung mit der Studie „Stadt NEU Laden“

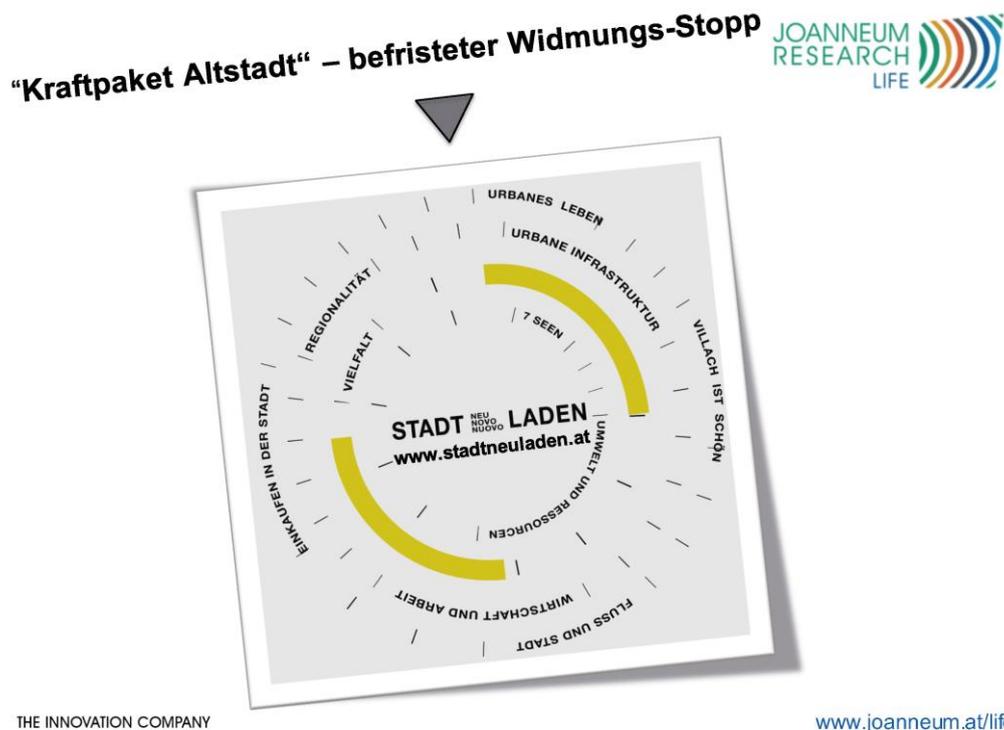


Abbildung 8: STADT neuLADEN - Steuerungskonzept für Einzelhandels- und Zentrenentwicklung in Villach (2018)

Im Stadtentwicklungskonzept Stevi:konzept²⁰¹⁵ wurde die Innenstadt von Villach als Zielgebiet mit hoher Nutzungsdurchmischung (Fokus urbanes Wohnen, Arbeiten, Verkauf, Kultur, Verwaltung, Bildung, Sport, Erholung etc.) strategisch festgelegt.

Parallel zum Fachkonzept öffentlicher Raum wurde vom JOANNEUM RESEARCH – LIFE die Studie „STADT neuLADEN - Steuerungskonzept für Einzelhandels- und Zentrenentwicklung in Villach“ erarbeitet. Die Studie beschäftigt sich mit der Steuerung der Einzelhandels- und Zentrenentwicklung mit dem Ziel einer wirtschaftlich förderlichen, räumlich ausgewogenen, für das urbane Leben stärkenden Stadt- und Regionalentwicklung. Dieses Steuerungskonzept definiert eine „Villacher Vitrine – ViVi“ (Vivi – italienisch: lebe) als ein fiktives Lebensraumkonstrukt mit acht Maßnahmenfelder für den Versorgungsbereich der Villacher Innenstadt, wobei die „Sensation des Alltags“ im Vordergrund steht.¹⁵

Die Studie erfolgte sowohl in Rückkoppelung mit dem Fachkonzept Mobilität und dem Fachkonzept öffentlicher Raum Villach. In der Studie wurde festgehalten, dass im gesamten Stadtgebiet von Villach ein großes Angebot an Verkaufsflächen mit räumlicher Konzentration in Einkaufszentren existiert. Die Verfasser empfehlen daher im Innenstadtbereich von Villach eine Fokussierung auf den Vertrieb bzw. Verkauf zukunftsfähiger Produkte aus der Region.

¹⁵ https://www.joanneum.at/life/publikationen/detail/?tx_sitpublications_publication%5Bpublication%5D=4429&tx_sitpublications_publication%5Baction%5D=show&tx_sitpublications_publication%5Bcontroller%5D=Publication&cHash=a2dfd475dd20c3e3c250dc279fdc57fb



Abbildung 9: Konsum außerhalb des Stadtzentrums:
Shopping Center „Neukauf“ in peripherer Lage



Abbildung 10: Konsum im Stadtzentrum: Wochen-
markt an der Draulände im Zentrum von Villach

In Rahmen von zwei Abstimmungsworkshops zwischen dem Expertenteam JOANNEUM RESEARCH – LIFE und dem Expertenteam des Institutes für Städtebau der TU Graz wurde festgehalten, dass bei der Entwicklung der öffentlichen Räume die Bereiche der Widmannngasse, des Kaiser Josef Platzes und der Draulände besonders betrachtet werden sollen. Im Zuge der Neugestaltung der Draulände wird daher eine Neuorganisation der Parkplätze im Bereich des Burgplatzes nahegelegt. Zudem kam man auch zum gemeinsamen Schluss, dass eine Verlegung des bestehenden Marktstandortes anzudenken wäre, da dieser nicht gut im Stadtraum eingebettet ist und dementsprechend nicht optimal funktioniert. Als Alternative wurde die Errichtung einer Markthalle am Kaiser-Josef Platz (dem ehemaligen Marktplatz der Stadt) empfohlen.

Die Fokussierung der Innenstadt als Zielgebiet für urbanes Wohnen und Arbeiten wird von Seiten beider Expertengruppen ausdrücklich begrüßt. Aufgrund der im Gebiet vorhandenen Stadtraumstruktur wird die Beibehaltung der Fußgängerzone dringend empfohlen. Die Erkenntnisse wurden in der Weiterbearbeitung vom Fachkonzept öffentlicher Raum entsprechend berücksichtigt.

2 Gegenstand und Ziele des Fachkonzeptes

Alle Inhalte und Ziele des Fachkonzeptes „Öffentlicher Raum Villach“ wurden in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen der Stadtverwaltung und den politischen Entscheidungsträgern der Stadt in regelmäßigen Arbeitstreffen und im Rahmen von drei Fachworkshops erarbeitet, diskutiert und richtungsweisend festgelegt, als auch entsprechend im Fachkonzept umgesetzt.

2.1 Gegenstand

Gegenstand des Fachkonzeptes „Öffentlicher Raum Villach“ ist der Umgang mit den bestehenden und zukünftigen öffentlichen Räumen der Stadt Villach, hinsichtlich der Nutzung ihrer Potentiale, ihrer Vorsorge, Planung, Umsetzung, sowie Erhaltung, und zwar dort wo lokales Potential vorherrscht, wo erhöhter Handlungsbedarf existiert und eine maximale Einflussnahme der Stadtverwaltung möglich ist. In diesem Zusammenhang erfolgte eine intensive Auseinandersetzung mit der Typologie öffentlicher Räume (Ableitung von Stadtraumtypen) die charakteristisch für die Stadt Villach sind, sowie ihrer Verortung im Stadtgebiet, hinsichtlich ihrer möglichen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken, sowie ihres Bedeutungsgrades, Vorkommens, Wirkungsweise und Zusammenspiels. Eine zentrale Rolle für die Garantie eines lebenswerten öffentlichen Raumes spielt dabei das lokale „Fuß- und Radwegenetz“, da es in der Lage ist, eine vernetzende Funktion aufzunehmen. Es kann jene Orte mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot miteinander vernetzen, insbesondere können auf diese Art auch die lokalen öffentlichen Bereiche, innerhalb der Stadt, als auch mit dem Stadtzentrum mit vernetzt werden.

2.2 Allgemeine Ziele

Das Fachkonzept „Öffentlicher Raum Villach“ verfolgt acht allgemeine übergeordnete Ziele auf Gesamtstadtebene:

- Ziel 1: Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität gemäß dem Stevi:konzept 2025 Handlungsfeld „Urbanes Leben“. Das in diesem Handlungsfeld verfolgte Ziel – die Schaffung eines „lebenswerten öffentlichen Stadtraumes“ – soll durch eine sog. Planungs- und Umsetzungsmatrix erreicht werden (Kapitel 4.5), wobei vor allem die in der Wirkungsebene verankerten vier Komponenten – Sicherheit, Schutz, Komfort und Sinnlichkeit – eine zentrale Rolle spielen.
- Ziel 2: Umkehrung der Mobilitätshierarchie, wobei die Fußgänger- und Fahrradfahrrmobilität an oberster Stelle steht, gefolgt vom ÖPNV und zuletzt vom Fahrzeugverkehr (siehe Abbildung 4, Abbildung 5)
- Ziel 3: Vernetzung der bestehenden und zukünftigen öffentlichen Räume mittels Fuß- und Radwegenetz
- Ziel 4: Aufzeigen von Potentialen und notwendigen Handlungsbedarfs
- Ziel 5: Impulssetzung für gegenwärtige und zukünftige Entwicklungen
- Ziel 6: Gewährleistung einer optimalen Vorsorge, Planung, Umsetzung und Erhaltung der öffentlichen Räume in Villach

- Ziel 7: Erstellung übergeordneter Rahmenbedingungen für die Vorsorge, Planung, Umsetzung, Erhaltung und die politische Entscheidungsfindung (Bedeutungsplan, Anforderungen und Empfehlungen)
- Ziel 8: Vorsorge, Planung, Umsetzung und Erhaltung dort wo eine maximale Einflussnahme der Stadtverwaltung und dort wo ein akuter Handlungsbedarf existiert

2.3 Konkrete Ziele

Das Fachkonzept „Öffentlicher Raum Villach“ verfolgt sechs konkrete übergeordnete Ziele auf Gesamtstadtebene:

- Ziel 1: Erstellung einer Typologie und Hierarchie der öffentlichen Räume in Villach inkl. ihrer Ideal-Anforderungen
- Ziel 2: Erarbeitung einer methodischen Vorgehensweise (Strategie), die dazu dient die übergeordneten, allgemeinen und konkreten Ziele zu erreichen
- Ziel 3: Erstellung eines „Bedeutungsplanes“ öffentlicher Räume in Villach auf Gesamtstadtebene und Erstellung von Teil-Bedeutungsplänen in der Innenstadt und entlang urbaner Entwicklungsachsen
- Ziel 4: Vertiefende Betrachtung der öffentlichen Räume in der Innenstadt
- Ziel 5: Erstellung eines Planungs- und Umsetzungsinstruments als Hilfsmittel für Verwaltung, Politik und Planer
- Ziel 6: Anlassbezogene und thematisch verortete Empfehlungen

3 Grundprinzipien des öffentlichen Raumes

3.1 Städte für Menschen

Im Mittelpunkt des urbanen Geschehens steht stets der Mensch. Erst durch das Zusammenwirken menschlicher Aktivitäten entsteht Raum und infolge die Anordnung von Gebäuden, sowie die Entstehung von Orten bis hin zur Entstehung von Städten. Die Bedeutung öffentlicher Räume spiegelt sich in vielen räumlichen Maßstäben wider. Von der Region, der Stadt, dem Stadtteil und dem Stadtquartier bis hin in die Nachbarschaft.

Die folgende Abbildung (Abbildung 11) von Jan Gehl Architects soll die Grundprinzipien einer progressiven Stadtplanung des 21. Jahrhunderts veranschaulichen.¹⁶ Im Gegensatz zur Planungskultur des 20. Jahrhunderts, stellt sie die komplexen Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt. Voraussetzung für die Entstehung von öffentlichem Raum ist die Begegnung und Interaktion von Menschen (also "Leben"). Erst durch das Zusammentreffen von Menschen entsteht Interaktion und folglich "Raum" ("Lebensraum"). Vorhandene Qualitäten (hinsichtlich der Interaktion der Nutzer) eines Ortes werden bewusst gestärkt und Synergieeffekte zwischen den Gebäuden, den Ortsqualitäten und den menschlichen Aktivitäten werden angestrebt. Laut Jan Gehl folgt somit die Entstehung von Stadtraum und öffentlichem Raum der in Abbildung 11 abgebildeten Reihenfolge – "Leben" gefolgt "Raum" und den "Gebäuden".



Abbildung 11: Grundprinzipien des öffentlichen Raumes von Jan Gehl

Jan Gehl vertritt die These, dass wir zuerst unsere Städte gestalten und dann prägen sie uns.¹⁷ Deshalb ist es von entscheidender Bedeutung möglichst früh in den urbanen Planungsprozess einzugreifen, um rechtzeitig hohe stadträumliche Qualitäten zu sichern, die in Folge einen entscheidenden Beitrag zu einer hohen Lebensqualität in der Stadt beitragen.

¹⁶ Gehl Architects ApS 2009 Seite 18 ff.

¹⁷ Gehl 2015.

3.2 Aufgabe und Funktionsweise des Öffentlichen Raumes

In der „LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt“ wird der Bedeutung des öffentlichen Raumes hinsichtlich der „Herstellung und Sicherung öffentlicher Räume“ besondere Bedeutung beigemessen und entsprechend ihrer Bedeutung als Empfehlung wie folgt verankert:

„Die Qualitäten von öffentlichen Räumen, urbanen Kulturlandschaften und von Architektur und Städtebau spielen für die konkreten Lebensbedingungen der Stadtbewohner eine zentrale Rolle. Als weiche Standortfaktoren sind sie darüber hinaus bedeutend für Unternehmen der Wissensökonomie, für qualifizierte und kreative Arbeitskräfte und für den Tourismus. Deshalb muss das Zusammenwirken von Architektur, Infrastruktur- und Stadtplanung mit dem Ziel intensiviert werden, attraktive, nutzerorientierte öffentliche Räume mit hohem baukulturellem Niveau zu schaffen. Baukultur ist in einem umfassenden Sinne zu verstehen, als Gesamtheit aller die Qualität des Planens und Bauens beeinflussenden kulturellen, ökonomischen, technischen, sozialen und ökologischen Aspekte. Die Ansprüche von Baukultur dürfen jedoch nicht nur auf öffentliche Räume beschränkt bleiben. Baukultur ist eine Notwendigkeit für die Stadt als Ganzes und deren Umgebung. Die Städte und der Staat müssen hier ihren Einfluss geltend machen. Dies gilt insbesondere für die Bewahrung des baukulturellen Erbes. Historische Gebäude, öffentliche Räume und deren städtische und architektonische Werte müssen erhalten bleiben. Die Schaffung und Sicherung von funktionsfähigen und gestalterisch anspruchsvollen städtischen Räumen und Infrastrukturen ist daher eine Gemeinschaftsaufgabe der nationalen, regionalen und kommunalen Behörden, aber auch der Bürger und Unternehmen.“¹⁸

Öffentliche Räume sind fixer Bestandteil eines jeden Stadtraumes und Stadtbildes. Sie bieten Raum und Platz für das öffentliche Leben der Stadtbewohner hinsichtlich ihres sozialen, ökologischen und ökonomischen Handelns, sowie hinsichtlich ihres Interagierens. Somit leisten sie einen wesentlichen Beitrag zum täglichen Leben und zum Charakter eines Ortes bzw. einer Stadt und widerspiegeln das Zusammenleben ihrer Bewohner. Der öffentliche Raum ist konkret jener „gemeinsame“ Raum in dem sozialer Austausch, Mobilität, Wirtschaft und Erholung „aller“ Stadtbewohner stattfindet. Voraussetzung für das reibungslose Funktionieren eines optimalen öffentlichen Raumes ist ein uneingeschränkter, diskriminierungs- und kostenfreier Zugang für alle Bevölkerungsgruppen zu jeder Tages- und Nachtzeit.¹⁹ Diese Voraussetzung gab und gibt es nicht immer und allerorts, was so viel bedeutet, dass öffentlicher Raum auch „exklusiv“ sein kann (Peter Prenner 2016. Seite 3), was jedoch nicht anzustreben ist, da er im eigentlichen Sinne ein „Gemeinschaftsraum“ für die Begegnung (Treffpunkt, Austausch und Kommunikation: Sehen, Hören und Reden), für den Aufenthalt, Selbstdarstellung, Kunst und Kultur, sowie Spiel und Sport aller Menschen ist (Gehl 2015. Seite 139 ff.). Mittels bewusster Gestaltung, Ästhetik, Design und Materialwahl, sowie Maß und Proportion, als auch mittels überlegter Möblierung kann der öffentliche Raum maßgeblich zum Gebietscharakter (Ambiente), zur Identität und zum Klima eines Ortes beitragen, wobei der Mensch immer im Mittelpunkt der Planung zu berücksichtigen ist (Gehl 2015. Seite 139 ff.). Der öffentliche Raum bildet somit das zentrale urbane Medium das die Vernetzung von Wohnen, Arbeiten, Konsum, Mobilität, Freizeit und Erholung ermöglicht (siehe Abbildung 12). Die Interaktion dieser Bereiche erfolgt immer über den öffentlichen Raum. In dieser Funktion als verbindendes Medium übernimmt er die Rolle der zentralen Schnittstelle zum privaten Raum.

¹⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

¹⁹ Peter Prenner 2016 Seite 1 ff.



Abbildung 12: Funktionsschema des öffentlichen Raumes als vernetzendes Medium im Stadtraum

Die Übergänge und Grenzen zwischen „öffentlich“ und „privat“ sind nicht immer auf den ersten Blick klar erkennbar. Schon der italienische Ingenieur, Architekt und Kartograf *Giovanni Battista Nolli* (geb. zw. 1692 u. 1701 in Como / gest. 1756 in Rom) befasste sich mit dieser Thematik in dem sogenannten „Nolli-Plan“ (siehe Abbildung 13). Dieser Plan ist wohl Nollis wichtigste Arbeit, die im Rahmen der Dokumentation der römischen Stadtentwicklung „La Pianta Grande di Roma“ (Der große Plan von Rom) entstand. Der Plan zeigt grundsätzlich alle öffentlich „zugänglichen“ Räume der Stadt, auch die frei zugänglichen Höfe, Passagen, Arkaden und Innenräume von Gebäuden. Im Vordergrund steht für Nolli die freie „Zugänglichkeit“ ohne Relevanz der Besitzverhältnisse hinsichtlich öffentlichen (kommunalen) oder privaten Eigentums. Daraus kann man schlussfolgern, dass der als öffentlich „wahrgenommene“ Raum (Wahrnehmungsraum) nicht zwanghaft nur aus Frei- bzw. Außenräumen bestehen muss und sich auch nicht ausnahmslos im öffentlichen Besitz befinden muss. D.h. der als öffentlich „wahrgenommene“ Raum besteht aus einer Abfolge „frei zugänglicher“ Räume, wobei der öffentliche Frei- und Außenraum visuell zumeist von den angrenzenden Gebäudekanten, Einfriedungen, und Bepflanzungen visuell begrenzt wahrgenommen wird (siehe Abbildung 14). Wenn öffentliche Grundbesitzer (Kommunen) und private Grundbesitzer bereit sind ihre Flächenressourcen gemeinsam zu nutzen, Kooperationen einzugehen und Interaktionen aufzunehmen, dann könnten „Öffentlichkeit“ und „Private“ reichhaltig voneinander profitieren und einen großen Beitrag zur öffentlichen Lebensqualität einer Stadt leisten. Besondere Bedeutung wird dabei der Nahtstelle zwischen öffentlichem Raum und privaten Gebäuden (der sog. Erdgeschosszone oder Sockelzone) zugemessen.



Abbildung 13: Der sogenannte „Nolliplan“ von Giovanni Battista Nolli (1692-1756; ital. Architekt und Kartograph)

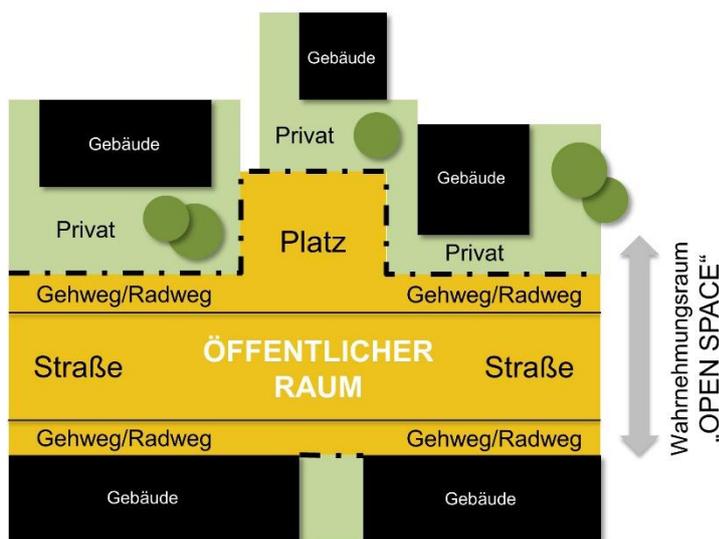


Abbildung 14: Grundschemata des „Wahrnehmungsraumes“ des öffentlichen Raumes

Im Planungshandbuch zum öffentlichen Raum für die Seestadt Aspern (Gehl Architects ApS 2009, Seite 16 ff.) verweisen die Verfasser von Gehl Architects auf den geschichtlichen Wandel des öffentlichen Raumes und auf die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Vor hundert Jahren waren die öffentlichen Räume (bezugnehmend auf die europäische Stadt) noch von den „notwendigen Aktivitäten“ des täglichen Lebens bestimmt, dadurch wurden diese Räume von allen Teilen der Bevölkerung intensiv genutzt. D.h. der öffentliche Raum war notwendiger „Alltagsraum“ für Jedermann, insbesondere war er Raum für die Versorgung mittels Gütern des täglichen Bedarfs, weshalb der historische öffentliche Raum von Menschenströmen gesättigt war. Durch die Veränderung unserer Lebensqualität, insbesondere des Wohnens gemäß des Mottos „mehr Wohnraum für weniger Menschen“ als auch durch den Einzug des Automobils als Massentransportmittel, hat sich die Zahl der Nutzer im öffentlichen Raum, gegenüber der Vergangenheit, entsprechend verändert und verringert. Professor

Dietmar Eberle vertritt im Rahmen der "Rheintalgespräche 2015"²⁰ folgende These zur „Dichte“. – *Je dichter wir Wohnraum konzipieren, umso mehr müssen wir uns über die möglichen Folgewirkungen im Klaren sein. Dichte und Wohlbefinden sollten daher in den Mittelpunkt rücken, um soziales Miteinander auf Kosten einer maximal effizienten baulichen Dichte nicht in Gefahr zu bringen. Demnach kann die Kombination von Dichte und Wohlbefinden, im Sinne von Eberle, nur durch eine hohe Qualität öffentlicher Räume erreicht werden.*²¹ Fakt ist – die „Stadt von heute“ hat sich maßgeblich verändert, sie unterliegt komplett anderen Anforderungen wie vor hundert Jahren und befindet sich zugleich in einem stetigen Wandel als auch Transformationsprozesses. Das heutige urbane Leben ist zunehmend vom Freizeit-, Konsumverhalten und seit 2015 auch von erhöhter Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung geprägt. Die Entwicklung des Bedarfs an öffentlichen Räumen änderte sich von einst „notwendigen Aktivitäten“ hin zu „optionalen Aktivitäten“, wobei die notwendigen Aktivitäten unabhängig von der Qualität der Räume stattfanden und die heutigen optionalen Aktivitäten stark von einer möglichst hohen Qualität der öffentlichen Räume abhängen (siehe Abbildung 15).

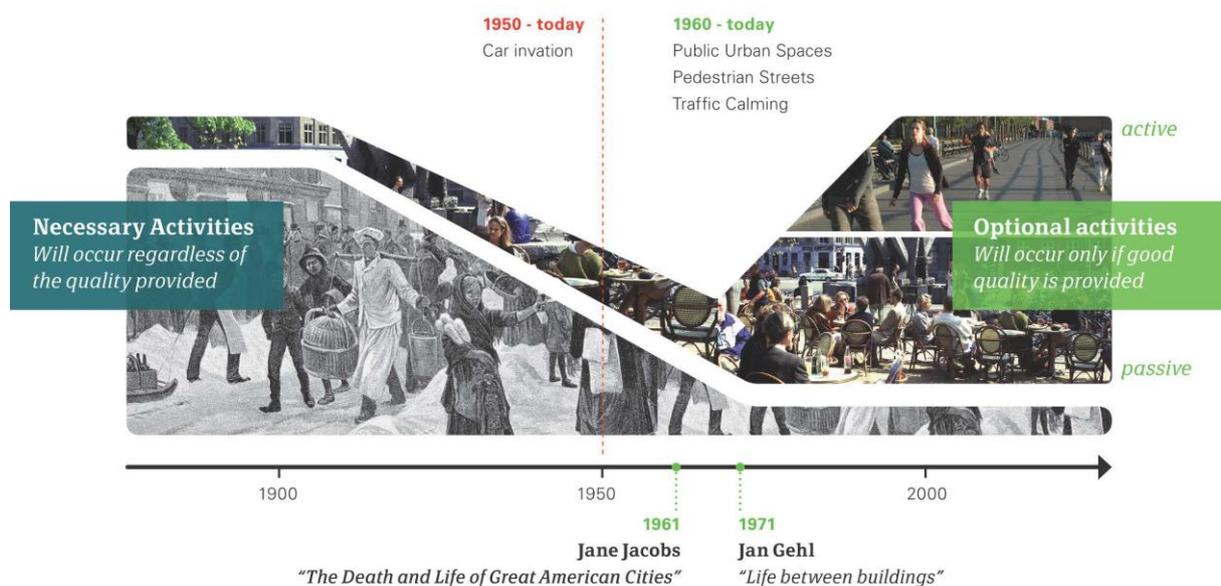


Abbildung 15: Das Diagramm zeigt die historische Entwicklung der Beziehung zwischen notwendigen und optionalen Aktivitäten im öffentlichen Raum im Zeitraum von hundert Jahren. Man berücksichtige vor allem die Einführung des Autos als Massentransportmittel zu Mitte der 50er Jahre.

Seit Beginn und flächendeckend seit Mitte des 20. Jahrhunderts wird der öffentliche Raum nicht mehr überwiegend zu Fuß konsumiert, sondern auch per Rad, ÖPNV und Fahrzeugverkehr, wodurch sich auch die Distanzen maßgeblich veränderten und neue Formen öffentlichen Raumes entstanden. Während lokal erreichbare Orte vorzugsweise noch immer per Fuß und Rad konsumiert werden, werden regionale oder überregionale Orte mit leistungsfähigeren Mobilitätsformen (ÖPNV und Fahrzeugverkehr) konsumiert, was Auswirkungen auf die Gestaltung der Infrastruktur im öffentlichen Raum zur Folge hat.

Parallel zu dieser Entwicklung erliegt der öffentliche Raum mehr und mehr den gesellschaftlichen Konsumzwängen einer globalisierten Marktwirtschaft, was sich auf die Inanspruchnahme von öffentlichen Raum dahingehend auswirkt, dass dieser verstärkt als Bühne für wirtschaftliche Interessen in Anspruch genommen wird, anstatt als Ort für zwischenmenschliche Grundbedürfnisse. Die Arbeiterkammer Wien hat in der Reihe „Stadtunkte“ zum Thema „kommerzielle und nicht-kommerzielle

²⁰ Dietmar Eberle 2015.

²¹ DI Hartmut Dumke, Dr. Petra Hirschler, DI Pia Kronberger-Nabielek, Prof. Sibylla Zech, DI Johannes Fischbäck, Mag. Stephan Maier, Mag. Michael Eder, Prof. Michael Narodoslawsky, Prof. Hans Schnitzer, DI Michael Malderle, DI Elke Neber, DI Ernst Rainer, Martin Weinhandl, Prof. Johann Zancanella, Prof. Rudolf Scheuven, DI Kurt Weninger 2014.

Nutzung im öffentlichen Raum“ eine Broschüre herausgegeben die sich ausführlich mit dem Thema beschäftigt.²² Die kommerzielle Inanspruchnahme von öffentlichem Raum findet zum Beispiel durch nicht kontrollierbare Werbung, mediale Bespielung, Abhaltung von Events, sowie einem Übermaß an Gastgärten statt, sodass für die nichtkommerziellen (konsumfreien) Grundbedürfnisse wie spontanen Aufenthalt, Erholung, Freizeit, Begegnung, autonome Bewegung und Transit, Platz zum Flanieren, Kunst und Kultur, Selbstdarstellung, Spiel und Sport, Integration, Obdach, etc. wenige Platzressourcen zur Verfügung stehen. Da öffentlicher Raum aber für „alle“ Menschen kostenfrei zugänglich sein soll, sollten nicht kommerzielle Nutzungen stets im Vordergrund stehen. Laut den Verfassern dieser Broschüre sollen kommerzielle Nutzungen dort stattfinden wo eine kleinräumige Grundversorgung gewährleistet werden soll oder eine Belebung wünschenswert ist. Insbesondere durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und die Reduktion der damit verbundenen Parkplätze, können neue sinnvoll nutzbare Flächenressourcen bzw. Räume für die Interaktion der Bevölkerung geschaffen werden, was eine Verbesserung der räumlichen Qualitäten in der Stadt zu Folge hat. Ein gutes internationales Beispiel für dieses Vorgehen ist die Umgestaltung des „Times Square“ in New York City. Der Times Square wurde durch die Umgestaltung zu einem neuen Ort der Begegnung mit positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft und dem Tourismus (siehe Abbildung 16).

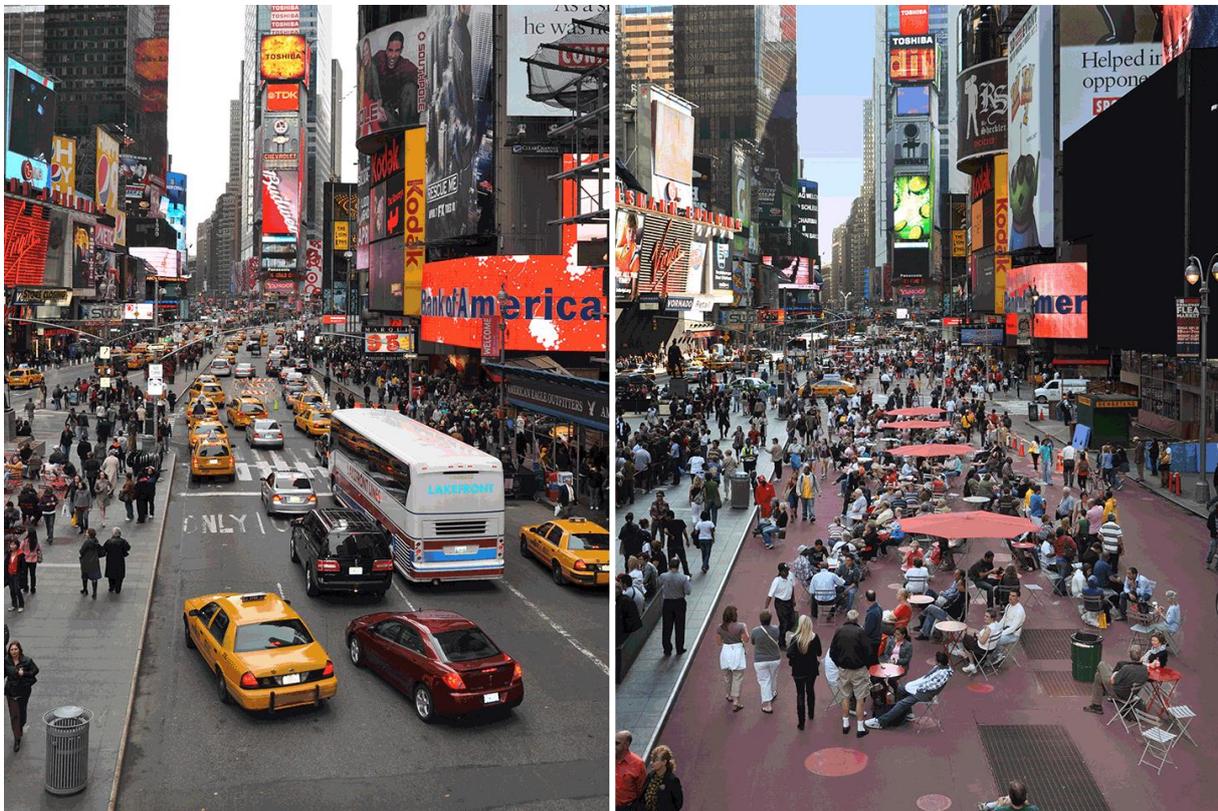


Abbildung 16: Der Times Square in New York City *vor* (links) und *nach* (rechts) der Umgestaltung die durch Gehl Architect zwischen 2007 bis 2009 mitbegleitet wurde

Zusammenfassend halten die Verfasser der AK-Studie²³ fest, dass im Umgang mit öffentlichem Raum gemeinnützige Interessen vor individuellen Privatinteressen, sowie nicht kommerzielle Nutzungen vor kommerziellen Nutzungen zu stellen sind. Synergien zwischen kommerziellen und nicht kommerziellen Nutzungen sollen angestrebt werden um einen Ausgleich zu schaffen, schließlich soll die Bevölkerung in den Planungsprozess entsprechend eingebunden werden.

²² Herbert Bork, Stefan Klingler, Sibylla Zech 2015.

²³ Herbert Bork, Stefan Klingler, Sibylla Zech 2015.

3.3 Öffentliche Räume und ihre Potentiale für die Stadt

Der öffentliche Raum ist die Visitenkarte der Stadt. Aufgrund der stetig voranschreitenden Klimaerwärmung, der beginnenden globalen Ressourcenknappheit und der damit verbundenen gesellschaftlichen Neuorientierung, im Fokus der aktiven urbanen Mobilität, wird die Integration von Fuß- und Radwegen im Straßenraum und dessen Rückgewinnung als öffentlicher Raum immer wichtiger. Vor allem kleinere und mittelgroße Städte wie Villach eignen sich aufgrund Ihrer Siedlungsgröße optimal dafür.

Städte, die diesen Trend bereits als Entwicklungspotenzial erkannt haben, profitieren bereits davon. Der öffentliche Raum der Stadt liegt im direkten Einflussbereich der Stadtverwaltung und der Politik, dadurch beherbergt er ein immenses Entwicklungspotenzial.

Ein Angebot an hochwertigen öffentlichen Räumen in Villach führt zu Standortvorteilen im globalen Städtewettbewerb und zur Positionierung als zukunftsorientierte und menschengerechte Stadt des 21. Jahrhunderts.

4 Öffentlicher Raum „Villach 2025“

Das Fachkonzept „öffentlicher Raum Villach 2025“ bildet den übergeordneten Rahmen, als auch die Basisgrundlage für einen nachhaltigen und innovativen Umgang mit den bestehenden und zukünftigen öffentlichen Räumen der Stadt Villach hinsichtlich ihrer Potentiale, Vorsorge, Planung, Umsetzung und Erhaltung. Dort wo eine maximale Einflussnahme der Stadtverwaltung möglich ist, als auch dort wo lokale Potentiale vorhanden sind und ein akuter Handlungsbedarf besteht. Das Fachkonzept setzt sich wie folgt aus sechs übergeordneten Teilbereichen zusammen:

Teilbereich 1: Festlegung und Definition möglicher Handlungsfelder

Teilbereich 2: Analyse der Ausgangssituation, Rahmenbedingungen und Anforderungen. Entscheidender Meilenstein ist die Erarbeitung einer Typologie und Hierarchie der öffentlichen Räume in der Stadt Villach, inklusive ihrer Definition, Funktion, Anforderungen und Maßnahmen.

Teilbereich 3: Erarbeitung einer geeigneten methodischen Vorgehensweise als Grundlage für die Erstellung eines Bedeutungsplanes der öffentlichen Räume in Villach.

Teilbereich 4: Erarbeitung eines Planwerkes zur Übersicht, Verortung, Priorisierung und Bedeutung der öffentlichen Räume und ihrer Vernetzung im Stadtgebiet von Villach. Bestehend aus einem Bedeutungsplan öffentlicher Räume auf „Gesamtstadtebene“, aus einem Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume der urbanen Entwicklungszone „Innenstadt“ und aus einem 12-teiligen-Bedeutungsplan öffentlicher Räume entlang urban bedeutender Entwicklungsachsen.

Teilbereich 5: Erarbeitung einer Planungs- und Umsetzungsmatrix

Teilbereich 6: Erarbeitung von Empfehlungen

4.1 Handlungsfelder

Das Fachkonzept „Öffentlicher Raum Villach 2025“ versteht sich als strategischer Leitfaden für Stadtverwaltung, Politik und extern involvierte Fachplaner. Um einen geregelten, optimalen und nachhaltigen Umgang mit dem öffentlichen Raum innerhalb einer Stadt sicherzustellen, bedarf es eines geeigneten Handlungsspielraumes, in dem eine Stadt bzw. Kommune eine aktive Rolle einnehmen kann. Der Handlungsspielraum setzt sich aus den folgenden vier Handlungsfeldern – Vorsorge, Planung, Umsetzung, Erhaltung und Betrieb – zusammen.

Gemäß dem Motto „agieren statt reagieren“ hat die Stadt Villach den Entschluss gefasst die Weichen für eine nachhaltige Planungskultur der öffentlichen Räume in der Stadt Villach zu stellen. Ziel dieses Entschlusses ist die Sicherung und die geplante Umsetzung räumlicher Qualitäten im öffentlichen Raum.

4.1.1 Handlungsfeld „Vorsorge“

Das Handlungsfeld befasst sich mit der Vorsorge bestehender und zukünftiger öffentlicher Räume. Um möglichst frühzeitig einen maximalen lebenswerten öffentlichen Raum zu erzielen, bedarf es eines rechtzeitigen Konsens über die Festlegung von Voraussetzungen, Rahmenbedingungen, als auch eine laufende Potential- und Bedarfserhebung, sowie einer laufenden Evaluierung bestehender und neu umgesetzter öffentlicher Räume. Im Wesentlichen handelt es sich um sichernde und vorbereitende Maßnahmen für die Wahrung von Qualitäten bestehender öffentlicher Räume und die Planung zukünftiger neuer öffentlicher Räume.

Mögliche Vorsorge-Maßnahmen:

- ❖ Erstellung eines verpflichtenden Planungs- und Umsetzungsleitfadens für die öffentlichen Räume (Fachkonzept „Öffentlicher Raum Villach 2025“).
- ❖ Untersuchung und Analyse des öffentlichen Bestandsraumes (siehe Kapitel 4.2.1).
- ❖ Festlegung und Definition von „Optimal-Anforderungen“ und -Standards für bereits bestehende und zukünftige öffentliche Räume in allen vier Strukturzonen des Stadtgebietes (lt. Stevi:konzept 2025 siehe Abbildung 20). Dies berücksichtigt auch eine klare Differenzierung und Definition der vor Ort verbreiteten öffentlichen Räumen, ihrer Funktion, Anforderungen und Maßnahmen (siehe Kapitel 4.2.2)
- ❖ Festlegung übergeordneter (stadtgebietsübergreifender) Potentiale, Schwerpunktzonen und -Themen (siehe Kapitel 4.2.4 und 4.2.5)
- ❖ Priorisierung, Potential- und Bedarfserhebung des öffentlichen Bestandsraumes in Form eines Bedeutungsplanes der öffentlichen Räume in Villach (siehe Kapitel 4.4)
- ❖ Erarbeitung eines Empfehlungskataloges basierend auf dem Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach und der darin erhobenen Potentiale und Bedarfe des öffentlichen Bestandsraumes (siehe Kapitel 4.6)
- ❖ Rechtzeitige Sicherung geeigneter Flächenressourcen für die Widmung zukünftig notwendiger öffentlicher Räume
- ❖ Laufende Bedarfsabschätzung für Bestands- und Entwicklungsgebiete (insbesondere zukünftige Stadtteile und -Quartiere)

- ❖ Regelmäßige Evaluierung bereits umgesetzter öffentlicher Räume hinsichtlich ihrer Beziehung zur baulichen Umgebung und hinsichtlich des gesellschaftlichen Kontexts. Hierbei sei auf die Inhalte der „LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt“²⁴ verwiesen, insbesondere was das Zusammenwirken von öffentlichem Raum mit Architektur, Infrastruktur und Stadtplanung betrifft, wonach eine Umsetzung attraktiver, nutzerorientierter öffentlicher Räume mit hohem baukulturellem Niveau angestrebt werden soll. In diesem Zusammenhang soll das baukulturelle Erbe (historisch gewachsene Stadtstrukturen, öffentliche Räume und Gebäude) entsprechend gewahrt werden.
- ❖ Berücksichtigung der vielseitigen Nutzbarkeit öffentlicher Räume. Anstreben eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen kommerziellen und nichtkommerziellen (konsumfreien) Nutzungen, wobei die menschlichen Grundbedürfnisse (wie spontaner Aufenthalt, Erholung, Freizeit, Begegnung, autonome Bewegung und Transit, Platz zum Flanieren, Kunst und Kultur, Selbstdarstellung, Spiel und Sport, Integration, Obdach, etc.) im Vordergrund stehen.
- ❖ Entwicklung geeigneter Planungs- und Umsetzungsinstrumente (siehe Kapitel 4.5)
- ❖ Kooperationsmodelle für die Schaffung, Umsetzung und den Betrieb „öffentlich zugänglicher“, in Privateigentum befindlicher „halböffentlicher“ Räume. Diesbezüglich bedarf es einer besonderen Berücksichtigung der Nahtstelle zwischen öffentlichem Raum und privaten Gebäuden (der sog. Erdgeschosszone oder Sockelzone von Gebäuden zu urbanen Freiräumen).
- ❖ Integration aktiver Klimaschutzmaßnahmen in bereits bestehende und zukünftige öffentliche Räume. D.h. Überhitzung und Bodenversiegelung soll mittels Integration von blauer und grüner Infrastruktur reduziert bzw. vermieden werden.

4.1.2 Handlungsfeld „Planung“

Das Handlungsfeld „Planung“ dockt direkt an das Handlungsfeld „Vorsorge“ an und legt Maßnahmen für die Planung, den Planungsablauf (methodische Vorgehensweise), Planungsprozess und die Planungsbeteiligten fest. Die Planung öffentlicher Räume erfolgt im Idealfall schrittweise auf Basis der vordefinierten Zielsetzungen (Kapitel 2.2 und 2.3), Grundprinzipien (Kapitel 3) und lokalen Rahmenbedingungen (Kapitel 4.2). Im Grunde handelt es sich um qualitätssichernde und vorbereitende Maßnahmen für die an die Planung anschließende Umsetzung zukünftiger öffentlicher Räume.

Mögliche Planungs-Maßnahmen:

- ❖ Jegliche Planung öffentlicher Räume erfolgt unter Berücksichtigung des Fachkonzeptes „Öffentlicher Raum Villach 2025“ und den Grundsätzen der „LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt“²⁵.
- ❖ Sämtliche Planungsvorhaben erfolgen unter besonderer Rücksichtnahme der übergeordneten (stadtgebietsübergreifenden) Potentiale, Schwerpunktzonen und –Themenbezogenen Schwerpunkten (gemäß Kapitel 4.2.4 und 4.2.5)
- ❖ Qualitätssicherung in der Planung und im Planungsprozess, mittels frühzeitiger Integration von Ideal-Anforderungen und Maßnahmen für unterschiedliche Raumkategorien öffentlicher Räume gemäß ihrer Typologie und Hierarchie (siehe Kapitel 4.2.2).

²⁴ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

²⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

- ❖ Bezugnahmen und Orientierung anhand des „Bedeutungsplanes öffentlicher Räume Villach“ als übergeordnete strategische Planungsausrichtung. Politische und Verwaltungsrelevante Planungsentscheidungen werden je nach Priorität auf Basis des „Bedeutungsplanes öffentlicher Räume Villach“ (siehe Kapitel 4.4) getroffen. Durch dieses Vorgehen lässt sich ein objektiv abgeleiteter Entscheidungsprozess, anhand bestehender Fakten (Priorität, lokaler Potentiale, notwendiger Handlungsbedarfe und maximal möglicher Einflussnahme Seitens der Stadt), schlüssig nachvollziehen.
- ❖ Berücksichtigung und Integration übergeordneter und spezifischer bzw. Anlass bezogener Handlungsempfehlungen für Planungsvorhaben im öffentlichen Raum (siehe Kapitel 4.6).
- ❖ Integrative Planung und Prozessbeteiligung innerhalb der Stadtverwaltung – Abteilungsübergreifende Abstimmung und zentrale Planungskoordination.
- ❖ Nach Bedarf, Größenordnung und Bedeutungsgrad eines Planungsvorhabens empfiehlt sich die Einbindung externer Experten und Fachplaner.
- ❖ Partizipation und Einbindung von Stakeholdern: Hierbei benötigt es einer eigenen Vorgehensweise, bzw. eines objektiven Kriterienkatalogs WER, WO, WANN und WIE in ein Projektvorhaben eingebunden werden soll und kann, ohne dabei Interessenskonflikte entstehen zu lassen.
- ❖ Unterstützung und Qualitätssicherung der Planung und des Planungsablaufes mittels geeigneter Instrumentarien, wie zum Beispiel mit der im Fachkonzept Villach 2025 erstellten „Planungs- und Umsetzungsmatrix“ (siehe Kapitel 4.5) oder mittels Zuhilfenahme von Instrumentarien wie Wettbewerbsverfahren für die Planung öffentlicher Räume, oder mittels Kooperationsverfahren (Public Private Partnership-Lösungen u.dgl.), Zuhilfenahme privatrechtlicher Verträge, mittels Verordnung von Bebauungsplänen, Aufschließungserfordernissen, etc.

4.1.3 Handlungsfeld „Umsetzung“

Die Umsetzung von Planungsvorhaben im öffentlichen Raum hat die Aufgabe die geplanten Inhalte inklusive Ihrer qualitätssichernden Maßnahmen entsprechend in die Realität umzusetzen. Die Umsetzung von öffentlichen Räumen in Villach soll wie die Planung ebenfalls „Schritt für Schritt“ erfolgen, sodass ein Puzzlestück das andere ergänzt, was langfristig zu einem flächendeckenden vernetzten Ergebnis führt. Grundsätzlich baut die Umsetzung auf den Planungs-Maßnahmen auf, wobei folgende Umsetzungs-Maßnahmen besonders zu hervorheben sind.

Mögliche Umsetzungs-Maßnahmen:

- ❖ Abgestimmte und schrittweise Umsetzung des „Bedeutungsplanes öffentlicher Räume Villach“
- ❖ Umsetzung der Ideal-Anforderungen und Maßnahmen für unterschiedliche Raumkategorien öffentlicher Räume gemäß ihrer Typologie und Hierarchie (siehe Kapitel 4.2.2).
- ❖ Umsetzung übergeordneter und spezifischer bzw. Anlass bezogener Handlungsempfehlungen im öffentlichen Raum (siehe Kapitel 4.6).
- ❖ Die Umsetzung orientiert sich anhand der erarbeiteten „Planungs- und Umsetzungsmatrix“ (siehe Kapitel 4.5) und soll zentral von der Stadtverwaltung begleitet werden.

- ❖ Nach Fertigstellung von Planungsvorhaben soll ein Controlling und eine Evaluierung der umgesetzten Planungs-Maßnahmen (siehe Kapitel 2) seitens der Stadtverwaltung oder von der Stadt beauftragten externen Experten erfolgen.

4.1.4 Handlungsfeld „Erhaltung und Betrieb“

Das Handlungsfeld setzt sich mit der erforderlichen Erhaltung und dem Betrieb von umgesetzten öffentlichen Räumen auseinander und regelt Pflichten, Verantwortungsbereiche und Einbindungsmöglichkeiten.

Mögliche Erhaltungs- und Betriebs-Maßnahmen:

- ❖ Klare Abstimmung und Transparenz hinsichtlich der Zuständigkeiten für Haftung, Pflege, Betrieb und Finanzierung. Insbesondere benötigt es klare Regelungen für öffentlich zugängliche Privaträume z.B. durch die Einführung von Kooperationsmodellen zwischen Öffentlichkeit und Privateigentümern, im Gegenzug können evtl. öffentliche Rechte in privaten Freiräumen leichter ermöglicht werden.
- ❖ Partizipation und Einbindung von Stakeholdern mittels Kooperationsformaten zwischen Stadt, Bevölkerung und Wirtschaft (Kaufmannschaft, Unternehmer, Gewerbetreibende, etc.) gemäß dem Motto „gemeinsam statt einsam“. Durch Anteilnahme von Pflichten erhalten eingebundene Akteure mehr Mitsprache bei zukünftigen Planungen und Umsetzungsmaßnahmen, wodurch sie profitieren können. Dies ist insbesondere für innenstadtnahe Lagen und in Stadtzentren von enormen Interesse. Durch die Partizipation und Einbindung unterschiedlicher Stakeholder kann man voneinander lernen, Kosten, Verantwortungen und Benefit teilen, Interessenskonflikte vermeiden und gemeinsame Vorhaben entsprechend erleichtern. Insbesondere bedarf es einer Berücksichtigung der Nahtstelle zwischen öffentlichem Raum und privaten Gebäuden (der sog. Erdgeschosszone oder Sockelzone von Gebäuden zu urbanen Freiräumen).
- ❖ Bewusstseinsbildung, Kommunikation und Einbindung der Nutzer: Öffentliche Räume sollen für jedermann kostenlos und uneingeschränkt zur freien Benützung zur Verfügung stehen (siehe Kapitel 3). D.h. aber auch, dass man im Sinne der Allgemeinheit, als Nutzer auch einen Mindestanteil an Verantwortung mitträgt – zum Beispiel durch gegenseitige Rücksichtnahme (Nutzer und Anrainer), sowie durch Sauberhaltung und entsprechendem verantwortungsvollen Umgang mit der Ausstattung und einem Mindestmaß an Selbstverantwortung.
- ❖ Vorbeugende Maßnahmen treffen: Regelmäßige Evaluierung (z.B. durch laufende Bewertung) öffentlicher Räume hinsichtlich ihrer Qualitäten, Nutzer, möglicher Konfliktpotentiale, sowie ihres physischen (baulichen) Zustandes, ihrer Beziehung zur baulichen Umgebung und hinsichtlich ihres gesellschaftlichen Kontextes. Durch regelmäßige Beobachtung und Nutzerbefragungen können rechtzeitig Maßnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Räume eingeleitet und umgesetzt werden, als auch hohe Folgekosten, die z.B. durch verabsäumtes Handeln, verhindert werden können.

4.2 Ausgangssituation, Rahmenbedingungen und Anforderungen

4.2.1 Typologie und Hierarchie öffentlicher Räume in Villach

Im Rahmen umfangreicher Recherchen, Begehungen und im Rahmen eines gemeinsamen Fachworkshop mit den zuständigen Fachabteilungen der Stadtverwaltung wurden die für Villach charakteristischen Typen von öffentlichen Räumen hierarchisch kategorisiert und in einer „Stadttraum-Typologie“ zusammengefasst (siehe Tabelle 1 und Abbildung 17). Die neun übergeordneten Raum-Typen samt Untergruppen wurden speziell für den Standort Villach wie folgt festgelegt:

Tabelle 1: Typologie öffentlicher Räume in Villach

Plätze
❖ Aufenthaltsplätze
❖ Straßenplätze
Straßenräume
❖ Hauptstraßen (innerstädtisch)
❖ (Quartiers-)Sammelstraßen
❖ Straßenkreuzungen (innerstädtisch)
❖ Fußgängerzonen
Wege
❖ Fußwege
❖ Radwege
Grünräume
❖ Stadtraumgliedernde Grünräume
❖ Parkanlagen (öffentlich)
❖ Straßenbezogene Grünflächen (öffentlich)
❖ Quartiersgrün
Haltestellen
❖ S-Bahnhaltestelle
❖ Bus- u. Tramhaltestelle
❖ Multimodaler Knoten
Parkierungsräume
❖ Park-Plätze
❖ Park-Garagen (-Häuser)
Innenhöfe, Passagen, Arkaden bzw. Laubengänge
Brücken
❖ Fuß- u. Radfahr-Brücken
❖ Straßenbrücken
Unterführungen
❖ Fuß- u. Radfahr-Unterführungen
❖ Straßenunterführungen

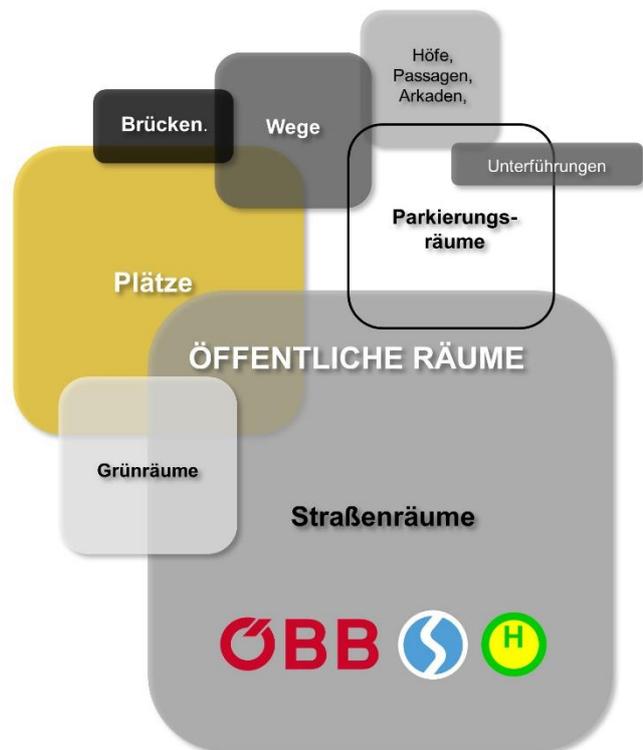
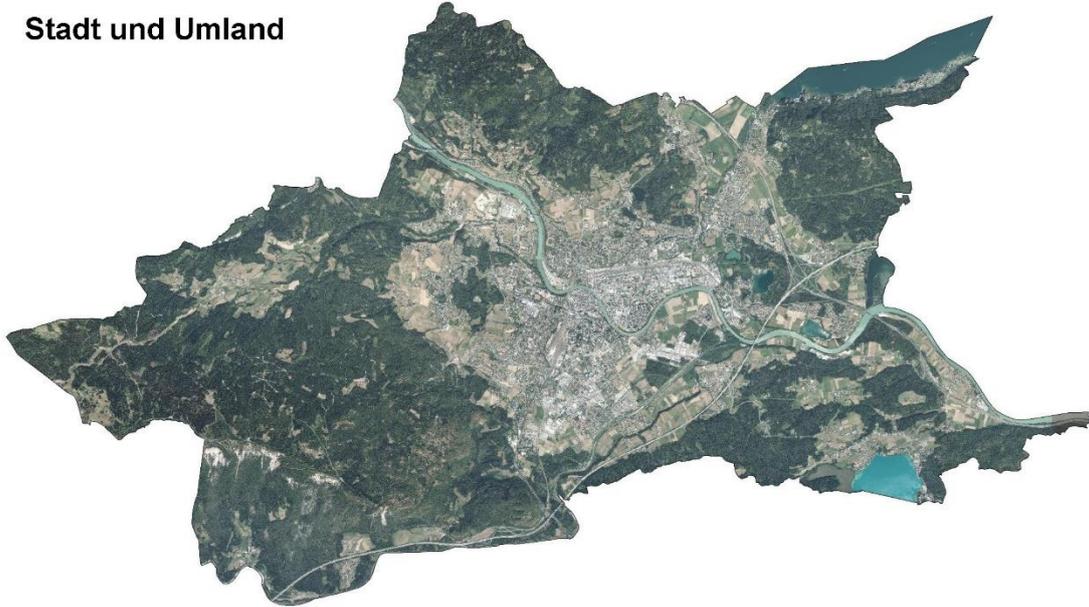


Abbildung 17: Schematische Darstellung der Verhältnisse der vor Ort vorhandenen öffentlichen Räume

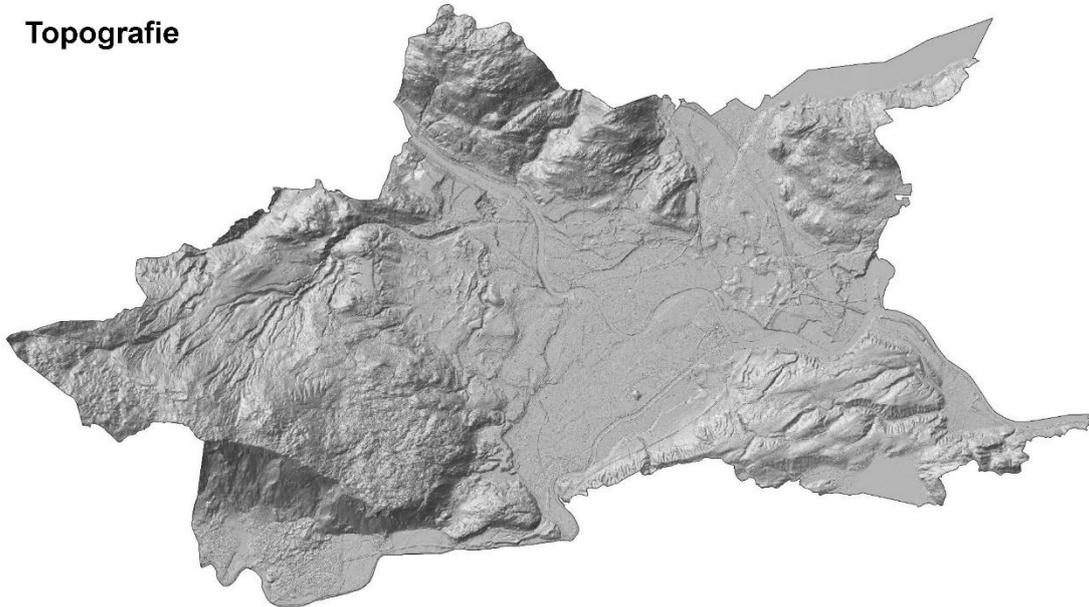
Stadt und Umland



Quelle: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/9df941c0-c904-4ea4-8d94-fa768241367d> (zuletzt abgefragt am: 15.02.2018)

Abbildung 18: Das Luftbild des Gemeindegebietes der Stadt Villach verdeutlicht die Verhältnisse von verstädertem Raum zu ländlich geprägtem Raum, als auch zum großzügigen Anteil von Grünraum und Wald.

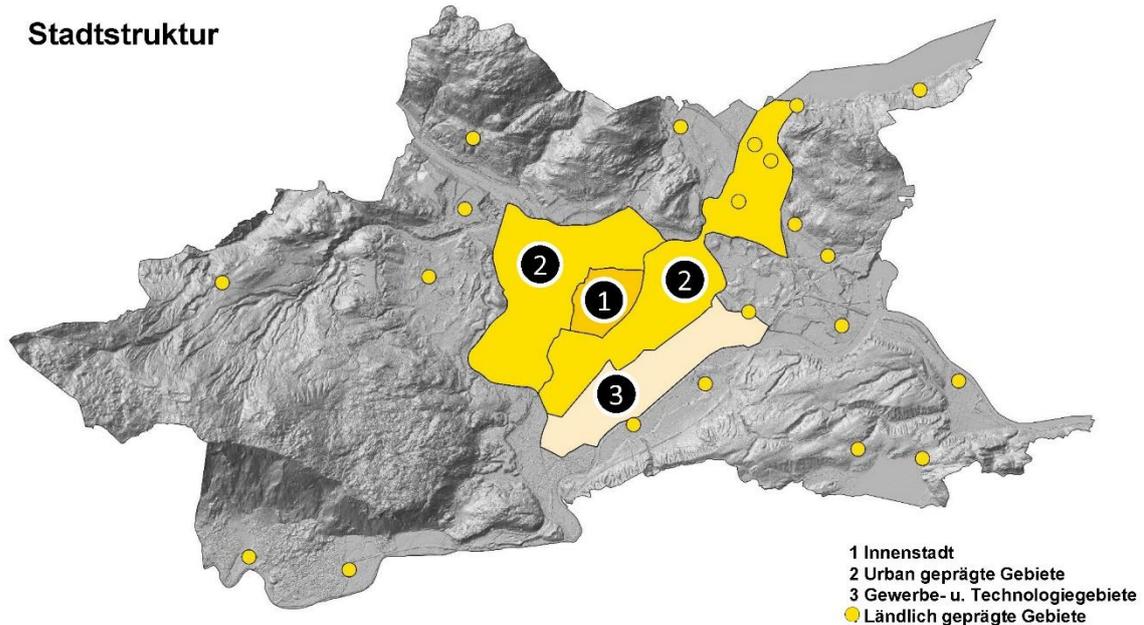
Topografie



Quelle: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/9df941c0-c904-4ea4-8d94-fa768241367d> (zuletzt abgefragt am: 15.02.2018)

Abbildung 19: Die Abbildung zeigt das topografische Oberflächenmodell des Gemeindegebietes der Stadt Villach

Stadtstruktur



Quelle: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 20: Die Abbildung zeigt die Überlagerung des topografischen Oberflachenmodelles mit den stadtstrukturellen Zonen (1 Innenstadt, 2 urban geprägte Gebiete, 3 Gewerbe- u. Technologiegebiete und ländlich geprägte Gebiete) lt. Stevi:konzept 2015

4.2.2 Definition, Funktion, Anforderungen und Maßnahmen / öffentliche Räume Villach

Um den Umgang mit den bestehenden und zukünftigen öffentlichen Räumen der Stadt Villach, hinsichtlich ihrer Potentiale, Vorsorge, Planung, Umsetzung und Erhaltung zu erleichtern, werden die öffentlichen Räume je nach Typ auf Basis der erarbeiteten Typologie (Tabelle 1) hierarchisch entsprechend ihrer stadträumlichen Charakteristik (gemäß Stevi konzept 2025 siehe Abbildung 20) und hinsichtlich ihres Bedeutungsgrades übergeordnet wie folgt differenziert:

❖ Differenzierung der öffentlichen Räume nach „**Stadtraumlicher Charakteristik**“:

- in der Innenstadt
- in urban geprägten (verstädterten) Gebieten
- in Gewerbe- und Technologiegebieten
- in ländlich geprägten Gebieten (ländliche Siedlungen u. Dörfer)

❖ Differenzierung der öffentlichen Räume nach „**Bedeutungsgrad**“:

- Lokalbezug
- Regionalbezug
- Überregionalbezug

Je Stadtraum-Typ wurden Definition, Funktion, Bedeutungsgrad, Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen erarbeitet. Diese Basisinformationen dienen als Grundlage für die Potentialermittlung, Vorsorge, Planung, Umsetzung und Erhaltung. Als Hilfe für die Erarbeitung dieser Basisinformationen wurde auf Jan Gehl's „Städte für Menschen“²⁶, auf Kevin Lynch „Das Bild der Stadt“²⁷, auf das Fach-

²⁶ Gehl 2015.

²⁷ Kevin Lynch 2007.

konzept „Stadträume 2010. Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum“ – Stadtraumkatalog²⁸, auf die deutsche RAST 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen²⁹, auf die österreichische RVS – Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau³⁰, das Fachkonzept „Grün- und Freiraum“ Wien STEP 2025³¹ und auf das Grünbuch der Stadt Zürich³² referenziert.

Im Zentrum der erarbeiteten Ideal-Anforderungen und Maßnahmen für die unterschiedlichen Typen öffentlicher Räume steht stets der Mensch im Mittelpunkt des urbanen Geschehens. Daher beziehen sich die Ideal-Anforderungen und Maßnahmen an die öffentlichen Räume direkt auf die für den Mensch relevanten urbanen Qualitäten hinsichtlich Schutz, Sicherheit, Komfort und Sinnlichkeit.

²⁸ Stadt Zürich 2006.

²⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006.

³⁰ Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.

³¹ Stadt Wien, MA 18 - Referat für Landschaft und öffentlicher Raum 2015.

³² Grün Stadt Zürich 2006.

4.2.2.1 Plätze

Aufenthaltsplätze:



Abbildung 21: Hauptplatz Villach



Abbildung 22: Hans-Gasser-Platz

Definition

Plätze sind bewusst unbebaute (meist) stadträumlich gefasste Freiflächen, die dem Aufenthalt, der Begegnung, Interaktion, dem Handel und Konsum, dem Abhalten von Veranstaltungen und der Repräsentation dienen.

Funktion

- Aufenthalt, Versammlung und Verteilung von Menschen
- Begegnungsort (Zusammentreffen, kultureller Austausch und Kommunikation)
- Handel und Konsum
- Stadträumliche Orientierung
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Schutz vor Witterungseinflüssen
- Klimabeitrag
- Fuß- und Fahrradverkehr
- Anschluss an den ÖPNV und den Fahrzeugverkehr (eingeschränkt außerhalb der Fußgängerbereiche)

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Plätze können lokal, regional und überregional bedeutend sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

Die Ideal-Anforderungen von Plätzen richten sich nach Größenordnung und Bedeutung eines Platzes und sind deshalb in der Planung und Umsetzung unterschiedlich zu gewichten und umzusetzen. Grundsätzlich sollten jedoch bei jeder Planung eines Platzes, unabhängig von Bedeutung und Größenordnung, folgende Anforderungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Die inneren Bereiche eines Platzes sind dem Fußgängerverkehr vorbehalten
 - Kurze und direkte Fußverbindungen
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität

- Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeigneten Beleuchtungskonzept
- Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für Aufenthalt (Verweilen):
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen, mittels gut überlegter Zonierung, Gestaltung und Randzonenausbildung (zu Gebäuden)
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend nicht frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (Gastgärten, etc.) dort wo Bedarf existiert oder wo es gewünscht ist.
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen
 - Verwendung von integrativem und multifunktionellem Stadtmobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
 - Angebot öffentlich nutzbarer Technologien (z.B. freies W-LAN, freie Ladestationen, etc.)
 - Ausreichendes Angebot von kostenlosen öffentlichen Toilettenanlagen (Nutzerfrequenz abhängig)
- Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen, Austauschen und zum Kommunizieren: Sehen, Hören und Reden):
 - Gewährleistung des Zusammentreffens, Austauschens, Kommunizierens (Sehen, Hören und Reden) und Interagierens mittels übersichtlicher Gestaltung und Vermeidung von zu hohem Umgebungslärm
 - Gewährleistung der Kommunikation zwischen Gebäuden und Frei- bzw. Außenräumen mittels geeigneter Ausbildung der Erdgeschosszonen (Randzone)
 - Erreichen eines entsprechend geringen Umgebungslärms (z.B. durch überlegte Zonierung und Positionierung, durch schalldämmende Maßnahmen, etc.)
 - Bereitstellung von Kommunikations-, Aktions- und Versammlungsflächen
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für öffentliche Veranstaltungen und Versammlungen:
 - Gewährleistung öffentlicher Veranstaltungen und Versammlungen durch Bereitstellung geeigneter Bereiche (Minimierung von Konfliktpotential z.B. durch Vermeidung von Lärmbelästigung, Vandalismus, etc.).
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für Kreativität, Selbstdarstellung, Spiel und Sport:
 - Ausreichendes Angebot an Kreativitätsräumen
 - Ausreichendes Angebot an Spielgeräten
 - Ausreichendes Sportangebot (z.B. Sportgeräte, etc.)
- Ausreichend Raum und Platz für Handel und Konsum:
 - Besondere Beachtung von Geschäftslokalen entlang der Randzone (wohl überlegte Ausbildung der Erdgeschosszonen von angrenzenden Gebäuden). Die Belebung der kommerziellen Nutzung von Erdgeschosszonen entlang, jener dem Aufenthalt zugewandten Bereiche, ist entsprechend zu fördern
 - Raum- und Platzangebot für Gastgärten (Voraussetzung: eine gut überlegte Positionierung und ein gut abgestimmtes Gestaltungskonzept)
 - Verwendungsmöglichkeit als Marktstandort (bei Bedarf)
- Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (2), ÖPNV (3) und Fahrzeugverkehr (4)
 - Fußgänger und Fahrradfahrer stehen an erster Stelle und werden vom ÖPNV und letztlich vom Fahrzeugverkehr gefolgt wobei sowohl der ÖPNV und der Fahrzeugverkehr so gering wie möglich gehalten bzw. vermieden werden soll. D.h. wenn Verkehr an Plätzen unvermeidlich ist, sollte er vorzugsweise keine Platzanlagen trennen, sondern an den Rändern geführt werden um ein mögliches Konfliktpotential so gering wie möglich zu halten, als auch verkehrsberuhigte Zonen zu ermöglichen.
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Platzgestaltung, soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

- Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude)
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Ausreichendes Raum- und Platzangebot für Kunst im öffentlichen Raum
 - Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der Erdgeschosszonen von Gebäuden
- Schutz vor Witterungseinflüssen:

Aufgrund des vermehrten Aufenthaltes, Versammlung und Begegnung von Menschen an Plätzen sollte ausreichend Schutz vor Witterungseinflüssen vorhanden sein (z.B. Mittels Kleinbauten, Gebäudevorsprüngen, Arkaden, Bäumen, Bepflanzung, etc.).

- Schutz vor Wind
 - Schutz vor Regen und Schnee
 - Schutz vor Kälte
 - Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz
 - Schutz vor Luftverschmutzung
 - Schutz vor Lärm
- Klimabeitrag:
- Plätze sind „unbebaute“ Flächen im Stadtraum, die mittels überlegter Gestaltung einen enormen Beitrag (je nach Größenordnung) zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima (z.B. als Teil einer Summe von vielen Plätzen über die Stadt verteilt) leisten.
- Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal)
 - Beitrag zum Stadtklima
 - Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung
 - Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien

Straßenplätze:



Abbildung 23: 8. Mai Platz



Abbildung 24: Straßenplatz in der nördlichen Italiener Straße

Definition

Oftmals zufällig entstandene oder bewusst geplante Platzsituationen (Vorzone bzw. Baufeldecken) an stadträumlichen Aufweitungen wie z.B. an Straßenkreuzungen und Straßeneinmündungsbereichen (Ecksituationen). Die freien Vorzone bzw. Baufeldecken entlang der Randbereiche (entlang der Gebäude) sind dem Aufenthalt (Kurz- und Warteaufenthalt), Handel und Konsum für Fußgängerverkehr vorbehalten. Die Fahr-

bahnflächen sind dem Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr vorbehalten. Neben den Aufenthaltszonen für Fußgänger und den Fahrbahnflächen sind oft auch Flächen zum Laden, Liefern, (Halten) und Parken vorhanden.

Funktion

- (Kurz-)Aufenthalt, Handel und Konsum für Fußgänger an den platzartigen Vorzonen (entlang der Erdgeschosszonen bzw. entlang der Randbereiche)
- Kreuzungs-, Einmündungs- und Verteilungsfunktion im Fahrbahnbereich für den fließenden Verkehr (Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr)
- Bereitstellung von Lade-, Liefer-, (Halte-) und Parkmöglichkeiten
- Stadträumliche Orientierung
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional

Straßenplätze sind in der Regel eher von lokaler und regionaler Bedeutung, in seltenen Fällen können sie jedoch auch überregional bedeutend sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit:
 - Die platzartigen Vorzonen zu den Gebäuden, entlang der Erdgeschosszonen, sind dem Fußgängerverkehr vorbehalten. In diesen Zonen bedarf es an ausreichendem Raum- und Platzangebot zum Warten, (Kurz-)Aufenthalt, Handel und Konsum
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung der Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Zonierung und Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für Kurzaufenthalte (Warten und Verweilen):
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung, Gestaltung und Randzonenausbildung (zu den Gebäuden und deren Erdgeschosszonen) – Ausbildung möglichst groß und zusammenhängender Randzonen
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend nicht frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (Gastgärten, etc.), dort wo Bedarf existiert oder wo es gewünscht ist.
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen
 - Verwendung von integrativem und multifunktionellem Stadtmobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
- Ausreichend Raum und Platz für Handel und Konsum
 - Besondere Beachtung von Geschäftslokalen entlang der Randzone (wohl überlegte Ausbildung der Erdgeschosszonen von angrenzenden Gebäuden)
 - Raum- und Platzangebot für Gastgärten (Voraussetzung: eine gut überlegte Positionierung und ein gut abgestimmtes Gestaltungskonzept)
 - Die Belebung der kommerziellen Nutzung von Erdgeschosszonen entlang, jener dem Aufenthalt zugewandten Bereiche, ist entsprechend zu fördern

- **Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (2), ÖPNV (3) und Fahrzeugverkehr (3)**
 - Die platzartigen Vorzonen (relevante Randbereiche zu den Gebäuden sowie deren Erdgeschosszonenzugang) sind dem Fußgängerverkehr vorbehalten
 - Die Fahrbahnen stehen dem Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr zur Verfügung, wobei die Fahrradfahrer entsprechend bei der Straßenquerschnittsgestaltung (z.B. mittels eigenem Fahrbereich) zu berücksichtigen sind, sodass mögliche Konfliktpotentiale zwischen Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr minimiert bzw. verhindert werden.
 - Da Straßenplätze auch immer Kreuzungspunkte für alle Verkehrsteilnehmer sind, sind etwaige Konfliktpotentiale (Begegnung Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr) entsprechend zu beachten und minimal zu halten bzw. zu verhindern. Insbesondere betrifft dies die Quermöglichkeiten für den Fußgängerverkehr.

- **Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:**

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung, soll ein entsprechender Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude)
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Ausreichendes Raum- und Platzangebot für Kunst im öffentlichen Raum (entsprechend der Größenordnung und Bedeutung des Ortes)
 - Hervorhebung und einheitliche Gestaltung (bzgl. der Wiedererkennung von Zusammengehörigkeit) der unterschiedlichen, an den Fahrbahnen anschließenden, Aufenthaltsflächen
 - Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der Erdgeschosszonen, von Gebäuden

- **Schutz vor Witterungseinflüssen:**

Aufgrund des Aufenthaltes, Konsum und Handel sollte ausreichend Schutz vor Witterungseinflüssen für Fußgänger vorhanden sein (z.B. Mittels Kleinbauten, Gebäudevorsprüngen, Arkaden, Bäumen, Bepflanzung, etc.). Da Straßenplätze eher für den Kurzaufenthalt gedacht sind, sind die Anforderungen entsprechend geringer anzusetzen als bei Aufenthaltsplätzen.

 - Schutz vor Wind
 - Schutz vor Regen und Schnee
 - Schutz vor Kälte
 - Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz
 - Schutz vor Luftverschmutzung
 - Schutz vor Lärm

- **Klimabeitrag:**

Mittels überlegter Gestaltung der platzartigen Aufenthaltszonen kann man einen entsprechenden Beitrag (je nach Größenordnung) zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima (z.B. als Teil einer Summe von Vielen über die Stadt verteilt) leisten.

 - Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal)
 - Beitrag zum Stadtklima
 - Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung (im Falle von Straßenplätzen ist insbesondere auch die Straßenbegrünung entsprechend mit zu berücksichtigen)
 - Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien

4.2.2.2 Straßenräume

Hauptstraßen (innerstädtisch):



Abbildung 25: Ossiacher Zeile südlich der Drau



Abbildung 26: Ludwig Walter Straße

Definition

Hauptstraßen sind städtebauliche und verkehrstechnische lineare Hauptverkehrskorridore die sämtliche Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV- und Fahrzeugverkehr) mit den zentralörtlich bedeutenden Stadt- bzw. Ortsteilen und Quartieren (unterschiedlicher Größe und Struktur) auf Gesamtstadtebene verbinden, (verteilen) und erschließen. Sie bilden nicht nur die übergeordneten Achsen des öffentlichen Verkehrs, sondern auch städtebaulich bedeutende und charakteristische Räume mit besonderer Auswirkung auf den Gebietscharakter.

Funktion

- Verbinden, Sammeln (Kanalisieren), Verteilen und Erschließen (aller Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr) mit den zentralörtlich bedeutenden Stadt- bzw. Ortsteilen und Quartieren auf Gesamtstadtebene (Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr).
- Anschluss für sämtliche (Quartiers-)Sammelstraßen und Nebenstraßen
- Lokale Erschließung von Gebäuden und Grundstücken entlang der Hauptstraße.
- Weitgehend behinderungsfreier fließender Verkehr für ÖPNV und Fahrzeuge (mit mittelhoher bis hoher Belastbarkeit hinsichtl. des Durchgangs, Ziel- und Quellverkehrs)
- Lokaler und stadtreionaler Fuß- und Fahrradverkehr
- (Kurz-)Aufenthalt, Handel und Konsum für Fußgänger an den Straßenrandbereichen zu den Gebäuden entlang der Erdgeschosszonen
- Ver- und Entsorgung der Umgebungsgebäude
- Laden, Liefern, Halten und ggf. Parken
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Einflussnahme auf Maß- und Art der Umfeldnutzungen (Multifunktionalität)
- Straßenraumgestaltung (Begrenzung, Breite und Verlauf)
- Bildung urbaner (gesamstädtisch bedeutender) Achsen
- stadträumliche Orientierung
- Klimabeitrag
- Leitungsführung (Entlang von Hauptstraßen verlaufen meist wichtige Infrastrukturleitungen wie z. B.: Kanal, Wasser, Strom, Fernwärme, EDV, etc.)

Bedeutung

lokal / regional / (überregional)

Plätze können lokal, regional und überregional bedeutend sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit:
 - Kurze, direkte und sichere Fußverbindungen entlang von Hauptstraßen
 - Die Straßenrandbereiche zu den Gebäuden entlang der Erdgeschosszonen sind dem Fußgängerverkehr vorbehalten
 - In diesen Zonen bedarf es an ausreichendem Raum- und Platzangebot zum Warten, (Kurz-)Aufenthalt, Handel und Konsum
 - Bereiche für Fußgänger entlang von Hauptstraßen sollen entsprechend attraktiv konzipiert werden, sodass auch ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren entstehen kann.
 - Bereitstellung wiederholender verkehrsberuhigter Zonen zum Sammeln von Fußgängerströmen (vorzugsweise an den an Hauptstraßen gelegenen Orten mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot z.B.: vor bedeutenden Gebäuden wie Schulen, Verwaltungseinrichtungen, etc.)
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeigneten Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalte (Warten und Verweilen):
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung, Gestaltung und Randzonenausbildung (zu den Gebäuden und deren Erdgeschosszonen) – Ausbildung möglichst großer und zusammenhängender Randzonen
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend nicht frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (Gastgärten, etc.) dort wo Bedarf existiert oder wo es gewünscht ist.
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen
 - Verwendung von integrativem und multifunktionellem Stadtmobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
 - Angebot öffentlich nutzbarer Technologien (z.B. freies W-LAN, freie Ladestationen, etc.)
- Ausreichend Raum und Platz für Handel und Konsum
 - Besondere Beachtung von Geschäftslokalen entlang der Randzone (wohl überlegte Ausbildung der Erdgeschosszonen von angrenzenden Gebäuden)
 - Raum- und Platzangebot für Gastgärten (Voraussetzung: eine gut überlegte Positionierung und ein gut abgestimmtes Gestaltungskonzept)
 - Die Belebung der kommerziellen Nutzung von Erdgeschosszonen entlang, jener dem Aufenthalt zugewandten Bereiche, ist entsprechend zu fördern
- Modal Split: Fußgänger (2), Radfahrer (2), ÖPNV (1) und Fahrzeugverkehr (1)
 - Hauptstraßen sind urbane Achsen und Verkehrsräume für alle Verkehrsarten und –Teilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr), wobei eine räumliche Trennung ab 30 km/h anzustreben ist um möglichen Konfliktpotentialen entgegenzuwirken.
 - Ein weitgehend behinderungsfreier fließender Verkehr für ÖPNV und Fahrzeuge (mit mittelhoher bis hoher Belastbarkeit hinsichtl. des Durchgangs, Ziel- und Quellverkehrs) ist sicherzustellen.
 - Ein weitgehend behinderungsfreier fließender Fahrradverkehr ist sicherzustellen.
 - Sicherstellung eines sicheren Fuß- und Fahrradverkehrs durch eigene Zonierung bzw. durch eigene Wegeführung.
 - Faire und ausgewogene Flächenverteilung im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer
 - Die Straßenrandbereiche zu den Gebäuden entlang der Erdgeschosszonen sind dem Fußgängerverkehr vorzubehalten

- Die Fahrbahnflächen stehen dem Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr zur Verfügung, wobei die Fahrradfahrer entsprechend bei der Straßenquerschnittsgestaltung (z.B. mittels eigenen Fahrbereich) zu berücksichtigen sind, sodass mögliche Konfliktpotentiale zwischen Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr minimiert bzw. verhindert werden.
 - Vermeidung von Konfliktpotentialen insbesondere an Kreuzungen, Einmündungsbereichen und Zufahrten durch entsprechende Straßengestaltung. Insbesondere betrifft dies die Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr.
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot für ÖPNV Haltestellen sind zu berücksichtigen
 - Um einen ungestörten fließenden Verkehr zu gewährleisten wird von Halte- und Parkmöglichkeiten entlang von Hauptstraßen grundsätzlich abgeraten. Deshalb wird das Halten und Parken nur in separaten Parkspuren empfohlen – Voraussetzung dafür ist ein entsprechendes Raum- und Platzangebot.
 - Um einen ungestörten ÖPNV zu ermöglichen, werden (sofern es das Raum- und Platzangebot zulässt) eigene Fahrspuren für den ÖPNV empfohlen.
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für die Gewährleistung einer gut funktionierenden Ver- und Entsorgung der Umgebungsgebäude z.B. mittels innovativer City-Logistik-Lösungen.
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung soll ein entsprechender Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude) und des Straßenraumes. Besondere Rücksichtnahme gilt dem Zusammenspiel bzw. Zusammenwirken von Straßenraum und angrenzender Bebauung.
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Ausreichendes Raum- und Platzangebot für Kunst im öffentlichen Raum (entsprechend der Größenordnung und Bedeutung des Ortes)
 - Hervorhebung und einheitliche Gestaltung (bzgl. der Wiedererkennung von Zusammengehörigkeit) der unterschiedlichen an den Fahrbahnen anschließenden Aufenthaltsflächen (insbesondere der Straßenrandbereiche zu den Gebäuden entlang der Erdgeschosszonen).
 - Straßenraumbegrünung als „stadtraumgliederndes“ Gestaltungselement (z.B.: Baumreihen, Alleen, etc.)
 - Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der Erdgeschosszonen von Gebäuden
- Schutz vor Witterungseinflüssen:

Aufgrund des Aufenthaltes, Konsum und Handel sollte ausreichend Schutz vor Witterungseinflüssen für Fußgänger vorhanden sein (z.B. Mittels Kleinbauten, Gebäudevorsprüngen, Arkaden, Bäumen, Bepflanzung, etc.). Da Fußwege bzw. Aufenthaltszonen für Fußgänger entlang von Hauptstraßen eher für den Kurzaufenthalt gedacht sind, sind die Anforderungen entsprechend geringer anzusetzen als bei Aufenthaltsplätzen.

 - Schutz vor Wind
 - Schutz vor Regen und Schnee
 - Schutz vor Kälte
 - Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz
 - Schutz vor Luftverschmutzung
 - Schutz vor Lärm
- Klimabeitrag:

Mittels überlegter Gestaltung des Straßenraumes kann man einen entsprechenden Beitrag zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima (z.B. als Teil einer Summe von Vielen über die Stadt verteilt) leisten.

 - Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal) z.B.: mittels Straßenbegrünung in Form von Baumreihen, Alleen, Buschwerken, etc.
 - Beitrag zum Stadtklima
 - Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung
 - Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien insbesondere bei Aufenthaltsflächen für Fußgänger, sowie bei Fuß- und Radwegen
- Leitungsführung:

- Bei großräumigen Um- oder Neubauten von Hauptstraßenabschnitten sind begehbare zentrale Leitungsschächte entlang von Hauptstraßen, in denen sich alle wichtigen Infrastrukturleitungen (Kanal, Wasser, Strom, Fernwärme, EDV, etc.) bündeln, empfehlenswert. Sie sollten so konzipiert sein, dass ein immerwährendes Öffnen des Straßenbelages nicht mehr notwendig ist.

(Quartiers-)Sammelstraßen:



Abbildung 27: (Quartiers-)Sammelstraße nahe der HTL Villach



Abbildung 28: Münzweg in der Unteren Fellach

Definition

(Quartiers-)Sammelstraßen sammeln die Verkehrsströme (aller Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV- und Fahrzeugverkehr) und erschließen die städtebaulichen Strukturen innerhalb eines (Stadt-)Quartiers und verbinden sie mit der nächst höherrangigen Hauptstraße. (Quartiers-) Sammelstraßen sind lokal bedeutend, siedlungsorientiert und entsprechend verkehrsberuhigter als Hauptstraßen. Sie bilden nicht nur die lokalen Achsen des öffentlichen Verkehrs in Quartieren, sondern auch städtebaulich lokal bedeutende und charakteristische Räume mit besonderer Auswirkung auf den Gebietscharakter.

Funktion

- Sammeln und Erschließen von (Stadt-)Quartieren (nur Ziel- und Quellverkehr) für alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, ggf. ÖPNV und Fahrzeugverkehr).
- Anschluss für sämtliche Nebenstraßen
- Mischverkehr
- Lokaler Fuß- und Fahrradverkehr
- (Kurz-)Aufenthalt für Fußgänger an Randbereichen zu den Gebäuden und entlang der Erdgeschosszonen insbesondere an (Quartiers-)Sammelstraßen gelegenen Orten mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot (mit hoher Fußgängerfrequenz), ggf. auch für Handel und Konsum
- Ver- und Entsorgung der Umgebungsgebäude
- Laden, Liefern, Halten und Parken
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Einflussnahme auf Maß- und Art der Umfeldnutzungen (Multifunktionalität)
- Straßenraumgestaltung (Begrenzung, Breite und Verlauf)
- Bildung lokaler Quartiers-Achsen
- quartiersräumliche Orientierung
- Klimabeitrag

Bedeutung

Lokal

(Quartiers-)Sammelstraßen sind stets lokal von Bedeutung.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- **Optimale Fußgängerfreundlichkeit:**
 - Kurze, direkte und sichere Fußverbindungen entlang der (Quartiers-)Sammelstraßen
 - Die Straßenrandbereiche zu den Gebäuden entlang der Erdgeschosszonen und zu Grundstücksgrenzen sind dem Fußgängerverkehr vorbehalten
 - An (Quartiers-)Sammelstraßen gelegenen Orten mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot bedarf es an eigenen Vorzonen mit ausreichendem Raum- und Platzangebot für den (Kurz-)Aufenthalt von Fußgängern.
 - Bereiche für Fußgänger entlang der (Quartiers-)Sammelstraßen sollen entsprechend attraktiv konzipiert werden, sodass auch ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren entstehen kann.
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalte (Warten und Verweilen):**
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung, Gestaltung und Randzonenausbildung (zu Gebäuden, Erdgeschosszonen und Grundstücksgrenzen) – Ausbildung möglichst großer und zusammenhängender Randzonen
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
- **Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (1), ÖPNV (2) und Fahrzeugverkehr (3)**
 - (Quartiers-)Sammelstraßen sind lokal bedeutende Räume und Verkehrsräume im und zum Quartier für alle Verkehrsarten und –Teilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr).
 - Sicherstellung eines sicheren Fuß- und Fahrradverkehrs durch entsprechende Ersichtlichmachung oder durch eigene Zonierung bzw. durch eigene Wegeführung, wobei eine Kombination zwischen Fuß- und Radweg empfehlenswert ist.
 - Faire und ausgewogene Flächenverteilung im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer
 - Die Straßenrandbereiche zu den Gebäuden entlang der Erdgeschosszonen und zu Grundstücksgrenzen sind dem Fußgängerverkehr vorzubehalten
 - Die Fahrbahnflächen stehen grundsätzlich dem Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr gemeinsam (Mischverkehr) zur Verfügung, wobei die Fahrradfahrer entsprechend der lokalen Bedingungen bei der Straßenquerschnittsgestaltung (z.B. mittels eigenen Fahrbereich oder in Kombination mit dem Fußweg) zu berücksichtigen sind, sodass mögliche Konfliktpotentiale zwischen Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr minimiert bzw. verhindert werden.
 - Vermeidung von Konfliktpotentialen insbesondere an Kreuzungen, Einmündungsbereichen und Zufahrten durch entsprechende Straßengestaltung. Insbesondere betrifft dies die Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr.
 - Berücksichtigung von ausreichend Raum- und Platzangebot zum Laden, Halten und ggf. Parken (z.B.: Randparken, Park- u. Haltebuchten, Ladezonen), wobei grundsätzlich ausreichend Raum- und Platzangebot zum Parken am privaten Grund vorzusehen ist.
- **Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:**

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung soll ein entsprechender Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.

- Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude) und des Straßenraumes. Besondere Rücksichtnahme gilt dem Zusammenspiel bzw. Zusammenwirken von Straßenraum und angrenzender Bebauung.
 - Miteinbeziehung lokaler Potentiale (Orts-Charakteristika)
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Hervorhebung und einheitliche Gestaltung (bzgl. der Wiedererkennung von Zusammengehörigkeit) der Fußgänger- und Fahrradverkehrsflächen.
 - Straßenraumbegrünung als „stadt- bzw. quartiersraumgliederndes“ Gestaltungselement (z.B.: Baumreihen, Alleen, etc.)
 - Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der Erdgeschosszonen von Gebäuden
- Schutz vor Witterungseinflüssen:

Aufgrund des Aufenthaltes an (Quartiers-)Sammelstraßen gelegenen Orten mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot (mit hoher Fußgängerfrequenz) sollte ausreichend Schutz vor Witterungseinflüssen vorhanden sein (z.B. Mittels Kleinbauten, Gebäudevorsprüngen, Arkaden, Bäumen, Bepflanzung, etc.). Da Fußwege bzw. Aufenthaltszonen für Fußgänger entlang von (Quartiers-)Sammelstraßen eher für den Kurzaufenthalt gedacht sind, sind die Anforderungen entsprechend geringer anzusetzen als bei Aufenthaltsplätzen.

 - Schutz vor Wind
 - Schutz vor Regen und Schnee
 - Schutz vor Kälte
 - Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz
 - Schutz vor Luftverschmutzung
 - Schutz vor Lärm
- Klimabeitrag:

Mittels überlegter Gestaltung des Straßenraumes kann man einen entsprechenden Beitrag zum lokalen Mikroklima (Umgebung und Quartier) oder sogar zum Stadtklima (z.B. als Teil einer Summe von Vielen über die Stadt verteilt) leisten.

 - Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal) z.B.: mittels Straßenbegrünung in Form von Baumreihen, Alleen, Buschwerken, etc.
 - Beitrag zum Stadtklima
 - Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung
 - Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien insbesondere bei Aufenthaltsflächen für Fußgänger, sowie bei Fuß- und Radwegen

Straßenkreuzungen (innerstädtisch):



Abbildung 29: Kreuzung Ossiacher Zeile / Farbenstraße



Abbildung 30: Kreuzung Maria Gailer Straßen / Bruno Kreisky Straße

Definition

Unter „Straßenkreuzungen“ werden hier innerstädtische, niveaugleiche (in einer Ebene befindliche) Kreuzungen, Einmündungskreuzungen (T-Kreuzungen) und Kreisverkehre zusammengefasst. Verkehrstechnisch bilden sie Knotenpunkte mit mindestens drei in einem Punkt zusammenfallenden Verkehrsarmen. Sie bilden zugleich Verknüpfung, Querung, Ausgangs- und Endpunkt von Verkehrswegen gleicher oder unterschiedlicher Hierarchie, sowie unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und -Arten. Straßenkreuzungen können verkehrstechnisch gleichrangig oder nicht gleichrangig (je nach Art der Straßenhierarchie) ausgebildet sein. Während gleichrangige Kreuzungen meist mittels Rechtsfahrgebot (Rechtsvorrangregelung) geregelt werden, werden nicht gleichrangige Kreuzungen mittels Verkehrsbeschilderung oder Lichtsignalanlagen (Ampeln) geregelt um etwaige Konfliktpotentiale und Verkehrsbehinderungen zu vermeiden. Stadträumlich zählen Straßenkreuzungen lt. Kevin Lynch zu sogenannten urbanen „Brennpunkten“, d.h. Kreuzungen sind punktuell begrenzte Räume. Brennpunkte entstehen durch das Zusammentreffen von Straßen bzw. Wegen oder durch die Konzentration von bestimmten funktionellen und oder räumlichen Eigenschaften. Sie bilden somit stadträumlich strategische Knotenpunkte, die über eine reine verkehrstechnische Funktion hinausgehen und dem Ort Bedeutung verleihen. Straßenkreuzungen sind somit nicht nur Knotenpunkte sondern auch Anfang und Ende, Treffpunkt und Orientierungshilfen im öffentlichen Stadtraum, weshalb ihnen als Ort eine besondere Bedeutung zukommt.

Funktion

- Kreuzungs-, Einmündungs- und Verteilungsfunktion. Regelung des sich kreuzendem, einmündendem und begegnendem Verkehr. Straßenkreuzungen haben die Aufgabe sämtliche Verkehrsströme (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr) möglichst sicher und behinderungsfrei zu vereinigen, zu verteilen und an das lokale und übergeordnete Verkehrswegenetz anzubinden.
- (Kurz-)Aufenthalt, ggf. Handel und Konsum für Fußgänger an den Straßenrandbereichen zu den Gebäuden entlang der Erdgeschosszonen
- Übersichtlichkeit und gute stadträumliche Orientierung
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Straßenkreuzungen können je nach Lage, Größenordnung und Einmündung bedeutender oder weniger bedeutender Straßen lokal, regional als auch überregional bedeutend sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit:
 - Sichere, kurze, direkte und attraktive Querungen für Fußgänger

- Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Die Straßenrandbereiche zu den Gebäuden entlang der Erdgeschosszonen, sind dem Fußgängerverkehr vorbehalten und dienen dem (Kurz-)Aufenthalt und ggf. dem Handel und Konsum
 - Attraktive Gestaltung der Zonen für Fußgänger, mittels geeigneter Zonierung und Oberflächenmaterialität
 - Einbau von Inseln für Fußgänger bei großflächigen Kreuzungen (zum Warten und Rasten)
 - Optimale Beleuchtung (attraktives Gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot für Kurzaufenthalte (Warten und Verweilen):**
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung, Gestaltung und Randzonenausbildung (zu den Gebäuden und deren Erdgeschosszonen) – Ausbildung möglichst großer und zusammenhängender Randzonen
- **Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:**

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung soll ein entsprechender Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, etc.
 - Abstimmung von Verkehrsgeometrie und Stadtraum (stadträumliche Struktur)
 - Abstimmung von Verkehrsgeometrie und angrenzender Baustruktur
 - Vermeidung von Unter- und Überführungen (Brücken). Wenn möglich sollen die Verkehrsströme immer in einer Ebene abgewickelt werden.
 - Bei unterschiedlichen Größenordnungen von sich kreuzenden Straßen ist mit geeigneten Maßnahmen und Elementen die übergeordnete Straße baulich erkennbar hervorzuheben (z.B. mittels Materialität, Farbgestaltung, etc.).
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude)
 - Abgestimmte Proportion auf das menschliche Maß
 - Hervorhebung und einheitliche Gestaltung (bzgl. der Wiedererkennung von Zusammengehörigkeit) der unterschiedlichen an den Fahrbahnen anschließenden Zonen
 - Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der Erdgeschosszonen von Gebäuden
- **Modal Split: Fußgänger (2), Radfahrer (2), ÖPNV (1) und Fahrzeugverkehr (1)**
 - Straßenkreuzungen sind urbane Brennpunkte und Verkehrsräume für alle Verkehrsarten und –Teilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr), wobei eine räumliche Trennung ab 30 km/h anzustreben ist um möglichen Konfliktpotentialen entgegenzuwirken.
 - Eine entsprechende Regelung der Verkehrsströme kann mittels Rechtsfahrgebot, Beschilderung oder Lichtsignalen erfolgen.
 - Ein weitgehend behinderungsfreier fließender Verkehr für ÖPNV und Fahrzeuge (mit mittelhoher bis hoher Belastbarkeit hinsichtl. des Durchgangs, Ziel- und Quellverkehrs) ist sicherzustellen.
 - Ein weitgehend behinderungsfreier fließender Fahrradverkehr ist sicherzustellen.
 - Sicherstellung eines sicheren Fuß- und Fahrradverkehrs durch eigene Zonierung bzw. durch eigene Wegeführung.
 - Faire und ausgewogene Flächenverteilung für alle Verkehrsteilnehmer
 - Die Straßenrandbereiche zu den Gebäuden entlang der Erdgeschosszonen sind dem Fußgängerverkehr vorbehalten
 - Die Fahrbahnen stehen dem Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr zur Verfügung, wobei die Fahrradfahrer entsprechend bei der Straßenquerschnittsgestaltung (z.B. mittels eigenen Fahrbereich) zu berücksichtigen sind, sodass mögliche Konfliktpotentiale zwischen Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr minimiert bzw. verhindert werden. Bei wenig Raum können der Fahrradverkehr mit dem Fußgängerverkehr kombiniert werden.
 - Vermeidung von Konfliktpotentialen (Begegnung Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr) durch entsprechende Straßengestaltung. Insbesondere betrifft dies die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/ Fahrradverkehr, deshalb benötigt es geeignete Wartebereiche und Querungen für Fußgänger und Fahrradfahrer.
 - Konfliktpotentiale (Begegnung Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr) sind entsprechend zu beachten und minimal zu halten bzw. zu verhindern. Insbesondere betrifft dies die Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr.

- An geeigneten Straßenkreuzungen (mit geringem motorisierten Verkehrsaufkommen) könnte man „Begegnungszonen“ schaffen. In Begegnungszonen ändert sich der Modal Split entsprechend auf: Fußgänger (1), Radfahrer (2), ÖPNV (3) und Fahrzeugverkehr (4)

Fußgängerzonen:



Abbildung 31: Fußgängerzone Lederergasse



Abbildung 32: Fußgängerzone Widmannngasse

Definition

Fußgängerzonen sind ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehaltene Zonen bzw. Bereiche. Zumeist handelt es sich bei Fußgängerzonen um ehemalige innerstädtische, historisch gewachsene Verkehrsflächen wie z.B. Geschäftsstraßen oder auch Bahnhofsstraßen. Seit Beginn der 1960er und während der 1970er Jahre begann man in Österreich den ständig zunehmenden motorisierten Fahrzeugverkehr aus den historischen Stadtzentren zu Gunsten der Verkehrsberuhigung und der Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu verbannen. So kam es dazu, dass erste Straßenzüge zu verkehrsfreien Zonen für Fußgängern erklärt und umfunktioniert wurden.³³ Heute sind innerstädtische Fußgängerzonen unverzichtbare Elemente des öffentlichen Raumes einer jeden europäischen Stadt. Sie dienen dem Handel und Konsum, dem Flanieren, der Begegnung, dem Aufenthalt, der Kommunikation, Interaktion, der Abhaltung von Veranstaltungen, etc. und bilden somit das lebendige Zentrum einer jeden europäischen Stadt.

Funktion

- Handel, Konsum, Begegnung und Aufenthalt
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Einflussnahme auf Maß- und Art der Umfeldnutzungen (Multifunktionalität)
- Schutz vor Witterungseinflüssen
- Ausschließlich Fußgängerverkehr (Ausnahmen: Lade- und Liefertätigkeiten, sowie Ver- und Entsorgung)
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Fußgängerzonen können lokal, regional und überregional bedeutend sein.

³³ Weiterführende Links zum Thema Fußgängerzonen in Österreich (zuletzt abgerufen am 05.06.2019):

<https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Dokumentnummer=NOR12159079>

<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerzonen>

https://www.bmi.gv.at/magazinfiles/2011/07_08/files/verkehrssicherheit.pdf

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

Aufgrund einer hohen Frequenz an Passanten (bedingt durch die zentrale Lage und ein erhöhtes Versorgungsangebot von Konsumgütern), ihrer meist regionalen und überregionalen Bedeutung, sind die Ideal-Anforderungen an Fußgängerzonen meist hoch anzusetzen, wobei folgende Anforderungen und Maßnahmen zu berücksichtigen sind.

- **Optimale Fußgängerfreundlichkeit**
 - Fußgängerzonen sind ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung mittels geeigneter Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives Gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot für Aufenthalt (Verweilen):**
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung, Gestaltung und Randzonenausbildung (zu Gebäuden)
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend nicht frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (Gastgärten, etc.), dort wo Bedarf existiert oder wo es gewünscht ist.
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen
 - Verwendung von integrativem und multifunktionellem Stadtmobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
 - Angebot öffentlich nutzbarer Technologien (z.B. freies W-LAN, freie Ladestationen, etc.)
 - Ausreichendes Angebot von kostenlosen öffentlichen Toilettenanlagen (Nutzerfrequenz abhängig)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen, Austauschen und zum Kommunizieren: Sehen, Hören und Reden):**
 - Gewährleistung des Zusammentreffens, Austauschens, Kommunizierens (Sehen, Hören und Reden) und Interagierens mittels übersichtlicher Gestaltung und Vermeidung von zu hohem Umgebungslärm
 - Gewährleistung der Kommunikation zwischen Gebäuden und Frei- bzw. Außenräumen mittels geeigneter Ausbildung der Erdgeschosszonen (Randzone)
 - Erreichen eines entsprechend geringen Umgebungslärms (z.B. durch überlegte Zonierung und Positionierung, durch schalldämmende Maßnahmen, etc.)
 - Bereitstellung von Kommunikations-, Aktions- und Versammlungsflächen
- **Ausreichend Raum und Platz für Handel und Konsum**
 - Besondere Beachtung von Geschäftslokalen entlang der Randzone (wohl überlegte Ausbildung der Erdgeschosszonen von angrenzenden Gebäuden). Die Belebung der kommerziellen Nutzung von Erdgeschosszonen ist entsprechend zu fördern
 - Raum- und Platzangebot für Gastgärten (Voraussetzung: eine gut überlegte Positionierung und ein gut abgestimmtes Gestaltungskonzept)
- **Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (0), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)**
 - Fußgängerzonen sind ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Einzige Ausnahmen bilden Lade- und Liefertätigkeiten, sowie Ver- und Entsorgung zu geregelten Zeiten.
 - Gute Vernetzung mit dem lokalen ÖPNV und Fahrradwegenetz
- **Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:**

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Fußgängerzonengestaltung soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

- Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude)
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Ausreichendes Raum- und Platzangebot für Kunst im öffentlichen Raum
 - Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der Erdgeschosszonen von Gebäuden
- Schutz vor Witterungseinflüssen:

Aufgrund der hohen Frequenz von Fußgängern und des damit einhergehenden erhöhten Aufenthaltes, Versammlung und Begegnung von Menschen sollte ausreichend Schutz vor Witterungseinflüssen vorhanden sein (z.B. Mittels Kleinbauten, Gebäudevorsprüngen, Arkaden, Bäumen, Bepflanzung, etc.).

- Schutz vor Wind
 - Schutz vor Regen und Schnee
 - Schutz vor Kälte
 - Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz
 - Schutz vor Luftverschmutzung
 - Schutz vor Lärm
- Klimabeitrag:
- Fußgängerzonen können mittels überlegter Gestaltung einen enormen Beitrag (je nach Größenordnung) zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima leisten.
- Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal)
 - Beitrag zum Stadtklima
 - Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung
 - Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien

4.2.2.3 Wege

Fußwege:



Abbildung 33: Drau-Uferpromenade



Abbildung 34: Wiesensteig in St. Martin

Definition

Fußwege sind räumlich lineare Verkehrsräume die ausschließlich für den Fußgängerverkehr vorgesehen sind. In erster Linie dienen sie dem Alltagszweck der Erschließung und in weiterer Folge der Erholung (Wege in Parkanlagen, Flur- und Waldwege u. dgl.) als auch der Repräsentation, in Form repräsentativer Wege wie Promenaden und dergleichen. Während Fußwege im Siedlungsgebiet meist als Teil eines größeren Verkehrsraumes (Straßenraumes) als Trottoir parallel zu Fahrbahnen geführt werden, sind sie in dünn besiedelten Gebieten und ländlichen Regionen meist eigenständige Baukörper. Zur Überwindung räumlicher Hindernisse (wie z.B. Flüsse, Bahnareale, etc.) werden Fußwege, im Idealfall über eigene oder parallel zu Fahrbahnen laufende, gemeinsame Brücken oder Unterführungen geführt. Für die Überbrückung von Niveauunterschieden führen Fußwege über Treppen- oder Rampenanlagen. In sehr vielen Fällen (wie auch in Villach) werden Fußwege mit Radwegen kombiniert. Diese Kombination benötigt jedoch ausreichend Platz um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden.

Funktion

- Erschließen und Verbinden von Fußgängerverkehrsströmen
- (Kurz-)Aufenthalt
- Repräsentation – Raum zum Promenieren und Flanieren
- Erholung und Sport – Raum zum Spazieren, Laufen, Wandern, etc.
- Raum zum Erleben
- Sicherheit von Fußgängern gegenüber dem Radverkehr und dem Fahrzeugverkehr
- Anbindung an das lokale und stadregionale Fußwegenetz
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Größenordnung, Lage, geschichtlicher Bedeutung und Vernetzung mit der Umgebung, können Fußwege von lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

Die Ideal-Anforderungen an Fußwege richten sich nach je nach Zweck (reiner Erschließungszweck, Repräsentationszweck, Erholungszweck und Sport). Im Grunde sollten jedoch alle öffentlichen Fußwege eine adäquate Aufenthaltsqualität aufweisen, was auch regelmäßige Rastmöglichkeiten mitberücksichtigt.

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit

- Fußwege sind dem Fußgängerverkehr vorbehalten, es sei denn, sie werden mit Radwegen kombiniert.
 - Kurze, direkte und sichere Fußverbindungen
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Bordsteinkanten, Treppen, ungeeignete Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeigneten Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalt (Verweilen):
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung und Gestaltung (regelmäßige Weg-Aufweitungen – breitere Weg-Zonen)
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen (in regelmäßigen Abständen) – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Verwendung von integrativem und multifunktionellem Stadtmobiliar an Wegstrecken mit höherer Passantenfrequenz wie z.B. an Uferpromenaden (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
 - Angebot öffentlich nutzbarer Technologien an Wegstrecken mit höherer Passantenfrequenz (z.B. freies W-LAN, freie Ladestationen, etc.)
 - Ausreichendes Angebot von kostenlosen öffentlichen Toilettenanlagen an Wegstrecken mit höherer Passantenfrequenz (Nutzerfrequenz abhängig)
 - Ausreichendes Angebot von Trinkwasserbrunnen an Wegstrecken mit höherer Passantenfrequenz (Nutzerfrequenz abhängig)
 - Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (0/1), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)
 - Sofern es sich nicht um kombinierte Fuß und Radwege handelt, sind die Fußwege ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten.
 - Klare Sichtbarkeit von Fußwegen mittels Symbolen, Bodenbelag, Farbgestaltung, etc.
 - Klare Trennung zwischen Fußweg und Fahrbahn – Schaffung von Distanzzonen z.B. mittels Buschwerk oder Grünstreifen als Sicherheitsmaßnahme
 - Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Fußwegegestaltung soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Abgestimmte Proportion auf das menschliche Maß
 - Schutz vor Witterungseinflüssen:

Da Fußgänger in der Regel ungeschützt sind, bedarf es vor allem um Schutzvorkehrungen gegenüber:

 - Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz (z.B. mittels Bäume und Bepflanzung)
 - Schutz vor Luftverschmutzung
 - Klimabeitrag:

Mittels überlegter Gestaltung der Fußwege, kann man einen entsprechenden Beitrag zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima leisten.

 - Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal) z.B.: mittels Weg begleitender Begrünung in Form von Baumreihen, Alleen, Buschwerken, etc.

- Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung
- Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien

Radwege:



Abbildung 35: Drauradweg auf Höhe Kapuzinerwaldsteig / Mühlenweg



Abbildung 36: Radweg entlang der Piccostraße

Definition

Radwege sind räumlich lineare Verkehrsräume die ausschließlich für den Radverkehr vorgesehen sind. In erster Linie dienen sie dem Alltagszweck der Erschließung und in weiterer Folge der Erholung und dem Sport. Während Radwege im Siedlungsgebiet meist als Teil eines größeren Verkehrsraumes (Straßenraumes) als Radspur parallel auf der Fahrbahnen geführt werden, sind sie in dünn besiedelten Gebieten und ländlichen Regionen meist eigenständige Baukörper. Zur Überwindung räumlicher Hindernisse (wie z.B. Flüsse, Bahnareale, etc.) werden Radwege im Idealfall über eigene oder parallel zu Fahrbahnen über gemeinsame Brücken oder Unterführungen geführt. In sehr vielen Fällen (wie auch in Villach) werden Radwege mit Fußwegen kombiniert. Diese Kombination benötigt jedoch ausreichend Platz um Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden.

Funktion

- Erschließen und Verbinden von Radverkehrsströmen
- (Kurz-)Aufenthalt (zum Rasten)
- Erholung und Sport
- Raum zum Erleben
- Sicherheit von Radfahrer gegenüber Fahrzeugverkehr
- Anbindung an das lokale, stadtregionale und ggf. überregionale Radwegenetz
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Größenordnung, Lage und Vernetzung mit der Umgebung können Radwege von lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

Alle öffentlichen Radwege sollen eine adäquate Attraktivität und Qualität aufweisen, was auch regelmäßige Rastmöglichkeiten mitberücksichtigt.

- Optimale Radfahrerfreundlichkeit
 - Radwege sind dem Radverkehr vorbehalten, es sei denn, sie werden mit Fußwegen kombiniert.
 - Kurze, direkte und sichere Radfahrverbindungen
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren

- Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Bordsteinkanten, ungeeigneter Bodenbeläge, etc.)
 - Attraktive Gestaltung mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives Radfahren zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalt (zum Rasten):**
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Rasten (in regelmäßigen Abständen) – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. kleine Mauern (Brüstungen), befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Ausreichendes Angebot von Trinkwasserbrunnen und E-Bike Ladestationen (in regelmäßigen Abständen – insbesondere in weniger besiedelten Gebieten und ländlichen Gebieten)
- **Modal Split: Fußgänger (0/1), Radfahrer (1), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)**
 - Sofern es sich nicht um kombinierte Rad und Fußwege handelt, sind die Radwege ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten.
 - Klare Sichtbarkeit von Radwegen mittels Symbolen, Bodenbelag, Farbgestaltung, etc.
 - Klare Trennung zwischen Radwegen und Fahrbahnen, dort wo genügend Platz vorhanden ist – Schaffung von Distanzzonen z.B. mittels Buschwerk oder Grünstreifen als Sicherheitsmaßnahme
- **Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:**

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Fußweggestaltung soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
- **Schutz vor Witterungseinflüssen:**

Da Radfahrer in der Regel ungeschützt sind, bedarf es vor allem um Schutzvorkehrungen gegenüber:

 - Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz (z.B. mittels Bäumen und Bepflanzung)
 - Schutz vor Luftverschmutzung
- **Klimabeitrag:**

Mittels überlegter Gestaltung der Radwege kann man einen entsprechenden Beitrag zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima leisten.

 - Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal) z.B.: mittels wegbegleitender Begrünung in Form von Baumreihen, Alleen, Buschwerken, etc.
 - Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien

4.2.2.4 Grünräume

Stadtraumgliedernde Grünräume:



Abbildung 37: Naherholungsgebiet Wasenboden



Abbildung 38: Naturraum entlang des Seebaches

Definition

Stadtraumgliedernde Grünräume sind großflächige Grünraumstrukturen (gewachsene Natur- und Landschaftsräume) die landschaftsprägend und stadtcharakteristisch sind, als auch die Siedlungsstruktur übergeordnet (auf Gesamtstadtebene) prägen. Stadtraumgliedernde Grünräume können eine verbindende Funktion übernehmen indem sie in Kombination, mit einem entsprechenden Netzwerk an Wegen, Stadteile oder Siedlungsgebiete miteinander verbinden und vernetzen. Zu solchen Räumen werden zum Beispiel Grünräume entlang von Flussläufen bzw. Gewässern (Uferbereiche, Auegebiete), großflächige Felder, bewaldete Gebiete, Sumpfbereiche, etc. gezählt. Stadtraumgliedernde Grünräume werden von den Stadtbewohnern vorwiegend zur Erholung, Freizeit, Spiel und Sport genutzt.

Funktion

- Erholung, Gesundheit, Freizeit, Spiel und Sport (Rückzugs- und Bewegungsraum)
- Begegnungsort (Zusammentreffen, kultureller Austausch und Kommunikation)
- Aufenthalt von Menschen
- Repräsentation und touristische Nutzung (Erlebnisraum)
- Gebietscharakter (Milieu), Identitätsbildung und Wiedererkennung
- Natur- und Landschaftsschutz
- Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Insekten
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Größenordnung (Wirkungsradius), Lage und Vernetzung mit der Umgebung können stadtraumgliedernde Grünräume von lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit
 - Gute und sichere Durchwegung bzw. Erschließung für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Spazieren, Wandern, Laufen, Nordic Walking, etc.
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung mittels geeigneter Wegeführung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives Gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)

- Ausreichend Raum- und Platzangebot für Aufenthalt, Erholung, Gesundheit, Freizeit, Spiel und Sport:
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen (in regelmäßigen Abständen) – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Ausreichendes Angebot an Rastplätzen
 - Ausreichendes Angebot an Freizeitflächen (z.B. Wiesen zum Picknicken, Grillplätze, etc.)
 - Ausreichendes Angebot an Spielgeräten
 - Ausreichendes Sportangebot (z.B. Sportgeräte, etc.)
- Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (0/1), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Landschaftsräume und Naturräume verströmen ohne zusätzliche Maßnahmen Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente, sodass es keine Eingriffe durch den Menschen bedarf. Schönheit, Maß und Proportion in stadtraumgliedernden Grünräumen kann nur durch die Berücksichtigung in der Fußweggestaltung erzielt werden und durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen.
- Klimabeitrag:

Stadtraumgliedernde Grünräume sind großzügige Landschafts- oder Naturräume, die durch eine möglichst hohe Biodiversität einen großen Beitrag zum Ökosystem „Stadt“ leisten. Sie bilden Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Insekten und diesen Lebensraum gilt es weitestgehend für die Zukunft zu sichern.

Parkanlagen (öffentlich):



Abbildung 39: Kurpark Warmbad



Abbildung 40: Stadtpark

Definition

Unter Parkanlagen werden kommunale bzw. städtische öffentliche Parkanlagen verstanden die uneingeschränkt für Jedermann kostenfrei zugänglich sind. Parkanlagen sind flächig geprägte zumeist innerstädtische Grünflächen die den Bewohnern des jeweiligen Stadtquartiers als Raum für Erholungs-, Freizeit-, Spiel- und Sportzwecke, als auch als Rückzugsort dienen. Je nach Lage, Vernetzung und Ausstattungsgrad können Parkanlagen auch regional bzw. überregional an Bedeutung gewinnen und übernehmen somit auch eine gewisse repräsentative Rolle innerhalb der Stadt.

Funktion

- Erholung, Gesundheit, Freizeit, Spiel und Sport (Rückzugs- und Bewegungsraum)
- Begegnungsort (Zusammentreffen, kultureller Austausch und Kommunikation)
- Aufenthalt von Menschen

- Repräsentation und touristische Nutzung – Raum zum Prominieren, Flanieren und Erleben
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Insekten
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Größenordnung (Wirkungsradius), Lage, Vernetzung mit der Umgebung und Ausstattung können öffentliche Parkanlagen von lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

Die Ideal-Anforderungen von Parkanlagen richten sich nach Größenordnung und Bedeutung eines Parks und sind deshalb in der Planung und Umsetzung unterschiedlich zu gewichten und umzusetzen. Grundsätzlich sollten jedoch bei jeder Planung einer Parkanlage, unabhängig von Bedeutung und Größenordnung, folgende Anforderungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Parkanlagen sind ausschließlich Fußgängern vorbehalten
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeigneten Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für Aufenthalt, Erholung, Gesundheit, Freizeit, Spiel und Sport:
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend nicht frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (Gastgärten, etc.) dort wo Bedarf existiert oder wo es gewünscht ist.
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Verwendung von integrativen und multifunktionellen Stadtmobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
 - Angebot öffentlich nutzbarer Technologien (z.B. freies W-LAN, freie Ladestationen, etc.)
 - Ausreichendes Angebot an Freizeitflächen (z.B. Wiesen zum Picknicken, Grillplätze, etc.)
 - Ausreichendes Angebot an Spielgeräten
 - Ausreichendes Sportangebot (z.B. Sportgeräte, etc.)
 - Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen (z.B. Pavillons, etc.)
 - Ausreichendes Angebot von kostenlosen öffentlichen Toilettenanlagen (Nutzerfrequenz abhängig)
- Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen, Austauschen und zum Kommunizieren: Sehen, Hören und Reden):
 - Gewährleistung des Zusammentreffens, Austauschens, Kommunizierens (Sehen, Hören und Reden) und Interagierens mittels übersichtlicher Gestaltung und Vermeidung eines zu hohen Umgebungslärms
 - Erreichen eines entsprechend geringen Umgebungslärms (z.B. durch überlegte Zonierung und Positionierung, durch schalldämmende Maßnahmen, Bepflanzung, etc.)
 - Bereitstellung von Kommunikations-, Aktions- und Versammlungsflächen

- Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (0/1), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)

- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Parkraumgestaltung soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

- Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
- Ausreichendes Angebot attraktiver Pflanzen (Buschwerk, Bäume und Blumenbeete)
- Ausreichendes Raum- und Platzangebot für Kunst im öffentlichen Raum

- Klimabeitrag:

Parkanlagen sind intensiv begrünte Flächen im Stadtraum die mittels überlegter Gestaltung einen enormen Beitrag (je nach Größenordnung) zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima (z.B. als Teil einer Summe von vielen Parkanlagen über die Stadt verteilt) leisten. Zusätzlich bilden Parkanlagen Lebensräume für Pflanzen, Tiere und Insekten.

- Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal)
- Beitrag zum Stadtklima
- Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung
- Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien und durch natürliche Verrieselung von Oberflächenwässer.

Straßenbezogene Grünflächen (öffentlich):



Abbildung 41: Straßengrünung beim Einkaufszentrum Atrio



Abbildung 42: Straßengrün entlang der nördlichen Italiener Straße

Definition

Straßenbezogene Grünflächen sind Straßen und wegbegleitende linear geprägte Grünräume, die einerseits als Straßenraumgestaltendes Element eingesetzt werden und andererseits als grüner Puffer zwischen Verkehrsflächen für den Fahrzeugverkehr und der Wegführung von Fuß- und Radwegen dienen. Neben diesen Hauptfunktionen unterstützen sie die Erholungsfunktion für Fußgänger, Radfahrer und vor Ort lebenden Bewohnern, sowie sie auch einen enormen Beitrag zum lokalen Mikroklima leisten.

Funktion

- Grünpuffer (Abstandsbegrünung) zu Verkehrsflächen die dem Fahrzeugverkehr vorbehalten sind – Schutz für Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem Fahrzeugverkehr
- Straßenraumgestaltung – Akzentuierung und optische Aufwertung des Straßenraumes (bewusste Stadtraum- und Straßenraumgliederung)
- Erholungsfunktion für Fußgänger und Radfahrer
- (Kurz-)Aufenthalt für Fußgänger und Radfahrer

- Repräsentation – Raum zum Promenieren und Flanieren
- Beschattung für Fußgänger und Radfahrer (Schutz vor sommerlicher Überhitzung)
- Lärmschutz vor dem Fahrzeugverkehr für Fußgänger, Radfahrer und Bewohnerschaft
- Natürliche Verrieselung von Oberflächenwässer (Niederschlag)
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Insekten
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional

Je nach Art (z.B. Allee, Grünstreifen, Buschwerk, etc.), Größenordnung (Wirkungsradius), Lage, Vernetzung mit der Umgebung und Ausstattung können straßenbezogene Grünflächen von lokaler oder regionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

Die Ideal-Anforderungen von straßenbezogenen Grünflächen richten sich nach Größenordnung und Bedeutung eines Straßenraumes und sind deshalb in der Planung und Umsetzung unterschiedlich zu gewichten und umzusetzen. Grundsätzlich sollten jedoch bei jeder Planung von straßenbezogenen Grünflächen, unabhängig von Bedeutung und Größenordnung, folgende Anforderungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Ausreichend Raum- und Platzbedarf für Grünpuffer (Abstands begrünung) zu Verkehrsflächen als Schutz für Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem Fahrzeugverkehr
 - Ausreichend Beschattung und Schutz vor sommerlicher Überhitzung für Fußgänger und Radfahrer mittels dem Einsatz von Baumreihen oder Alleen
 - Ausreichend Lärmschutz für Fußgänger, Radfahrer und Bewohnerschaft vor dem angrenzenden Fahrzeugverkehr
 - Ausreichend attraktive und repräsentative Begrünung entlang von Straßenräumen verleiten die Fußgänger zum Promenieren und Flanieren (Erholungsmehrwert)
- Kombination von straßenbezogenen Grünflächen und Zonen für den (kurz-)Aufenthalt und die Erholung entlang von Straßenzügen:
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen bzw. zum Rasten (in regelmäßigen Abständen) – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
- Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (1), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung straßenbezogener Grünflächen soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) eines Straßenraumes und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Pflanzen (Buschwerk, Bäume und Blumenbeete)
 - Attraktive und abwechslungsreiche Abfolgen von Baumzeilen, Alleen, Grünflächen und Buschwerk
 - Straßenraumgestaltung – Akzentuierung und optische Aufwertung des Straßenraumes mittels adäquater Bepflanzung (bewusste Stadtraum- und Straßenraumgliederung)

- Klimabeitrag:

Straßenbezogene Grünflächen sind intensiv begrünte lineare Flächen im Stadtraum die mittels überlegter Gestaltung einen enormen Beitrag (je nach Größenordnung) zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima (z.B. als Teil einer Summe von vielen straßenbezogenen Grünflächen über die Stadt verteilt) leisten. Zusätzlich bilden straßenbezogene Grünflächen Lebensräume für Pflanzen, Tiere und Insekten.

- Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal)
- Beitrag zum Stadtklima
- Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung
- Vermeidung von Versiegelung durch natürliche Verrieselung von Oberflächenwässer

Quartiersgrün (halböffentlich*) *eigentlich „privat“ aber öffentlich zugänglich:



Abbildung 43: Quartiersgrün in Seebach Wasenboden, Tafernerstraße



Abbildung 44: Quartiersgrün in Seebach Wasenboden, St. Magdalener Straße

Definition

Unter Quartiersgrün werden öffentlich zugängliche, im Privateigentum befindliche Park- bzw. flächige Grünanlagen verstanden, die speziell größeren Wohnsiedlungen zugehörig sind, aber öffentlichen Charakter besitzen. Primär dienen sie als Ort für Begegnung, Aufenthalt, Erholung, Freizeit, Spiel und Sport, als auch als Rückzugsort für die vor Ort lebenden Bewohner und die nähere Nachbarschaft.

Funktion

- Erholung, Gesundheit, Freizeit, Spiel und Sport (Rückzugs- und Bewegungsraum)
- Begegnungsort (Zusammentreffen, kultureller Austausch und Kommunikation)
- Aufenthalt von Menschen
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Insekten
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional

Je nach Größenordnung (Wirkungsradius), Lage, Vernetzung mit der Umgebung und Ausstattung können Quartiersgrünräume von lokaler und regionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

Die Ideal-Anforderungen von quartiersbezogenen Grünräumen richten sich nach Größenordnung der zugeordneten Wohnsiedlung (Wohnquartiers) und sind deshalb in der Planung und Umsetzung unterschiedlich zu

gewichten und umzusetzen. Grundsätzlich sollten jedoch bei jeder Planung von quartiersbezogenen Grünräumen, unabhängig von Bedeutung und Größenordnung, folgende Anforderungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

- **Optimale Fußgängerfreundlichkeit**
 - quartiersbezogene Grünräume sind ausschließlich Fußgängern vorbehalten
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives Gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot für Aufenthalt, Erholung, Gesundheit, Freizeit, Spiel und Sport:**
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Ausreichendes Angebot an Freizeitflächen (z.B. Wiesen zum Picknicken, Grillplätze, etc.)
 - Ausreichendes Angebot an Spielgeräten
 - Ausreichendes Sportangebot (z.B. Sportgeräte, etc.)
 - Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen (z.B. Pavillons, etc.)
 - Ausreichendes Angebot von kostenlosen öffentlichen Toilettenanlagen (Nutzerfrequenz abhängig)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen, Austauschen und zum Kommunizieren: Sehen, Hören und Reden):**
 - Gewährleistung des Zusammentreffens, Austauschens, Kommunizierens (Sehen, Hören und Reden) und Interagierens mittels übersichtlicher Gestaltung und Vermeidung eines zu hohen Umgebungslärms
 - Erreichen eines entsprechend geringen Umgebungslärms (z.B. durch überlegte Zonierung und Positionierung, durch schalldämmende Maßnahmen, etc.)
 - Bereitstellung von Kommunikations-, Aktions- und Versammlungsflächen
- **Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (0/1), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)**
- **Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:**

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung quartiersbezogener Grünräume soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Pflanzen (Buschwerk, Bäume und Blumenbeete)
 - Ausreichendes Raum- und Platzangebot für Kunst im öffentlichen Raum
- **Klimabeitrag:**

Quartiersbezogene Grünräume sind intensiv begrünte Flächen im Stadtraum die mittels überlegter Gestaltung einen enormen Beitrag (je nach Größenordnung) zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima (z.B. als Teil einer Summe von vielen Grünanlagen über die Stadt verteilt) leisten. Zusätzlich bilden quartiersbezogene Grünräume Lebensräume für Pflanzen, Tiere und Insekten.

 - Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal)
 - Beitrag zum Stadtklima

- Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung
- Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien und durch natürliche Verrieselung von Oberflächenwässern.

4.2.2.5 Haltestellen

Haltestellen zeichnen sich durch ihre eigenständige öffentliche räumliche Funktion aus, obwohl sie immer Teil eines übergeordneten öffentlichen Raumes sind.³⁴ Haltestellen sind die notwendigen Anschlusspunkte bzw. -Orte an das lokale, regionale und überregionale ÖPNV-Netz. Unabhängig von der Mobilitätsform sind die drei folgenden Haltestellentypen (S-Bahnhaltestellen, Bus- und Tram-Haltestellen als auch Multimodale Knoten) grundsätzlich nach Anfang- bzw. Endhaltestellen, Knotenhaltestellen (zum Umsteigen auf andere Linien oder andere Mobilitätsformen des ÖPNV) und Linienhaltestellen (laufende Haltestellen ohne Anschlussmöglichkeit) zu unterscheiden.³⁵ Da ein großer Flächenanteil des Villacher Stadtgebietes ländlich geprägtes Gebiet ist, stellen sich unterschiedliche Anforderungen an Haltestellen im urbanen Siedlungsraum oder eben in ländlich geprägten Gebieten (vor allem hinsichtlich der Standortwahl, der Erreichbarkeit und der Ausstattung). Da ländlich geprägte Gebiete eine wesentlich geringere Bewohnerdichte aufweisen, als urban besiedelte Gebiete, werden Haltestellen vor allem dort platziert, wo ein Mindestmaß an Zentralität und Benutzerfrequenz möglich bzw. vorhanden ist. D.h. eine strategische Lage, kompakte Siedlungsstrukturen, entsprechende Einrichtungen oder Ähnliches sind vorauszusetzen. In der folgenden Beschreibung der drei Haltestellentypen werden bewusst nur grundlegende Funktionen, Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen festgehalten ohne dabei auf eine detaillierte Unterscheidung zwischen Anfang- bzw. Endhaltestellen, Knotenhaltestellen, Linienhaltestellen, sowie die auf die Unterscheidung zwischen Haltestellen in urban besiedelten oder ländlich besiedelten Gebieten genauer einzugehen.

S-Bahnhaltestellen:



Abbildung 45: S-Bahnhaltestelle Villach Warmbad



Abbildung 46: S-Bahnhaltestelle Seebach Wasenboden

Definition

S-Bahnhaltestellen sind öffentlich zugängliche Haltestellen für die Anbindung an den regionalen und ggf. überregionalen Bahnverkehr. Sie sind Orte des temporären Aufenthaltes, des Abfahrens und Ankommens – also Orte des Zusammentreffens, Sammelns und Wartens von Nutzern. Aufgrund dem Umstand, dass die Bahn eine starre Infrastruktur ist, ist man in der Ortswahl einer Haltestelle entsprechend beschränkt. Um die Fahrtrichtung zu wechseln wird man mit dem räumlichen Hindernis der „Schiene“ konfrontiert, was Bahnübersetzungen, Unter- oder Überführungen voraussetzt. Aufgrund der technischen Bedürfnisse ist der Flächenverbrauch im Vergleich zu Bus- und Tram-Haltestellen ein deutlich größerer. Da S-Bahnhaltestellen von regionaler und ggf. sogar von überregionaler Bedeutung sind, werden sie zumeist an weiterführende lokale

³⁴ Stadt Zürich 2006.

³⁵ Stadt Zürich 2006.

öffentliche Verkehrsmittel angebunden. D.h. S-Bahnhaltestellen werden fast immer mit Bus- und Tram-Haltestellen kombiniert. Im Wesentlichen sollen S-Bahnhaltestellen jene folgenden Funktionen, Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen erfüllen.

Funktion

- Anbindung an das regionale S-Bahnnetz
- Einstieg, Ausstieg und Umstieg
- (Kurz-)Aufenthalt (Wartefunktion), Zusammentreffen, Sammeln und Verteilen von Fahrgästen
- Sicherer und barrierefreier Zugang für Fußgänger und Radfahrer
- Sichere Querung der Schienen (bei Fahrtrichtungswechsel) für Fußgänger und Radfahrer
- Information (Orientierung, Fahrplan, Standort, Netzplan, etc.)
- Schutz vor Witterungseinflüssen
- Versorgungs- und Nutzungsangebot an der Station
- Einflussnahme auf Maß- und Art der Umfeldnutzungen
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Halten und Parken (Fahrgasthaltezone und P+R)
- Städtebauliche Vernetzung mit der Umgebung
- Anbindung an das lokale Fuß- und Radwegenetz

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Größenordnung der Haltestelle und Anzahl der Linien können S-Bahnhaltestellen von lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Fußgängerfreundliche, sicherere, barrierefreie, kurze und direkte Zugänge
 - Die Haltestellenbereiche sind ausschließlich den Fußgängern vorbehalten
 - In diesen Zonen bedarf es an ausreichendem Raum- und Platzangebot zum Warten und zum (Kurz-)Aufenthalt
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Einsteigen, Aussteigen und Umsteigen in die S-Bahn
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, etc.)
 - Sichere Querung der Schienen für Fußgänger und Radfahrer mittels Unterführung, Übergängen oder geregelten Überquerungen
 - Übersichtliche und attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeigneten Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalte (Warten und Verweilen):
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung und Gestaltung
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen
 - Verwendung von integrativem und multifunktionellem Mobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
 - Angebot öffentlich nutzbarer Technologien (z.B. freies W-LAN, freie Ladestationen, etc.)

- Ausreichendes Angebot von kostenlosen öffentlichen Toilettenanlagen
- Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen, Sammeln und zum Kommunizieren: Sehen, Hören und Reden):
 - Gewährleistung des Zusammentreffens, Sammelns und Kommunizierens (Sehen, Hören und Reden) mittels übersichtlicher Zonierung und Gestaltung – Bereitstellung von Begegnungs-, Kommunikations-, Aktions- und Versammlungsflächen
- Ausreichend Raum und Platz für Versorgungs- und Nutzungsangebot im Umfeld der S-Bahnhaltestelle:
 - Nahversorgung (Lebensmittel-Nahversorger)
 - Konsumangebot (Kiosk, Geschäftslokale, Trafik, Post Shop, etc.)
 - Gastronomie und Cafés (Bäckerei, etc.)
 - Getränke- und Snackautomat
- Modal Split: Fußgänger (2), Radfahrer (2), ÖPNV (1) und Fahrzeugverkehr (1)
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot für den ÖPNV sind zu berücksichtigen
 - Ein weitgehend behinderungsfreier ÖPNV ist sicherzustellen.
 - Sicherstellung eines sicheren Fußgängerverkehrs durch eigene Zonierung, Wegeführung und Querungen.
 - Die Haltestellenbereiche sind ausschließlich den Fußgängern vorbehalten
 - Halten ist nur in extra vorgesehenen Fahrgastzonen möglich
 - Je nach Lage der S-Bahnhaltestation macht es Sinn, Park and Ride Zonen für Pendler zu schaffen.
 - Gute Anbindung an das lokale ÖPNV (Bus- und Tram-Netz)
 - Gute Anbindung an das lokale Fuß- und Radwegenetz
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung von S-Bahnhaltestellen soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude)
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der S-Bahnhaltestelle
- Schutz vor Witterungseinflüssen:

Aufgrund des notwendigen Aufenthaltes, der Versammlung und Begegnung von Menschen an S-Bahnhaltestellen sollte ausreichend Schutz vor Witterungseinflüssen vorhanden sein (z.B. Mittels Kleinbauten, Überdachungen, Bäumen, Bepflanzung, etc.).

 - Schutz vor Wind
 - Schutz vor Regen und Schnee
 - Schutz vor Kälte
 - Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz
 - Schutz vor Luftverschmutzung
 - Schutz vor Lärm

Bus- und Tram-Haltestellen:



Abbildung 47: Bushaltestelle in der Warmbader Straße



Abbildung 48: Bushaltestelle in der 10. Oktober Straße

Definition

Bus- und Tram-Haltestellen sind öffentlich zugängliche Haltestellen für die Anbindung an das lokale und ggf. regionale oder überregionale Bus- und Tram-Netz einer Stadt. Sie sind Orte des temporären Aufenthaltes, des Abfahrens und Ankommens – also Orte des Zusammentreffens, Sammels und Wartens von Nutzern. Im Vergleich zu S-Bahnhaltestellen oder zu multimodalen Knoten sind speziell Bus-Haltestellen in ihrer Ortswahl sehr flexibel, da sie nicht an Gleiskörper oder Oberleitungen gebunden sind und somit leicht verlegt werden können (Ausnahme O-Busse und Straßenbahnen). Um die Fahrtrichtung zu wechseln, genügt meist eine einfache oberirdische Querung über den Straßenraum. Aufgrund der technischen Bedürfnisse ist der Flächenverbrauch von Bus- und Tram-Haltestellen in Vergleich zu S-Bahnhaltestellen ein sehr geringer. Im Wesentlichen sollen Bus- und Tram-Haltestellen jene folgenden Funktionen, Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen erfüllen.

Funktion

- Anbindung an das lokale, regionale und ggf. überregionale Bus- und Tram-Netz
- Einstieg, Ausstieg und Umstieg
- (Kurz-)Aufenthalt (Wartefunktion), Zusammentreffen, Sammeln und Verteilen von Fahrgästen
- Sicherer und barrierefreier Zugang für Fußgänger und Radfahrer
- Sichere Querung der Fahrbahn (bei Fahrtrichtungswechsel) für Fußgänger und Radfahrer
- Information (Orientierung, Fahrplan, Standort, Netzplan, etc.)
- Schutz vor Witterungseinflüssen
- Versorgungs- und Nutzungsangebot an der Station
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Städtebauliche Vernetzung mit der Umgebung
- Anbindung an das lokale Fuß- und Radwegenetz
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Größenordnung der Haltestelle und Anzahl der Linien können Bus- und Tram-Haltestellen von lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Fußgängerfreundliche, sicherere, barrierefreie, kurze und direkte Zugänge
 - Die Haltestellenbereiche sind ausschließlich den Fußgängern vorbehalten
 - In diesen Zonen bedarf es an ausreichendem Raum- und Platzangebot zum Warten und (Kurz-)Aufenthalt

- Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Einsteigen, Aussteigen und Umsteigen in Bus und Tram
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, etc.)
 - Sichere Querung der Fahrbahnen für Fußgänger und Radfahrer mittels adäquater Übergänge (gute Sichtbarkeit und Hervorhebung mittels Oberflächenmaterialien und entsprechender Farbgebung)
 - Übersichtliche und attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives Gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalte (Warten und Verweilen):**
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung und Gestaltung
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar.
 - Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen
 - Verwendung von integrativem und multifunktionellem Mobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
 - Angebot öffentlich nutzbarer Technologien (z.B. freies W-LAN, freie Ladestationen, etc.)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen, Sammeln und zum Kommunizieren: Sehen, Hören und Reden):**
 - Gewährleistung des Zusammentreffens, Sammelns und Kommunizierens (Sehen, Hören und Reden) mittels übersichtlicher Zonierung und Gestaltung – Bereitstellung von Begegnungs-, Kommunikations-, Aktions- und Versammlungsflächen
- **Ausreichend Raum und Platz für Versorgungs- und Nutzungsangebot im Umfeld der S-Bahnhaltestelle:**
 - Nahversorgung (Lebensmittel-Nahversorger)
 - Konsumangebot (Kiosk, Geschäftslokale, Trafik, Post Shop, etc.)
 - Gastronomie und Cafés (Bäckerei, etc.)
 - Getränke- und Snackautomat
- **Modal Split: Fußgänger (2), Radfahrer (2), ÖPNV (1) und Fahrzeugverkehr (3)**
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot für den ÖPNV sind zu berücksichtigen
 - Ein weitgehend behinderungsfreier ÖPNV ist sicherzustellen.
 - Sicherstellung eines sicheren Fußgängerverkehrs durch eigene Zonierung, Wegeführung und Querung.
 - Die Haltestellenbereiche sind ausschließlich den Fußgängern vorbehalten
 - Gute Anbindung an das lokale Fuß- und Radwegenetz
- **Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:**

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung von Bus- und Tram-Haltestellen soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude)
 - Abgestimmte Proportion auf das menschliche Maß
 - Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der Bus- und Tram-Haltestellen
- **Schutz vor Witterungseinflüssen:**

Aufgrund des notwendigen Aufenthaltes, der Versammlung und Begegnung von Menschen an S-Bahnhaltestellen sollte ausreichend Schutz vor Witterungseinflüssen vorhanden sein (z.B. Mittels Kleinbauten, Überdachungen, Bäumen, Bepflanzung, etc.).

 - Schutz vor Wind
 - Schutz vor Regen und Schnee
 - Schutz vor Kälte

- Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz
- Schutz vor Luftverschmutzung
- Schutz vor Lärm

Multimodale Knoten:



Abbildung 49: Multimodaler Knoten Villach Hauptbahnhof

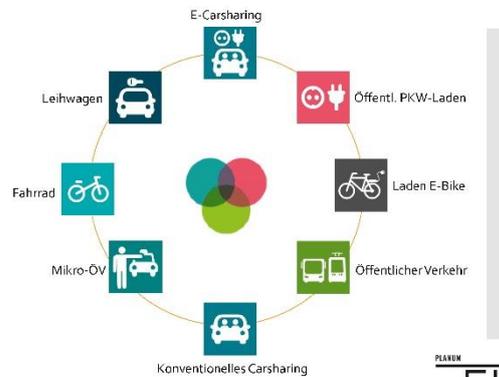


Abbildung 50: Mögliche Elemente eines multimodalen Knotens

Definition

An multimodalen Knoten werden unterschiedliche Mobilitätsformen mit dem ÖPNV innovativ verknüpft. D.h. geeignete ÖPNV Haltestellen (S-Bahnhaltestationen oder Bus- und Tram-Haltestellen) werden um das Angebot alternativer Mobilitätsformen strategisch erweitert wie z.B. durch Car- bzw. E-Car-Sharing, E-Taxi-Dienstleistungen, Mikro-ÖV (z.B. Sammeltaxis), E-Bike- und Fahrradinfrastruktur, ggf. City Logistik, etc. Insbesondere strategisch und zentral gelegene Orte empfehlen sich zum Ausbau multimodaler Knoten. Diese Erweiterung erfordert somit auch ein erweitertes Anforderungsprofil gegenüber herkömmlichen ÖPNV-Haltestellen die wie folgt festgehalten werden.³⁶

Funktion

- Verknüpfung des ÖPNV mit alternativen Mobilitätsformen (Car- bzw. E-Car-Sharing, E-Taxi-Dienstleistungen, Mikro-ÖV, E-Bike- und Fahrradinfrastruktur, ggf. City Logistik, etc.)
- Einstieg, Ausstieg und Umstieg
- (Kurz-)Aufenthalt (Wartefunktion), Zusammentreffen, Sammeln und Verteilen von Fahrgästen und Nutzern
- Sicherer und barrierefreier Zugang für Fußgänger und Radfahrer
- Sichere Querung von Fahrbahnen und Schienen für Fußgänger und Radfahrer
- Information (Orientierung, Fahrplan, Standort, Netzplan, etc.)
- Schutz vor Witterungseinflüssen
- Versorgungs- und Nutzungsangebot am multimodalen Knoten
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Halten und Parken
- E-Mobility (Laden)
- Städtebauliche Vernetzung mit der Umgebung
- Anbindung an das lokale Fuß- und Radwegenetz

³⁶ Weiterführende Links zum Thema multimodale Knoten in Österreich (zuletzt abgerufen am 05.06.2019):

<https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2015-03%20Multimodale%20Mobilitaet/VCOe-Factsheet%20Multimodale%20Mobilitaet%20im%20Trend.pdf>

https://www.tugraz.at/fileadmin/user_upload/Institute/ISV/FoE_Poster_ISV_MMK_BK.pdf

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Größenordnung des multimodalen Knotens und je nach Mobilitätsangebot, sowie Anzahl der Art und Anzahl der Linien des ÖPNV können multimodale Knoten von lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit
 - Fußgänger- und Radfahrerfreundliche, sicherere, barrierefreie, kurze und direkte Zugänge
 - Die ÖPNV Haltestellenbereiche sind ausschließlich den Fußgängern vorbehalten
 - In diesen Zonen bedarf es an ausreichendem Raum- und Platzangebot zum Warten und zum (Kurz-)Aufenthalt
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Einsteigen, Aussteigen und Umsteigen in den ÖPNV oder in alternative Fortbewegungsmittel
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, etc.)
 - Sichere Querung von Fahrbahnen und Schienen für Fußgänger und Radfahrer mittels Unterführung, Übergängen oder geregelten Überquerungen
 - Übersichtliche und attraktive Gestaltung der Fuß- und Radwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Ausreichend und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Bikes
 - Ladestationen für E-Bikes
 - Optimale Beleuchtung (attraktives Gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalte (Warten und Verweilen):
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung und Gestaltung
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen
 - Verwendung von integrativem und multifunktionellem Mobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
 - Angebot öffentlich nutzbarer Technologien (z.B. freies W-LAN, freie Ladestationen, etc.)
 - Ausreichendes Angebot von kostenlosen öffentlichen Toilettenanlagen
- Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen, Sammeln und zum Kommunizieren: Sehen, Hören und Reden):
 - Gewährleistung des Zusammentreffen, Sammeln und Kommunizieren (Sehen, Hören und Reden) mittels übersichtlicher Zonierung und Gestaltung – Bereitstellung von Begegnungs-, Kommunikations-, Aktions- und Versammlungsflächen
- Ausreichend Raum und Platz für Versorgungs- und Nutzungsangebot im Umfeld von multimodalen Knoten:
 - Nahversorgung (Lebensmittel-Nahversorger)
 - Konsumangebot (Kiosk, Geschäftslokale, Trafik, Post Shop, etc.)
 - Gastronomie und Cafés (Bäckerei, etc.)
 - Getränke- und Snackautomat
- Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (1), ÖPNV (1) und Fahrzeugverkehr (1)
 - Optimale und konfliktfreie Verknüpfung von Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, ÖPNV und alternativer Fortbewegungsmittel (Car- bzw. E-Car-Sharing, E-Taxi-Dienstleistungen, Mikro-ÖV, E-Bike- und Fahrradinfrastruktur, etc.)
 - Ausreichend Ladestationen und Parkierungsflächen für E-Mobility

- Ausreichend Raum- und Platzangebot für den ÖPNV ist zu berücksichtigen
- Ein weitgehend behinderungsfreier Ablauf und Betrieb ist sicherzustellen.
- Sicherstellung eines sicheren Fußgängerverkehrs durch eigene Zonierung, Wegführung und Querung.
- Die Haltestellenbereiche sind ausschließlich den Fußgängern vorbehalten
- Je nach Lage des multimodalen Knotens macht es Sinn Park and Ride Zonen für Pendler zu schaffen.
- Optimale Anbindung an das lokale Fuß- und Radwegenetz, sowie an das lokale, regionale und ggf. überregionale ÖPNV-Netz

- **Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:**

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung von multimodalen Knoten soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

- Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
- Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude)
- Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
- Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der multimodalen Knoten

- **Schutz vor Witterungseinflüssen:**

Aufgrund des notwendigen Aufenthaltes, der Versammlung und Begegnung von Menschen an S-Bahnhaltestellen sollte ausreichend Schutz vor Witterungseinflüssen vorhanden sein (z.B. mittels Kleinbauten, Überdachungen, Bäumen, Bepflanzung, etc.).

- Schutz vor Wind
- Schutz vor Regen und Schnee
- Schutz vor Kälte
- Schutz vor Überhitzung und Sonnenschutz
- Schutz vor Luftverschmutzung
- Schutz vor Lärm

4.2.2.6 Parkierungsräume

Park-Plätze:



Abbildung 51: Parkplatz Parkhotel



Abbildung 52: Mitarbeiterparkplatz der Firma Infineon

Definition

Park-Plätze sind überirdische befestigte Flächen, die ausschließlich dem Parkzweck von PKWs dienen. Im Gegensatz zu Einzelparkplätzen die über eine Stadt verstreut sind (z.B. entlang von Straßen, etc.), sind Park-Plätze eine flächige bzw. platzartige Ansammlung von Einzelparkplätzen. Park-Plätze können sowohl entgeltlich oder unentgeltlich zur Verfügung stehen, als auch im öffentlichen oder privaten Eigentum sein, sind jedoch meistens öffentlich für jedermann zugänglich. Stadträumlich bilden Park-Plätze eigenständige Räume und verfügen über eine klare Abgrenzung (z.B. durch Einfriedung, Materialität, Zugänge, etc.).

Funktion

- Abstellen von PKWs
- (Kurz-)Aufenthalt, Zusammentreffen, Sammeln und Verteilen von Nutzern
- Einfahrt und Ausfahrt für den Fahrzeugverkehr
- Eingang und Ausgang für Fußgänger
- Sicherer und barrierefreier Zugang für Fußgänger
- Separate Wegeführung für Fußgänger und Fahrzeugverkehr
- Sichere Querung der Fahrbahnen für Fußgänger
- Information (Orientierung, Standort, Plan, etc.)
- E-Mobility (Laden)
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Städtebauliche Vernetzung mit der Umgebung
- Anbindung an das lokale Fuß- und Radwegenetz, sowie an den ÖPNV
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Größenordnung, Lage und Vernetzung mit dem Stadtraum kann ein Parkplatz lokal, regional und ggf. überregional bedeutend sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Fußgängerfreundliche, sicherere, barrierefreie, kurze und direkte Zugänge
 - Kurze, direkte und sichere Fußwege am Areal des Park-Platzes
 - Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität

- Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Einsteigen und Verlassen des PKW
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, etc.)
 - Sichere Querung von Fahrbahnen für Fußgänger
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- Modal Split: Fußgänger (2), Radfahrer (0), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (1)
 - Ein weitgehend behinderungsfreier Parkierungsverkehr für PKWs ist sicherzustellen.
 - Sicherstellung eines sicheren Fußgängerverkehrs (Nutzer) durch eigene Zonierung bzw. durch eigene Wegeführung.
 - Vermeidung von Konfliktpotentialen zwischen Fußgängern und PKWs insbesondere an Querungen
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung soll ein entsprechender Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
- Klimabeitrag:

Mittels überlegter Gestaltung von Park-Plätzen kann man einen entsprechenden Beitrag zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima leisten.

 - Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal) z.B.: mittels Begrünung in Form von Baumreihen, Alleen, Buschwerken, Grünflächen, etc.
 - Beitrag zum Stadtklima
 - Einsatz von Blauer und Grüner Infrastruktur – gezielte Integration von Wasser und Bepflanzung
 - Vermeidung von Versiegelung durch innovative Oberflächenversiegelungsmaterialien

Park-Garagen (-Häuser):



Abbildung 53: Moderne Park-Garage in der Warmbader Straße



Abbildung 54: Innerstädtische Park-Garage nahe des Parkhotels

Definition

Park-Garagen bzw. -Häuser sind überirdische oder unterirdische großflächige Bauten die ausschließlich dem witterungsfreien Parkzwecken von PKWs dienen. Park-Garagen bzw. -Häuser können sowohl entgeltlich oder unentgeltlich zur Verfügung stehen, als auch im öffentlichen oder privaten Eigentum sein. Stadträumlich bilden Park-Garagen bzw. Häuser eigenständige Raumvolumina, die sich durch ihr Fassadenbild meist stark von herkömmlichen Gebäuden unterscheiden (Geschosshöhe, natürliche Belichtung, Gebäudetiefe, Fenster, etc.). Unterirdische Parkhäuser hingegen sind im Stadtbild (z.B. als Teil eines Gebäudekomplexes oder als

eigenständig unsichtbarer Baukörper unter Plätzen oder Grünanlagen) kaum sichtbar bzw. erkennbar. Im Gegensatz zu Park-Plätzen sind viele Park-Garagen bzw. -Häuser entgeltlich und beschränkt (für ihre Nutzer) zugänglich.

Funktion

- Geschütztes (witterungsgeschütztes) Abstellen von PKWs
- (Kurz-)Aufenthalt, Zusammentreffen, Sammeln und Verteilen von Nutzern
- Einfahrt und Ausfahrt für den Fahrzeugverkehr
- Eingang und Ausgang für Fußgänger
- Sicherer und barrierefreier Zugang für Fußgänger
- Separate Wegeföhrung für Fußgänger und Fahrzeugverkehr
- Sichere Querung der Fahrbahnen für Fußgänger
- Information (Orientierung, Standort, Plan, etc.)
- Schutz vor Witterungseinflüssen
- E-Mobility (Laden)
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Städtebauliche Vernetzung mit der Umgebung
- Anbindung an das lokale Fuß- und Radwegenetz, sowie an den ÖPNV
- Klimabeitrag

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Größenordnung, Lage und Vernetzung mit dem Stadtraum kann eine Park-Garage bzw. -Haus lokal, regional und ggf. überregional bedeutend sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Fußgängerfreundliche, sicherere, barrierefreie, kurze und direkte Zugänge
 - Kurze, direkte und sichere Fußwege im Inneren der Park-Garage bzw. -Haus
 - Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Einsteigen und Verlassen des PKWs
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen)
 - Sichere Querung von Fahrbahnen für Fußgänger
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeigneten Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- Modal Split: Fußgänger (2), Radfahrer (0), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (1)
 - Ein weitgehend behinderungsfreier Parkierungsverkehr für PKWs ist sicherzustellen.
 - Sicherstellung eines sicheren Fußgängerverkehrs (Nutzer) durch eigene Zonierung bzw. durch eigene Wegeföhrung.
 - Vermeidung von Konfliktpotentialen zwischen Fußgängern und PKWs insbesondere an Querungen
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung soll ein entsprechender Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß

- Klimabeitrag:

Mittels überlegter Gestaltung von Park-Garagen bzw. -Häuser kann man einen entsprechenden Beitrag zum lokalen Mikroklima oder sogar zum Stadtklima leisten.

- Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal) z.B.: mittels Dach- oder Fassadenbegrünung
- Beitrag zum Stadtklima

4.2.2.7 Innenhöfe, Passagen, Arkaden und Laubengänge



Abbildung 55: Innenhof in der Villacher Altstadt



Abbildung 56: Rathaus-Passage



Abbildung 57: Arkaden in der Villacher Altstadt



Abbildung 58: Laubengang vorm Stadtkino

Definition

Innenhöfe, Passagen, Arkaden und Laubengänge werden hier deshalb in einem gemeinsamen Raum-Typ zusammengefasst, da sie sehr oft in Kombination vorkommen und ähnliche Funktionen aufweisen. Alle vier sind sie Bestandteile von Gebäuden bzw. Gebäudekomplexen. Zahlreiche Innenhöfe in Villach sind öffentlich zugänglich, wenngleich sie nicht immer in öffentlichen Besitz sind. Um einen Innenhof zu erreichen, muss man zuvor durch eine Passage hindurch und um den Innenhof trocken zu durchqueren ist dieser zumeist mit Arkaden bzw. Laubengängen an den Rändern versehen. Besteht bei einem Innenhof die Möglichkeit des vollständigen Durchquerens so spricht man in Kombination wiederum von sogenannten Passagen, die durch ein Bauwerk bzw. Ensemble hindurchführen. Derartige Abfolgen findet man in Österreich sehr verbreitet (Villach, Klagenfurt, Graz, Salzburg und Wien). Arkaden bzw. Laubengänge kommen auch oft entlang von Plätzen oder wichtigen Einkaufsstraßen vor. Sie dienen vor allem dem witterungsfreien als auch beschatteten Flanieren, Aufenthalt, Handel und Konsum entlang wichtiger Erdgeschosszonen.

Funktion

- Erschließung und Durchgang
- Aufenthalt, Versammlung und Verteilung von Menschen
- Handel und Konsum
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Schutz vor Witterungseinflüssen

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Lage, Versorgungs- und Nutzungsangebot, Historizität und gestalterischer (baukultureller) Ausformung können Innenhöfe, Passagen, Arkaden und Laubengänge von lokaler, regionaler oder ggf. überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- **Optimale Fußgängerfreundlichkeit**
 - Innenhöfe, Passagen, Arkaden und Laubengänge sind ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung mittels geeigneter Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
 - Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot für Aufenthalt (Verweilen):**
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung, Gestaltung und Randzonenausbildung (zu Gebäuden – Erdgeschosszone)
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend nicht frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (Gastgärten, etc.), dort wo Bedarf existiert oder wo es gewünscht ist.
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
 - Verwendung von integrativem und multifunktionalem Stadtmobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.)
 - Angebot öffentlich nutzbarer Technologien (z.B. freies W-LAN, freie Ladestationen, etc.)
- **Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen, Austauschen und zum Kommunizieren: Sehen, Hören und Reden):**
 - Gewährleistung des Zusammentreffens, Austauschens, Kommunizierens (Sehen, Hören und Reden) und Interagierens mittels übersichtlicher Gestaltung und Vermeidung eines zu hohen Umgebungslärms
 - Gewährleistung der Kommunikation zwischen Gebäuden und Frei- bzw. Außenräumen mittels geeigneter Ausbildung der Erdgeschosszonen (Randzone)
- **Ausreichend Raum und Platz für Handel und Konsum**
 - Besondere Beachtung von Geschäftslokalen entlang der Randzone (wohl überlegte Ausbildung der Erdgeschosszonen von angrenzenden Gebäuden). Die Belebung der kommerziellen Nutzung von Erdgeschosszonen ist entsprechend zu fördern
 - Raum- und Platzangebot für Gastgärten (Voraussetzung: eine gut überlegte Positionierung und ein gut abgestimmtes Gestaltungskonzept)
- **Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (0), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)**
 - Innenhöfe, Passagen, Arkaden und Laubengänge sind ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten.
- **Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:**

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung von Innenhöfen, Passagen, Arkaden und Laubengängen soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

- Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude)
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der Erdgeschosszonen von Gebäuden
- Schutz vor Witterungseinflüssen:

Da Passagen, Arkaden und Laubengängen immer überdacht sind, sind die Benutzer (Fußgänger) automatisch gegenüber direkter Sonne, Regen und Schnee geschützt. Schutz gegenüber folgenden Witterungseinflüssen ist noch zu berücksichtigen.

 - Schutz vor Wind
 - Schutz vor Kälte
 - Schutz vor Luftverschmutzung
 - Schutz vor Lärm

4.2.2.8 Brücken

Fuß- und Radfahrer-Brücken:



Abbildung 59: Fußgängerbrücke Kapuzinersteig / Mühlenweg



Abbildung 60: Kongresshaussteg

Definition

Fuß- und Radfahrer-Brücken sind Überbrückungsbauwerke von räumlichen Hindernissen die ausschließlich für Fußgänger und / oder Radfahrer vorbehalten sind. In erster Linie dienen sie dem Zweck Fuß- und / oder Radwege kontinuierlich über ein Hindernis zu leiten. Brückenbauwerke können einfach und rein zweckdienlich ausgeführt werden oder man bedient sich einer entsprechenden Formensprache die den ästhetischen Ansprüchen aller Sinne genügt, womit aus einem notwendigen Überbrückungselement ein Ort mit Ambiente, Identität und Wiedererkennungswert entsteht.

Funktion

- Überbrücken, Verbinden und Erschließen für den Fußgänger und Radverkehr
- Kurzaufenthalt (Aussicht) für Fußgänger
- Stadträumliche Orientierung
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer (gegenüber Absturz)

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Lage (Position), Historizität und gestalterischer (baukultureller) Ausformung können Fuß- und Radfahrer-Brücken von lokaler, regionaler oder ggf. überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Fuß- und Radfahrer-Brücken sind ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung mittels geeigneter Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives Gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeigneten Beleuchtungskonzept
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalte:
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung und Gestaltung
- Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen):

- Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Zusammentreffen und Versammeln (abhängig von der zur Verfügung stehenden Brückenbreite)
- Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (1), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)
 - Fuß- und Radfahrer-Brücken sind ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten.
 - Sofern keine separaten Spuren für Fußgänger und Radfahrer bestehen ist einem möglichen Konfliktpotential entsprechend vorzubeugen (geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen)
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung von Fuß- und Radfahrer-Brücken soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Design und Architektur, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Attraktive Gestaltung der Brückenköpfe

Straßen-Brücken:



Abbildung 61: Friedensbrücke



Abbildung 62: Kriegsbrücke

Definition

Straßen-Brücken sind Überbrückungsbauwerke von räumlichen Hindernissen für sämtliche Verkehrsteilnehmer (Fahrzeugverkehr, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger). In erster Linie dienen sie dem Zweck kontinuierlich über ein Hindernis zu leiten. Brückenbauwerke können einfach und rein zweckdienlich ausgeführt werden oder man bedient sich einer entsprechenden Formensprache die den ästhetischen Ansprüchen aller Sinne genügt, womit aus einem notwendigen Überbrückungselement ein Ort mit Ambiente, Identität und Wiedererkennungswert entsteht.

Funktion

- Überbrücken, Verbinden und Erschließen für sämtlicher Verkehrsteilnehmer
- Kurzaufenthalt (Aussicht) für Fußgänger
- Stadträumliche Orientierung
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation
- Sicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer gegenüber Absturz

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Lage (Position), Historizität und gestalterischer (baukultureller) Ausformung können Straßen-Brücken von lokaler, regionaler oder ggf. überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Ausreichend Sicherheit und Platz für Fußgänger und Radfahrer
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeigneten Beleuchtungskonzept
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalte:
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung und Gestaltung
- Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Begegnen (Raum und Platz zum Zusammentreffen):
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Zusammentreffen und Versammeln (z.B: mittels breiter Gehwege – abhängig von der zur Verfügung stehenden Brückenbreite)
- Modal Split: Fußgänger (2), Radfahrer (2), ÖPNV (1) und Fahrzeugverkehr (1)
 - Straßen-Brücken sind urbane Verbindungselemente und Verkehrsräume für alle Verkehrsarten und – Teilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr), wobei eine räumliche Trennung ab 30 km/h anzustreben ist, um möglichen Konfliktpotentialen entgegenzuwirken.
 - Ein weitgehend behinderungsfreier fließender Verkehr für ÖPNV und Fahrzeuge (mit mittelhoher bis hoher Belastbarkeit hinsichtl. des Durchgangs, Ziel- und Quellverkehrs) ist sicherzustellen.
 - Ein weitgehend behinderungsfreier fließender Fahrradverkehr ist sicherzustellen.
 - Sicherstellung eines sicheren Fuß- und Fahrradverkehrs durch eigene Zonierung bzw. durch eigene Wegeführung.
 - Faire und ausgewogene Flächenverteilung im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer
 - Die Fahrbahnflächen stehen dem Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr zur Verfügung, wobei die Fahrradfahrer entsprechend bei der Straßenquerschnittsgestaltung (z.B. mittels eigenem Fahrbereich) zu berücksichtigen sind, sodass mögliche Konfliktpotentiale zwischen Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr minimiert bzw. verhindert werden.
 - Vermeidung von Konfliktpotentialen insbesondere an Brückenköpfen durch entsprechende Gestaltung. Insbesondere betrifft dies die Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr.
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung von Straßen-Brücken soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Design und Architektur, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Attraktive Gestaltung der Brückenköpfe

4.2.2.9 Unterführungen

Fuß- und Radfahrer-Unterführungen:



Abbildung 63: Fuß- und Radfahrer-Unterführung unter der Drautal- und Rudolfsbahn



Abbildung 64: Fuß- und Radfahrer-Unterführung unter der Triglavstraße

Definition

Fuß- und Radfahrer-Unterführungen sind unterirdische Bauwerke die ausschließlich Fußgänger und / oder Radfahrer unter räumliche Hindernisse führen. In erster Linie dienen sie dem Zweck Fuß- und / oder Radwege kontinuierlich unter ein Hindernis zu leiten. Unterführungen können einfach und rein zweckdienlich ausgeführt werden oder man bedient sich einer entsprechenden Formsprache die den ästhetischen Ansprüchen aller Sinne genügt, womit aus einem notwendigen Überbrückungselement ein Ort mit Ambiente, Identität und Wiedererkennungswert entsteht.

Funktion

- Unterführen von räumlichen Hindernissen, Verbinden und Erschließen für den Fußgänger und Radverkehr
- Kurzaufenthalt an den Eingangs- und Ausgangsbereichen für Fußgänger
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation

Bedeutung

lokal / regional

Je nach Lage (Position), Vernetzung und gestalterischer (baukultureller) Ausformung können Fuß- und Radfahrer-Unterführungen von lokaler oder regionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Fuß- und Radfahrer-Brücken sind ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten
 - Ausreichend Raum- und Platzangebot (je breiter und höher - desto besser)
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung mittels geeigneter Oberflächenmaterialität
 - Übersichtlichkeit und Sicherheit gegenüber Kriminalität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeigneten Beleuchtungskonzept
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalte:
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung und Gestaltung
- Modal Split: Fußgänger (1), Radfahrer (1), ÖPNV (0) und Fahrzeugverkehr (0)

- Fuß- und Radfahrer-Unterführungen sind ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten.
- Sofern keine separaten Spuren für Fußgänger und Radfahrer bestehen ist einem möglichen Konfliktpotential entsprechend vorzubeugen (geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen)
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:
 Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung von Fuß- und Radfahrer-Unterführungen soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.
 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Design und Architektur, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Attraktive Gestaltung der Ein- und Ausgänge

Straßen-Unterführungen:



Abbildung 65: Unterführung der Ossiacher Zeile unter die Drautalbahn



Abbildung 66: Unterführung der Treibacher Straße unter die Drautalbahn

Definition

Straßen-Unterführungen sind unterirdische Bauwerke die sämtliche Verkehrsteilnehmer (Fahrzeugverkehr, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger) unter räumliche Hindernisse führen. In erster Linie dienen sie dem Zweck kontinuierlich unter ein Hindernis zu leiten. Unterführungen können einfach und rein zweckdienlich ausgeführt werden oder man bedient sich einer entsprechenden Formensprache die den ästhetischen Ansprüchen aller Sinne genügt, womit aus einem notwendigen Überbrückungselement ein Ort mit Ambiente, Identität und Wiedererkennungswert entsteht.

Funktion

- Unterführen von räumlichen Hindernissen, Verbinden und Erschließen für sämtlicher Verkehrsteilnehmer
- Kurzaufenthalt an den Eingangs- und Ausgangsbereichen für Fußgänger
- Gestaltung des Gebietscharakters (Milieu), Identitätsbildung, Wiedererkennung und ggf. Repräsentation

Bedeutung

lokal / regional / überregional

Je nach Lage (Position), Vernetzung und gestalterischer (baukultureller) Ausformung können Straßen-Unterführungen von lokaler, regionaler oder überregionaler Bedeutung sein.

Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen

- Optimale Fußgängerfreundlichkeit
 - Ausreichend Sicherheit und Platz für Fußgänger und Radfahrer

- Ausreichend Raum- und Platzangebot (je breiter und höher desto besser)
 - Barrierefreiheit (Vermeidung von Hindernissen wie Treppen, ungeeigneter Bodenbeläge, Unter- und Überführungen, etc.)
 - Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung und sowie Oberflächenmaterialität
 - Übersichtlichkeit und Sicherheit gegenüber Kriminalität
 - Optimale Beleuchtung (attraktives gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit) mittels geeignetem Beleuchtungskonzept
- Ausreichend Raum- und Platzangebot für (Kurz-)Aufenthalte:
 - Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen mittels gut überlegter Zonierung und Gestaltung
- Modal Split: Fußgänger (2), Radfahrer (2), ÖPNV (1) und Fahrzeugverkehr (1)
 - Straßen-Unterführungen sind urbane Verbindungselemente und Verkehrsräume für alle Verkehrsarten und –Teilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und Fahrzeugverkehr), wobei eine räumliche Trennung ab 30 km/h anzustreben ist um möglichen Konfliktpotentialen entgegenzuwirken.
 - Ein weitgehend behinderungsfreier fließender Verkehr für ÖPNV und Fahrzeuge (mit mittelhoher bis hoher Belastbarkeit hinsichtl. des Durchgangs, Ziel- und Quellverkehrs) ist sicherzustellen.
 - Ein weitgehend behinderungsfreier fließender Fahrradverkehr ist sicherzustellen.
 - Sicherstellung eines sicheren Fuß- und Fahrradverkehrs durch eigene Zonierung bzw. durch eigene Wegeführung.
 - Faire und ausgewogene Flächenverteilung im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer
 - Die Fahrbahnräume stehen dem Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr zur Verfügung, wobei die Fahrradfahrer entsprechend bei der Straßenquerschnittsgestaltung (z.B. mittels eigenen Fahrbereich) zu berücksichtigen sind, sodass mögliche Konfliktpotentiale zwischen Fahrradverkehr, ÖPNV und Fahrzeugverkehr minimiert bzw. verhindert werden.
 - Vermeidung von Konfliktpotentialen insbesondere an Ein- und Ausfahrten durch entsprechende Gestaltung. Insbesondere betrifft dies die Quermöglichkeiten für den Fußgängerverkehr.
- Schönheit, Maß, Proportion und Ambiente:

Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung von Straßen-Unterführungen soll ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und zum Gebietscharakter geleistet werden.

 - Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne (visuell, haptisch, akustisch und olfaktorisch) z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Design und Architektur, Sauberkeit und Pflege, etc.
 - Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
 - Attraktive Gestaltung der Ein- und Ausfahrten

4.2.3 Potential „Fuß- und Radwegenetz Villach“

Da Villach von zunehmend mehr Leuten aus dem Umland frequentiert wird (sei es als Arbeitsplatz, Ausbildungsort oder Versorgungsstandort) steigt das tägliche Mobilitätsverhalten im Stadtgebiet weiter an. Hinsichtlich dieses Anstiegs hat sich die Stadt Villach dazu entschlossen einen zukunftsfähigen und innovativen Umgang mit den Themen Mobilität und Öffentlicher Raum zu pflegen. Ziel dieses innovativen Umgangs ist die Umkehr der Verkehrsprioritäten bzw. der Mobilitätshierarchie mit Fokus auf Fuß- und Fahrradmobilität. Neben diesem Ziel und dem Umstand, dass immer weniger Menschen ein Auto besitzen, hat man sich dazu entschlossen wichtige zentrale Orte in der Stadt entsprechend „Zukunfts-Fit“ zugänglich zu machen und miteinander zu vernetzen. Eine zentrale Schlüsselrolle spielt dabei das lokale „Fuß- und Radwegenetz“. Um die anvisierten Ziele zu ermöglichen, benötigt es einer Auseinandersetzung und einer Miteinbeziehung des bestehenden als auch des geplanten Fuß- und Radwegenetzes. Da Villach ein sehr gutes bestehendes Fuß- und Radwegenetz (lokal, regional als auch überregional) besitzt (siehe Abbildung 67), ist dieses Netz im Stande diese vernetzende Funktion zwischen den zentralen urbanen Orten³⁷, den bestehenden und zukünftigen öffentlichen Räumen, innerhalb des verstädterten Gebiets lokal (mit Ausnahme der ländlich geprägten Gebiete), als auch mit dem Stadtzentrum zu übernehmen. Entscheidend für eine optimale Vernetzung, ist ein kompaktes Wegenetz im Sinne direkter und kurzer Wege für Fußgänger und Fahrradfahrer, das ein adäquates Maß an Attraktivität und Sicherheit bietet, damit es entsprechend von der Bevölkerung angenommen und genutzt wird.

RADWEGENETZ IN DER STADT VILLACH

Stand November 2008

villach .stadt

Stadt- und Verkehrsplanung

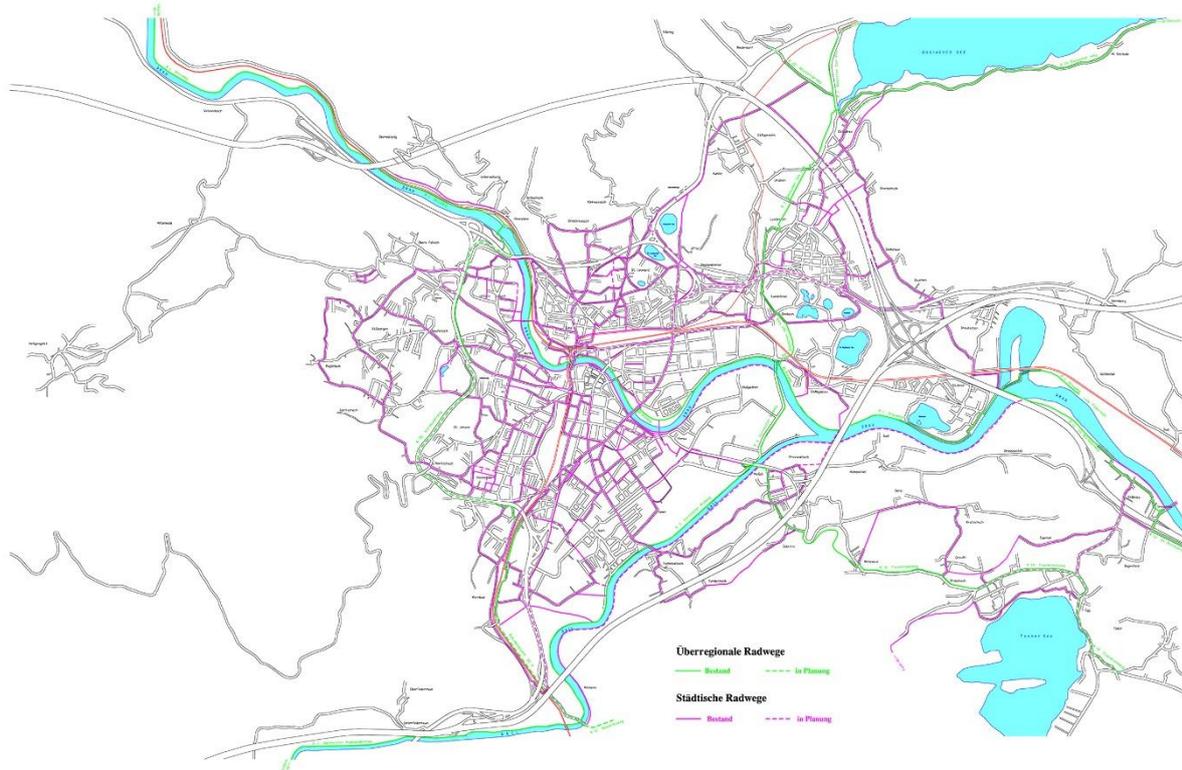


Abbildung 67: Die Abbildung zeigt das bestehende und geplante Radwegenetz der Stadt Villach (Stand November 2008). In PINK: die städtischen Radwege und in GRÜN: die überregionalen Radwege

³⁷ Orte mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot

4.2.4 Fokus „Innenstadt“

Die Innenstadt von Villach (siehe Abbildung 20, Abbildung 68, Abbildung 69 und Abbildung 70) nimmt eine Sonderstellung im Fachkonzept Öffentlicher Raum Villach ein. Die Innenstadtzone bildet nicht nur das historische Zentrum der Stadt mit zahlreichen historisch gewachsenen Plätzen, sondern auch das Zentrum des täglichen urbanen Lebens der gesamten Stadt (Kultur, Konsum, Arbeit, Wohnen, Verwaltung, Mobilität, Soziales Leben und Tourismus), womit sie zeitgleich eine lokale, regionale und überregionale Bedeutung erhält. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ergeben sich in der Innenstadt spezielle, lokal bedingte Potentiale wie das Flussufer der Drau, die Brücken, der Standort des Kongresszentrums, des Wochenmarkts, des Landeskrankenhauses, der Brauerei und der zwei Bahnhöfe (Hauptbahnhof und Westbahnhof). Neben diesen Potentialen gibt es auch spezielle Herausforderungen die es zu managen gilt, wie zum Beispiel der Umgang mit unbelebten Innenstadtbereichen, mit leerstehenden Geschäftslokalen, innerstädtischem Wohnraum, sozialem Versorgungsangebot, Parkplatzsituation, etc., die unmittelbare Auswirkungen auf den öffentlichen Raum der Innenstadt haben.



Abbildung 68: Blick über den Hauptplatz von Villach



Abbildung 69: Blick auf das nördliche Draufer mit dem Congress-Center



Abbildung 70: Luftbildausschnitt der Villacher Innenstadt (Stadtzentrum)



Abbildung 71: Überlagerung der heutigen Innenstadtzone (weiß gepunktete Linie) mit dem historischen Zentrum von Villach, basierend auf einen Ausschnitt des Franziszeischen Katasters (19. Jhd.).

4.2.5 Fokus „ländlich geprägte Gebiete“

Da das Stadtgebiet von Villach einen beträchtlichen Flächenanteil ländlich geprägter Gebiete besitzt (siehe Abbildung 18, Abbildung 20 und Abbildung 72) die per Fuß- und Radweg nur schwer an das Stadtzentrum angebunden werden können, bedarf es hier alternativer Lösungsvorschläge wie man mit dem Thema „Öffentlicher Raum“ vor Ort umgehen soll. Diese ländlich geprägten Gebiete sind überwiegend von kleinen Dorf- und Siedlungsstrukturen geprägt die teilweise lokale Zentrumsfunktionen übernehmen. Deshalb gilt es hier geeignete Lösungen lokal vor Ort zu erarbeiten und zwar dort wo es Potential gibt, wie zu Beispiel an (historisch) gewachsenen, strategisch wichtigen Kreuzungspunkten, die über kompakte Siedlungsstrukturen mit entsprechenden Einrichtungen verfügen wie zum Beispiel Gemeindezentren, Kirchen, Gasthäuser, Nahversorger, Sehenswürdigkeiten, verdichtete Wohnbauten, größere Firmenniederlassungen, oder sonstige wertvolle Qualitäten mit räumlichen Auswirkungen. Nur an solchen strategischen Punkten ist eine zukünftige Entwicklung sinnvoll und deshalb benötigen sie auch entsprechend gestaltete öffentliche Freiräume, für die Menschen vor Ort. Anvisiert wird also eine Aktivierung potentieller Dorfkerns zu zukünftigen Zentren des öffentlichen Lebens, die zugleich als Ausgangspunkt für räumliche Entwicklungen dienen.



Abbildung 72: St. Ruprecht – ein typisches Beispiel eines Haufendorfes im ländlich geprägten Umland der Stadt Villach

4.3 Methodische Vorgehensweise

4.3.1 Methodische Vorgehensweise – Zielsetzung

Die methodische Vorgehensweise dient als Grundlage für die Erstellung des Bedeutungsplanes der öffentlichen Räume in Villach und verfolgt im Wesentlichen zwei grundlegende Zielsetzungen. Erstens, die Bildung und Integration eines funktionierenden stadtübergreifenden öffentlichen Netzwerkes für Fußgänger und Radfahrer (auf Basis des bestehenden Fuß- und Radnetzes), das „zentrale urbane Orte“ mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot, als auch lokale öffentliche Zonen (sogenannte „Urban Public Living-Places“ – öffentliche Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalem Potential bzw. mit erhöhtem Handlungsbedarf) mittels geeigneten Verbindungswegen (sogenannten „Urban Public Living-Trails“), innerhalb der Stadt lokal, als auch mit dem Stadtzentrum vernetzt. Als zweites Ziel wird die Aktivierung potentieller Dorfzentren als Zentrum des öffentlichen Lebens und als Ausgang für räumliche Entwicklungen in den ländlich geprägten Gebieten von Villach angestrebt.

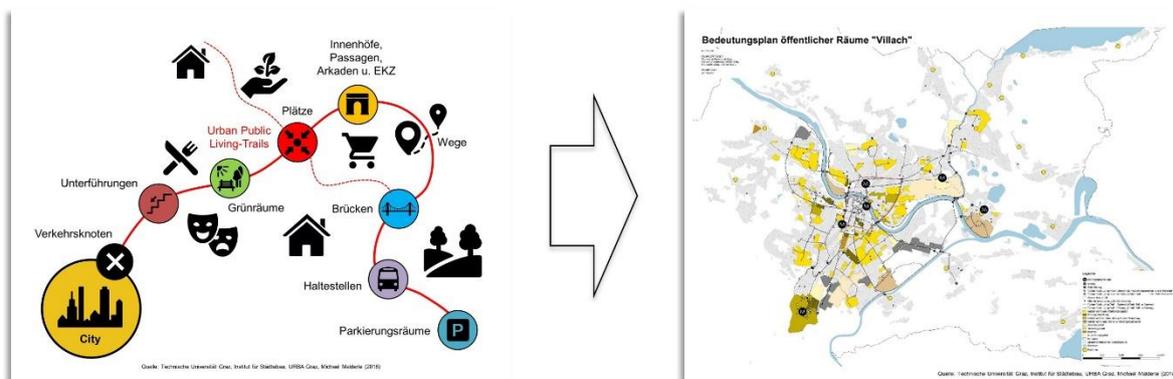
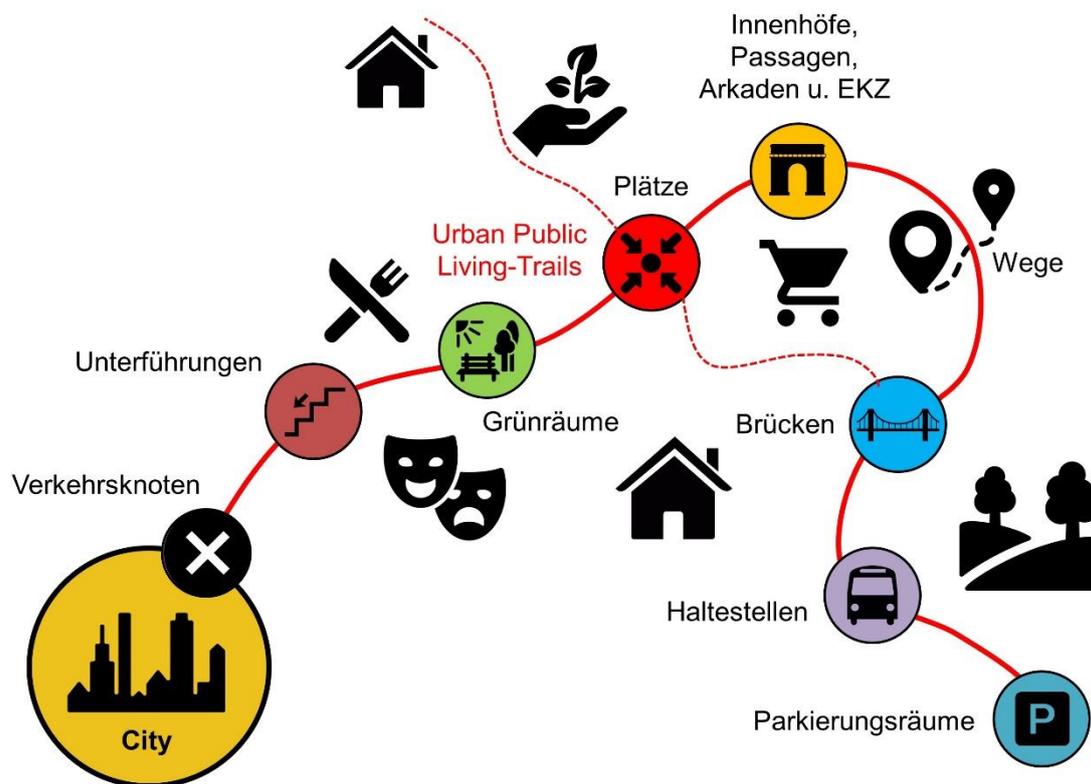


Abbildung 73: Die Erstellung eines stadtübergreifenden Bedeutungsplanes der öffentlichen Räume in Villach (Abbildung: rechts) kann nur mittels einer geeigneten methodischen Vorgehensweise (Abbildung: links) erreicht werden.

4.3.2 Methodische Vorgehensweise – Wie?

Dieses stadtübergreifende Netzwerk setzt sich aus unterschiedlichen öffentlichen Raumtypen zusammen, die sich im Wechselspiel mit dem Stadtzentrum, den zentralen urbanen Orten und den lokalen öffentlichen Zonen („Urban Public Living-Places“) befinden. In Folge bilden sie eine Vielzahl urbaner Teilnetze (entlang urbaner Entwicklungsachsen bzw. -Zonen) und in Summe eine übergeordnete logische Einheit – das funktionierende öffentliche Netzwerk auf Gesamtstadtebene, wobei dieses Netzwerk vorrangig auf die Bedürfnisse von Fußgänger und Radfahrer zugeschnitten ist. Die folgende Abbildung (Abbildung 74) zeigt exemplarisch das Zusammenspiel der Einzelelemente der „zentralen Orte“ (Orte mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot), der „Urban Public-Places“ (öffentliche Zonen unterschiedlicher Raumtypen – Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalem Potential), der „Urban Public Living-Trails“ (öffentliches Verbindungswegenetz) und des Stadtzentrums.



Quelle: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 74: Die Abbildung zeigt das Zusammenspiel der Einzelelemente das für die Erstellung eines Bedeutungsplanes öffentlicher Räume notwendig ist. Die schwarzen Symbole ohne Schrift stehen stellvertretend für die „zentralen Orte“ (Orte mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot), die bunten, kreisförmigen Symbole mit Schrift stehen für die „Urban Public Places“ (öffentliche Zonen unterschiedlicher Raumtypen – Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential), die roten Linien für die „Urban Public Living-Trails“ (öffentliches Verbindungswegenetz) und die kreisförmige „City“ für das Stadtzentrum.

4.3.3 Methodische Vorgehensweise – Wozu?

Dieses Netzwerk öffentlicher Räume hat einerseits die Aufgabe als direkte Innenstadtanbindung zu fungieren und andererseits die Aufgabe die zentralen urbanen Orte und die lokalen öffentlichen Zonen („Urban Public Living-Places“), mit Hilfe von geeigneten öffentlichen Verbindungswegen („Urban Public Living-Trails“), zu stärken und direkt mit der fußläufigen Umgebung zu vernetzen. Dadurch soll die Lebensqualität (hinsichtl. Sicherheit, Schutz, Komfort und Sinnlichkeit) in den urban geprägten Gebieten, in den Gewerbe- und Technologiegebieten, sowie in der Innenstadt entsprechend angehoben werden und ein Beitrag zur zukünftigen Entwicklung dieser Gebiete geleistet werden.

4.4 Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach:

Das erarbeitete Gesamt-Planwerk dient einerseits zur Übersicht (Orientierung), Verortung, Priorisierung und Bedeutung, der bestehenden öffentlichen Räume und ihrer Vernetzung im Stadtgefüge von Villach, andererseits fungiert es als strategische Grundlage für die Vorsorge, Planung, Umsetzung und Erhaltung von bestehenden und zukünftigen öffentlichen Räumen in der Stadt. D.h. es kann auf einer relativ objektiven Ebene die Potentialnutzung, Bedarfsableitung (Handlungsbedarf), der Entscheidungsfindungsprozess und die öffentliche Argumentation für Verwaltung, Politik und Planer unterstützen bzw. erleichtern.

Das Gesamt-Planwerk besteht in Summe aus 14 Plänen: aus einem Bedeutungsplan öffentlicher Räume auf „Gesamtstadtebene“, aus einem Teil-Bedeutungsplan der öffentlichen Räume in der urbanen Entwicklungszone „Innenstadt“ und aus 12 Teil-Bedeutungsplänen öffentlicher Räume entlang urban bedeutender Entwicklungsachsen. Sämtliche Pläne sind digital in einem Geoinformationssystem erstellt worden und sind mit einer entsprechenden GIS-Datenbank verknüpft und abrufbar. Ergänzend zum Planwerk wurde ein digitales Gesamtverzeichnis aller bestehenden öffentlichen Räume auf Gesamtstadtebene und eine statistische Auswertung je urbaner Entwicklungsachse bzw. –Zone erstellt.³⁸ Jeder verzeichnete Urban Public-Place wurde mit einer entsprechenden ID (Nummerierung) als auch mit einer entsprechenden Ortsangabe versehen und schließlich nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie differenziert (siehe Tabelle 4).

Tabelle 3: Legende der Abkürzungen zu den folgenden Übersichtsverzeichnissen der „Urban Public Living-Places“

LEGENDE

Stadträumliche Charakteristik (Zone)	
IS	Innenstadt
UG	urban geprägt (verstädtertes) Gebiet
GT	Gewerbe- u. Technologiegebiet
LG	ländlich geprägtes Gebiet (ländliche Siedlungen u. Dörfer)
Bedeutungsgrad	
LB	Lokalbezug
RB	Regionalbezug
ÜB	Überregionalbezug
Stadtraumtyp	
Plätze	
AP	Aufenthaltsplätze
SP	Straßenplätze
Straßenräume (Straße)	
HS	Hauptstraßen (innerstädtisch)
SS	(Quartiers-)Sammelstraßen
SK	Straßenkreuzungen
FGZ	Fußgängerzonen
Wege	
FW	Fußwege
RW	Radwege
Grünräume (Grün)	
SG	Stadtraumgliedernde Grünräume
ÖP	Parkanlagen (öffentlich)
SGF	Straßenbezogene Grünflächen (öffentlich)
QG	Quartiersgrün (halböffentlich*) *eigentlich „privat“ aber öffentlich zugänglich
Haltestellen (Halt)	
SH	S-Bahnhaltestellen
BTH	Bus- u. Tramhaltestellen
MIK	Multimodale Knoten
Parkierungsräume (Parken)	
PP	Park-Plätze
PG	Park-Garagen (-Häuser)
IPAE	Innenhöfe, Passagen u. Arkaden
Brücken	
FRB	Fuß- u. Radfahrer-Brücken
SB	Straßen-Brücken
Unterführungen	
FRU	Fuß- u. Radfahrer-Unterführungen
SU	Straßen-Unterführungen

³⁸ Sowohl das Gesamtverzeichnis der bestehenden öffentlichen Räume auf Gesamtstadtebene als auch die statistische Auswertung je urbaner Entwicklungsachse bzw. –Zone wurden in einer digitalen Excel-Datenbank erfasst und festgehalten.

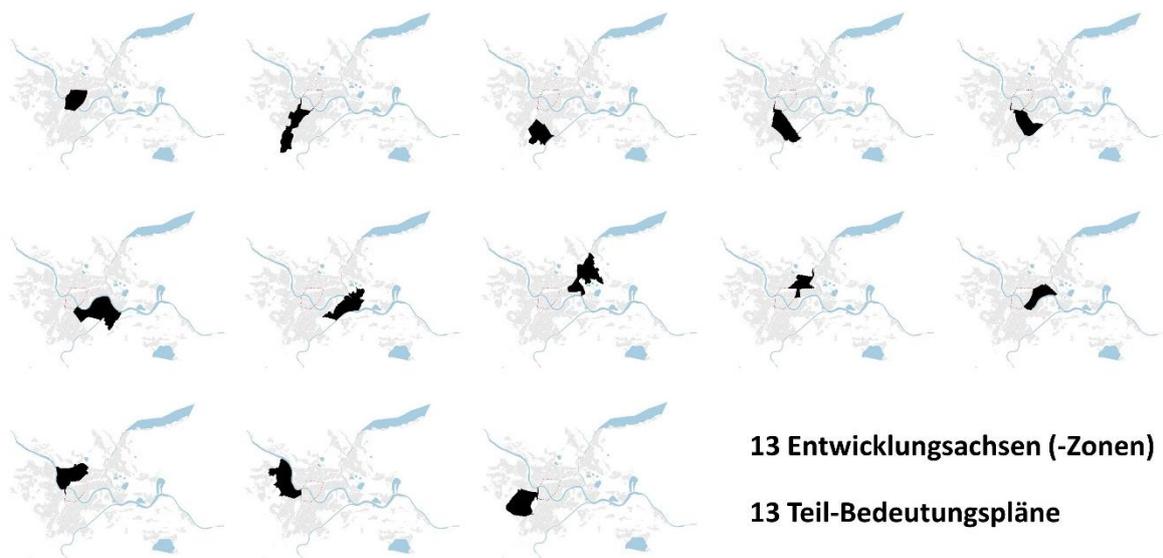


Abbildung 75: Übersicht aller 13 Teil-Bedeutungspläne

Die Teil-Bedeutungspläne der öffentlichen Räume urbaner Entwicklungsachsen, orientieren sich immer von Stadtrand in Richtung Stadtzentrum, docken an die zentral bedeutende urbane Entwicklungszone „Innenstadt“ an und stehen in Verbindung zu ihren Nachbarachsen. Während die urbanen Entwicklungsachsen eine bedeutende urbane Rückgratfunktion der urban verstederten Gebiete, der Gewerbe- und Technologiegebiete bilden, erhält die urbane Entwicklungszone „Innenstadt“ einen Sonderstatus als zentralurbanes Bindeglied.

Um die Bedeutungspläne öffentlicher Räume Villach leichter lesen zu können bedarf es einer kleinen Übersicht der nachstehenden Planlegende (siehe Abbildung 76 und Tabelle 2):

Legende

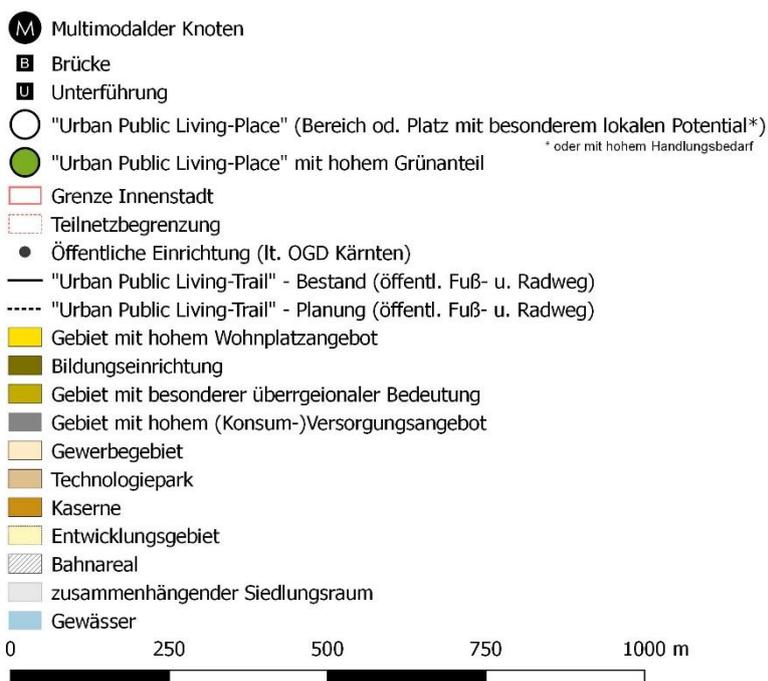


Abbildung 76: Übersicht der Planlegende des Bedeutungsplanes öffentlicher Räume Villach

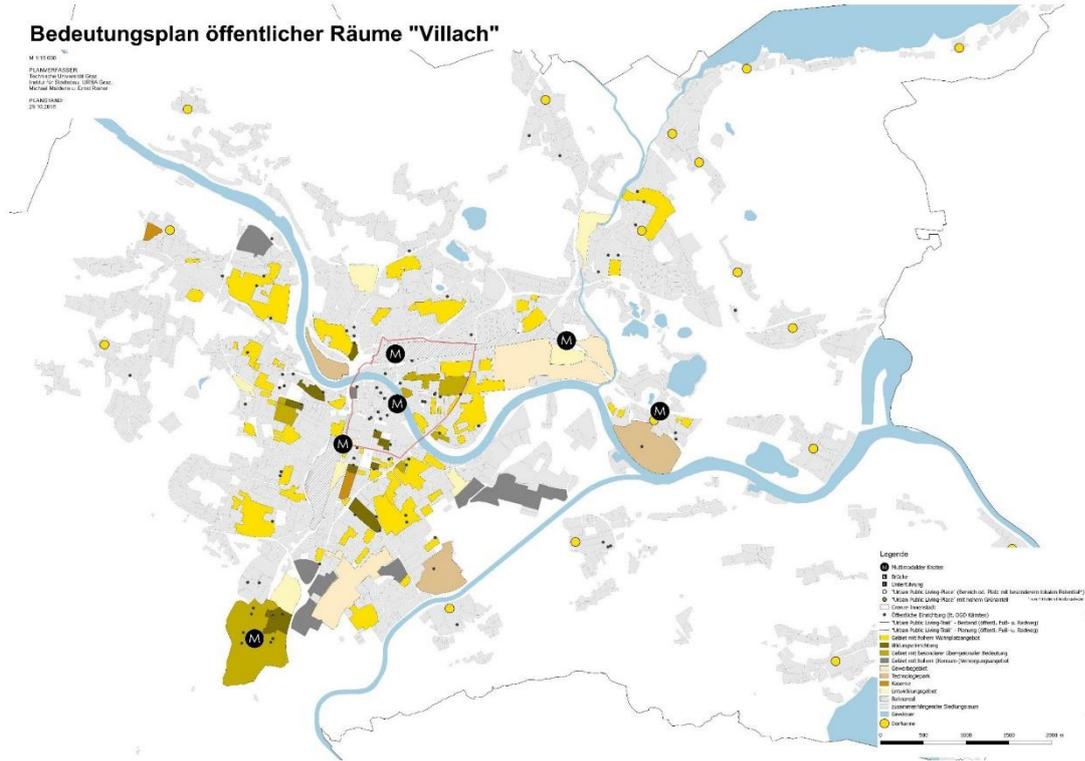
Tabelle 2: Ergänzung Detailbeschreibung ausgewählter Inhalte aus der Planlegende (Abbildung 76)

Beschreibung aus Legende:	Detailbeschreibung:
GOVERNMENTALSERVICE_EPSG31258 GRAU	Öffentliche Einrichtungen lt. OGD Server (https://www.data.gv.at/)
Urban Public Living-Places	Öffentliche Zonen unterschiedlicher Raumtypen (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential oder Handlungsbedarf)
Urban Public Living-Trails	Verbindungswegenetz (öffentl. Fuß- u. Radwege) das die öffentlichen Zonen unterschiedlicher Raumtypen (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential) und die zentralen urbanen Orte (Orte mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot) verbindet
<p>„Zentrale urbane Orte“ dazu zählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Gebiet mit hohem Wohnplatzangebot ❖ Bildungseinrichtungen ❖ Gebiet mit besonderer überregionaler Bedeutung ❖ Gebiet mit hohem (Konsum-) Versorgungsangebot ❖ Gewerbegebiet ❖ Technologiepark ❖ Kaserne 	Zentrale urbane Orte sind Orte mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot

In den Folgekapiteln 4.4.1, 0 und 4.4.3 werden lediglich verkleinerte Plangrafiken präsentiert. Das maßstabsgetreue Gesamt-Planwerk liegt dem Fachkonzept in einer gesonderten Planmappe bei.

Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Villach"

M 1:11.000
 PLANUNGSAUSSCHUSS
 Fachbereich Umwelt und Energie
 Magistrat der Gemeinde, 5100 Villach
 Michael Malderler, Erwin Gasser
 PLANUNGSDATUM:
 28.10.2018

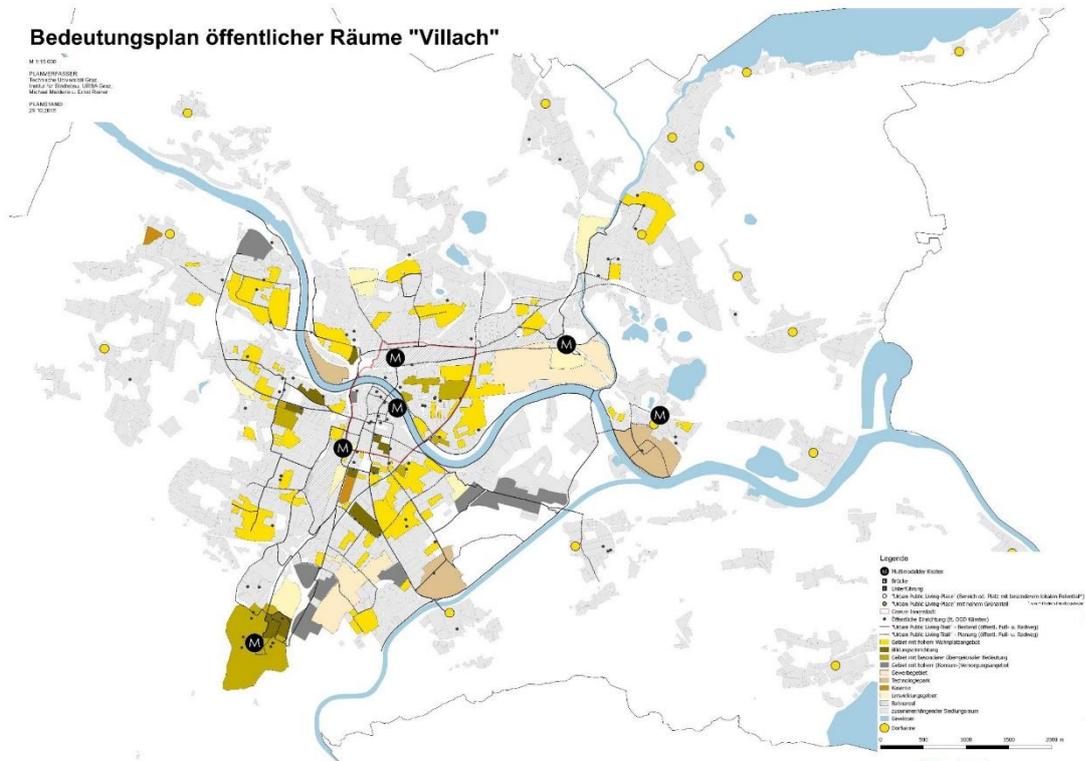


Quelle: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderler (2018)

Abbildung 80: Erweiterung des Planes um die zentralen urbanen Orte

Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Villach"

M 1:11.000
 PLANUNGSAUSSCHUSS
 Fachbereich Umwelt und Energie
 Magistrat der Gemeinde, 5100 Villach
 Michael Malderler, Erwin Gasser
 PLANUNGSDATUM:
 28.10.2018



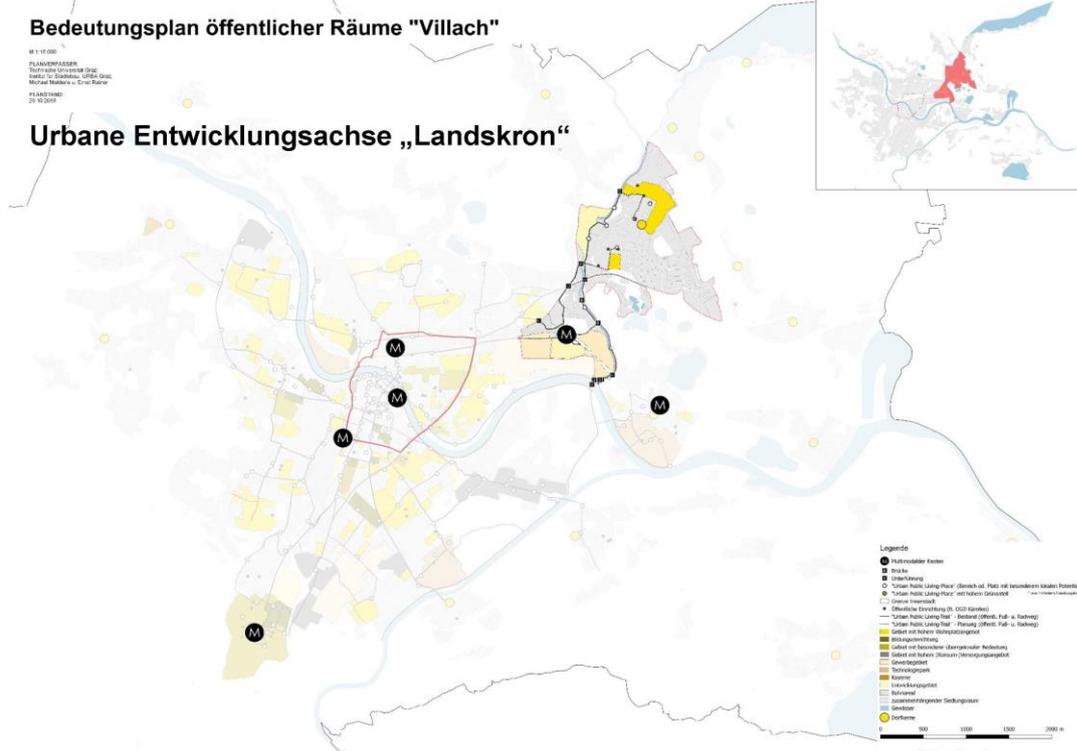
Quelle: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderler (2018)

Abbildung 81: Erweiterung des Planes um die Urban Public-Trails, welche die zentralen Orte lokal als auch mit dem Stadtzentrum vernetzen

Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Villach"

M 1:10.000
PLANVERFAHREN
Technische Universität Graz
Prof. Dr. Michael Malderie, Dr. Michael Malderie, Dr. Michael Malderie
Michael Malderie u. Erwin Ranz
PLANDATUM:
20.10.2018

Urbane Entwicklungssachse „Landskron“



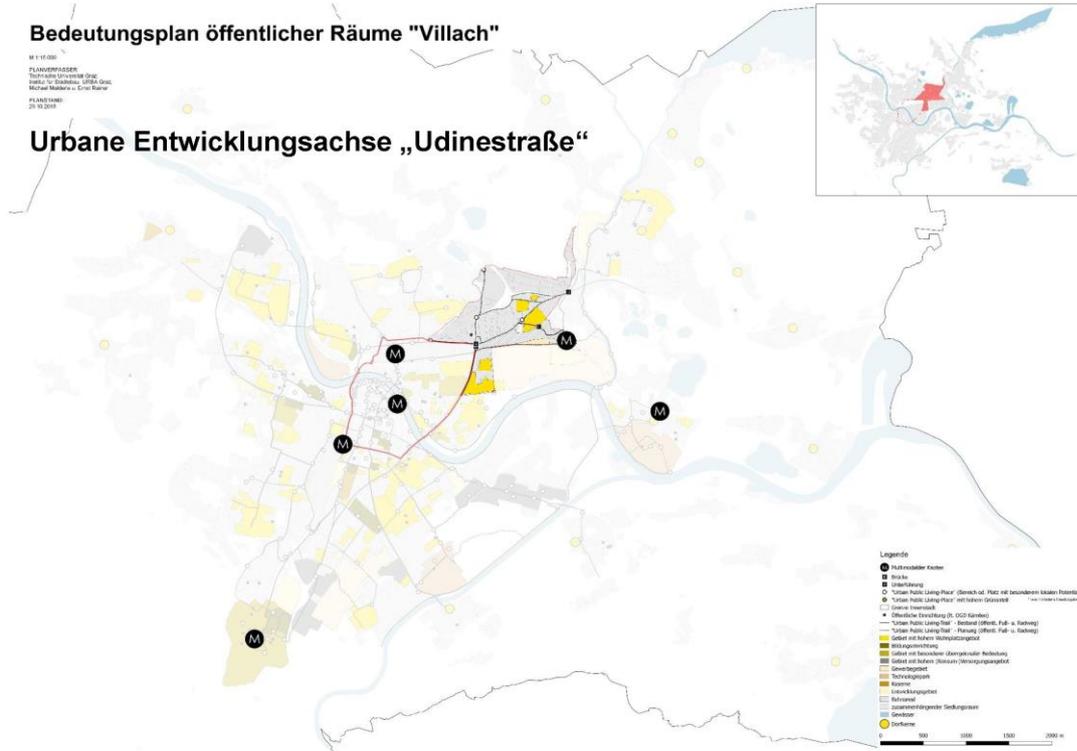
Quelle: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderie (2018)

Abbildung 90: Lage der urbanen Entwicklungssachse „Landskron“

Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Villach"

M 1:10.000
PLANVERFAHREN
Technische Universität Graz
Prof. Dr. Michael Malderie, Dr. Michael Malderie, Dr. Michael Malderie
Michael Malderie u. Erwin Ranz
PLANDATUM:
20.10.2018

Urbane Entwicklungssachse „Udinestraße“



Quelle: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderie (2018)

Abbildung 91: Lage der urbanen Entwicklungssachse „Udinestraße“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ auf Gesamtstadtebene:

Tabelle 3: Legende der Abkürzungen zu den folgenden Übersichtsverzeichnissen der „Urban Public Living-Places“

LEGENDE

Stadträumliche Charakteristik (Zone)

IS	Innenstadt
UG	urban geprägt (verstädtertes) Gebiet
GT	Gewerbe- u. Technologiegebiet
LG	ländlich geprägtes Gebiet (ländliche Siedlungen u. Dörfer)

Bedeutungsgrad

LB	Lokalbezug
RB	Regionalbezug
ÜB	Überregionalbezug

Stadtraumtyp

Plätze

AP	Aufenthaltsplätze
SP	Straßenplätze

Straßenräume (Straße)

HS	Hauptstraßen (innerstädtisch)
SS	(Quartiers-)Sammelstraßen
SK	Straßenkreuzungen
FGZ	Fußgängerzonen

Wege

FW	Fußwege
RW	Radwege

Grünräume (Grün)

SG	Stadtraumgliedernde Grünräume
ÖP	Parkanlagen (öffentlich)
SGF	Straßenbezogene Grünflächen (öffentlich)
QG	Quartiersgrün (halböffentlich*) *eigentlich „privat“ aber öffentlich zugänglich

Haltestellen (Halt)

SH	S-Bahnhaltestellen
BTH	Bus- u. Tramhaltestellen
MMK	Multimodale Knoten

Parkierungsräume (Parken)

PP	Park-Plätze
PG	Park-Garagen (-Häuser)
IPAE	Innenhöfe, Passagen u. Arkaden

Brücken

FRB	Fuß- u. Radfahrer-Brücken
SB	Straßen-Brücken

Unterführungen

FRU	Fuß- u. Radfahrer-Unterführungen
SU	Straßen-Unterführungen

Tabelle 4: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume auf Gesamtstadtebene“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

Verzeichnis - Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach auf "Gesamtstadtebene"

"GESAMTSTADT"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp	
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalem Potential u./od. Handlungsbedarf)							
1	Hauptplatz	IS	x	x	x	Platz	AP
2	Karlsgasse	IS	x			Platz	AP
3	Leeserergasse (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x	x		Straße	FGZ
4	Draulände (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x	x		Straße	SS
5	Draulände (Uferpromenade)	IS	x	x		Weg	FW/RW
6	Wochenmarkt	IS	x	x	x	Platz	SP
7	Burgplatz	IS	x	x		Parken	PP
8	Grünfläche Ringmauer-gasse	IS	x			Grün	QG
9	Obere Widmangasse	IS	x	x		Weg	FW/RW
10	Kaiser Josef Platz	IS	x	x		Platz	AP
11	Bereich Widmangasse / Leitegasse (Mariensäule)	IS	x			Platz	SP
12	Bereich Widmangasse / Drauparkstraße / Weißbrichgasse	IS	x			Platz	SP
13	Unterer Kirchenplatz	IS	x	x		Platz	AP
14	Oberer Kirchenplatz	IS	x	x		Platz	AP
15	Bereich Widmangasse / Oberer Kirchenplatz	IS	x	x		Platz	SP
16	Hans Gasser Platz	IS	x	x		Platz	AP
17	Grünfläche Ecke Steinwenderstraße / Drauparkstraße	IS	x			Grün	QG
18	Brückenkopf Hans Gasser Platz	IS	x	x		Platz	SP
19	Obere Italiener Straße (Bereich Haus Nr. 13 u. 15)	IS	x	x		Platz	SP
20	Obere Italiener Straße (Bereich Haus Nr. 19 u. 21)	IS	x	x		Platz	SP
21	Parkplatz Ecke Italiener Straße / Pestalozzistraße	IS	x	x		Parken	PP
22	Grünraum Ecke Italiener Straße / Pestalozzistraße	IS	x			Grün	SGF
23	Bereich 10. Oktober Straße (Potential)	IS	x	x		Straße	SS
24	Bereich Postgasse (Handlungsbedarf)	IS	x	x		Straße	SS
25	8. Mai Platz	IS	x	x		Platz	SP
26	Parkanlage Parkhotel (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x	x		Grün	ÖP
27	Rathausplatz	IS	x	x		Platz	AP
28	Standesamtplatz	IS	x	x		Platz	AP
29	Bereich Ankershofergasse / Dietrichsteingasse	IS	x			Platz	SP
30	Dietrichsteingasse (Potential)	IS	x			Straße	FGZ
31	Apolloplast + Obere Gerbergasse	IS	x			Platz	AP
32	Parkplatz Gerbergasse / Freihausgasse	IS	x	x		Parken	PP
33	Freihausplatz	IS	x			Platz	AP
34	Freihausgasse / Khevenhüllergasse	IS	x	x		Platz	SP
35	Parkplatz Parkhotel (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x	x	x	Parken	PP
36	Schillerpark (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x			Grün	ÖP
37	Grünfläche Ossischer Zeile 32 (Region Villach Tourismus GmbH)	IS	x			Grün	ÖP
38	Mitterlingpark	IS	x	x		Grün	ÖP
39	Parkanlage Fabriksteig	IS	x	x		Grün	ÖP
40	Brückenkopf Kriegsbrücke (Handlungsbedarf)	UG	x	x		Straße	HS
41	Parkplatz Rutar (Potential)	IS	x	x		Parken	PP
42	Mündungsbereich Ecke Tafernerstraße / Ossischer Zeile (Potential)	IS	x			Straße	HS
43	Mündungsbereich Ecke Fabriksteig / Trattengasse	IS	x			Platz	SP
44	Bereich Fabriksteig / Trattengasse, bei Haus Nr. 17 u. 18 (Potential)	IS	x			Platz	SP
45	Parkanlage bei Fabriksteig / Kongresshausbrücke	IS	x	x		Grün	ÖP
46	Drauterrassen (Congress Center Villach)	IS	x	x	x	Platz	AP
47	Nikolaiplatz und Brückenkopf Bahnhofstraßen-Brücke	IS	x	x		Platz	AP
48	Draupromenade	IS	x	x		Weg	FW/RW
49	Kreuzungsbereich Bahnhofstraße - Klagenfurter Straße	IS	x	x		Platz	SP
50	Obere Bahnhofstraße	IS	x	x		Straße	SS
51	Bahnhofplatz	IS	x	x	x	Platz	AP
52	S-Bahnhaltestelle + Bahnhofzugang Nord	IS	x	x		Halt	SH
53	Bahnweg (Hauptbahnhof) Nord	IS	x	x		Weg	FW/RW
54	Parkplatz Ecke Piccostraße / St. Leonharder Weg (Handlungsbedarf)	UG	x			Parken	PP
55	Mündungsbereich Klagenfurter Straße / Zeicler von Görz Straße	IS	x			Platz	SP
56	Waserboden	UG	x	x		Grün	SG
57	Parkplatz Zentralfriedhof (Eingangszone West) - Trattengasse (Potential)	UG	x	x		Parken	PP
58	Grünfläche (zugänglicher Innenhof) Tafernerstraße 33	UG	x			Grün	QG
59	Vorzona Haupteingang Zentralfriedhof	UG	x	x		Platz	SP
60	Parkplatz Zentralfriedhof Eingangszone Ost (Potential)	UG	x	x		Parken	PP
61	Grünzone Ufer West bzw. Mündungsbereich Seebach / Drau	UG	x			Grün	ÖP
62	Grünzone (Fahrradstop) Ufer Seebach südlich der Sankt Magdalener Straße (Brücke)	UG	x	x		Grün	ÖP
63	Uferbereich Seebach nördl. der Sankt Magdalener Straße (Brücke) bei Parkplatz	LG	x			Weg	FW/RW
64	Wegabschnitt (Ossiacher See Radweg) zwischen Sankt Magdalener Str. / Ziegelstr.	LG	x	x		Weg	FW/RW
65	Wegabschnitt (Ossiacher See Radweg) zwischen Ziegelstr. / Bachstr. (Wiese)	UG	x	x		Weg	FW/RW
66	Parkanlage Mündungsbereich Landskroner Siedlerstraße / Goethestraße	UG	x			Grün	ÖP
67	Emailwerkstraße (Allee und Wiese)	UG	x	x		Straße	SS
68	Kreuzungsbereich Emailwerkstraße / Schillerstraße (Orientierung Radweg)	UG	x	x		Straße	SK
69	Wegabschnitt (Ossiacher See Radweg) zwischen Emailwerkstr. / Urlakenstr. (Wiese)	UG	x	x		Weg	FW/RW
70	Walter Dick Park	UG	x	x		Grün	ÖP
71	Vorplatz Pfarrkirche Maria Landskron	UG	x	x		Platz	SP
72	Draufufer-Aufenthaltsbereich FH Kärnten Villach	GT	x	x		Grün	QG
73	Haupteingang FH Kärnten Villach Vorplatz	GT	x		x	Platz	AP
74	Kreuzungsbereich Europastraße Zufahrt FH	GT	x	x		Straße	SK
75	Grünfläche Ecke Europastraße / Chemiestraße	LG	x			Grün	SGF
76	St. Magdalener Straße historische Dorfdurchfahrt (Potential)	LG	x			Straße	SS
77	Bushaltestelle (St. Magalenen-Post) Ecke St. Magdalener Straße / Chemiestraße	LG	x			Halt	BTH
78	Parkanlage Europastraße bei STUWOW Villach	GT	x			Grün	ÖP
79	Wegkreuzung	GT	x			Weg	FW/RW
80	Draufuferzone unter der Autobahnbrücke (A2)	GT	x	x		Grün	ÖP
81	Parkplatz Konsum- und Gewerbezone Maria Gailer Str. Nord-Ost (Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP
82	Wegabschnitt (Faaker See Radweg) zwischen Gall / Bruno Kreisky Straße	GT	x	x		Weg	FW/RW
83	Parkplatz Konsum- und Gewerbezone Maria Gailer Str. Süd (Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP
84	Parkplatz Konsum- und Gewerbezone Maria Gailer Str. Nord-West (Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP
85	Wegabschnitt (Faaker See Radweg) zwischen St. Agathen Weg / Bruno Kreisky Straße	GT	x	x		Weg	FW/RW
86	Kreuzungsbereich Maria Gailer Straße / Bruno Kreisky Straße / St. Agathen Weg	GT	x	x		Straße	SK
87	Parkplatz und Freiraum EKZ Neukauf	GT	x	x	x	Parken	PP
88	Kreuzungsbereich Maria Gailer Straße / Anton Tuder Straße	LG	x			Straße	SK
89	Kreuzungsbereich Anton Tuder Straße / 18. November Platz	LG	x			Straße	SK

90	Wallfahrtskirche Maria Gail (Kirchenvorplatz) - 18. November Platz	LG	x				Platz	AP
91	Parkanlage Ecke Ossiacher Zeile / Ludwig Walter Straße	UG	x				Grün	ÖP
92	Parkanlage Kreuzkirche (Ecke Ossiacher Zeile / Peraustraße)	UG	x		x		Grün	ÖP
93	Fuß- u. Radweg Peraustraße	UG	x		x		Weg	FW/RW
94	Kreuzungsbereich Peraustraße / Ludwig Walter Straße (Handlungsbedarf)	UG	x		x		Straße	SK
95	Kreuzung Burgenlandstraße / Margartenstraße	UG	x				Straße	SK
96	Parkanlage Ecke Karawankenweg / Schilfweg	GT	x				Grün	ÖP
97	Vorplatz Haupteingang Infineon	GT	x		x		Platz	SP
98	Parkplatz Infineon Siemensstraße (Potential + Handlungsbedarf)	GT	x		x		Parken	PP
99	Parkplatz Infineon Auenpark (Potential + Handlungsbedarf)	GT	x		x	x	Parken	PP
100	Bereich obere Siemensstraße (Potential)	GT	x				Straße	SS
101	Kreisverkehr Bruno Kreisky Straße / Auer von Welbachstr. / Siemensstr.	GT	x		x		Straße	SK
102	Bereich Burgenlandstraße zwischen Auer von Welsbachstr. u. Heidenfeldstr.	UG	x				Straße	SS
103	Kreuzungsbereich Auer von Welsbachstraße / Leopold Hrazdil Straße	UG	x				Straße	SK
104	Finanzamt park	UG	x		x		Grün	ÖP
105	Parkanlage Umlandstraße / Auer von Welsbachstraße / Ossiacher Zeile	UG	x				Grün	ÖP
106	Stadtpark	IS	x		x		Grün	ÖP
107	Vorplatzzone S Bahnhofstaselle "Westbahnhof [NEU]" (Handlungsbedarf)	UG	x			x	Platz	SP
108	Bereich Italiener Straße zwischen Richard Wagner Straße / Kletterhalle (Europap)	UG	x				Straße	SS
109	Vorzone Kletterhalle	UG	x		x		Platz	SP
110	Bereich Italiener Straße zwischen Kletterhalle / Ossiacher Zeile	UG	x		x		Straße	SS
111	Kreuzungsbereich Italiener Str. / Ossiacher Zeile / Reinerhofweg / Tschin. Weg	UG	x				Straße	SK
112	Vorplatz Haupteingang HTL Villach	UG	x		x	x	Platz	AP
113	Vorplatz (Schulhof) VS Auen	UG	x		x		Platz	AP
114	Kirchenvorplatz Pfarrkirche St. Josef	GT	x				Platz	SP
115	Kreisverkehr Tschinowitsch (Abstimmungsstraße)	LG	x				Straße	SK
116	Grünfläche Ecke Haselnußweg / Muldenweg	GT	x				Grün	QG
117	Kreuzungsbereich Kärntner Straße / Auenweg	UG	x		x	x	Straße	SK
118	Grünfläche Kumpfalle Süd-Ost, der Kibberbrücke	UG	x				Grün	ÖP
119	Kreuzungsbereich Kumpfalle / Auenweg / Warmbach Weg	LG	x				Straße	SK
120	Vorplatz Eingangsbereich KTS	LG	x		x	x	Platz	AP
121	Vorplatz Eingangsbereich der SKA Reha Themenhof	LG	x		x		Platz	AP
122	Parkanlage Warmbach Weg / Kumpfalle	LG	x				Grün	ÖP
123	Vorplatz Eingangsbereich Thermo und Warmbaderhof	LG	x		x	x	Platz	AP
124	Parkplatz Kurzentrum	LG	x		x	x	Parken	PP
125	Kurpark	LG	x		x	x	Grün	ÖP
126	Vorplatz Eingangsbereich Berufsschule für Tourismus Warmbad Villach	LG	x		x		Platz	AP
127	Wegabschnitt Warmbader Allee zwischen Falkenweg / Dr. Julius Kugy Straße	LG	x				Weg	FW
128	Grünfläche Warmbader Straße zwischen Hohlweg / Fliederstraße	LG	x				Grün	SGF
129	Kreuzungsbereich Villacher Schlichtstraße / Neubaugasse / Warmbader Allee	UG	x		x		Straße	SK
130	Kreisverkehr Warmbader Straße / Tobias Bürg Straße / Italiener Straße	UG	x		x		Straße	SK
131	Wegabschnitt Warmbader Allee zwischen F. X. Wulfen Str. / Othmar Crosis Str.	UG	x				Weg	FW
132	Parkanlage entlang des Marxrain Kreuzung Heizhausstr. / Othmar Crosis Str.	UG	x				Grün	ÖP
133	Wegabschnitt zwischen Marxrain / Erzenbergstr. / Karl Ghon Str.	UG	x				Weg	FW
134	Parkanlage am Marxrain	UG	x		x		Grün	ÖP
135	Wegabschnitt Marxrain zwischen Othmar Crosis Str. / Marksgasse	UG	x		x		Weg	FW/RW
136	Kreuzungsbereich Marksgasse / Völkendorfer Straße	UG	x				Straße	SK
137	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / Völkendorfer Str.	UG	x		x		Straße	SK
138	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / St. Martin Str.	UG	x		x		Straße	SK
139	Paulapromenade zwischen Pfarrkirche HL Dreifaltigkeit / Völkendorfer Straße	UG	x				Straße	SS
140	Vorplatz Eingangsbereich Schloss Werthenau	UG	x		x		Platz	SP
141	Kreuzungsbereich St. Johanner Höhenstr. / Völkendorfer Str.	UG	x				Straße	SK
142	Parkplatz Hofer	UG	x		x		Parken	PP
143	Vorplatz Eingangsbereich Stadthalle Villach	UG	x			x	Platz	AP
144	Parkanlage + Sportplatz Tiroler Straße (Fachberufsschule)	UG	x		x		Grün	ÖP
145	Dirzweg zwischen Parkanlage / St. Martin Str.	UG	x				Straße	SS
146	Grünfläche Ecke Dirzweg / St. Martin Str.	UG	x				Grün	ÖP
147	Vorplatz Eingangsbereich BG / BRG Villach st. Martin	UG	x		x		Platz	AP
148	Vorplatz Eingangsbereich Dinzschloss	UG	x		x		Platz	SP
149	Parkanlage Ecke Schlossgasse / St. Martin Str.	UG	x				Grün	ÖP
150	Dirzal Park	UG	x		x		Grün	ÖP
151	Wegabschnitt Wiesensteig zwischen Schlossgasse / Pogöriacher Str.	UG	x		x		Weg	FW/RW
152	Kreisverkehr Tiroler Straße (auf Höhe Haus Nr. 88)	UG	x		x		Straße	SK
153	Vorzone Waldfriedhof (Eingang Tiroler Straße)	UG	x		x		Platz	SP
154	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / Bleiberger Str.	LG	x				Straße	SK
155	Parkplatz VEZ	UG	x		x		Parken	PP
156	Kreuzungsbereich Eisenhammerweg / Münzweg	UG	x			x	Straße	SK
157	Spielwiese Untere Fellach	UG	x		x		Grün	ÖP
158	Grünfläche Kapuzinerwaldsteig-Mühlenweg östl. der Bahnunterführung	UG	x				Grün	ÖP
159	Wegabschnitt Kapuzinerwaldsteig zwischen Haus Nr. 13 / Adalbert Stifter Str.	UG	x		x		Weg	FW/RW
160	Parkplatz Auferstehungskirche u. Lind Staction	UG	x			x	Parken	PP
161	Walter von der Vogelweide Park	UG	x		x		Grün	ÖP
162	Brückenkopf Alpen Adria Brücke (Kreuzung Steinwenderstr. / Willkoiderstr.)	UG	x		x		Straße	SK
163	Grünfläche Gintostalle nördl. der Güterzugschleife	UG	x				Grün	SGF
164	Wegabschnitt zwischen Kasanhuberstr. / Rennsteiner Str.	UG	x				Weg	FW/RW
165	Kreuzungsbereich Rennsteiner Straße - Meerbothstraße	UG	x				Straße	SK
166	Mündungsbereich Rennsteiner Str. / August v. Jaksch Str.	UG	x				Platz	SP
167	Bushaltestellenbereich Vassacher Str. / Lindenweg / Dr. Erwin Schrödinger Str.	UG	x				Halt	BTH
168	Wegabschnitt zw. Bad Wörishofen Str. / Meister Thomas Str. (Handlungsbedarf)	UG	x				Weg	FW
169	Bushaltestellenbereich Lindenweg / Treffnerstr.	UG	x				Halt	BTH
170	Platzsituation Neue Heimat	UG	x				Platz	AP
171	Mündungsbereich Triester Str. / Franz Jonas Str.	UG	x				Straße	SK
172	Kreuzungsbereich Brandenburgweg / Seestr.	UG	x				Straße	SK
173	Straßenabschnitt Ucinestr. zw. Meisenweg / Klementinweg	UG	x				Straße	SS

MULTIMODALE KNOTEN

M1	Villach Hauptbahnhof	IS	x	x	x	Halt	MMK
M2	Villach Westbahnhof	UG	x	x		Halt	MMK
M3	Villich Warmbad	LG	x	x	x	Halt	MMK
M4	Seebach-Weisenboden	UG	x	x		Halt	MMK
M5	Sankt Magalen	LG	x	x	x	Halt	MMK
M6	Villach Zentrum (Apolloplatz)	IS	x	x		Halt	MMK

BRÜCKEN

B1	Bahnhofstraßen-Brücke	IS	x	x	x	Brücke	SB
B2	Kongresshausbrücke	IS	x	x		Brücke	FRB
B3	Kriegsbrücke	UG	x	x	x	Brücke	SB
B4	Alpen Aetna Brücke	UG	x	x	x	Brücke	SB
B5	Bahnbrücke Tiroler Str.	UG	x	x		Brücke	SB
B6	Brücke Piscostr.	UG	x	x		Brücke	SB
B7	Fußgängersteg Marktgasse	UG	x			Brücke	FRB
B8	Bahnbrücke Italiener Straße	UG	x			Brücke	SB
B9	Brücke (Gall) Karawankenweg	GT	x	x		Brücke	SB
B10	Brücke (Gall) Maria Gailer Straße	GT	x	x	x	Brücke	SB
B11	Friedensbrücke	UG	x	x	x	Brücke	FRB
B12	Planung Fußgängersteg (FH/Drau)	GT	x	x		Brücke	FRB
B13	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Seebach) St. Magdalener Str.	UG	x	x		Brücke	FRB
B14	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Seebach) Treibacher Str.	UG	x	x		Brücke	FRB
B15	Brücke (Seebach) Ziegeleistr.	UG	x	x		Brücke	SB
B16	Brücke (Seebach) Bachstr.	UG	x	x		Brücke	SB
B17	Brücke (Seebach) Ossacher Str.	UG	x	x		Brücke	SB
B18	Brücke (Seebach) Urlakestr.	LG	x			Brücke	SB
B19	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Drau) Kapuzinerwaldsteig / Mühlenweg	UG	x	x		Brücke	FRB
B20	Brücke (Eisenhammerweg 7 Untere Fellacher Str.) Tiroler Straße	UG	x	x	x	Brücke	SB

UNTERFÜHRUNGEN

U1	Unterführung Bahnhofstraßen-Brücke (Drau Südufer)	IS	x	x		Unterführung	FRU
U2	Unterführung Bahnhofstraßen-Brücke (Drau Nordufer)	IS	x	x		Unterführung	FRU
U3	Unterführung (Passage) Kongresshausbrücke	IS	x	x		Unterführung	FRU
U4	Unterführung Kriegsbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU
U5	Unterführung Kriegsbrücke (Drau Nordufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU
U6	Unterführung Alpe Aetna Brücke + Rudolfsbahn (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU
U7	Unterführung Alpe Aetna Brücke (Drau Nordufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU
U8	Bahnunterführung Triester Straße	UG	x	x	x	Unterführung	SU
U9	Unterführung Kärntner Str. / Tschinowitscher Weg	UG	x	x		Unterführung	SU
U10	Bahnunterführung Kumpfallsee (auf Höhe Hohlweg)	UG	x			Unterführung	FRU
U11	Unterführung Neubaugasse / Hohlweg	UG	x	x		Unterführung	SU
U12	Unterführung Neubaugasse / Warmbacher Allee	UG	x			Unterführung	SU
U13	Bahnunterführung Kumpfallsee (auf Höhe Berufsschule für Tourismus)	LG	x	x		Unterführung	FRU
U14	Unterführung Kärntner Straße / Auenweg	GT	x			Unterführung	SU
U15	Bahnunterführung (Bf. Villach Warmbad)	LG	x	x	x	Unterführung	FRU
U16	Fuß- u. Radfahrer-Unterführung Triglavstr. / Auenweg	GT	x			Unterführung	FRU
U17	Unterführung Brücke Karawankenweg (Gall Nordufer)	GT	x	x		Unterführung	SU
U18	Unterführung Fasker See Radweg / Bruno Kreisky Str.	GT	x	x		Unterführung	FRU
U19	Unterführung Technologieparkstr. Maria Gailer Str. (Brücke)	GT	x	x		Unterführung	SU
U20	Unterführung Süd-Autobahn / Anton Tueler Str.	LG	x			Unterführung	SU
U21	Unterführung Technologieparkstr. / Friedensbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU
U22	Unterführung Galltraabweg / Friedensbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU
U23	Unterführung St. Magdalener Str. / Seebach	UG	x	x		Unterführung	FRU
U24	Unterführung Drautalbahn / Seebach	LG	x	x		Unterführung	FRU
U25	Unterführung Drautalbahn / Föhrenweg	LG	x			Unterführung	FRU
U26	Unterführung Drautalbahn / Peter Melcher Str.	LG	x			Unterführung	SU
U27	Bahnunterführung Treibacher Str.	UG	x	x	x	Unterführung	SU
U28	Bahnunterführung Meisenweg	UG	x	x		Unterführung	FRU
U29	Unterführung Triester Str. / Treibacher Str.	UG	x	x	x	Unterführung	SU
U30	Unterführung Triester Str. / Bachstr.	LG	x	x		Unterführung	SU
U31	Bahnunterführung Rudolfsbahn (Drau Nordufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU
U32	Bahnunterführung (Güterzugschleife parallel zur Steinwendierstr.)	UG	x	x		Unterführung	FRU
U33	Unterführung Tauernschleife Drautalbahn / Kapuzinerwaldsteig / Mühlenweg	UG	x	x		Unterführung	FRU
U34	Unterführung B100 / Vassacher Schulweg	UG	x			Unterführung	SU

PARKGARAGEN

PG1	Parkhaus Zentrum (Hausergasse)	IS	x	x	x	Parken	PG
PG2	Parkgarage Hauptbahnhof (Tiefgarage)	IS	x	x	x	Parken	PG
PG3	Parkgarage Thermo (Warmbacher Str.)	LG	x	x	x	Parken	PG

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ auf „Gesamtstadtebene“:

Tabelle 5: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)

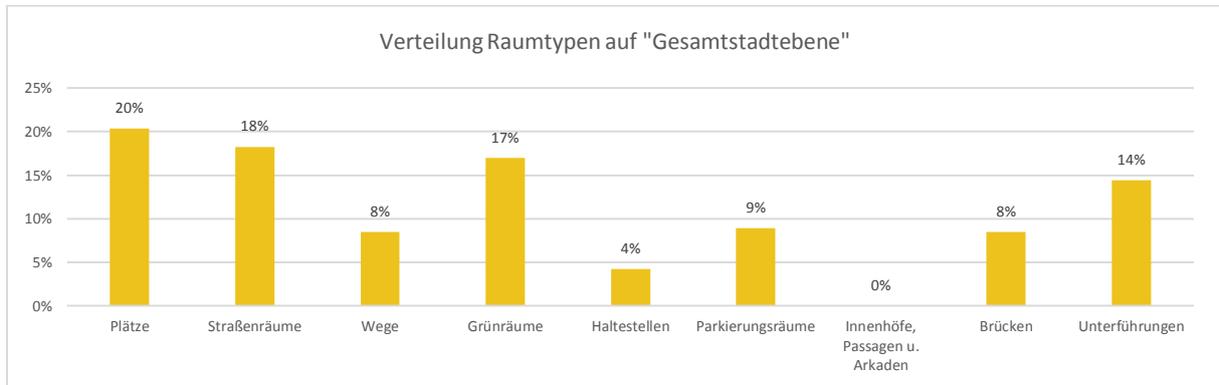


Tabelle 6: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

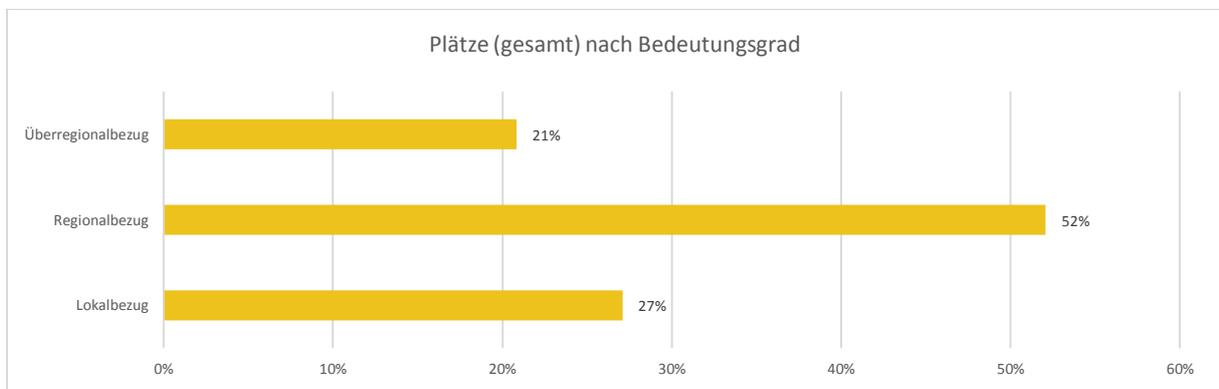


Tabelle 7: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

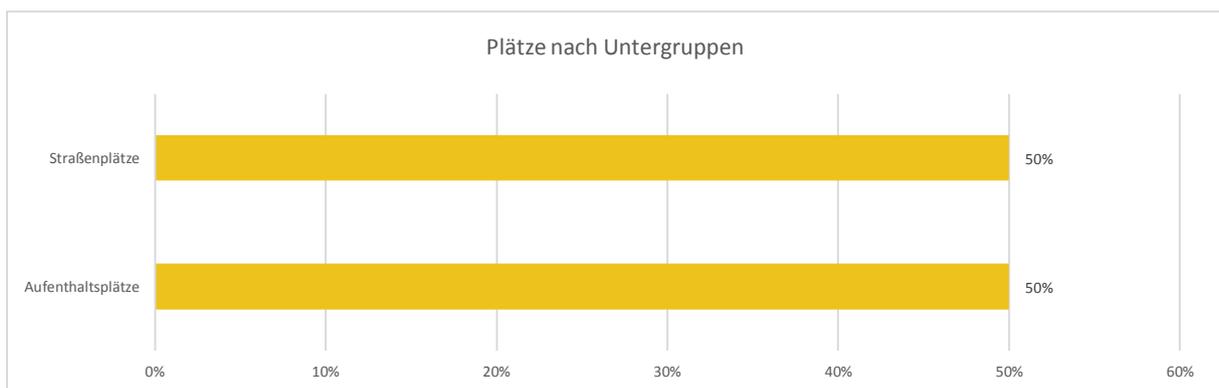


Tabelle 8: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

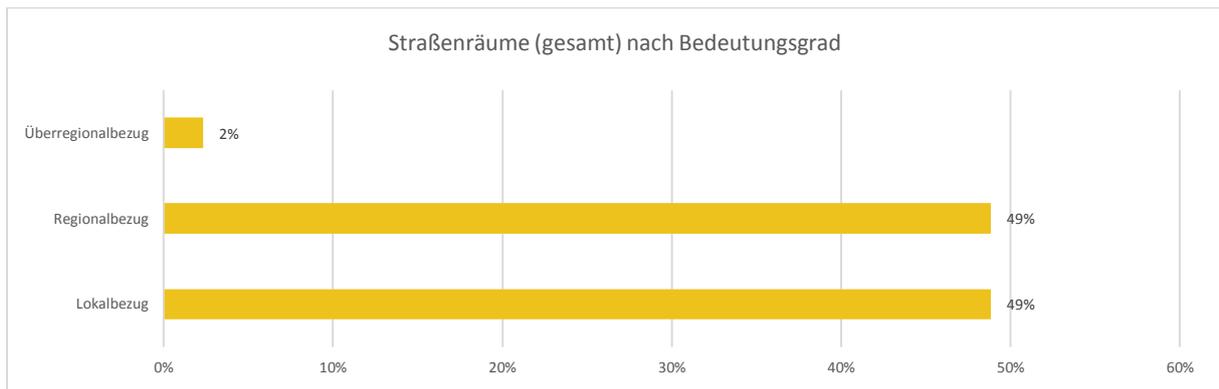


Tabelle 9: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

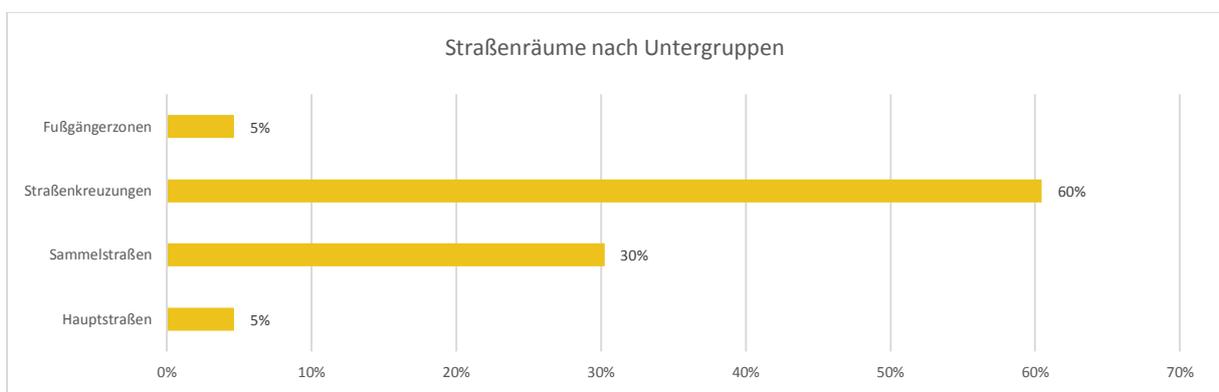


Tabelle 10: Raumkategorie „**Wege**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

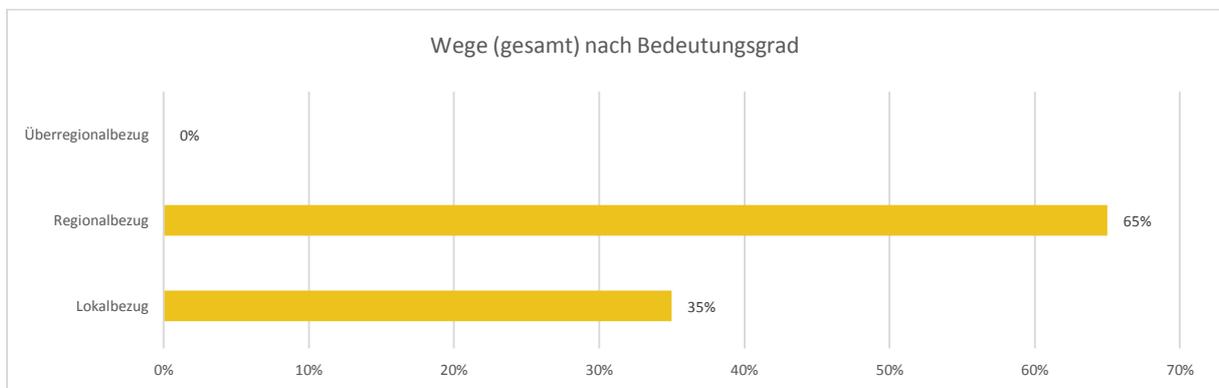


Tabelle 11: Raumkategorie „**Wege**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

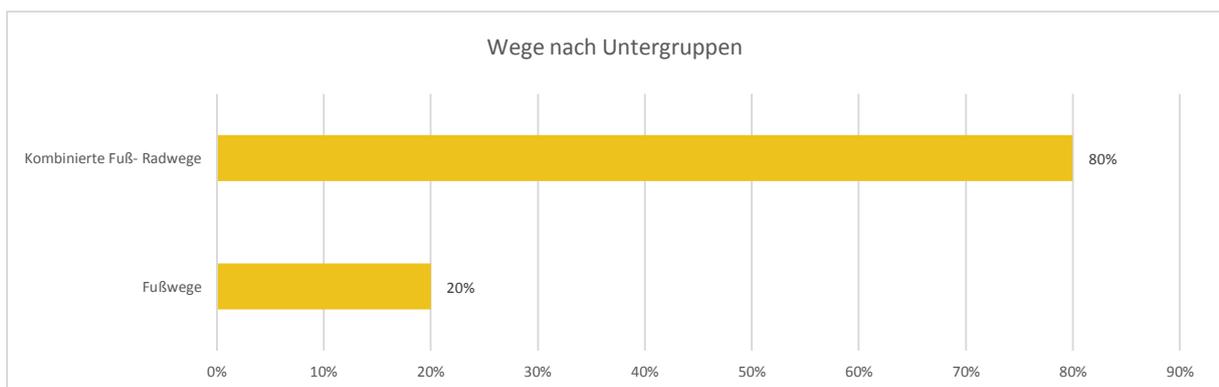


Tabelle 12: Raumkategorie „Grünräume“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

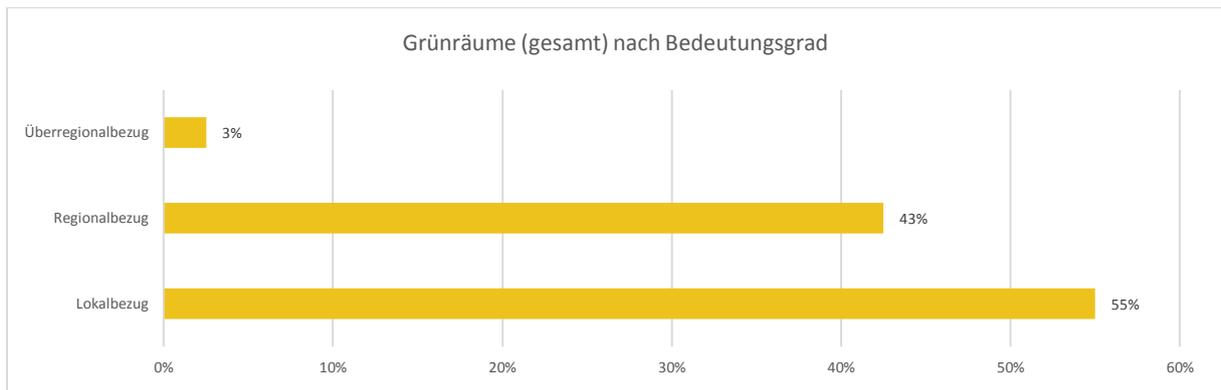


Tabelle 13: Raumkategorie „Grünräume“ – Verteilung nach **Untergruppen**

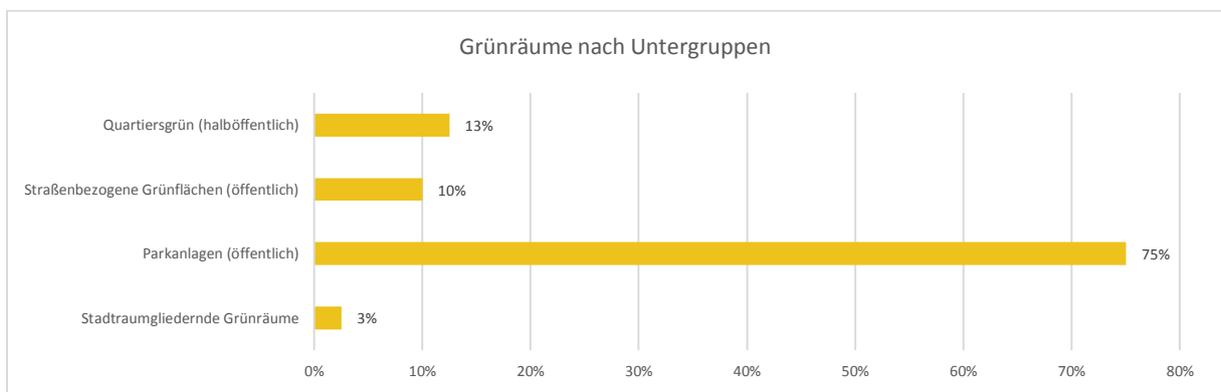


Tabelle 14: Raumkategorie „Haltestellen“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

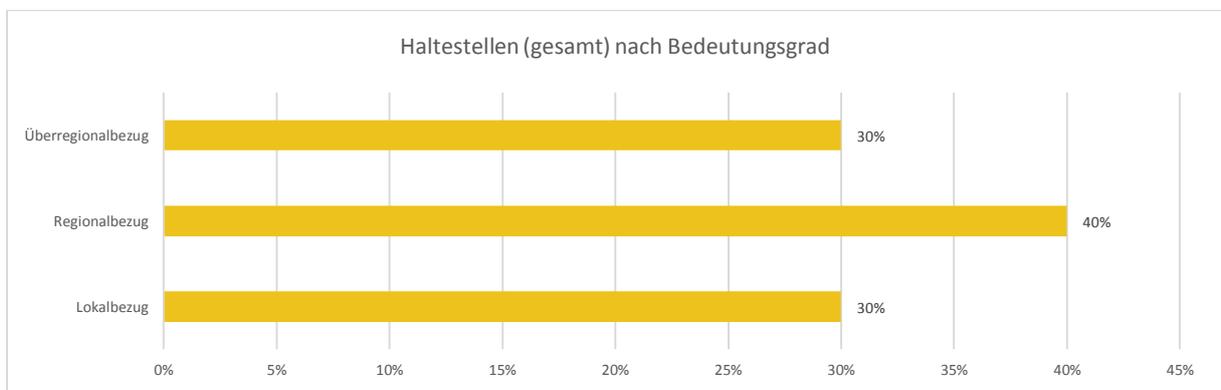


Tabelle 15: Raumkategorie „Haltestellen“ – Verteilung nach **Untergruppen**

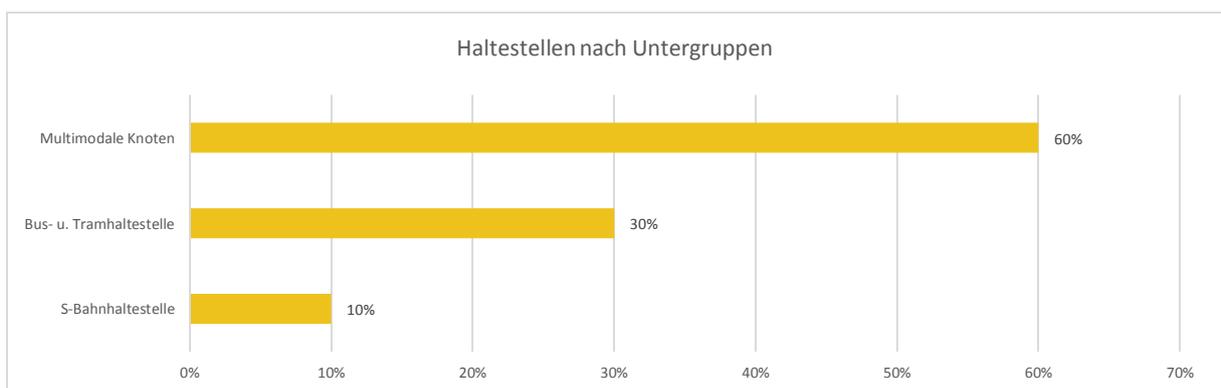


Tabelle 16: Raumkategorie „Parkierungsräume“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

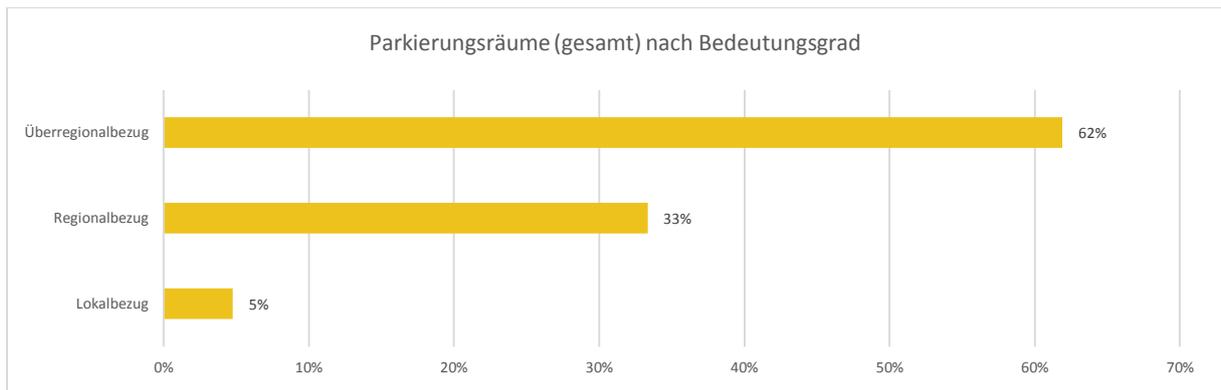


Tabelle 17: Raumkategorie „Parkierungsräume“ – Verteilung nach **Untergruppen**

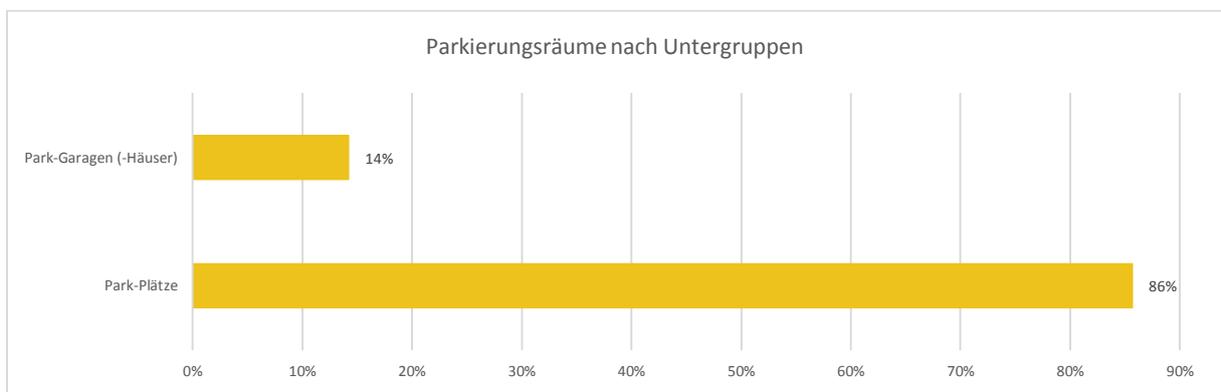


Tabelle 18: Raumkategorie „Brücken“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

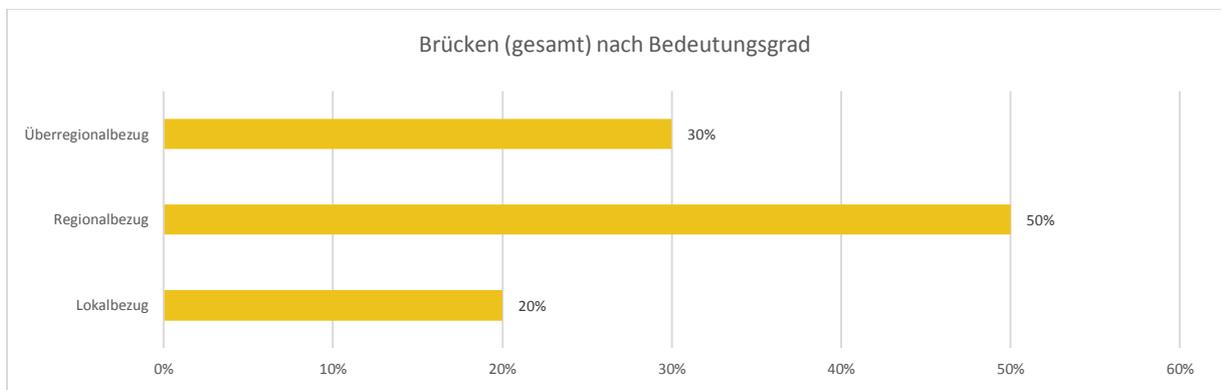


Tabelle 19: Raumkategorie „Brücken“ – Verteilung nach **Untergruppen**

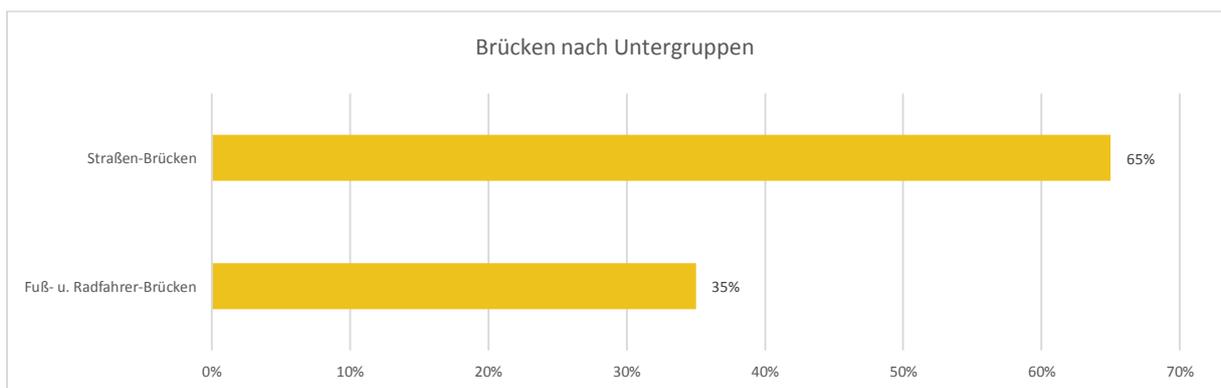


Tabelle 20: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

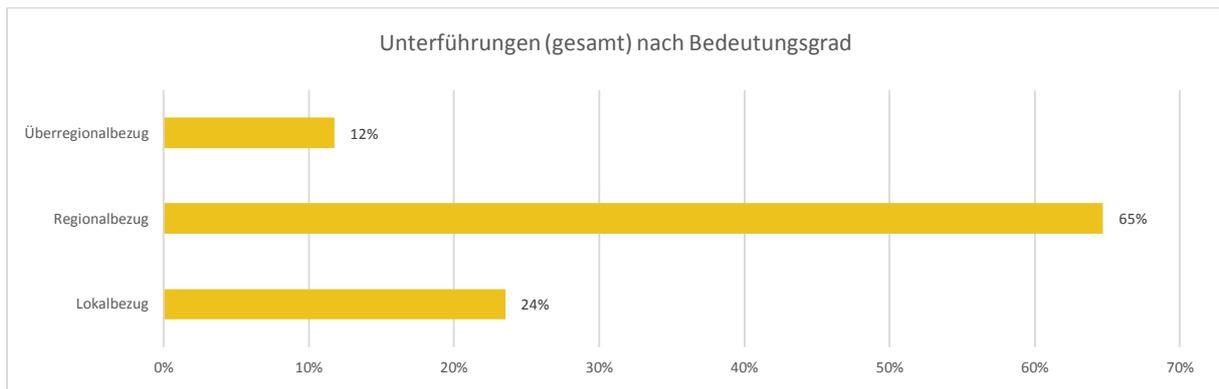
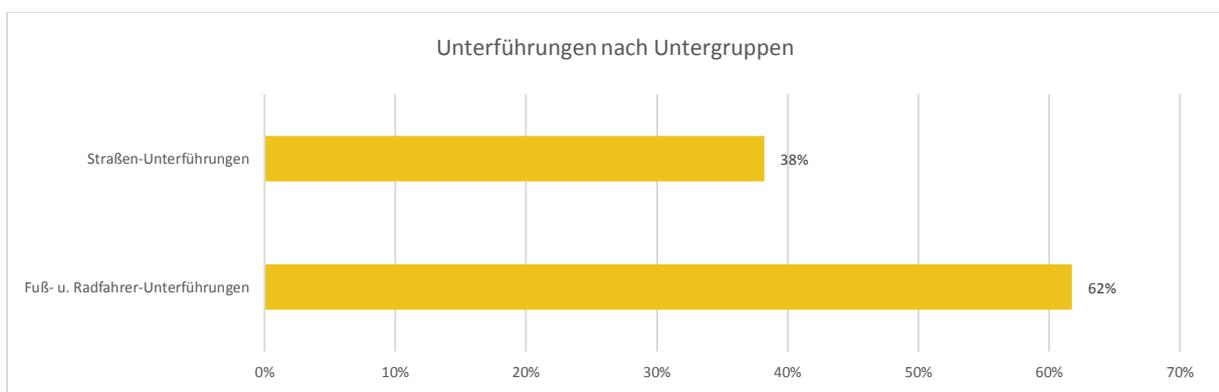


Tabelle 21: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.2 Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume – urbane Entwicklungszone „Innenstadt“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die Innenstadt ist das urbane und historische Zentrum von Villach und zeitgleich das Herz und Visitenkarte der Stadt. Die Innenstadt verfügt über zahlreiche historische Gebäude und historisch gewachsene Plätze
- ❖ homogene und kompakte Stadtmorphologie
- ❖ lokale, regionale und überregionale Bedeutung

Urbane Funktionen:

- ❖ Kultur, Konsum, Arbeit, Wohnen, Verwaltung, Mobilität, Soziales und Tourismus

Flächenwidmung:

- ❖ Überwiegend Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Teilweise Wohngebietsnutzung
- ❖ Teilweise Sondergebietsnutzung (Krankenhaus, Brauerei, Schule, Kirche, etc.)
- ❖ Punktuelle Grünflächen (Erholungsflächen und Sportanlagen)

Potentiale:

- ❖ der Fluss Drau mit seiner Uferzone und Brücken
- ❖ Kongresszentrum, Markt, Landeskrankenhaus, Brauerei
- ❖ Verkehrsdrehscheibe (2 Bahnhöfe: Hauptbahnhof und Westbahnhof)
- ❖ Zahlreiche Innenhöfe

Weitere Besonderheiten:

- ❖ Geteilte Innenstadt (1 Fluss mit 4 Brücken)
- ❖ Nahtstelle Drau-Ufer
- ❖ Hohe Präsenz innerstädtische Parkhäuser und Parkierungsflächen

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Innenstadt"

M 1:7.500

PLANVERFASSER:
Technische Universität Graz,
Institut für Städtebau, URBA Graz,
Michael Maierle u. Ernst Rainer

PLANSTAND:
23.10.2018



Abbildung 99: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume der urbanen Entwicklungszone „Innenstadt“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Innenstadt“:

Tabelle 22: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungszone Innenstadt“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

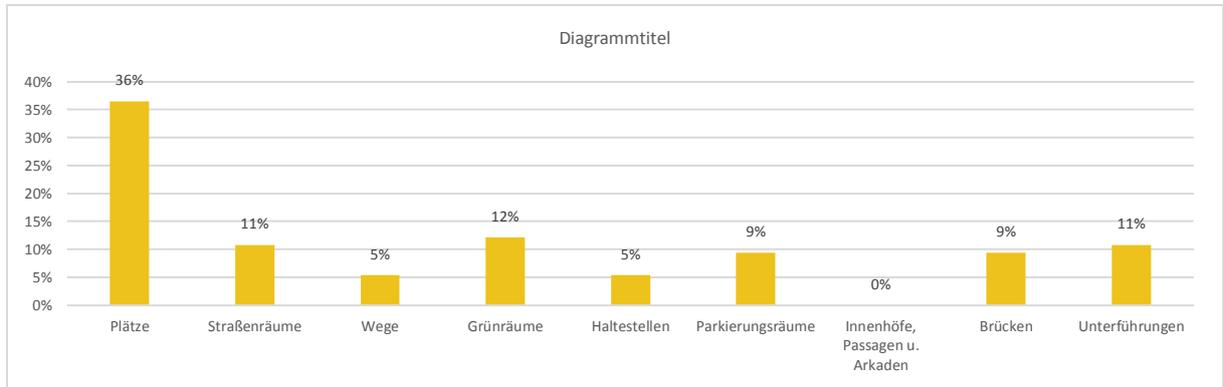
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"INNENSTADT"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalem Potential u./od. Handlungsbedarf)								
1	Hauptplatz	IS	x	x	x	Platz	AP	1
2	Karlgasse	IS	x			Platz	AP	2
3	Lederergasse (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x	x		Straße	FGZ	3
4	Draulände (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x			Straße	SS	4
5	Draulände (Uferpromenade)	IS	x	x		Weg	FW/RW	5
6	Wochenmarkt	IS	x	x	x	Platz	SP	6
7	Burgplatz	IS	x	x		Parken	PP	7
8	Grünfläche Ringmauerergasse	IS	x			Grün	OG	8
9	Obere Widmanngasse	IS	x	x		Weg	FW/RW	9
10	Kaiser Josef Platz	IS	x	x		Platz	AP	10
11	Bereich Widmanngasse / Leitgasse (Mariensäule)	IS	x			Platz	SP	11
12	Bereich Widmanngasse / Drauparistraße / Weißriachgasse	IS	x			Platz	SP	12
13	Unterer Kirchenplatz	IS	x	x		Platz	AP	13
14	Oberer Kirchenplatz	IS	x	x		Platz	AP	14
15	Bereich Widmanngasse / Oberer Kirchenplatz	IS	x	x		Platz	SP	15
16	Hans Gasser Platz	IS	x	x		Platz	AP	16
17	Grünfläche Ecke Steinwenderstraße / Drauparistraße	IS	x			Grün	OG	17
18	Brückenkopf Hans Gasser Platz	IS	x	x		Platz	SP	18
19	Obere Italiener Straße (Bereich Haus-Nr. 13 u. 15)	IS	x	x		Platz	SP	19
20	Obere Italiener Straße (Bereich Haus-Nr. 19 u. 21)	IS	x	x		Platz	SP	20
21	Parkplatz Ecke Italiener Straße / Pestalozzistraße	IS	x	x		Parken	PP	21
22	Grünraum Ecke Italiener Straße / Pestalozzistraße	IS	x			Grün	SGF	22
23	Bereich 10. Oktober Straße (Potential)	IS	x	x		Straße	SS	23
24	Bereich Postgasse (Handlungsbedarf)	IS	x	x		Straße	SS	24
25	S. Mai Platz	IS	x	x		Platz	SP	25
26	Parkanlage Parkhotel (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x	x		Grün	OP	26
27	Rathausplatz	IS	x	x		Platz	AP	27
28	Standesamtplatz	IS	x	x		Platz	AP	28
29	Bereich Ankershofengasse / Dietrichsteingasse	IS	x			Platz	SP	29
30	Dietrichsteingasse (Potential)	IS	x			Straße	FGZ	30
31	Apolloplatz + Obere Gerbergasse	IS	x			Platz	AP	31
32	Parkplatz Gerbergasse / Freihausgasse	IS	x	x		Parken	PP	32
33	Freihausplatz	IS	x			Platz	AP	33
34	Freihausgasse / Knevenhül ergasse	IS	x	x		Platz	SP	34
35	Parkplatz Parkhotel (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x	x	x	Parken	PP	35
36	Schillerpark (Potential + Handlungsbedarf)	IS	x			Grün	OP	36
37	Grünfläche Ossiacher Zeile 32 (Region Villach Tourismus GmbH)	IS	x			Grün	OP	37
38	Mitterlingpark	IS	x	x		Grün	OP	38
39	Parkanlage Fabriksteig	IS	x	x		Grün	OP	39
40	Brückenkopf Kriegsbrücke (Handlungsbedarf)	UG	x	x		Straße	HS	40
41	Parkplatz Rutar (Potential)	IS	x	x		Parken	PP	41
42	Mündungsbereich Ecke Tafernerstraße / Ossiacher Zeile (Potential)	IS	x			Straße	HS	42
43	Mündungsbereich Ecke Fabriksteig / Trattengasse	IS	x			Platz	SP	43
44	Bereich Fabriksteig / Trattengasse, bei Haus Nr. 17 u. 18 (Potential)	IS	x			Platz	SP	44
45	Parkanlage bei Fabriksteig / Kongresshausbrücke	IS	x	x		Grün	OP	45
46	Draupromenade (Congress Center Villach)	IS	x	x	x	Platz	AP	46
47	Nikolaiplatz und Brückenkopf Bahnhofstraßen-Brücke	IS	x	x		Platz	AP	47
48	Draupromenade	IS	x	x		Weg	FW/RW	48
49	Kreuzungsbereich Bahnhofstraße - Klagenfurter Straße	IS	x	x		Platz	SP	49
50	Obere Bahnhofstraße	IS	x	x		Straße	SS	50
51	Bahnhofplatz	IS	x	x	x	Platz	AP	51
52	S-Bahnhaltestelle + Bahnhofzugang Nord	IS	x	x		Halte	SH	52
53	Bahnweg (Hauptbahnhof) Nord	IS	x	x		Weg	FW/RW	53
54	Mündungsbereich Klagenfurter Straße / Zeidler von Görz Straße	IS	x			Platz	SP	54
MULTIMODALE KNOTEN								
541	Villach Hauptbahnhof	IS	x	x	x	Halte	MMK	55
542	Villach Westbahnhof	UG	x	x		Halte	MMK	56
543	Villach Zentrum (Apolloplatz)	IS	x	x		Halte	MMK	57
BRÜCKEN								
61	Bahnhofstraßen-Brücke	IS	x	x	x	Brücke	SB	58
62	Kongresshausbrücke	IS	x	x		Brücke	FRB	59
63	Kriegsbrücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	60
64	Alpen Adria Brücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	61
65	Bahnbrücke Tiroler Str.	UG	x	x		Brücke	SB	62
66	Brücke Piccost.	UG	x			Brücke	SB	63
67	Fußgängersteig Marktgasse	UG	x			Brücke	FRB	64
UNTERFÜHRUNGEN								
01	Unterführung Bahnhofstraßen-Brücke (Drau Südufer)	IS	x	x		Unterführung	FRU	65
02	Unterführung Bahnhofstraßen-Brücke (Drau Nordufer)	IS	x	x		Unterführung	FRU	66
03	Unterführung (Passage) Kongresshausbrücke	IS	x	x		Unterführung	FRU	67
04	Unterführung Kriegsbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	68
05	Unterführung Kriegsbrücke (Drau Nordufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	69
06	Unterführung Alpe Adria Brücke + Rudolfsbahn (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	70
07	Unterführung Alpe Adria Brücke (Drau Nordufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	71
08	Bahnunterführung Triester Straße	UG	x	x	x	Unterführung	SU	72
PARKGARAGEN								
PG1	Parkhaus Zentrum (Hausergasse)	IS	x	x	x	Parken	PG	73
PG2	Parkgarage Hauptbahnhof (Tiefgarage)	IS	x	x	x	Parken	PG	74

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Innenstadt“:

Tabelle 23: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Innenstadt“:

Tabelle 24: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

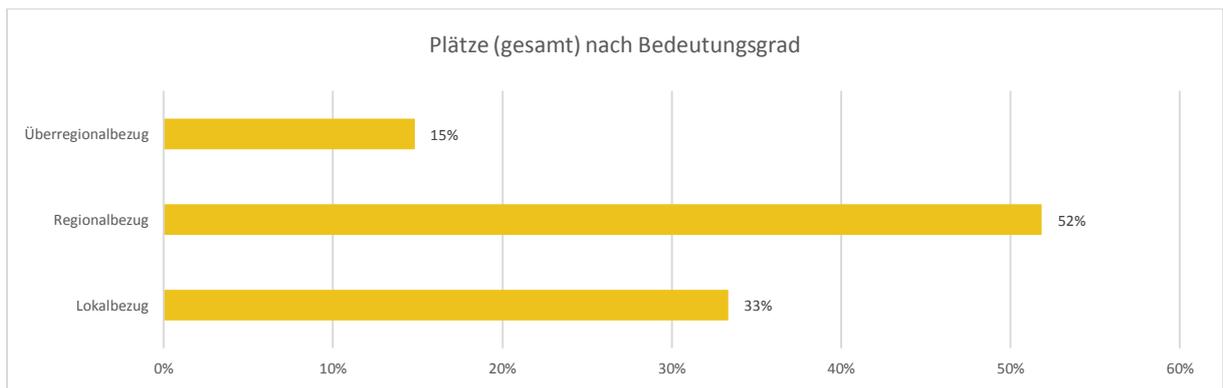


Tabelle 25: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

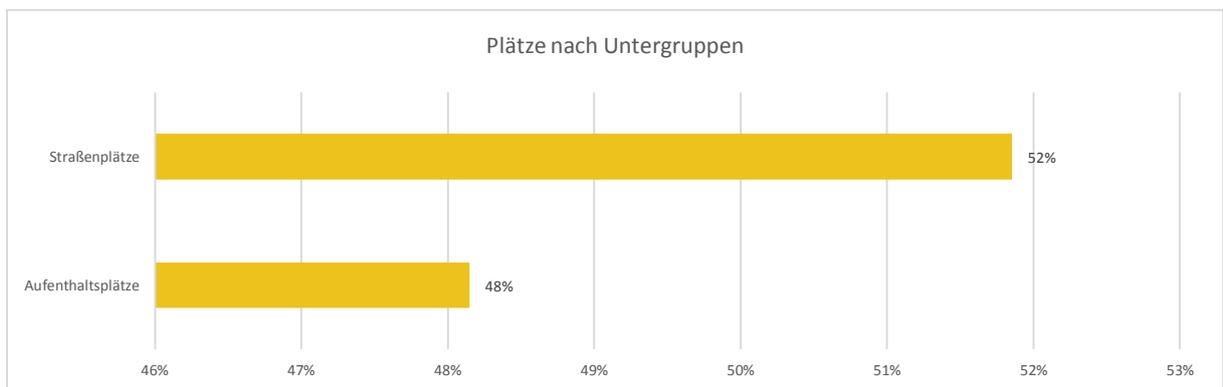


Tabelle 26: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

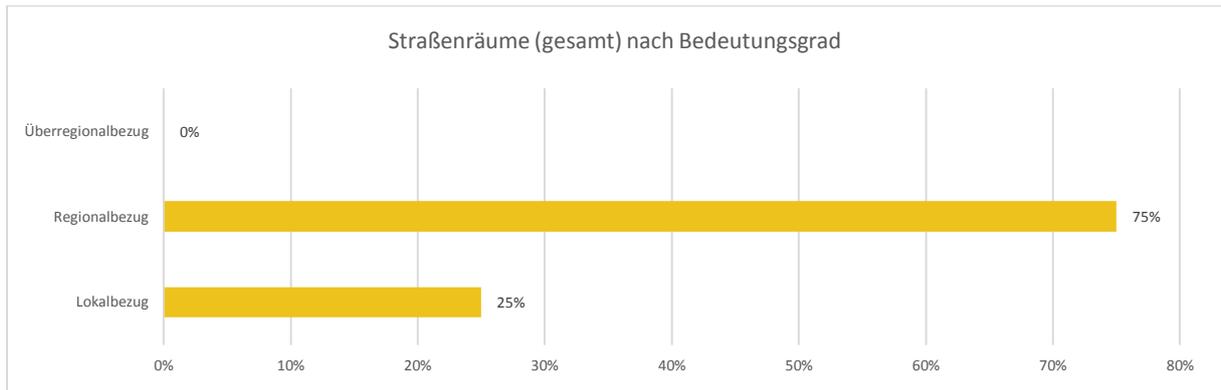


Tabelle 27: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

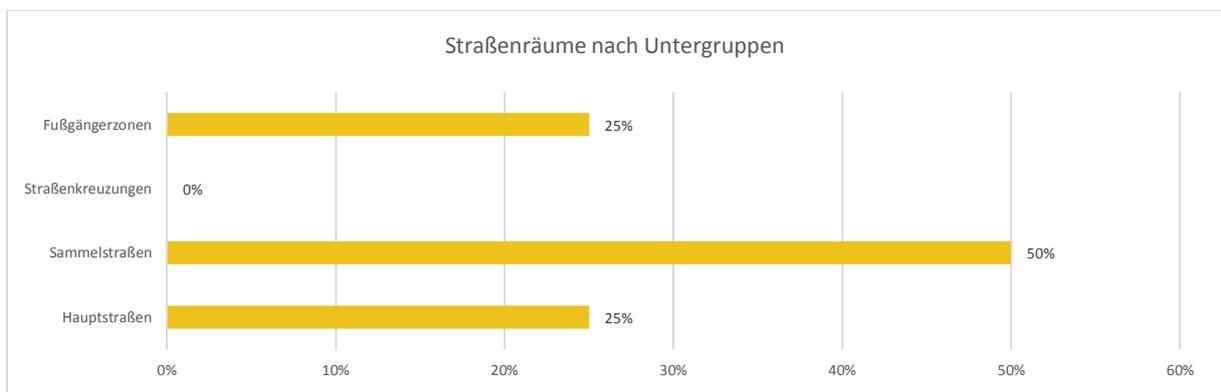


Tabelle 28: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

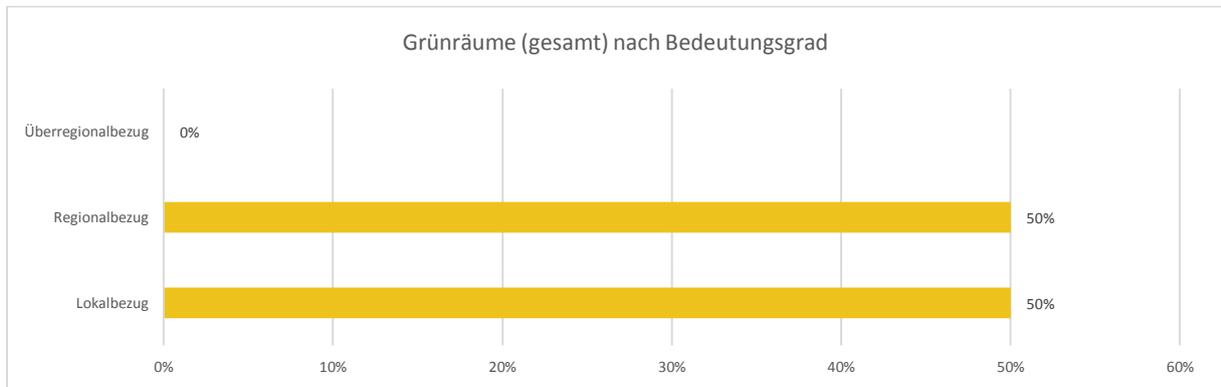


Tabelle 29: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

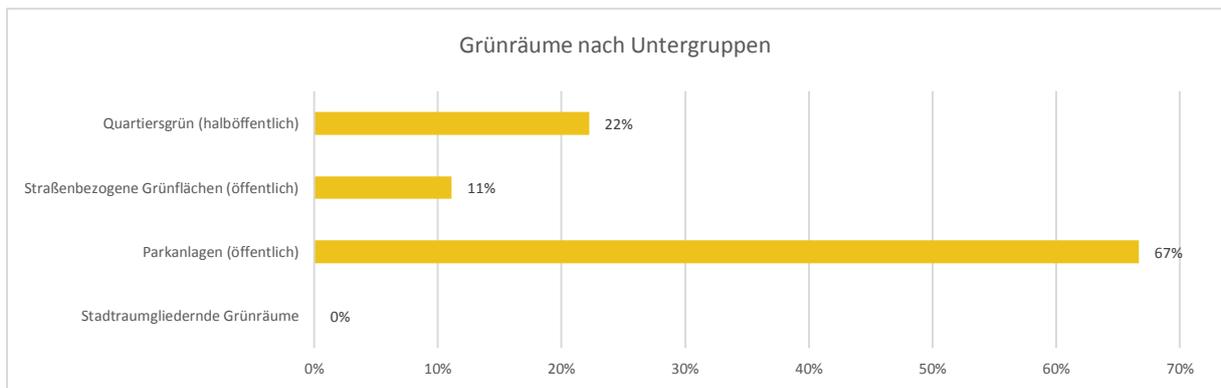


Tabelle 30: Raumkategorie „Brücken“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

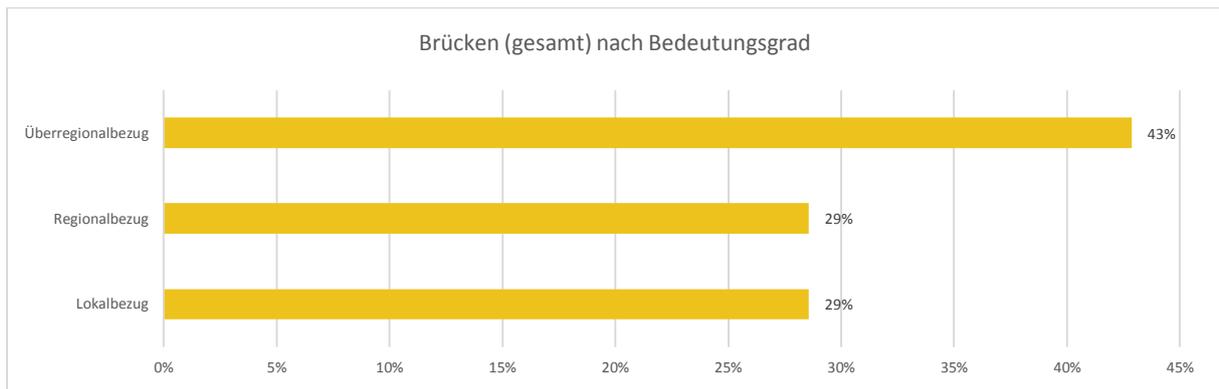


Tabelle 31: Raumkategorie „Brücken“ – Verteilung nach **Untergruppen**

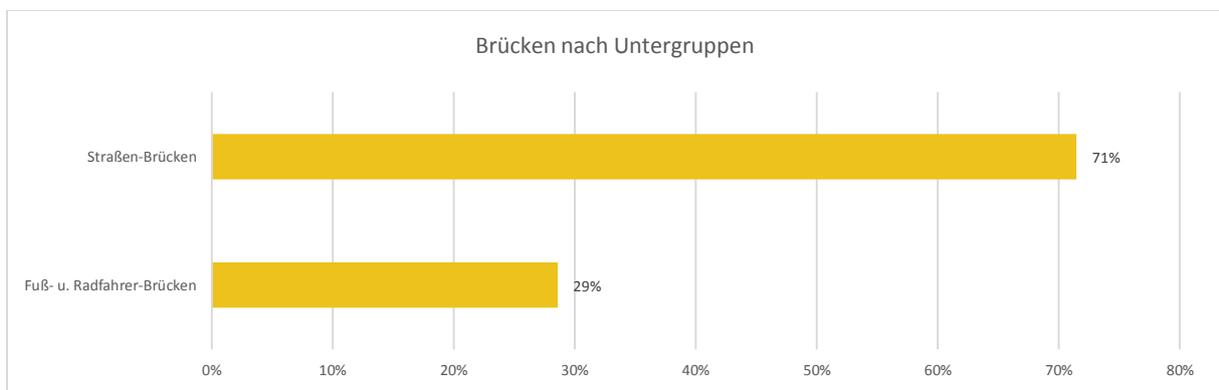


Tabelle 32: Raumkategorie „Unterführungen“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

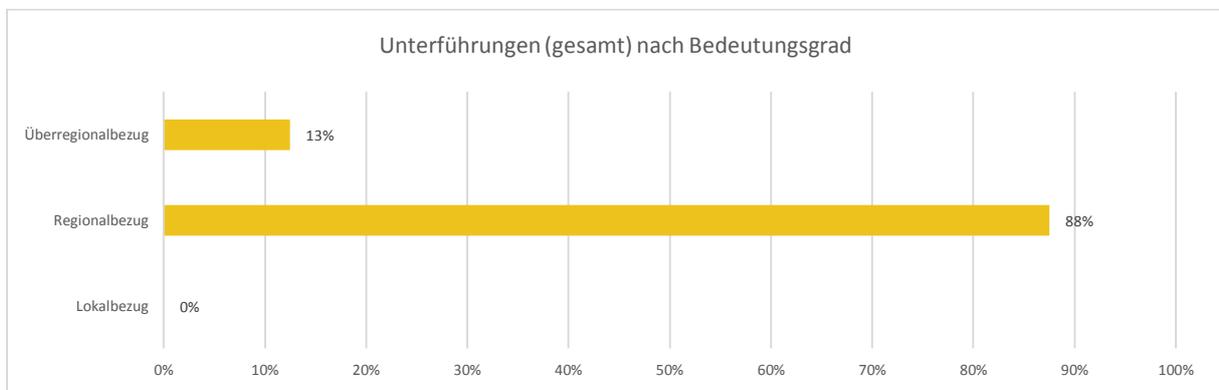
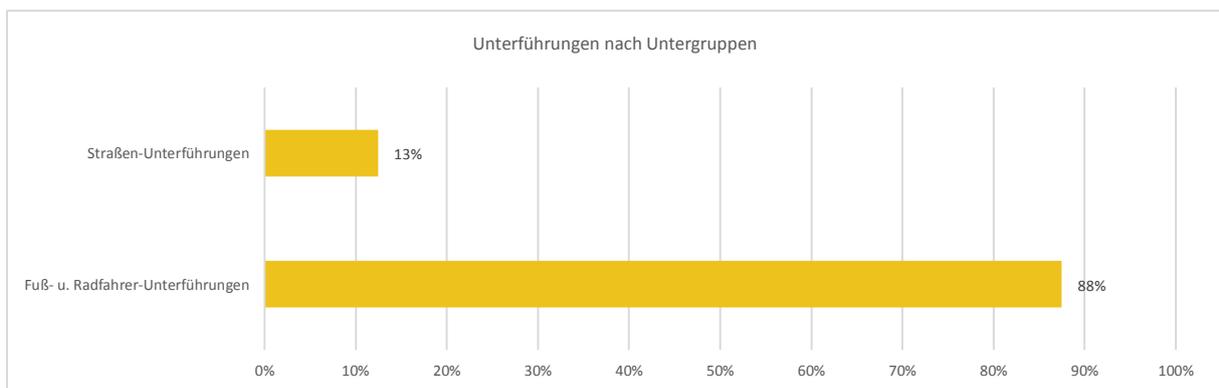


Tabelle 33: Raumkategorie „Unterführungen“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3 Teil-Bedeutungspläne öffentlicher Räume entlang urbaner Entwicklungsachsen

4.4.3.1 „Warmbad“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Warmbad“ ist vom Wesen heterogen, urban und ländlich geprägt und verfügt über Gewerbe- und Technologiegebiete

Urbane Funktionen:

- ❖ Naherholung, Gesundheit, Bildung, Sport und Freizeit

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Kurgebietsnutzung und Wohngebietsnutzung
- ❖ Vereinzelt Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Zahlreiche Grünflächen (Erholungsflächen, Sportanlagen und Waldflächen)
- ❖ Teilweise Sondergebietsnutzung (Kaserne, Schulen, Krankenanstalten, etc.)
- ❖ Teilweise Land- und Forstwirtschaftliche Nutzung

Potentiale:

- ❖ Westbahnhof
- ❖ Bahnhof Villach Warmbad
- ❖ KTS + Fachschule (Kärntner Tourismus Schulen)
- ❖ Warmbad mit Kur- und Gesundheitszentren
- ❖ Anbindung an das Naherholungsgebiet Dobratsch
- ❖ European-Gebiet (Alternativstandort Eishalle)

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Warmbad"

M 1:7.500

PLANVERFASSER:
Technische Universität Graz,
Institut für Städtebau, URBA Graz,
Michael Maidler u. Ernst Rainer

PLANSTAND:
28.10.2018

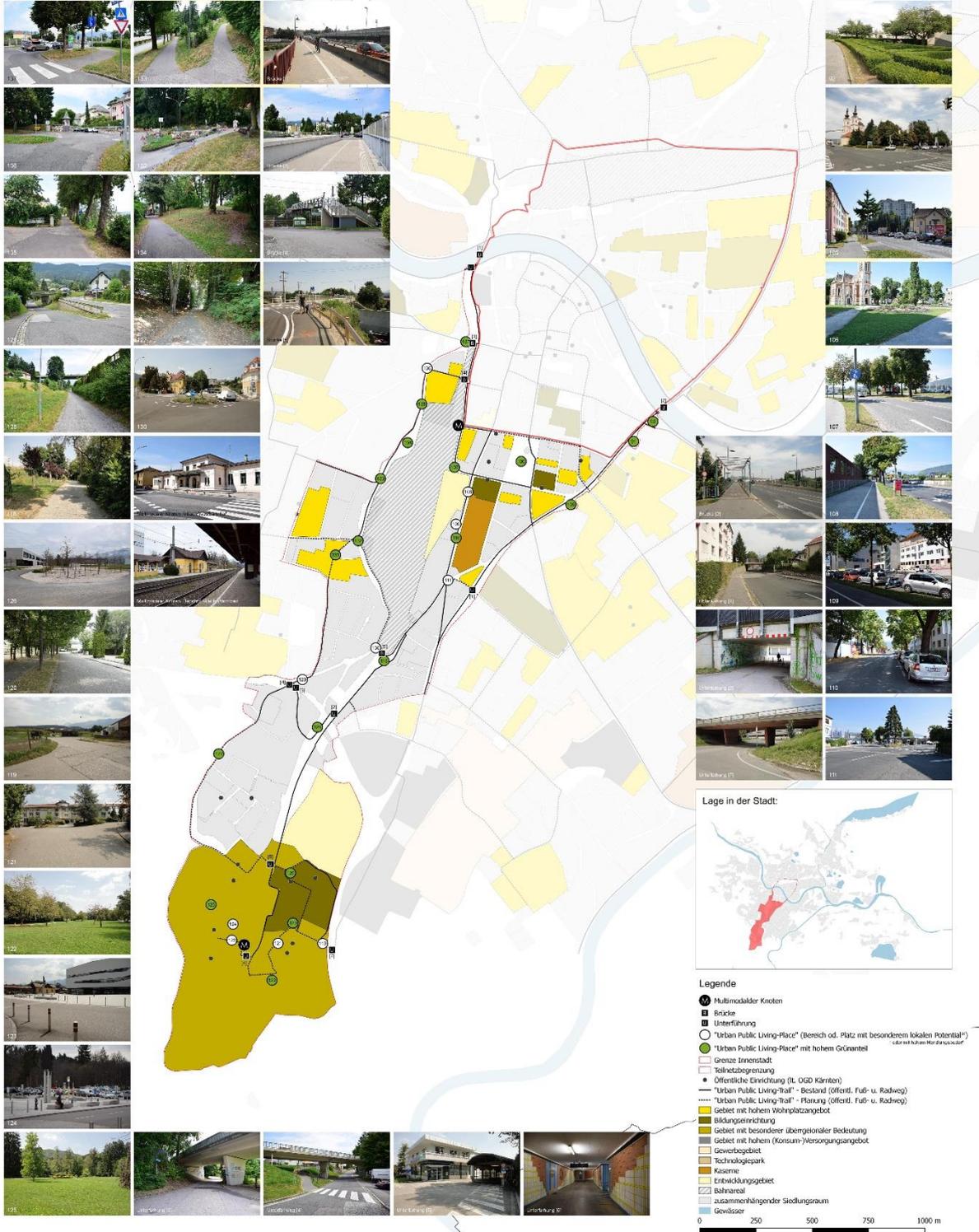


Abbildung 100: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume der urbanen Entwicklungsachse „Warmbad“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungssachse „Warmbad“:

Tabelle 34: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungssachse „Warmbad“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

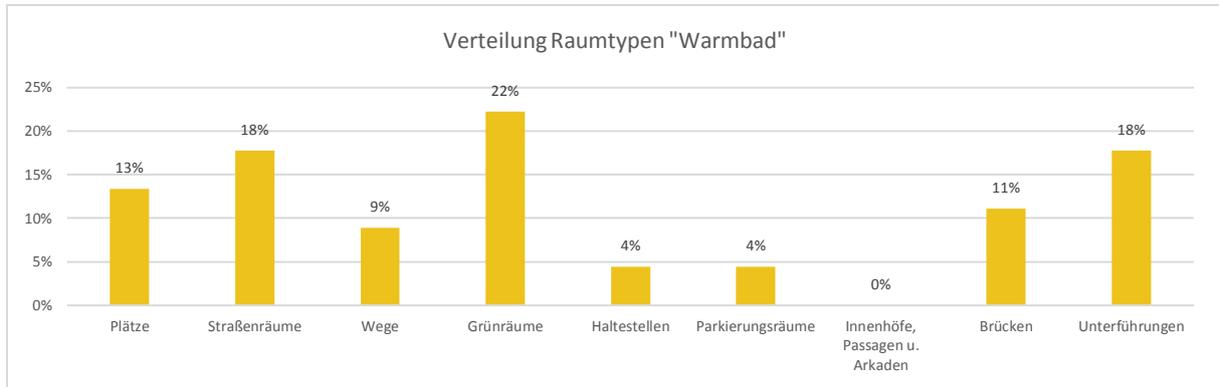
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungssachse"

"WARMBAD"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential u./od. Handlungsbedarf)								
291	Parkanlage Ecke Ossiacher Zeile / Ludwig Walter Straße	UG	x			Grün	ÖP	1
292	Parkanlage Kreuzkirche (Ecke Ossiacher Zeile / Peraustraße)	UG	x	x		Grün	ÖP	2
305	Parkanlage Umlandstraße / Auer von Weisbachstraße / Ossiacher Zeile	UG	x			Grün	ÖP	3
306	Stadtpark	IS	x	x		Grün	ÖP	4
307	Vorplatzzone S-Bahnhaltestelle "Westbahnhof [NEU]" (Handlungsbedarf)	UG	x	x	x	Platz	SP	5
308	Bereich Italiener Straße zwischen Richard Wagner Straße / Kletterhalle (Europas)	UG	x	x		Straße	SS	6
309	Vorzona Kletterhalle	UG	x	x		Platz	SP	7
310	Bereich Italiener Straße zwischen Kletterhalle / Ossiacher Zeile	UG	x	x		Straße	SS	8
311	Kreuzungsbereich Italiener Str. / Ossiacher Zeile / Reinerhofweg / Tschin. Weg	UG	x			Straße	SK	9
318	Grünfläche Kumpfallee Süd-Ostl. der Kilerbrücke	UG	x			Grün	ÖP	10
319	Kreuzungsbereich Kumpfallee / Auenweg / Warmbad Weg	LG	x			Straße	SK	11
320	Vorplatz Eingangsbereich KTS	LG	x	x	x	Platz	AP	12
321	Vorplatz Eingangsbereich der SKA Reha Thermenhof	LG	x	x		Platz	AP	13
322	Parkanlage Warmbad Weg / Kumpfallee	LG	x			Grün	ÖP	14
323	Vorplatz Eingangsbereich Thermen und Warmbaderhof	LG	x	x	x	Platz	AP	15
324	Parkplatz Kurzentrum	LG	x	x	x	Parken	PP	16
325	Kurpark	LG	x	x	x	Grün	ÖP	17
326	Vorplatz Eingangsbereich Berufsschule für Tourismus Warmbad Villach	LG	x	x		Platz	AP	18
327	Wegabschnitt Warmbader Allee zwischen Falkenweg / Dr. Julius Kugy Straße	UG	x			Weg	FW	19
328	Grünfläche Warmbader Straße zwischen Hohlweg / Fliederstraße	LG	x			Grün	SGF	20
329	Kreuzungsbereich Villacher Schächterstraße / Neubaugasse / Warmbader Allee	UG	x	x		Straße	SK	21
330	Kreisverkehr Warmbader Straße / Tobias Burg Straße / Italiener Straße	UG	x	x		Straße	SK	22
331	Wegabschnitt Warmbader Allee zwischen F. X. Wulfen Str. / Othmar Crusiz Str.	UG	x			Weg	FW	23
332	Parkanlage entlang des Marxrain Kreuzung Heizhausstr. / Othmar Crusiz Str.	UG	x			Grün	ÖP	24
333	Wegabschnitt zwischen Marxrain / Enzenbergstr. / Karl Ghon Str.	UG	x			Weg	FW	25
334	Parkanlage am Marxrain	UG	x	x		Grün	ÖP	26
335	Wegabschnitt Marxrain zwischen Othmar Crusiz Str. / Marksgasse	UG	x	x		Weg	FW/RW	27
336	Kreuzungsbereich Marksgasse / Völkendorfer Straße	UG	x			Straße	SK	28
337	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / Völkendorfer Str.	UG	x	x		Straße	SK	29
MULTIMODALE KNOTEN								
M2	Villach Westbahnhof	UG	x	x		Halt	MMK	30
M3	Villach Warmbad	LG	x	x	x	Halt	MMK	31
BRÜCKEN								
B3	Kriegsbrücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	32
B4	Alpen Adria Brücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	33
B5	Bahnbrücke Tiroler Str.	UG	x	x		Brücke	SB	34
B7	Fußgängersteg Marksgasse	UG	x			Brücke	FRB	35
B8	Bahnbrücke Italiener Straße	UG	x			Brücke	SB	36
UNTERFÜHRUNGEN								
U6	Unterführung Alpe Adria Brücke + Rudolfsbahn (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	37
U9	Unterführung Kärntner Str. / Tschinowitscher Weg	UG	x	x		Unterführung	SU	38
U10	Bahnunterführung Kumpfallee (auf Höhe Hohlweg)	UG	x			Unterführung	FRU	39
U11	Unterführung Neubaugasse / Hohlweg	UG	x	x		Unterführung	SU	40
U12	Unterführung Neubaugasse / Warmbader Allee	UG	x			Unterführung	SU	41
U13	Bahnunterführung Kumpfallee (auf Höhe Berufsschule für Tourismus)	LG	x	x		Unterführung	FRU	42
U14	Unterführung Kärntner Straße / Auenweg	GT	x			Unterführung	SU	43
U15	Bahnunterführung (Bhf. Villach Warmbad)	LG	x	x	x	Unterführung	FRU	44
PARKGARAGEN								
P33	Parkgarage Thermen (Warmbader Str.)	LG	x	x	x	Parken	PG	45

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Warmbad“:

Tabelle 35: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Warmbad“:

Tabelle 36: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

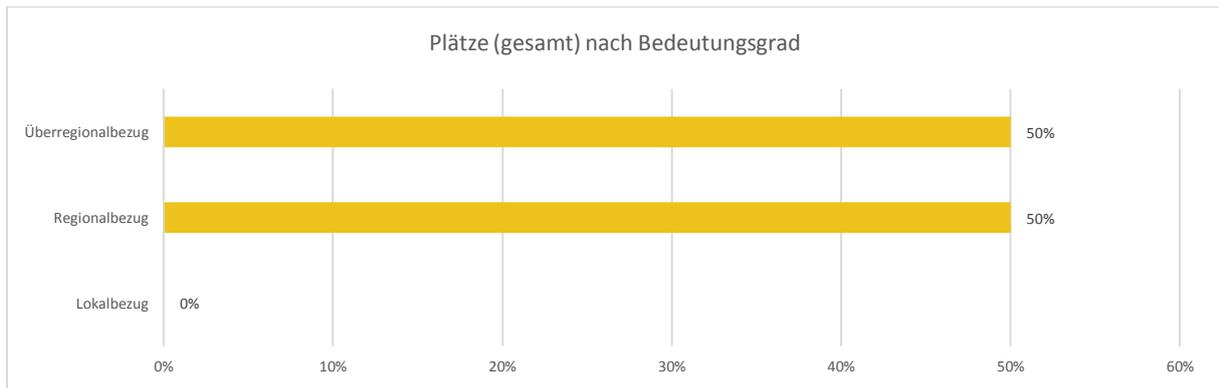


Tabelle 37: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

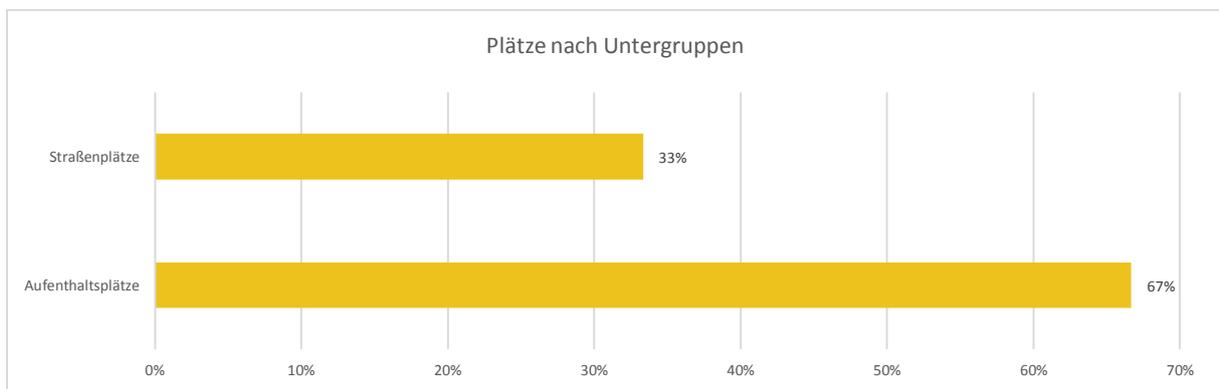


Tabelle 38: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

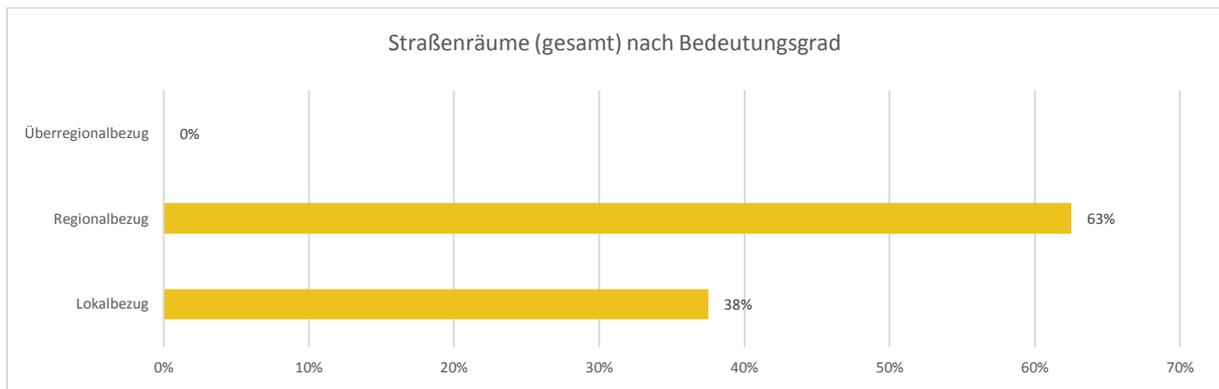


Tabelle 39: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

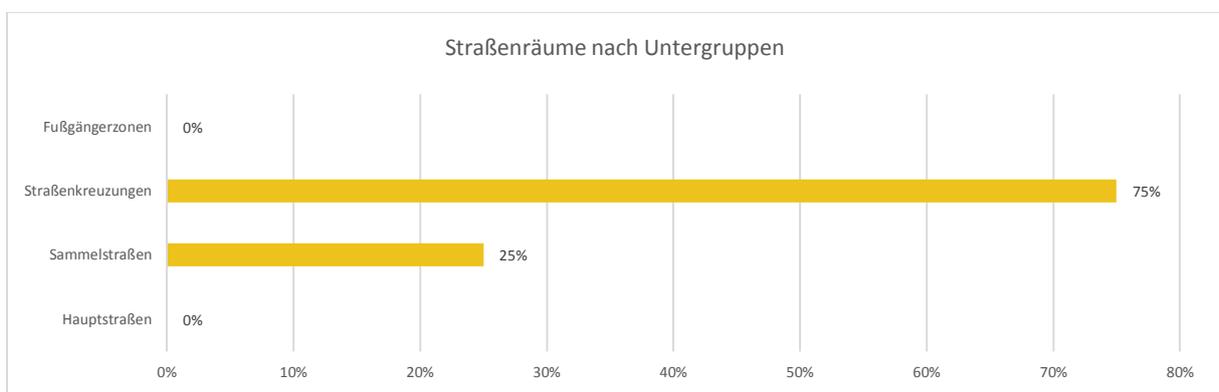


Tabelle 40: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

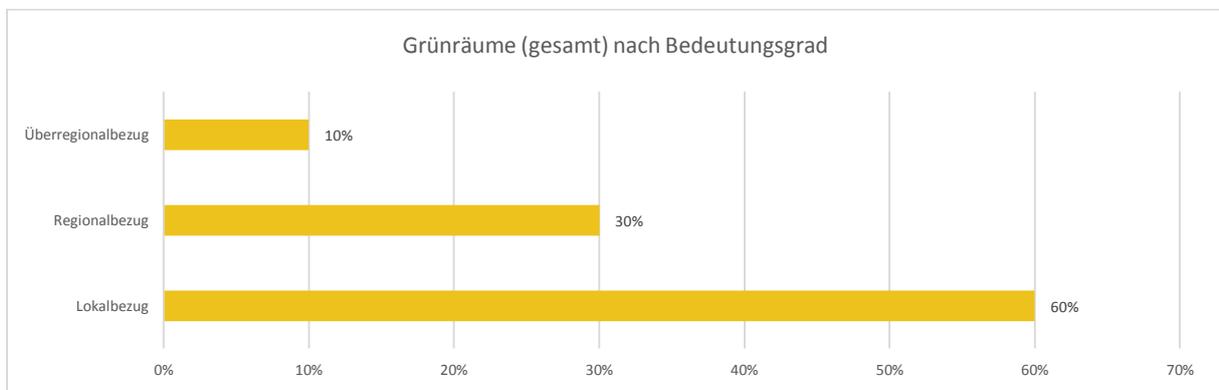


Tabelle 41: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

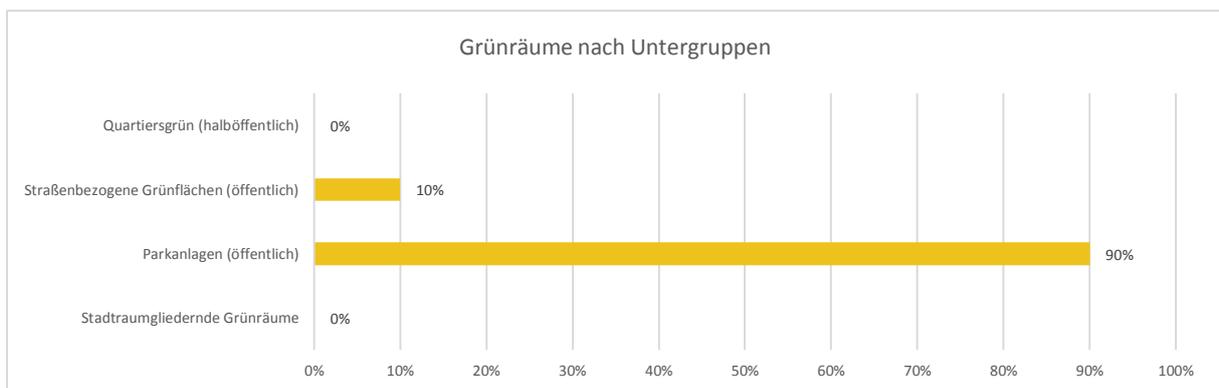


Tabelle 42: Raumkategorie „Brücken“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

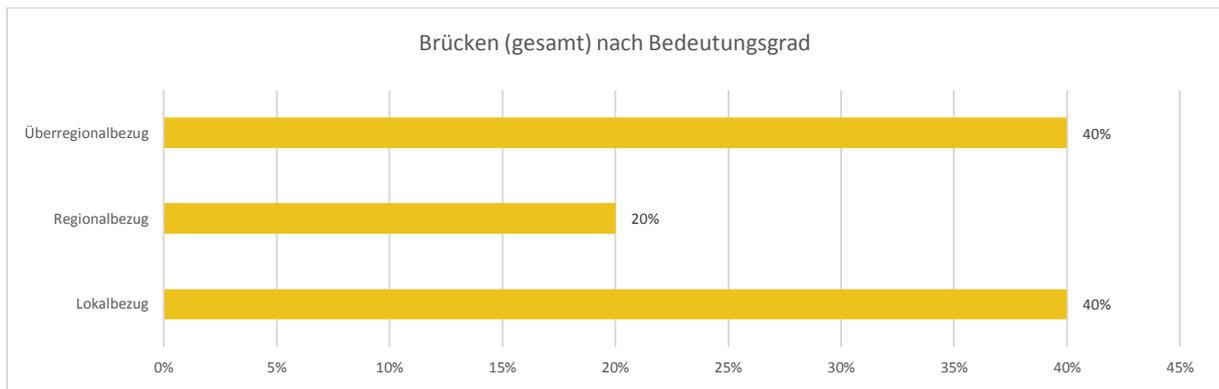


Tabelle 43: Raumkategorie „Brücken“ – Verteilung nach **Untergruppen**

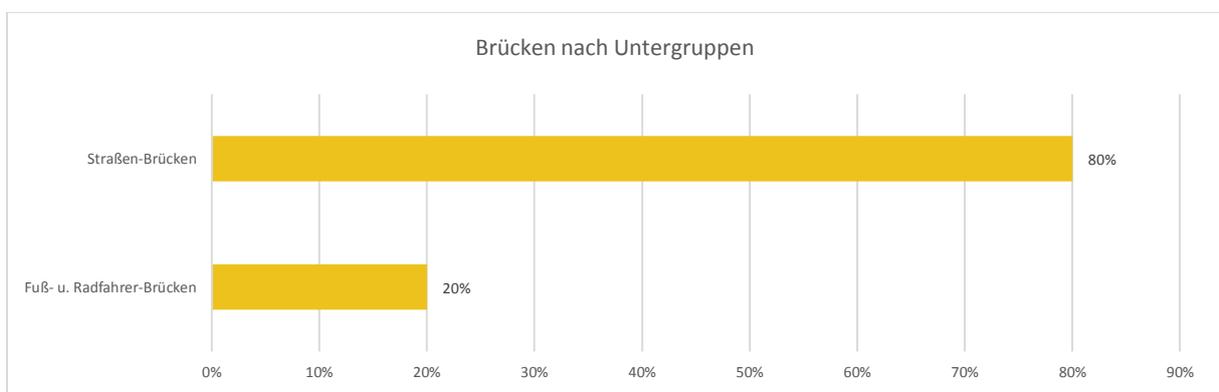


Tabelle 44: Raumkategorie „Unterführungen“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

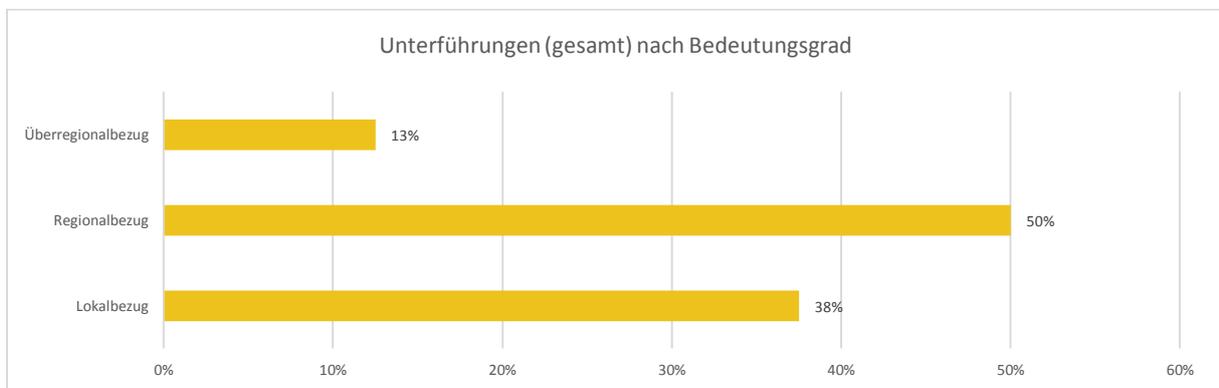
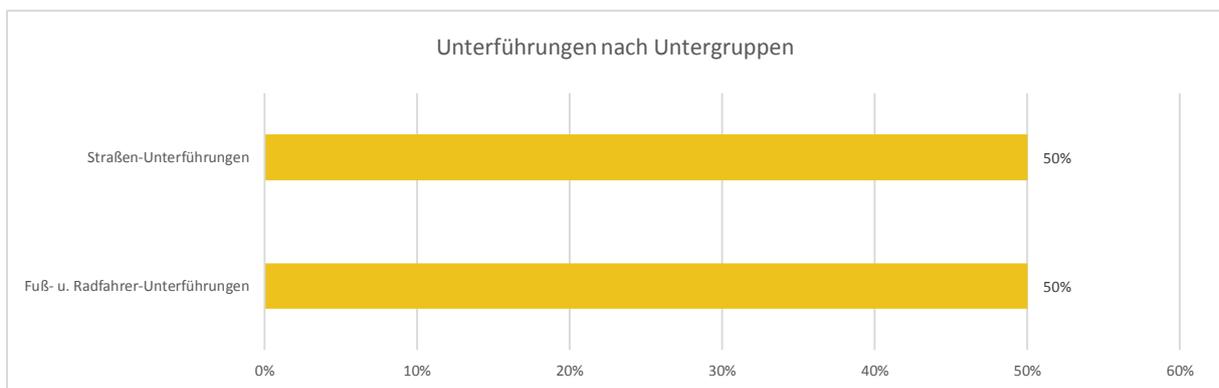


Tabelle 45: Raumkategorie „Unterführungen“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.2 „Auen“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Auen“ ist vom Wesen heterogen, urban geprägt und verfügt über Gewerbe- und Technologiegebiete

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (überwiegend Einfamilienhäuser), Gewerbe, Konsum- und Versorgung

Flächenwidmung:

- ❖ Zu annähernd gleichen Teilen Wohngebietsnutzung, Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung) und Gewerbegebiet

Potentiale:

- ❖ Die Kärntner Straße eignet sich hervorragend als urbanes Rückgrat für Handel und Gewerbe
- ❖ Einkaufszentrum Atrio
- ❖ Fachmarktzentrum

Weitere Besonderheiten:

- ❖ Das zentral liegende Gewerbegebiet verursacht eine Trennung der Wohngebiete (erschwerter Durchwegung).
- ❖ Hoher Versiegelungsgrad im Gewerbegebiet

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Auen"

M 1:7.500

PLANVERFASSTER:
Technische Universität Graz,
Institut für Städtebau, URBA Graz,
Michael Maierle u. Ernst Rainer

PLANSTAND:
23.10.2018

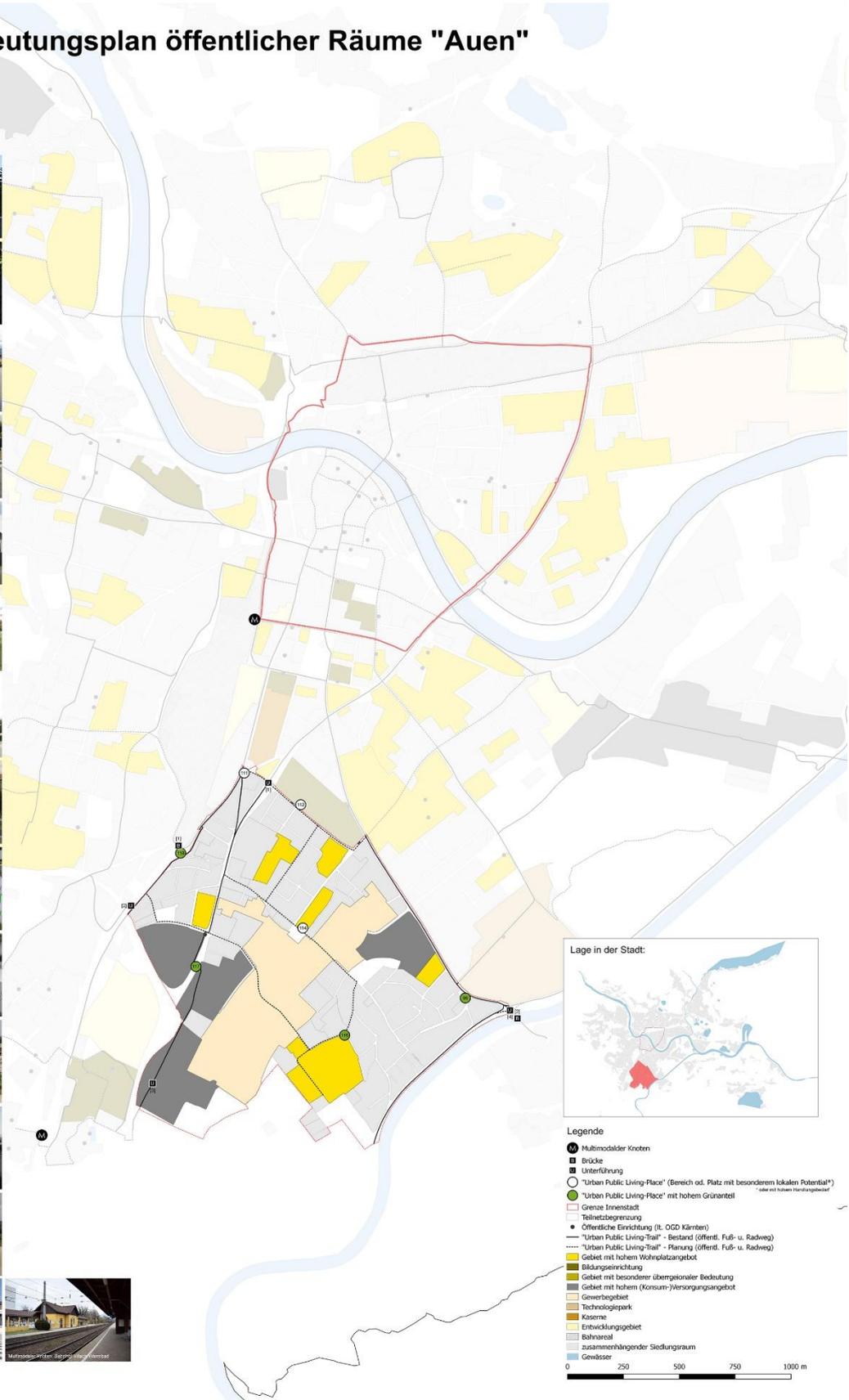


Abbildung 101: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume der urbanen Entwicklungsachse „Auen“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Auen“:

Tabelle 46: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungsachse „Auen“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

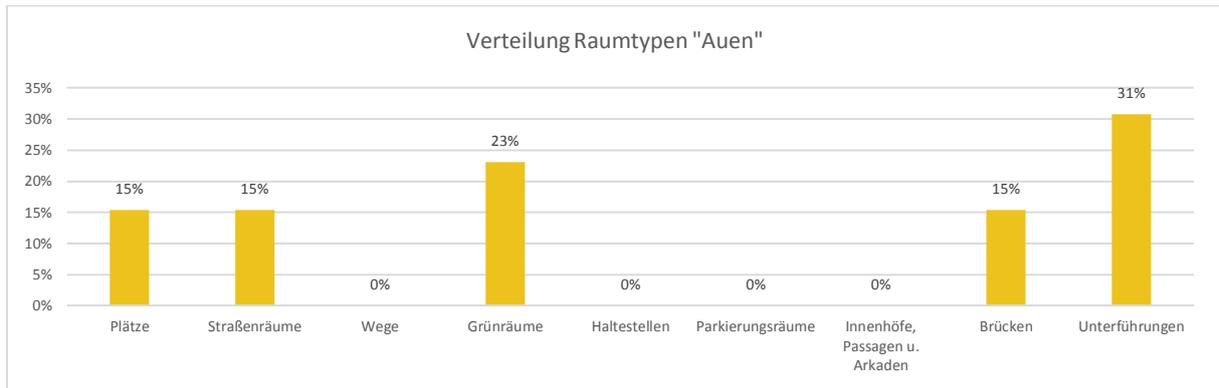
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"AUEN"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential u./od. Handlungsbedarf)								
96	Parkanlage Ecke Karawankenweg / Schilfweg	GT	x			Grün	ÖP	1
111	Kreuzungsbereich Italiener Str. / Ossiacher Zeile / Reinerhofweg / Tschin. Weg	UG	x			Straße	SK	2
112	Vorplatz Haupteingang HTL Villach	UG	x	x	x	Platz	AP	3
114	Kirchenvorplatz Pfarrkirche St. Josef	GT	x			Platz	SP	4
116	Grünfläche Ecke Haselhubweg / Muldenweg	GT	x			Grün	QG	5
117	Kreuzungsbereich Kämtner Straße / Auenweg	UG	x	x	x	Straße	SK	6
128	Grünfläche Kumpfalle Süd-Ostl. der Gölzerbrücke	UG	x			Grün	ÖP	7
MULTIMODALE KNOTEN								
BRÜCKEN								
98	Bahnbrücke Italiener Straße	UG	x			Brücke	SB	8
99	Brücke (Gail) Karawankenweg	GT	x	x		Brücke	SB	9
UNTERFÜHRUNGEN								
U9	Unterführung Kämtner Str. / Tschinowitscher Weg	UG	x	x		Unterführung	SU	10
U10	Bahnunterführung Kumpfallee (auf Höhe Hohlweg)	UG	x			Unterführung	FRU	11
U16	Fuß- u. Radfahrer-Unterführung Triglavstr. / Auenweg	GT	x			Unterführung	FRU	12
U17	Unterführung Brücke Karawankenweg (Gail Nordufer)	GT	x	x		Unterführung	SU	13

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Auen“:

Tabelle 47: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Auen“:

Tabelle 48: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

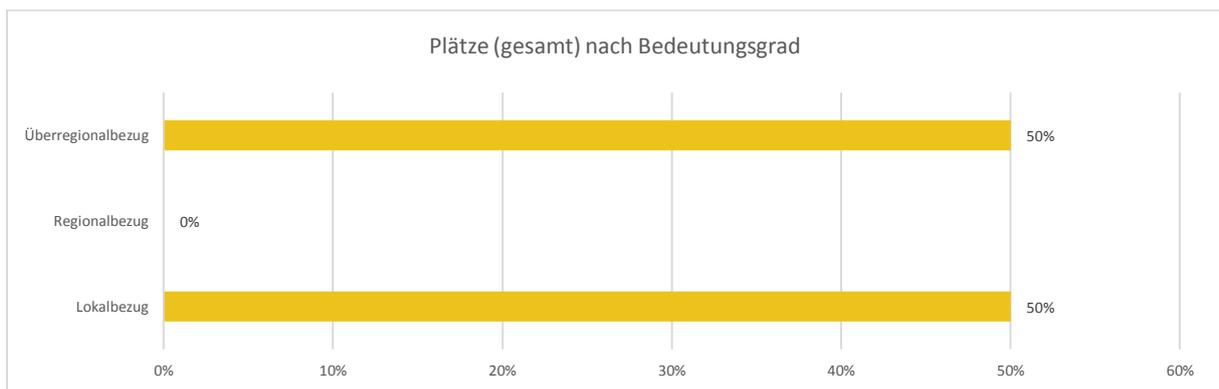


Tabelle 49: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

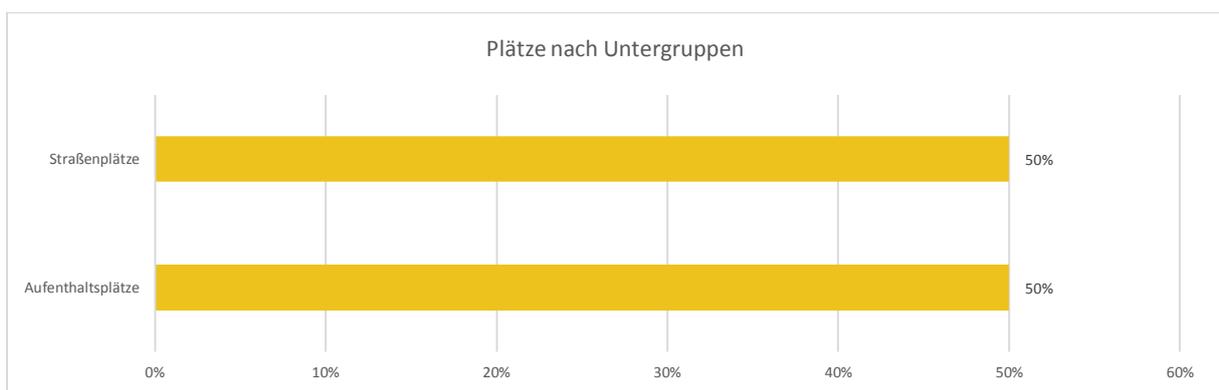


Tabelle 50: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

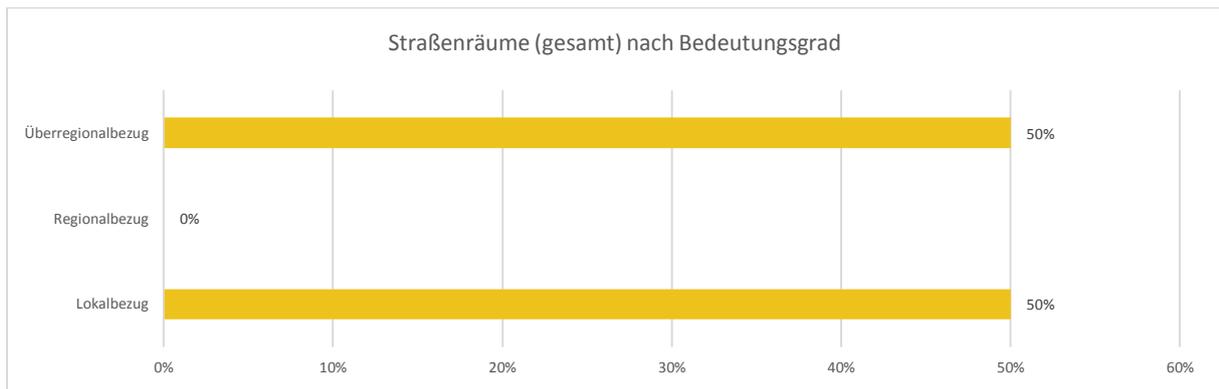


Tabelle 51: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

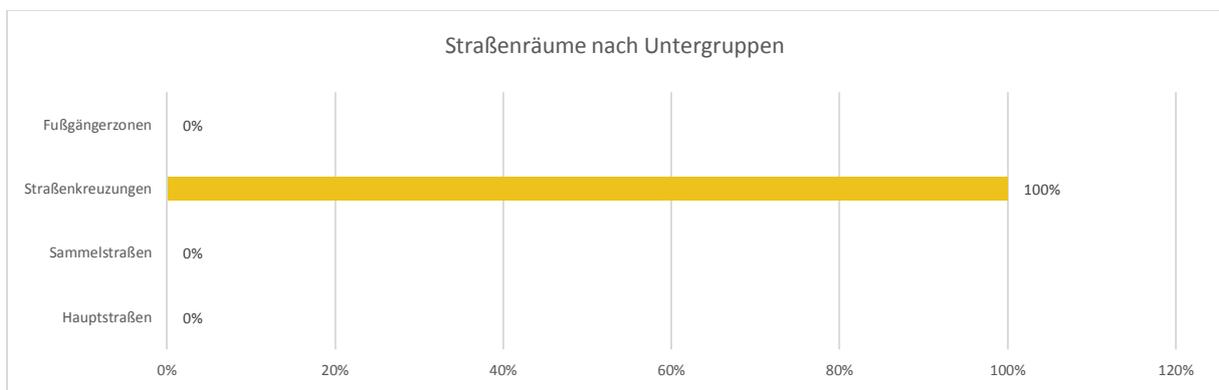


Tabelle 52: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

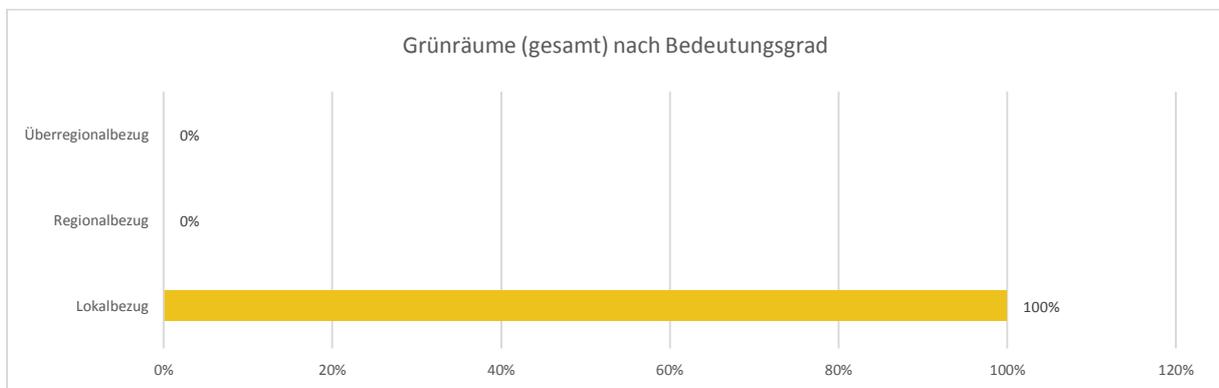


Tabelle 53: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

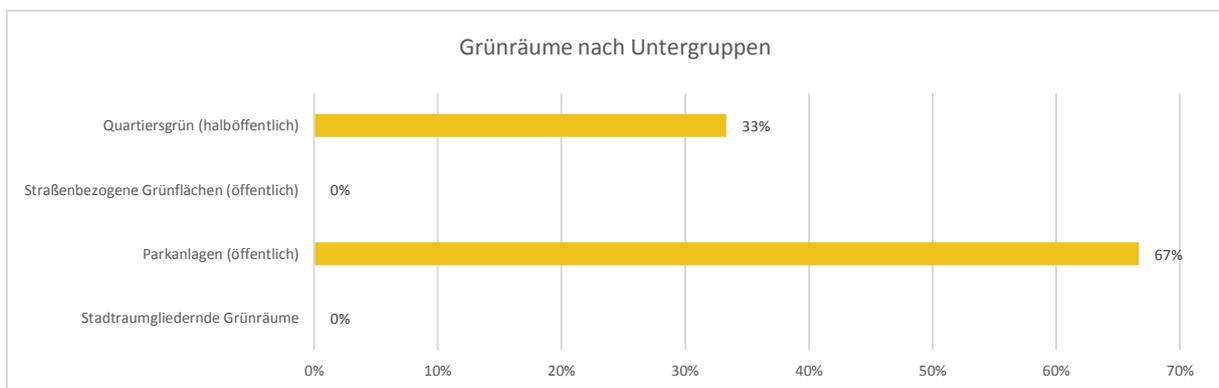


Tabelle 54: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

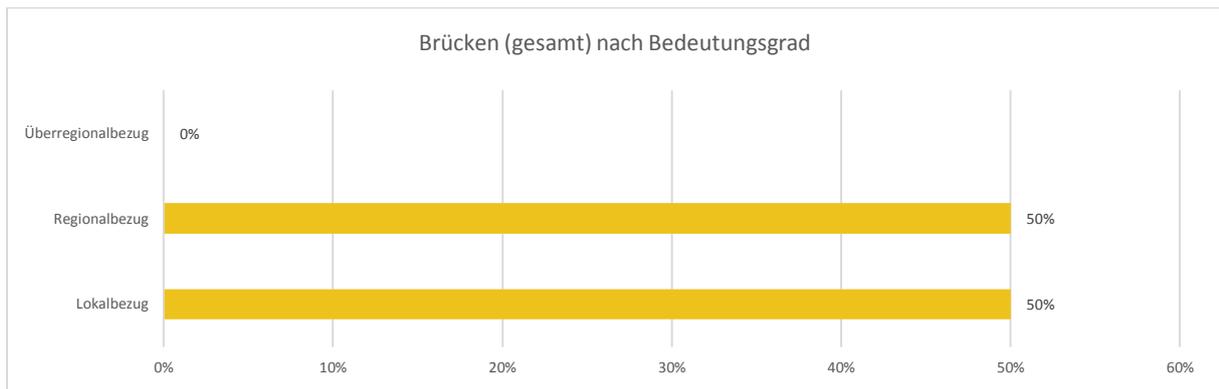


Tabelle 55: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

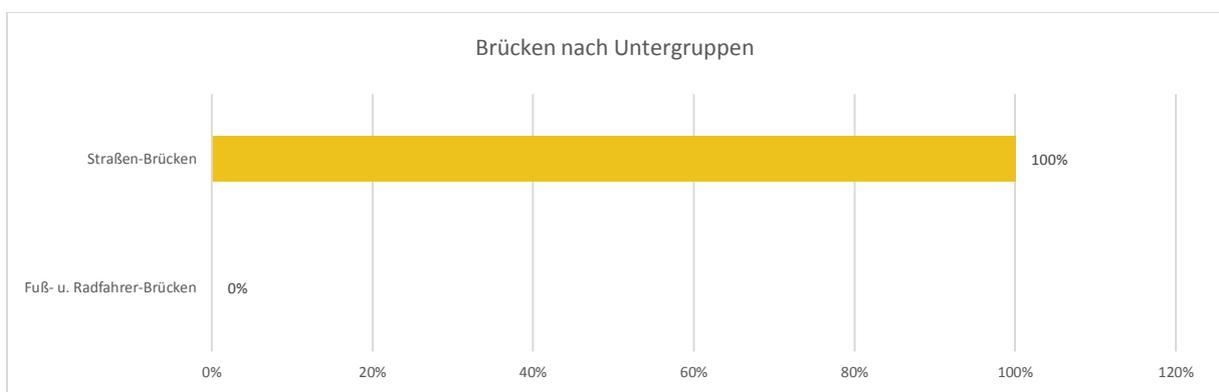


Tabelle 56: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

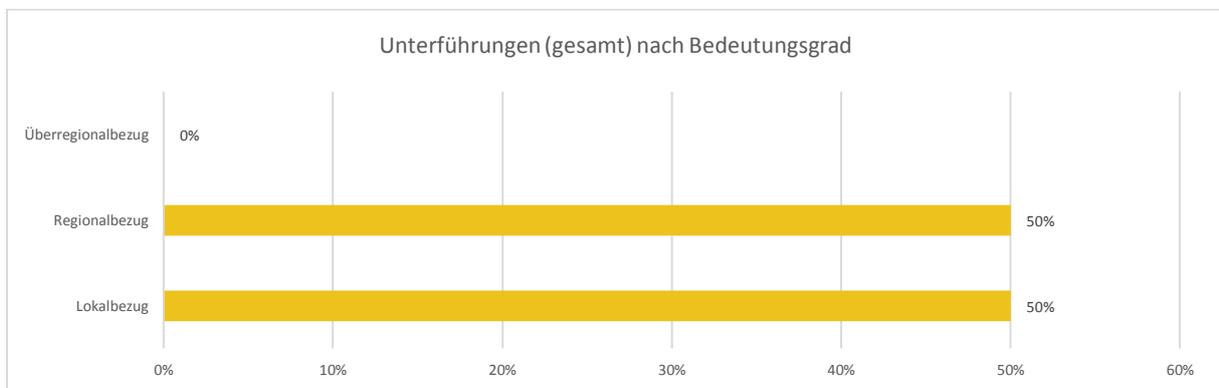
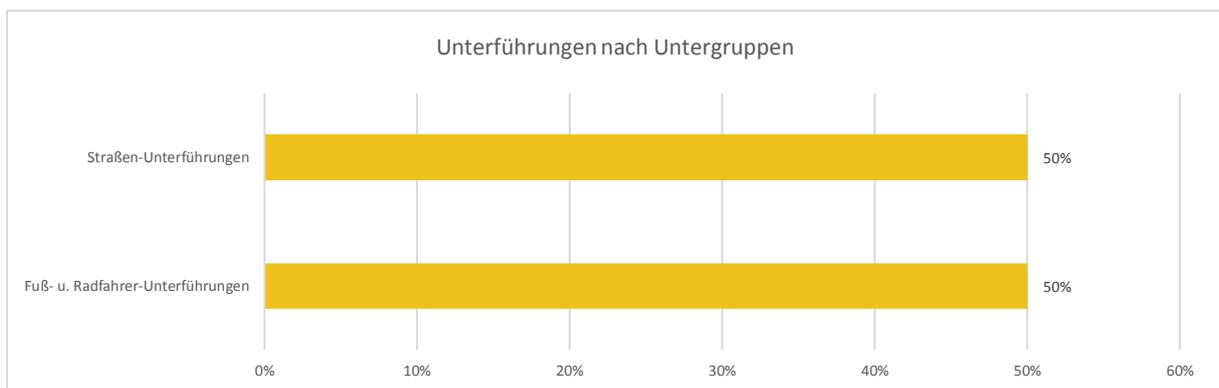


Tabelle 57: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.3 „Tschinowitsch“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Tschinowitsch“ ist vom Wesen heterogen, urban, ländlich geprägt und verfügt über Gewerbe- und Technologiegebiete

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (Einfamilienhäuser sowie mehrgeschossiger Wohnbau), Bildung, überregionale Technologie und Gewerbe

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung
- ❖ Teilweise Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Teilweise Sondergebietsnutzung (Technologiepark, Kaserne, Schulen, Krankenanstalten, etc.)

Potentiale:

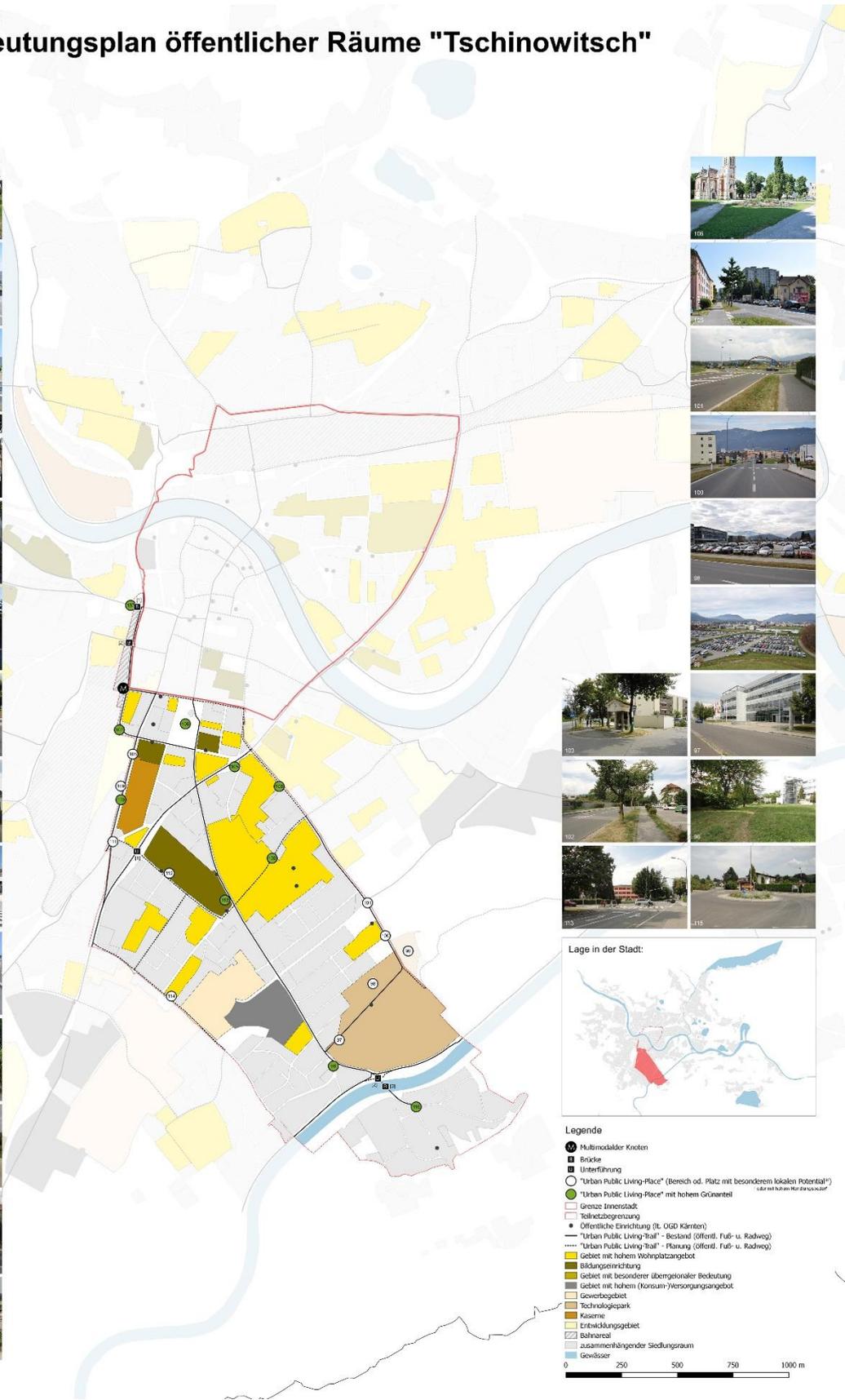
- ❖ Infineon als überregionaler Technologie- und Arbeitsplatzstandort
- ❖ HTL-Standort
- ❖ Anschluss an das südliche Naherholungsgebiet (Gail)

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Tschinowitsch"

M 1:7.500

PLANVERFASSER:
Technische Universität Graz,
Institut für Städtebau, URBA Graz,
Michael Maidorfer u. Ernst Rainer

PLANSTAND:
29.10.2018



- Legende**
- Multimodaler Knoten
 - Brücke
 - Unterführung
 - "Urban Public Living-Place" (Bereich od. Platz mit besonderem kulturellem Potenzial) über mit hohem Marktpotenzial
 - "Urban Public Living-Place" mit hohem Grünanteil
 - Grenze Innenstadt
 - Teilnetzabgrenzung
 - Öffentliche Einrichtung (z.B. ÖGD-Kärnten)
 - "Urban Public Living-Trail" - Bestand (Offenl. Fuß- u. Radweg)
 - "Urban Public Living-Trail" - Planung (Offenl. Fuß- u. Radweg)
 - Gebiet mit hohem Wohnplatzangebot
 - Bildungseinrichtung
 - Gebiet mit besonderer überregionaler Bedeutung
 - Gebiet mit hohem (Konsum-)Versorgungsangebot
 - Gewerbegebiet
 - Technologiepark
 - Kaserne
 - Entwicklungsgebiet
 - Bahnareal
 - zusammenhängender Siedlungsraum
 - Gewässer

Abbildung 102: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume, der urbanen Entwicklungsachse „Tschinowitsch“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Tschinowitsch“:

Tabelle 58: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungsachse „Tschinowitsch“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

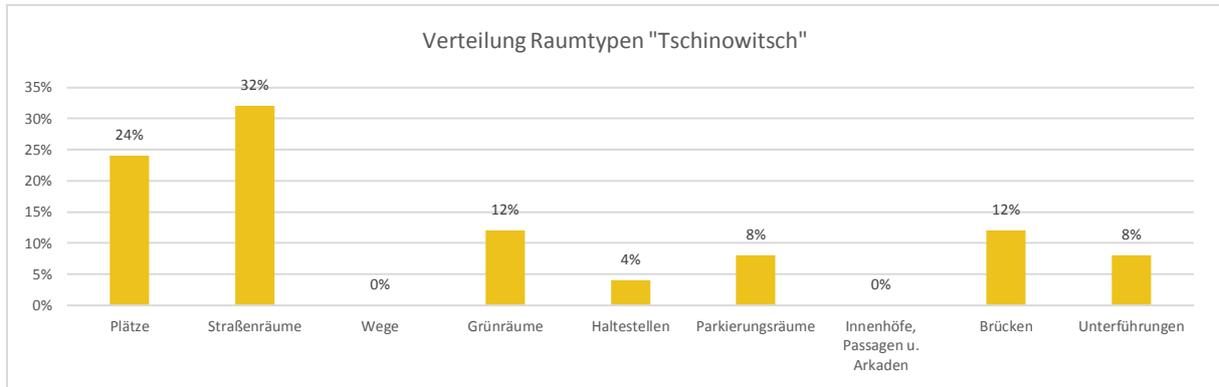
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"TSCHINOWITSCH"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalem Potential u./od. Handlungsbedarf)								
26	Parkanlage Ecke Karawankenweg / Schilfweg	GT	x			Grün	ÖP	1
27	Vorplatz Haupteingang Infineon	GT	x	x		Platz	SP	2
98	Parkplatz Infineon Siemensstraße (Potential + Handlungsbedarf)	GT	x	x		Parken	PP	3
99	Parkplatz Infineon Auenpark (Potential + Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP	4
100	Bereich obere Siemensstraße (Potential)	GT	x	x		Straße	SS	5
101	Kreisverkehr Bruno Kreisky Straße / Auer von Weibachstr. / Siemensstr.	GT	x	x		Straße	SK	6
102	Bereich Burgenlandstraße zwischen Auer von Weibachstr. u. Heidenfeldstr.	UG	x			Straße	SS	7
103	Kreuzungsbereich Auer von Weibachstraße / Leopold Hrazdil Straße	UG	x			Straße	SK	8
105	Parkanlage Uhandstraße / Auer von Weibachstraße / Ossiacher Zeile	UG	x			Grün	ÖP	9
106	Stadtpark	IS	x	x		Grün	ÖP	10
107	Vorplatzzone S-Bahnhaltestelle "Westbahnhof [NEU]" (Handlungsbedarf)	UG	x	x	x	Platz	SP	11
108	Bereich Italiener Straße zwischen Richard Wagner Straße / Kletterhalle (Europapark)	UG	x	x		Straße	SS	12
109	Vorzona Kletterhalle	UG	x	x		Platz	SP	13
110	Bereich Italiener Straße zwischen Kletterhalle / Ossiacher Zeile	UG	x	x		Straße	SS	14
111	Kreuzungsbereich Italiener Str. / Ossiacher Zeile / Reinerhofweg / Tschin. Weg	UG	x			Straße	SK	15
112	Vorplatz Haupteingang HTL Villach	UG	x	x	x	Platz	AP	16
113	Vorplatz (Schulhof) VS Auen	UG	x	x		Platz	AP	17
114	Kirchenvorplatz Pfarrkirche St. Josef	GT	x			Platz	SP	18
115	Kreisverkehr Tschinowitsch (Abstimmungsstraße)	LG	x			Straße	SK	19
127	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / Völkendorfer Str.	UG	x	x		Straße	SK	20
MULTIMODALE KNOTEN								
102	Villach Westbahnhof	UG	x	x		Halt	MMK	21
BRÜCKEN								
83	Bahnbrücke Tiroler Str.	UG	x	x		Brücke	SB	22
87	Fußgängersteg Marktgasse	UG	x			Brücke	FRB	23
85	Brücke (Gail) Karawankenweg	GT	x	x		Brücke	SB	24
UNTERFÜHRUNGEN								
108	Unterführung Kärntner Str. / Tschinowitscher Weg	UG	x	x		Unterführung	SU	25
117	Unterführung Brücke Karawankenweg (Gail Nordufer)	GT	x	x		Unterführung	SU	26

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Tschinowitsch“:

Tabelle 59: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Tschinowitsch“:

Tabelle 60: Raumkategorie „**Plätze**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

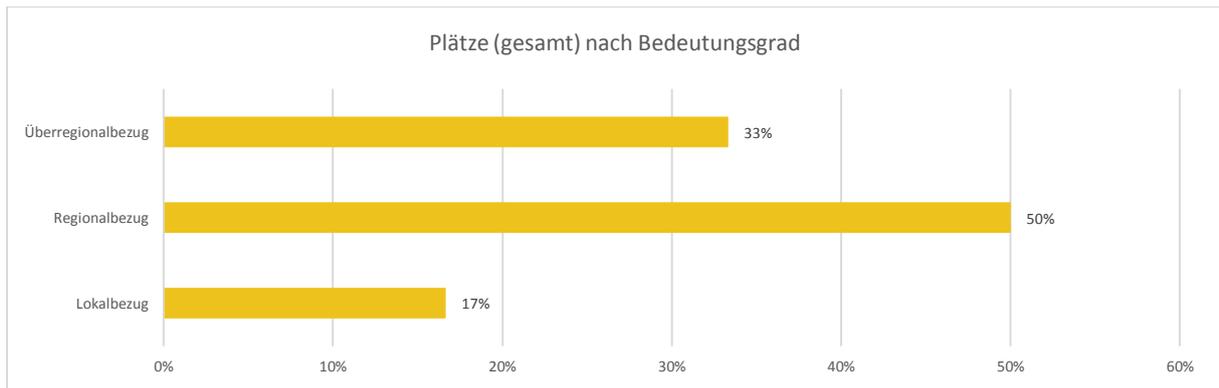


Tabelle 61: Raumkategorie „**Plätze**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

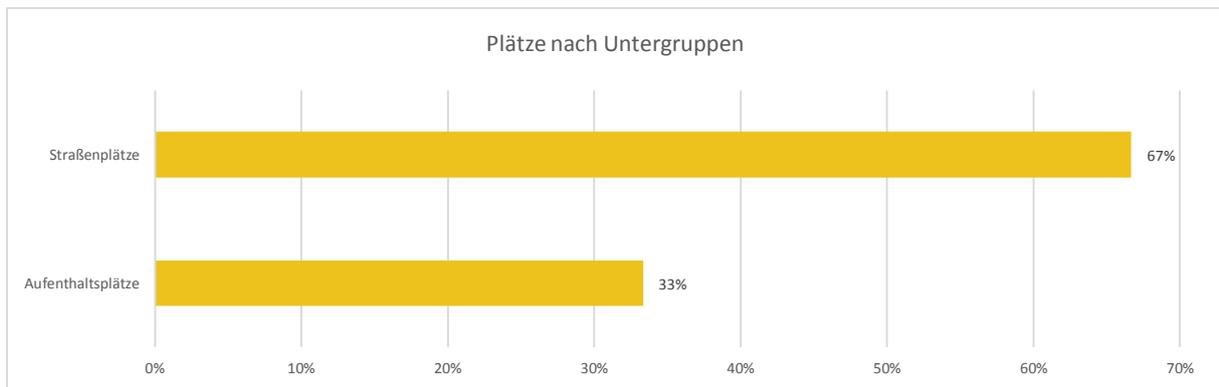


Tabelle 62: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

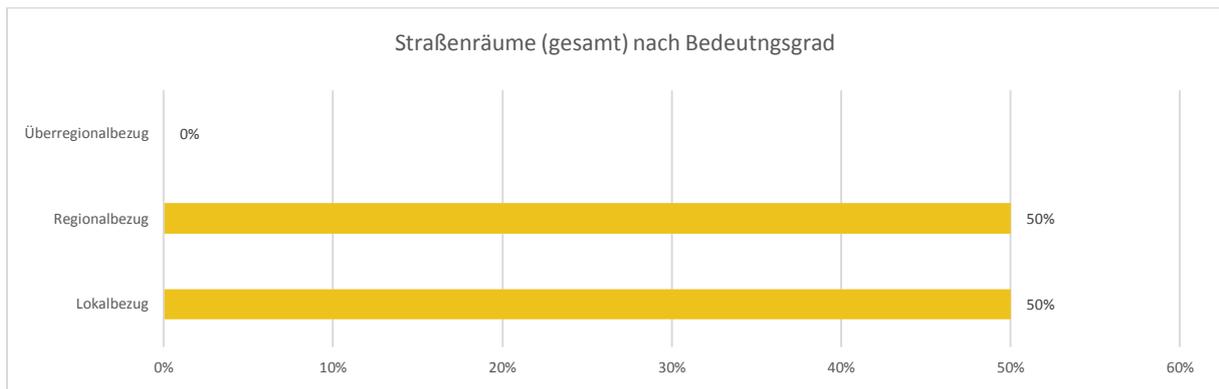


Tabelle 63: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

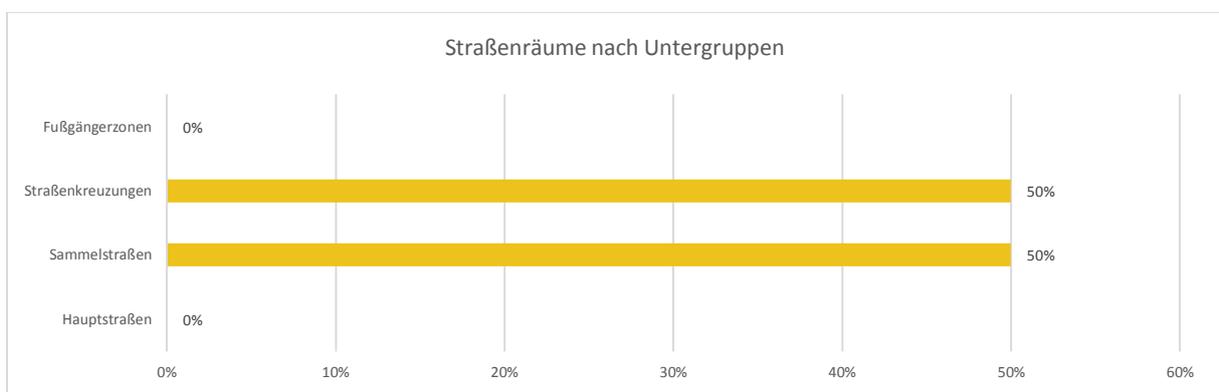


Tabelle 64: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

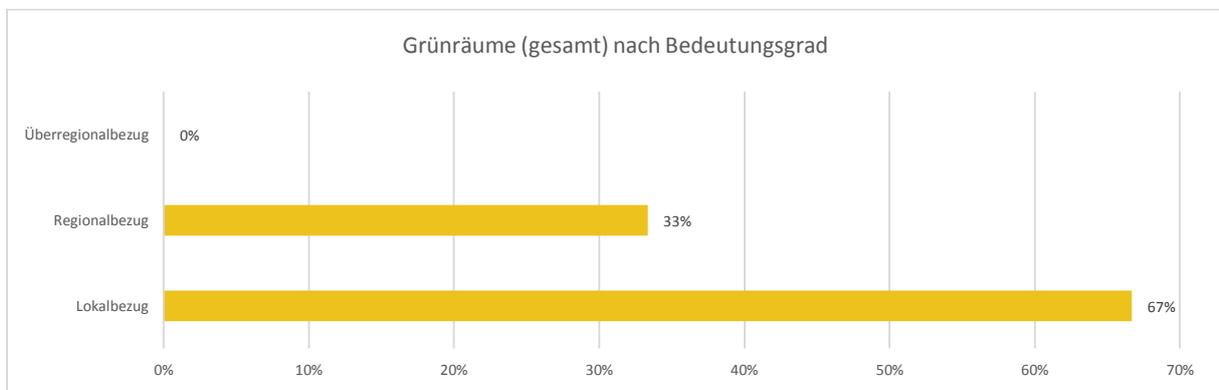


Tabelle 65: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

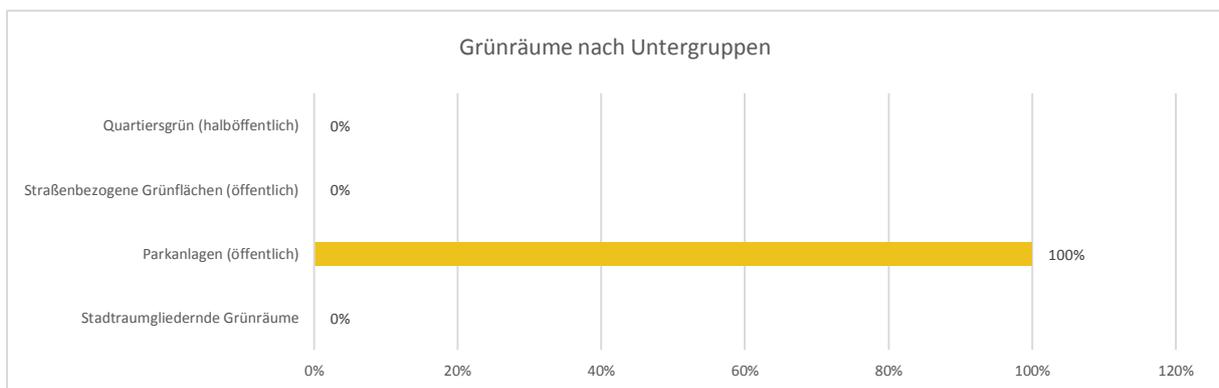


Tabelle 66: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

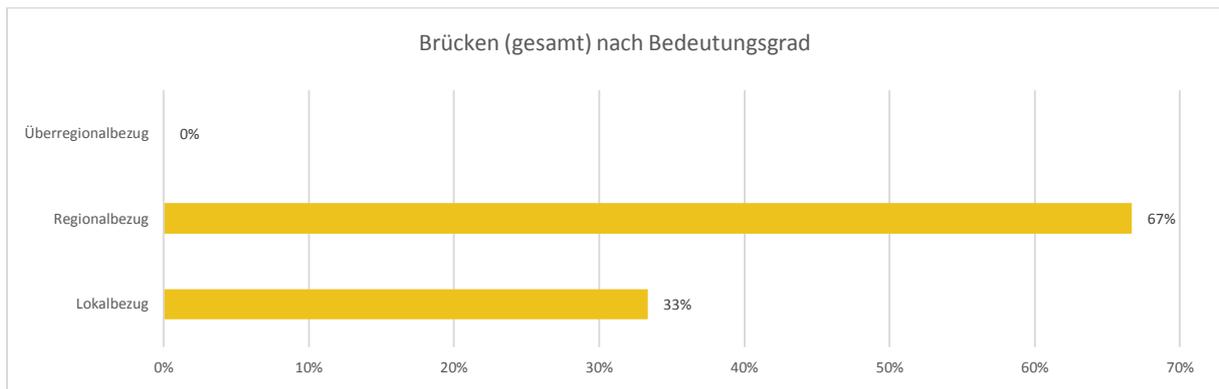


Tabelle 67: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

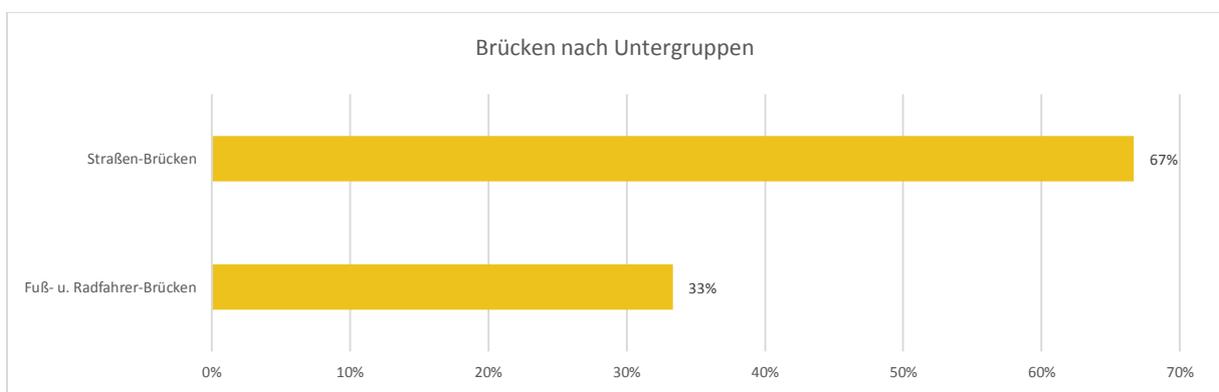


Tabelle 68: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

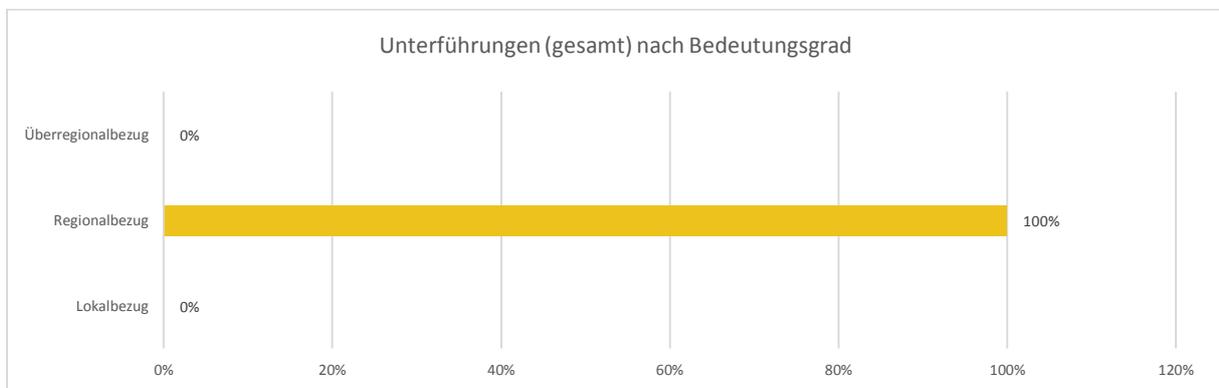
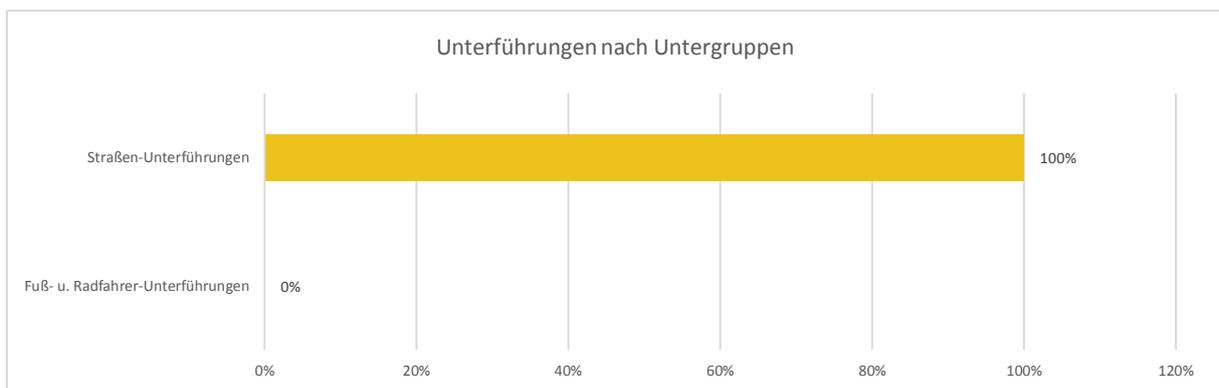


Tabelle 69: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.4 „Auer von Welsbach Straße“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Auer von Welsbach Straße“ ist vom Wesen heterogen, urban und ländlich geprägt und verfügt über Gewerbe- und Technologiegebiete

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (Einfamilienhäuser und mehrgeschossiger Wohnbau), lokale Bildung, sowie überregionaler Technologiestandort

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung
- ❖ Vereinzelt Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Teilweise Grünflächen (Erholungsflächen, Sportanlagen und Waldflächen)
- ❖ Teilweise Sondergebietsnutzung (Technologiepark, Schulen, etc.)
- ❖ Teilweise Land- und Forstwirtschaftliche Nutzung

Potentiale:

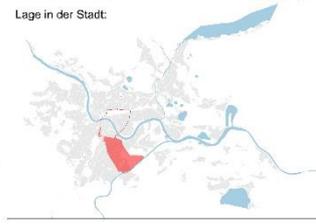
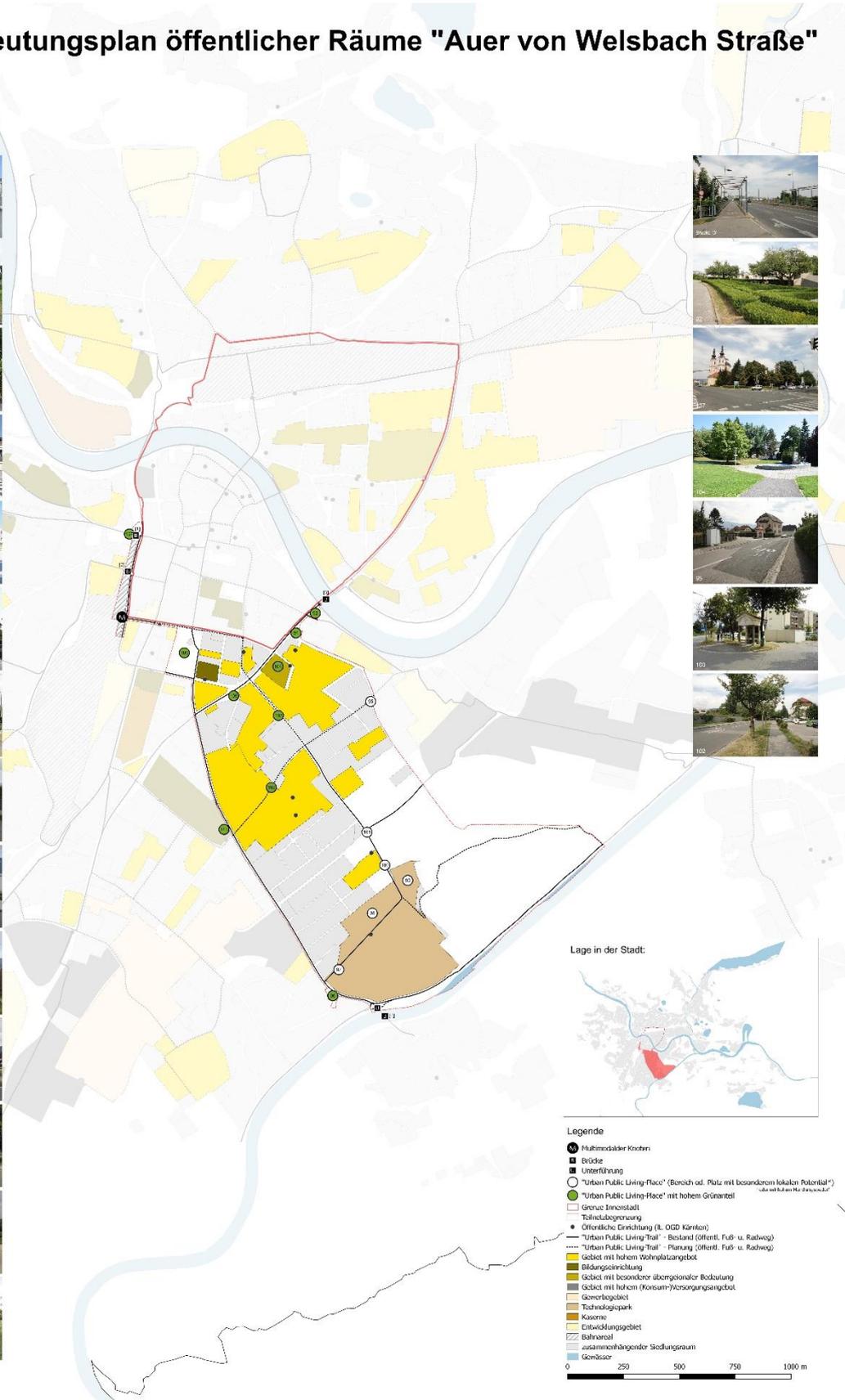
- ❖ Infineon als überregionaler Technologie- und Arbeitsplatzstandort
- ❖ zahlreiche potentielle Aufschließungsgebiete (urbane Flächenressourcen)
- ❖ Anschluss an das südliche Naherholungsgebiet (Gail)

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Auer von Welsbach Straße"

M 1:7.500

PLANVERFASSTER:
Technische Universität Graz,
Institut für Städtebau, URBA Graz,
Michael Mairdorfer u. Ernst Rainer

PLANSTAND:
25.10.2018



- Legende**
- Multimodaler Knoten
 - Brücke
 - Unterführung
 - "Urban Public Living-Place" (Bereich od. Platz mit besonderem lokalem Potenzial*)
 - "Urban Public Living-Place" mit hohem Grünanteil
 - Grosse Innenstadt
 - Teilnetzbegrenzung
 - Öffentliche Einrichtung (lt. OGD Kriterien)
 - "Urban Public Living-Trail" - Bestand (öffentl. Fuß- u. Radweg)
 - "Urban Public Living-Trail" - Planung (öffentl. Fuß- u. Radweg)
 - Gebiet mit hohem Wohnplatzangebot
 - Bildungseinrichtung
 - Gebiet mit besonderer überregionaler Bedeutung
 - Gebiet mit hohem Konsum-/Versorgungsangebot
 - Gewerkegebiet
 - Technologiepark
 - Kaserne
 - Gewerbegebiet
 - Bahnareal
 - zusammenhängender Stadtungsraum
 - Gewässer



Abbildung 103: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume der urbanen Entwicklungsachse „Auer von Welsbach Straße“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Auer von Welsbach Straße“:

Tabelle 70: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der der urbanen Entwicklungsachse „Auer von Welsbach Straße“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

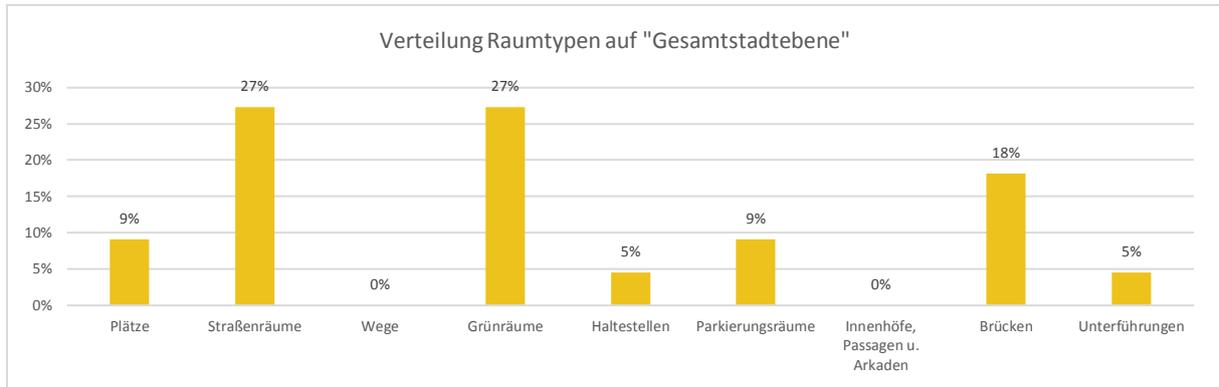
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"AUER VON WELSBACH STRASSE"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential u./od. Handlungsbedarf)								
91	Parkanlage Ecke Ossiacher Zeile / Ludwig Walter Straße	UG	x			Grün	ÖP	1
92	Parkanlage Kreuzkirche (Ecke Ossiacher Zeile / Peraustraße)	UG	x	x		Grün	ÖP	2
95	Kreuzung Burgenlandstraße / Margeritenstraße	UG	x			Straße	SK	3
96	Parkanlage Ecke Karawankenweg / Schilfweg	GT	x			Grün	ÖP	4
97	Vorplatz Haupteingang Infineon	GT	x	x		Platz	SP	5
98	Parkplatz Infineon Siemensstraße (Potential + Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP	6
99	Parkplatz Infineon Auenpark (Potential + Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP	7
100	Bereich obere Siemensstraße (Potential)	GT	x	x		Straße	SS	8
101	Kreisverkehr Bruno Kreisky Straße / Auer von Welsbachstr. / Siemensstr.	GT	x	x		Straße	SK	9
102	Bereich Burgenlandstraße zwischen Auer von Welsbachstr. u. Heidenfeldstr.	UG	x			Straße	SS	10
103	Kreuzungsbereich Auer von Welsbachstraße / Leopold Hrazdil Straße	UG	x			Straße	SK	11
104	Finanzamtspark	UG	x	x		Grün	ÖP	12
105	Parkanlage Uhiandstraße / Auer von Welsbachstraße / Ossiacher Zeile	UG	x			Grün	ÖP	13
106	Stadtspark	IS	x	x		Grün	ÖP	14
111	Vorplatz (Schulhof) VS Auen	UG	x	x		Platz	AP	15
117	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / Völkendorfer Str.	UG	x	x		Straße	SK	16
MULTIMODALE KNOTEN								
102	Villach Westbahnhof	UG	x	x		Halt	MMK	17
BRÜCKEN								
83	Kriegsbrücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	18
85	Bahnbrücke Tiroler Str.	UG	x	x		Brücke	SB	19
87	Fußgängersteg Marktgasse	UG	x			Brücke	FRB	20
89	Brücke (Gall) Karawankenweg	GT	x	x		Brücke	SB	21
UNTERFÜHRUNGEN								
117	Unterführung Brücke Karawankenweg (Gall Nordufer)	GT	x	x		Unterführung	SU	22

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Auer von Welsbach Straße“:

Tabelle 71: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Auer von Welsbach Straße“:

Tabelle 72: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

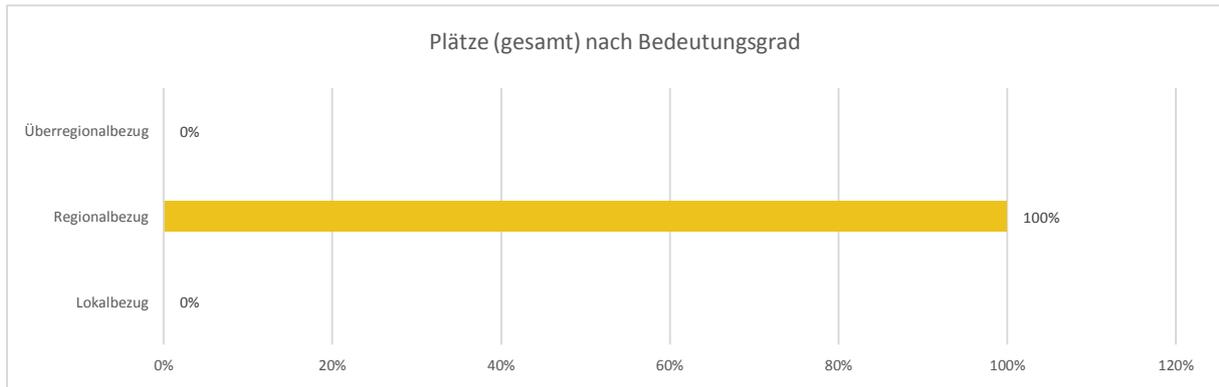


Tabelle 73: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

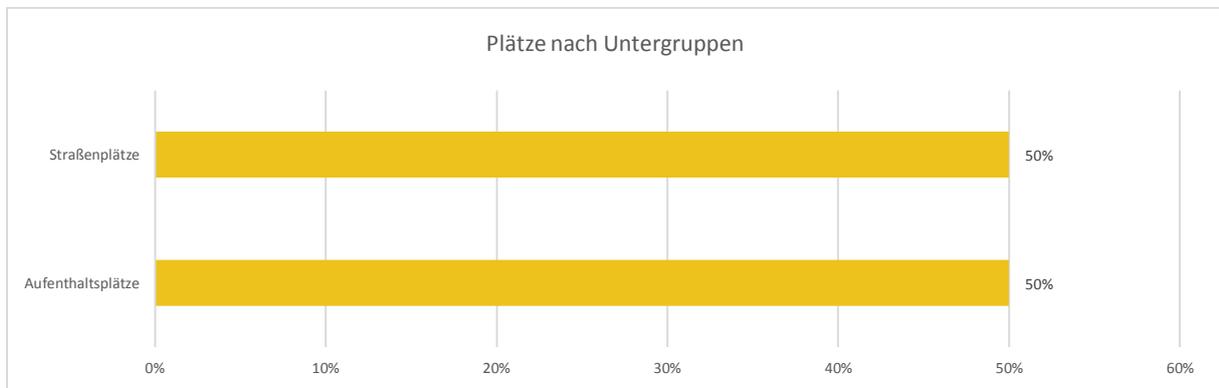


Tabelle 74: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

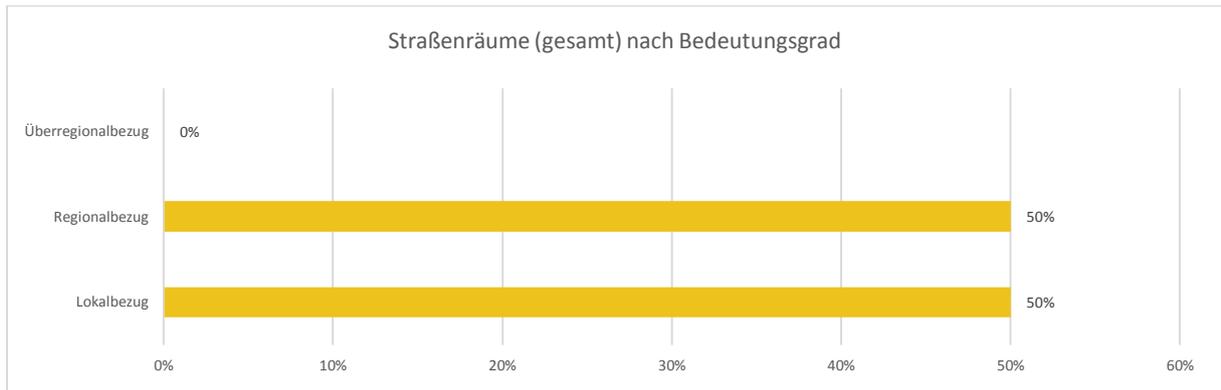


Tabelle 75: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

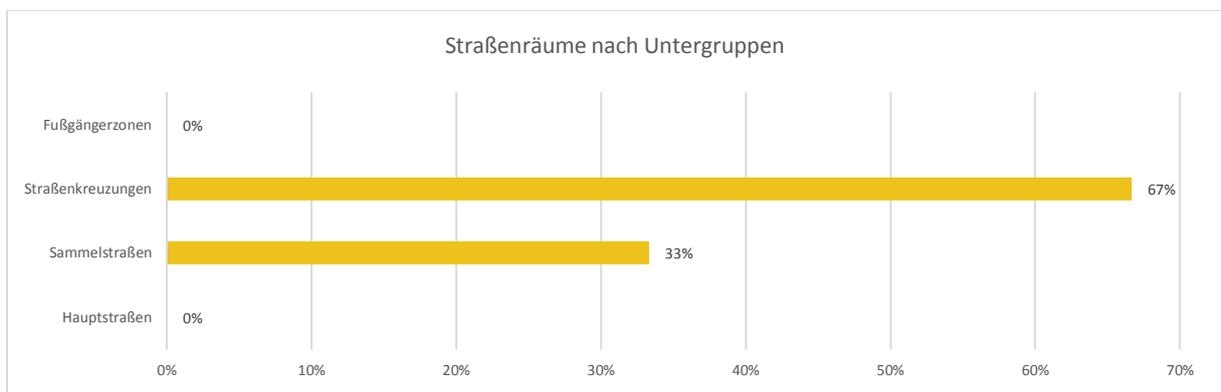


Tabelle 76: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

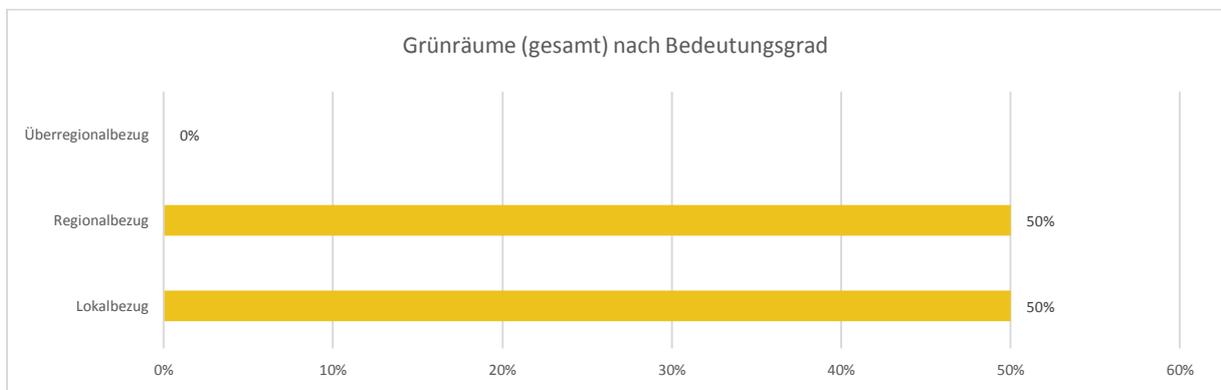


Tabelle 77: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

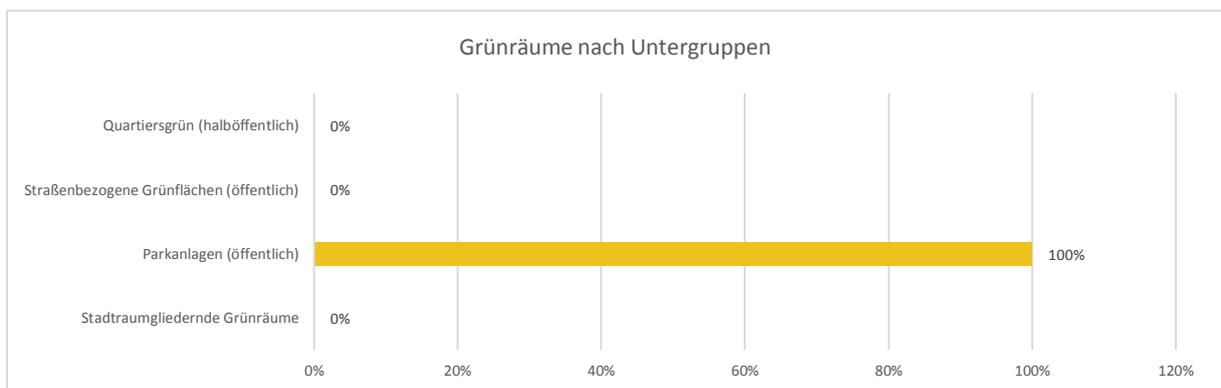


Tabelle 78: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

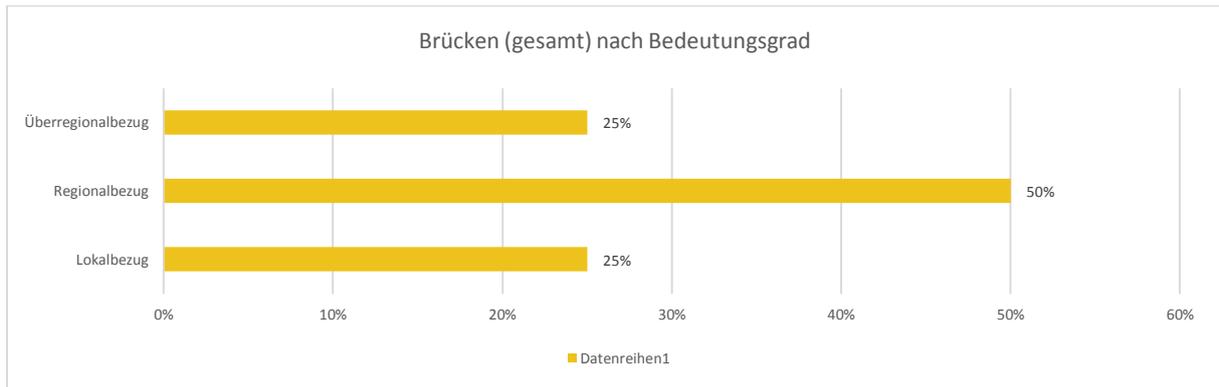


Tabelle 79: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

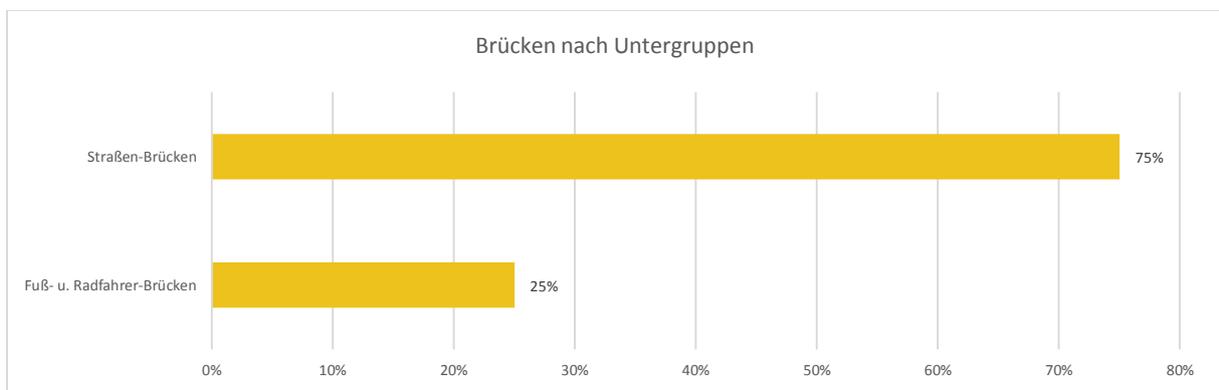


Tabelle 80: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

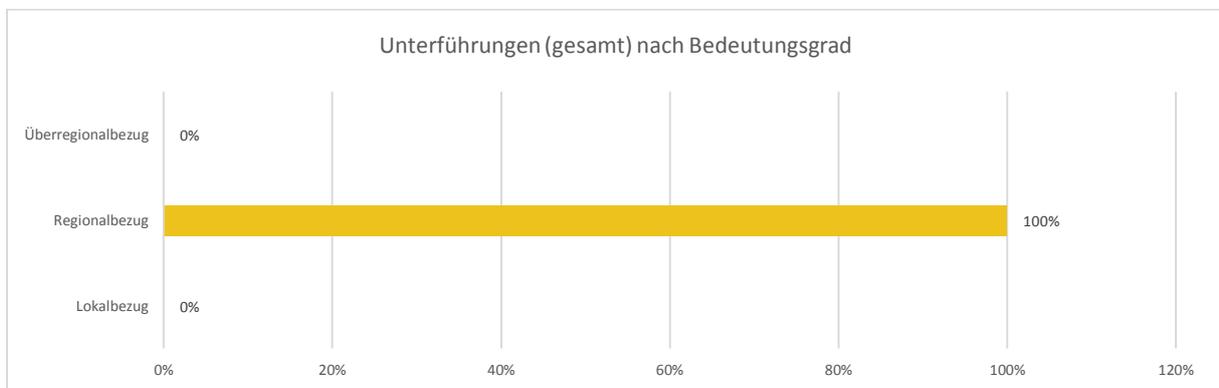
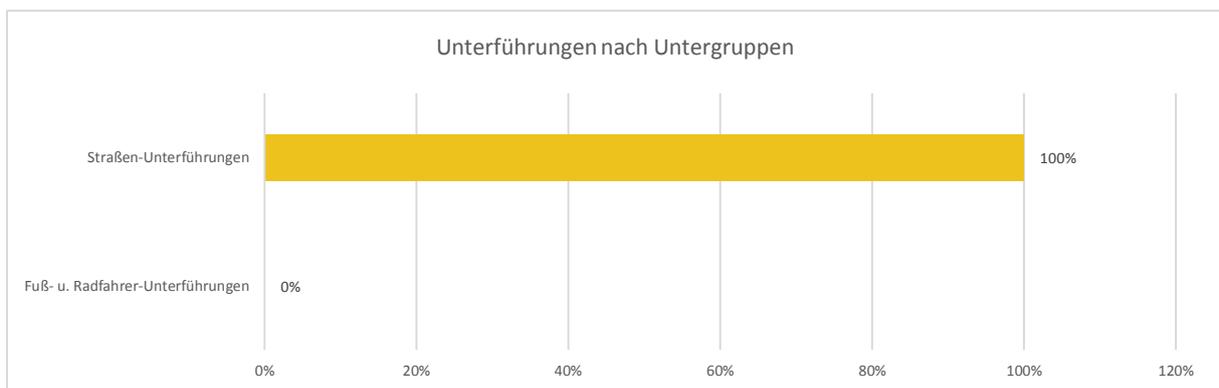


Tabelle 81: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.5 „Maria Gail“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Maria Gail“ ist vom Wesen heterogen, urban und ländlich geprägt und verfügt über Gewerbe- und Technologiegebiete

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (Einfamilienhäuser und mehrgeschossiger Wohnbau) Gewerbe, Konsum- u. Versorgung

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung, Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung) und Gewerbegebietsnutzung
- ❖ Teilweise Land- und Forstwirtschaftliche Nutzung
- ❖ Zahlreiche Grünflächen (Erholungsflächen, Sportanlagen und Waldflächen)
- ❖ Teilweise Dorfgebietsnutzung
- ❖ Vereinzelte Sondergebietsnutzung (Kläranlage, Schottergrube, etc.)

Potentiale:

- ❖ Einkaufszentrum Neukauf und Fachmarktzentrum an der Maria Gailer Straße
- ❖ Die Maria Gailer Straße eignet sich hervorragend als urbanes Rückgrat für Handel und Gewerbe und als repräsentative Stadteinfahrt (mit Dobratsch-Blick)
- ❖ Naturraum Drau-Spitz
- ❖ Verfügbarkeit über zahlreiche potentielle Aufschließungsgebiete (urbane Flächenressourcen)
- ❖ Anschluss an das süd-östliche Naherholungsgebiet (Gail u. Faaker See)
- ❖ Dorfzentrum Maria Gail

Weitere Besonderheiten:

- ❖ Unorganisierte Gewerbe, Konsum- und Versorgungsflächen entlang der Maria Gailer Straße

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Maria Gail“:

Tabelle 82: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungsachse „Maria Gail“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

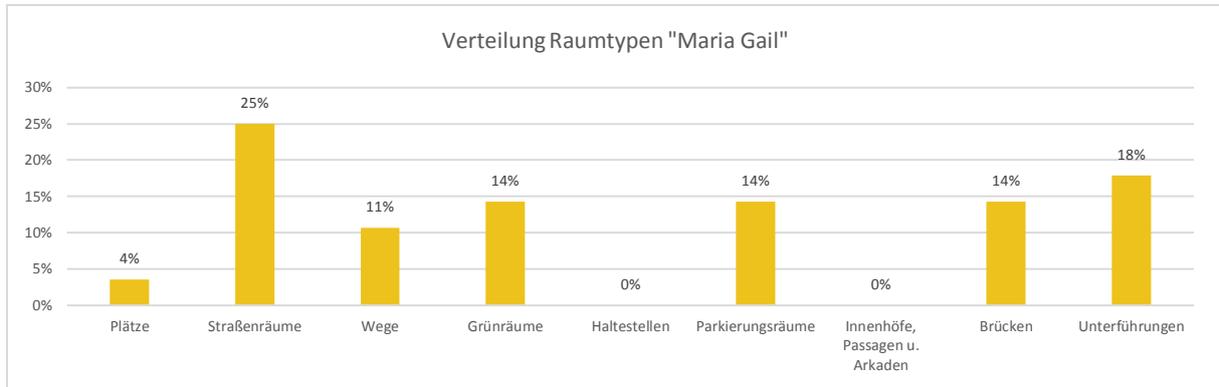
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"Maria Gail"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalem Potential u./od. Handlungsbedarf)								
87	Grünfläche Ossiacher Zeile 32 (Region Villach Tourismus GmbH)	IS	x			Grün	ÖP	1
81	Parkplatz Konsum- und Gewerbezone Maria Gailer Str. Nord-Ost (Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP	2
82	Wegabschnitt (Faaker See Radweg) zwischen Gail / Bruno Kreisky Straße	GT	x	x		Weg	FW/RW	3
83	Parkplatz Konsum- und Gewerbezone Maria Gailer Str. Süd (Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP	4
84	Parkplatz Konsum- und Gewerbezone Maria Gailer Str. Nord-West (Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP	5
85	Wegabschnitt (Faaker See Radweg) zwischen St. Agathen Weg / Bruno Kreisky Straße	GT	x	x		Weg	FW/RW	6
86	Kreuzungsbereich Maria Gailer Straße / Bruno Kreisky Straße / St. Agathen Weg	GT	x	x		Straße	SK	7
87	Parkplatz und Freiraum EKZ Neukauf	GT	x		x	Parken	PP	8
88	Kreuzungsbereich Maria Gailer Straße / Anton Tudler Straße	LG	x			Straße	SK	9
89	Kreuzungsbereich Anton Tudler Straße / 18. November Platz	LG	x			Straße	SK	10
90	Wallfahrtskirche Maria Gail (Kirchenvorplatz) - 18. November Platz	LG	x			Platz	AP	11
91	Parkanlage Ecke Ossiacher Zeile / Ludwig Walter Straße	UG	x			Grün	ÖP	12
92	Parkanlage Kreuzkirche (Ecke Ossiacher Zeile / Peraustraße)	UG	x	x		Grün	ÖP	13
93	Fuß- u. Radweg Peraustraße	UG	x	x		Weg	FW/RW	14
94	Kreuzungsbereich Peraustraße / Ludwig Walter Straße (Handlungsbedarf)	UG	x	x		Straße	SK	15
95	Kreuzung Burgenlandstraße / Mangerlitenstraße	UG	x			Straße	SK	16
101	Kreisverkehr Bruno Kreisky Straße / Auer von Weibachstr. / Siemensstr.	GT	x	x		Straße	SK	17
109	Kreuzungsbereich Auer von Weibachstraße / Leopold Hradzil Straße	UG	x			Straße	SK	18
104	Finanzamtspark	UG	x	x		Grün	ÖP	19
MULTIMODALE KNOTEN								
BRÜCKEN								
83	Kriegsbrücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	20
B10	Brücke (Gail) Maria Gailer Straße	GT	x	x	x	Brücke	SB	21
B11	Friedensbrücke	UG	x	x	x	Brücke	FRB	22
B12	Planung Fußgängersteg (FH/Drau)	GT	x	x		Brücke	FRB	23
UNTERFÜHRUNGEN								
U4	Unterführung Kriegsbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	24
U10	Unterführung Faaker See Radweg / Bruno Kreisky Str.	GT	x	x		Unterführung	FRU	25
U15	Unterführung Technologieparkstr. Maria Gailer Str. (Brücke)	GT	x	x		Unterführung	SU	26
U20	Unterführung Süd-Autobahn / Anton Tudler Str.	LG	x			Unterführung	SU	27
U21	Unterführung Technologieparkstr. / Friedensbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	28

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Maria Gail“:

Tabelle 83: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Auer von Welsbach Straße“:

Tabelle 84: Raumkategorie „**Plätze**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

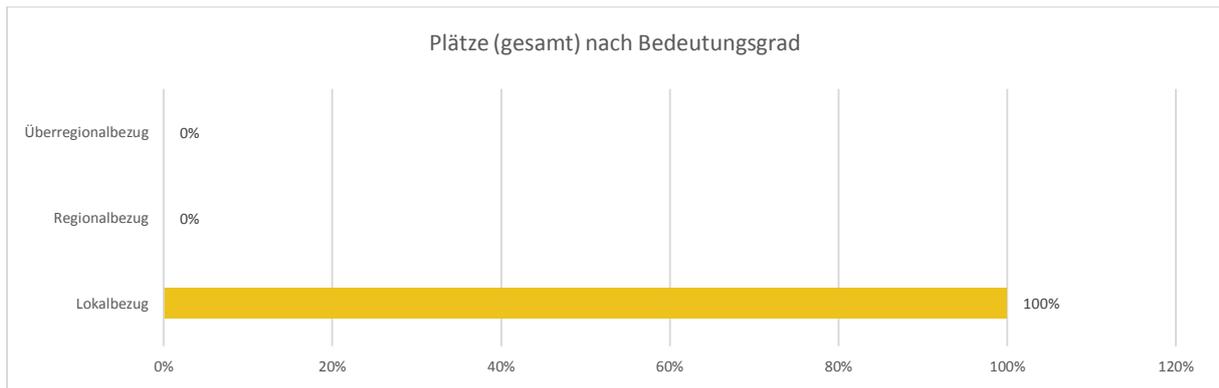


Tabelle 85: Raumkategorie „**Plätze**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

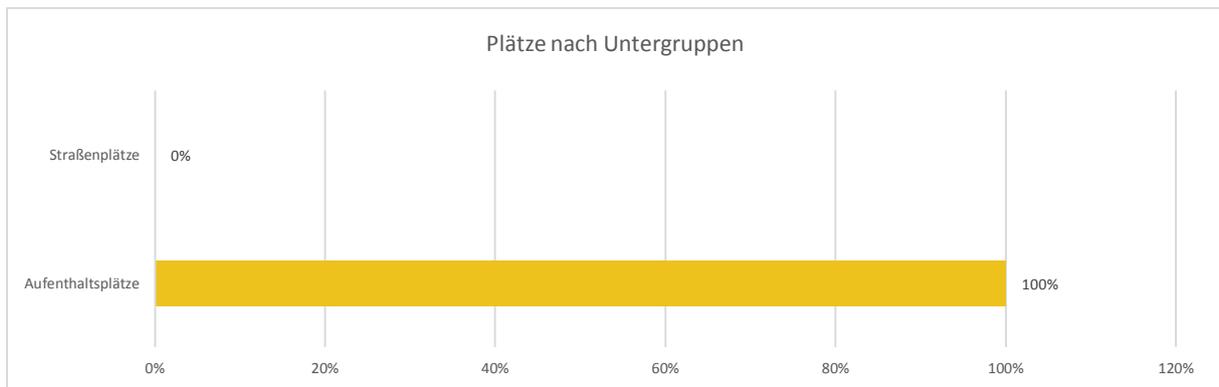


Tabelle 86: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

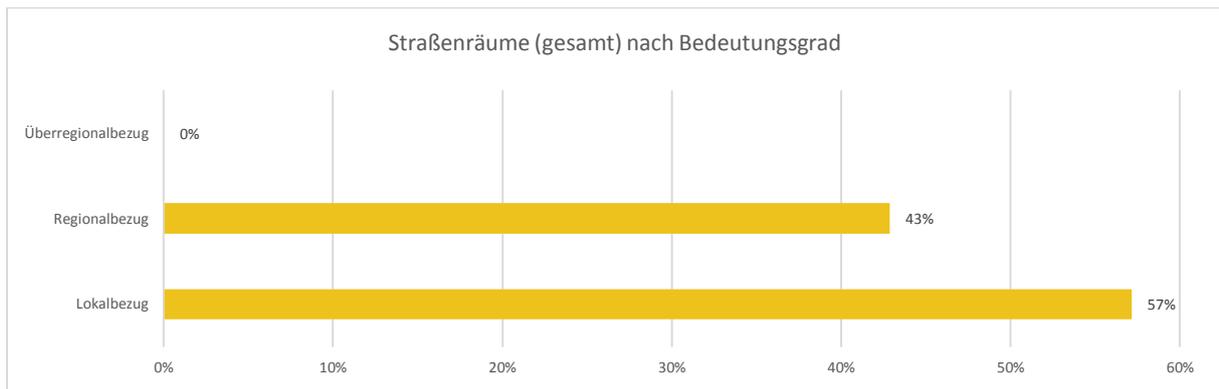


Tabelle 87: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

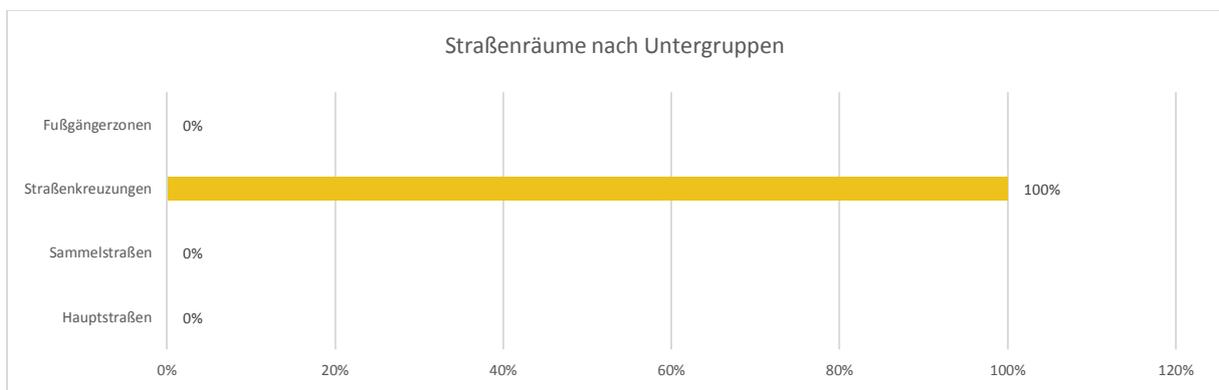


Tabelle 88: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

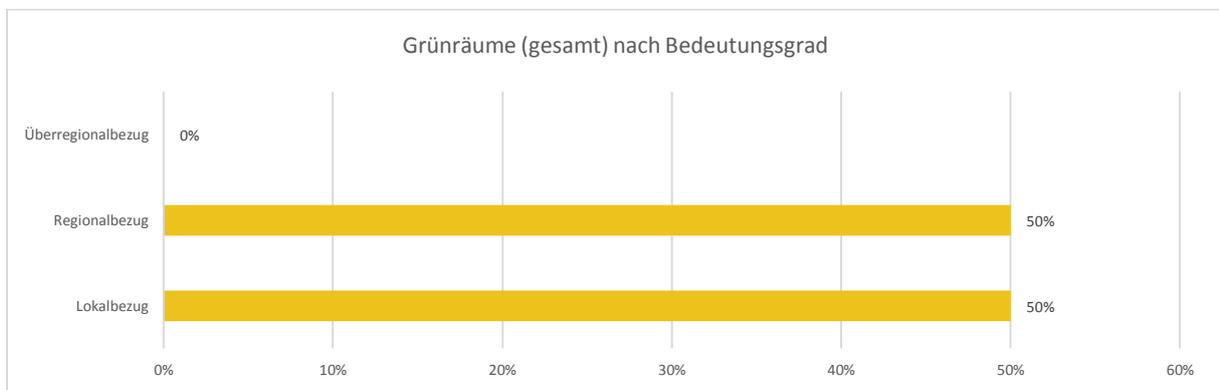


Tabelle 89: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

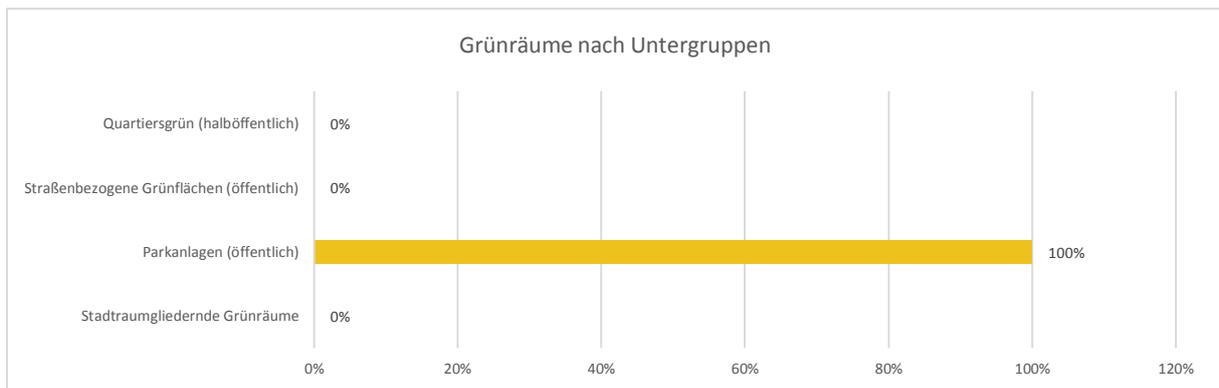


Tabelle 90: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

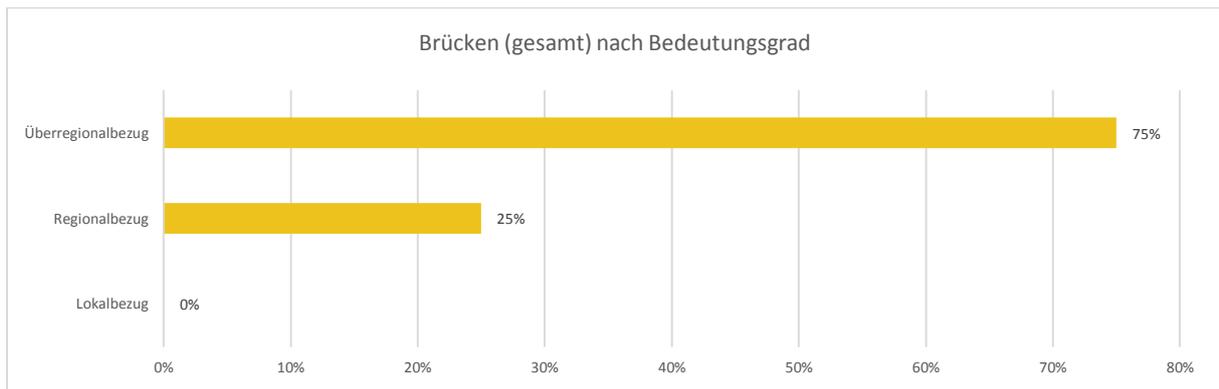


Tabelle 91: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

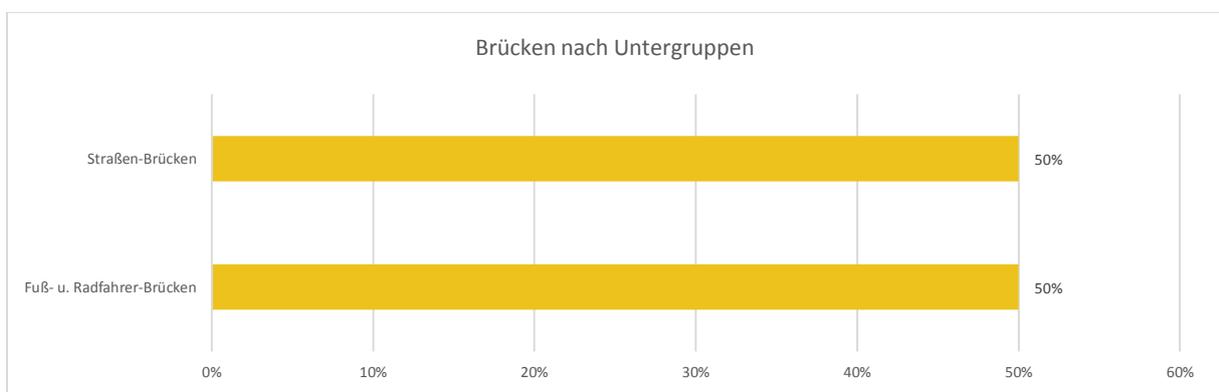


Tabelle 92: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

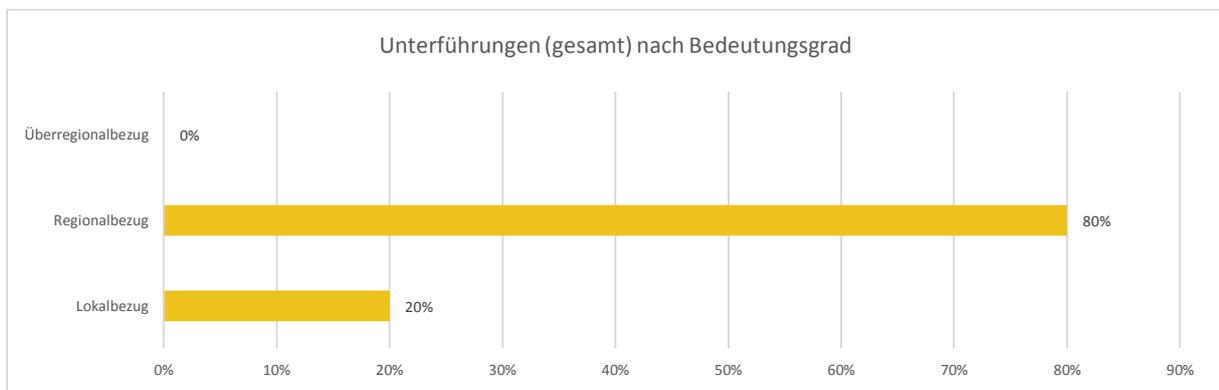
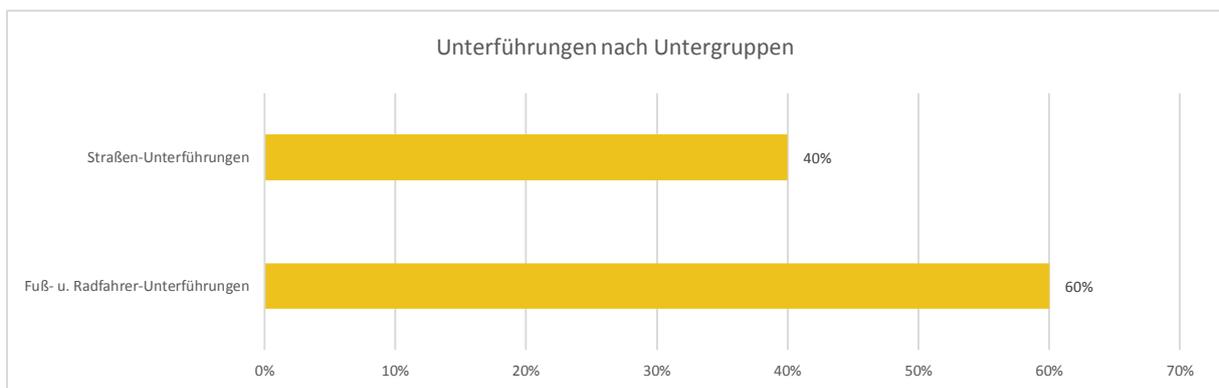


Tabelle 93: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.6 „St. Magdalen“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „St. Magdalen“ ist vom Wesen heterogen, ländlich geprägt und verfügt über Gewerbe- und Technologiegebiete

Urbane Funktionen:

- ❖ Technologie, Bildung und Forschung, Gewerbe, Konsum- und Versorgung, Wohnen (überwiegend Einfamilienhäuser) und Naherholung

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung und Sondergebietsnutzung (Technologiepark, Bildung, Kläranlage, Schottergrube, etc.)
- ❖ Teilweise Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Teilweise Gewerbegebietsnutzung
- ❖ Zahlreiche Grünflächen (Erholungsflächen, Sportanlagen und Waldflächen)
- ❖ Teilweise Land- und Forstwirtschaftliche Nutzung
- ❖ Teilweise Dorfgebietsnutzung

Potentiale:

- ❖ FH Kärnten, Technologiepark, Fachmarktzentrum, Maria Gailer Str. als urbanes Rückgrat für Handel u. Gewerbe – repräs. Stadteinfahrt (Dobratsch-Blick), Drau-Spitz, zahlreiche potentielle Aufschließungsgebiete (urbane Flächenressourcen), Anschluss an das Naherholungsgebiet Drau und Magdalensee, Dorfzentrum St. Magdalen

Weitere Besonderheiten:

- ❖ Unorganisierte Gewerbe, Konsum- und Versorgungsflächen entlang der Maria Gailer Straße
- ❖ Fehlender S-Bahnanschluss der Fachhochschule

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungssachse „St. Magdalen“:

Tabelle 94: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungssachse „St. Magdalen“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

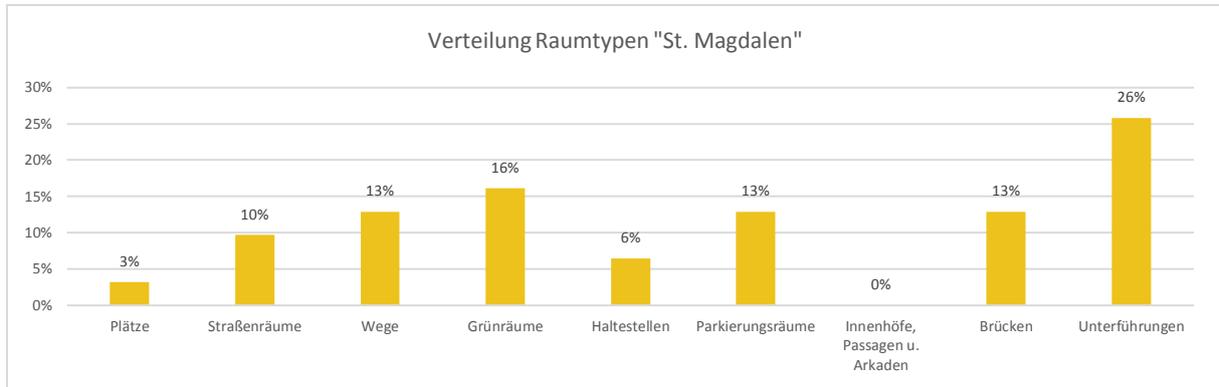
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungssachse"

"ST. MAGDALEN"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalem Potential u./od. Handlungsbedarf)								
62	Grünzone (Fahrradstop) Ufer Seebach südlich der Sankt Magdalener Straße (Brücke)	UG	x	x		Grün	ÖP	1
63	Uferbereich Seebach nördl. der Sankt Magdalener Straße (Brücke) bei Parkplatz	LG	x			Weg	FW/RW	2
72	Draufufer-Aufenthaltsbereich FH Kärnten Villach	GT	x	x		Grün	OG	3
73	Haupteingang FH Kärnten Villach Vorplatz	GT	x	x	x	Platz	AP	4
74	Kreuzungsbereich Europastraße Zufahrt FH	GT	x	x		Straße	SK	5
75	Grünfläche Ecke Europastraße / Chemiestraße	LG	x			Grün	SGF	6
76	St. Magdalener Straße historische Dorfdurchfahrt (Potential)	LG	x			Straße	SS	7
77	Bushaltestelle (St. Magdalen-Post) Ecke St. Magdalener Straße / Chemiestraße	LG	x			Halt	BTH	8
78	Parkanlage Europastraße bei STUWO Villach	GT	x			Grün	ÖP	9
79	Wegkreuzung	GT	x			Weg	FW/RW	10
80	Draufuferzone unter der Autobahnbrücke (A2)	GT	x	x		Grün	ÖP	11
81	Parkplatz Konsum- und Gewerbezone Maria Galler Str. Nord-Ost (Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP	12
82	Wegabschnitt (Faaker See Radweg) zwischen Gail / Bruno Kreisky Straße	GT	x	x		Weg	FW/RW	13
83	Parkplatz Konsum- und Gewerbezone Maria Galler Str. Süd (Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP	14
84	Parkplatz Konsum- und Gewerbezone Maria Galler Str. Nord-West (Handlungsbedarf)	GT	x	x	x	Parken	PP	15
85	Wegabschnitt (Faaker See Radweg) zwischen St. Agathen Weg / Bruno Kreisky Straße	GT	x	x		Weg	FW/RW	16
86	Kreuzungsbereich Maria Galler Straße / Bruno Kreisky Straße / St. Agathen Weg	GT	x	x		Straße	SK	17
87	Parkplatz und Freiraum EKZ Neukauf	GT	x	x	x	Parken	PP	18
MULTIMODALE KNOTEN								
MS	Sankt Magdalen	LG	x	x	x	Halt	MMK	19
BRÜCKEN								
B10	Brücke (Gail) Maria Galler Straße	GT	x	x	x	Brücke	SB	20
B11	Friedensbrücke	UG	x	x	x	Brücke	FRB	21
B12	Planung Fußgängersteg (FH/Drau)	GT	x	x		Brücke	FRB	22
B13	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Seebach) St. Magdalener Str.	UG	x	x		Brücke	FRB	23
UNTERFÜHRUNGEN								
U18	Unterführung Faaker See Radweg / Bruno Kreisky Str.	GT	x	x		Unterführung	FRU	24
U19	Unterführung Technologieparkstr. Maria Galler Str. (Brücke)	GT	x	x		Unterführung	SU	25
U21	Unterführung Technologieparkstr. / Friedensbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	26
U22	Unterführung Gailtalradweg / Friedensbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	27
U23	Unterführung St. Magdalener Str. / Seebach	UG	x	x		Unterführung	FRU	28
U24	Unterführung Drautaibahn / Seebach	LG	x	x		Unterführung	FRU	29
U25	Unterführung Drautaibahn / Föhrenweg	LG	x			Unterführung	FRU	30
U26	Unterführung Drautaibahn / Peter Meicher Str.	LG	x			Unterführung	SU	31

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „St. Magdalen“:

Tabelle 95: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „St. Magdalen“:

Tabelle 96: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

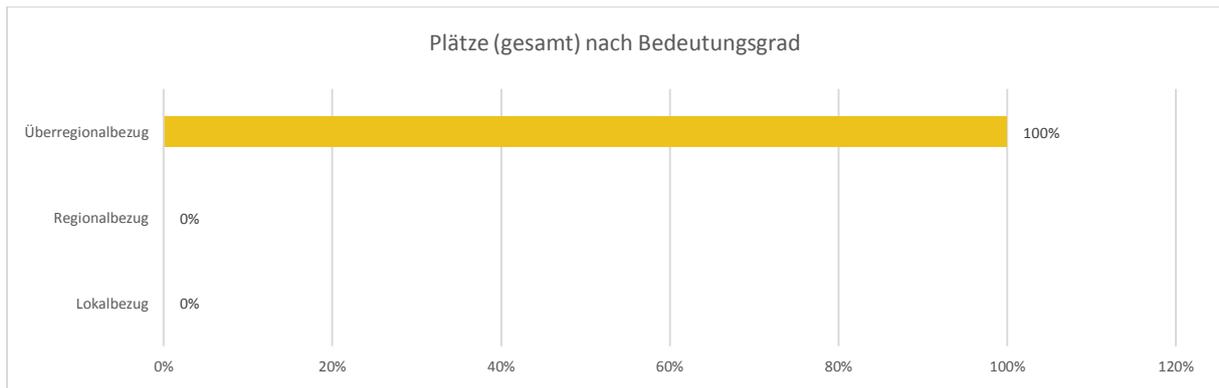


Tabelle 97: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

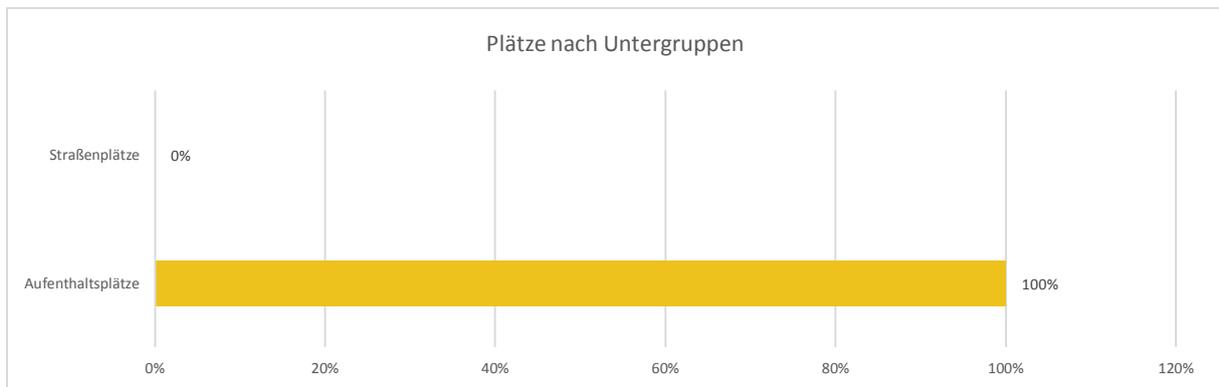


Tabelle 98: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

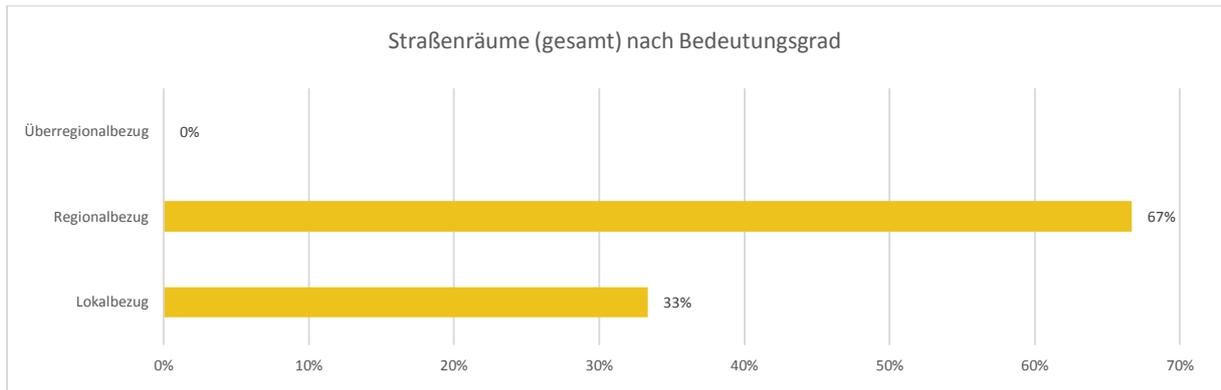


Tabelle 99: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

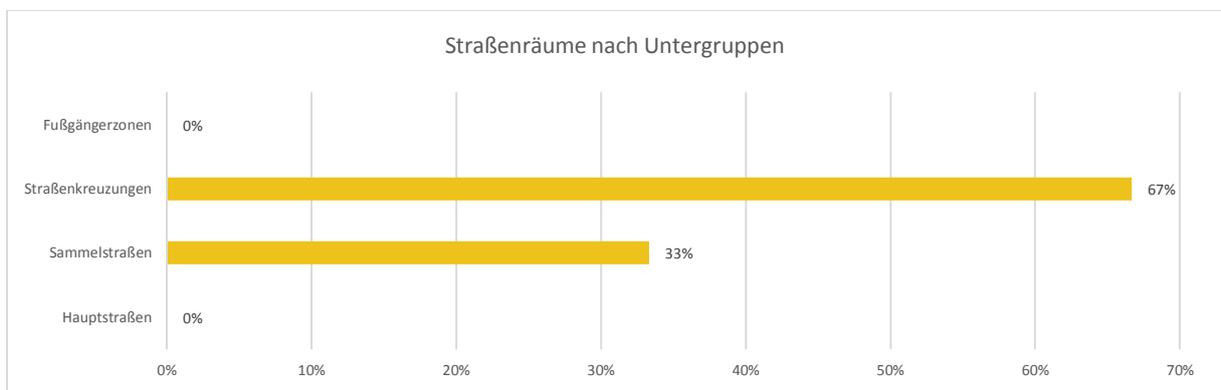


Tabelle 100: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

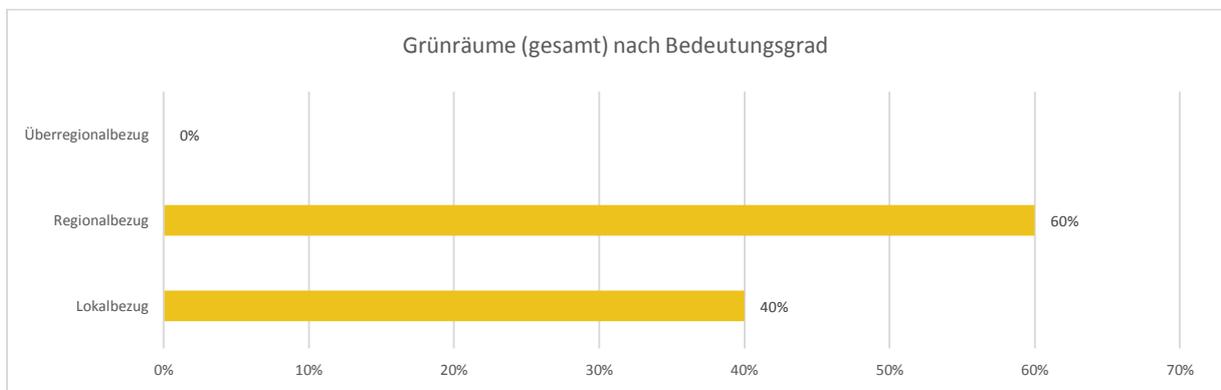


Tabelle 101: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

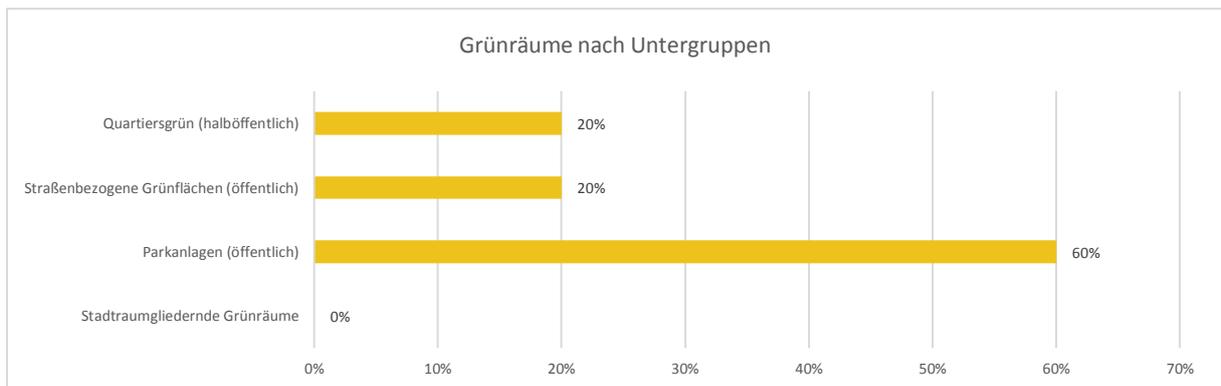


Tabelle 102: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

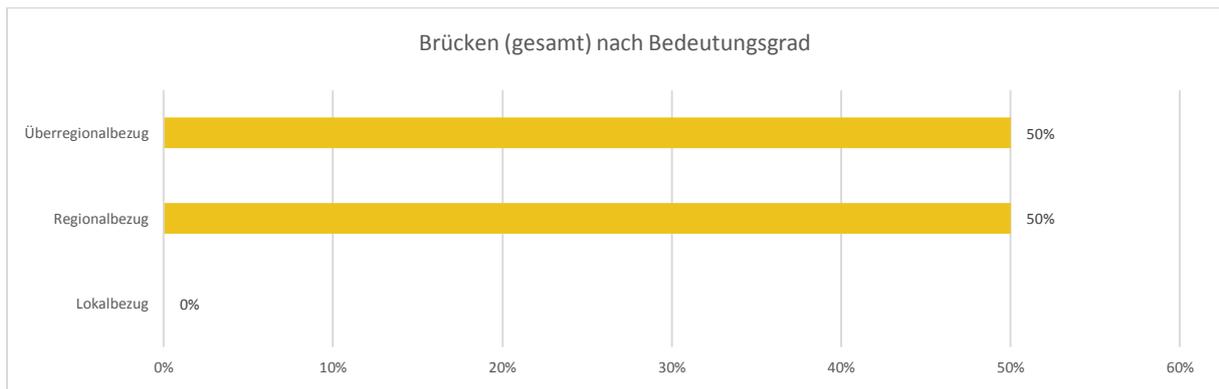


Tabelle 103: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

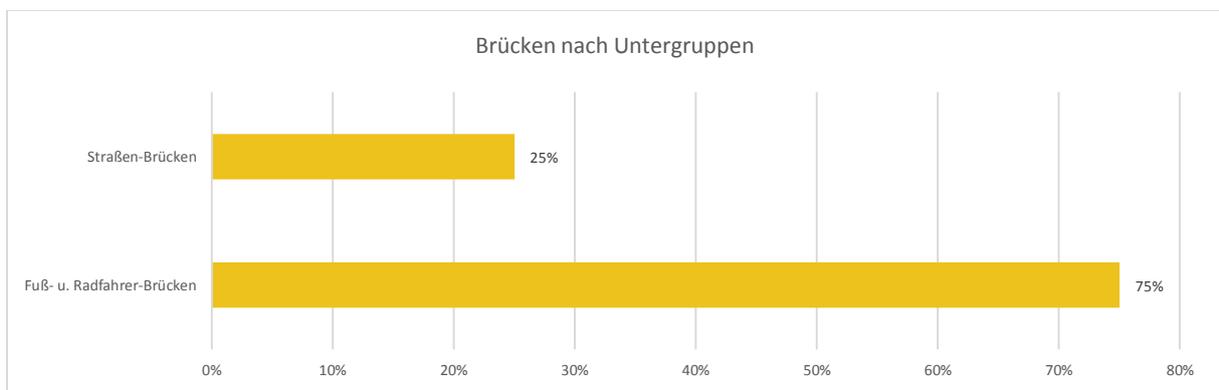


Tabelle 104: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

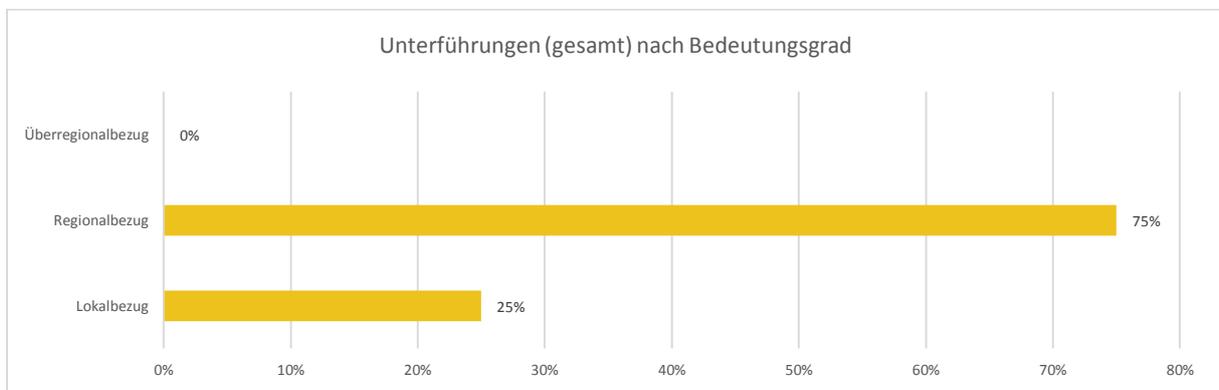
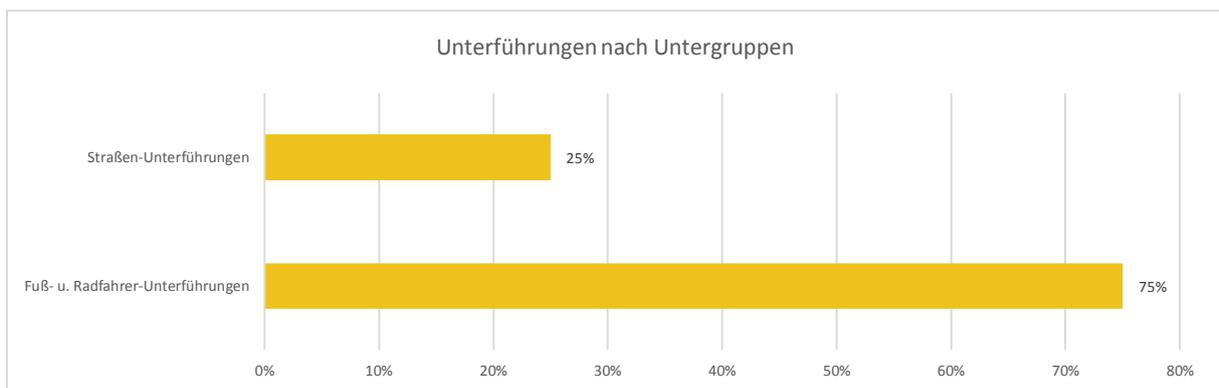


Tabelle 105: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.7 „Landskron“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Landskron“ ist vom Wesen heterogen, urban geprägt mit ländlichem Charakter.

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (Einfamilienhäuser und teilweise mehrgeschossiger Wohnbau), Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft, sowie Naherholung

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung
- ❖ Zahlreiche Grünflächen (Erholungsflächen, Sportanlagen und Waldflächen)
- ❖ Teilweise Sondergebietsnutzung (Asfinag Autobahnmeisterei, Schulen, Umspannwerk Landskron, etc.)
- ❖ Teilweise Land- und Forstwirtschaftliche Nutzung
- ❖ Teilweise Dorfgebietsnutzung
- ❖ Teilweise Industriegebietsnutzung
- ❖ Vereinzelt Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Vereinzelt Gewerbegebietsnutzung

Potentiale:

- ❖ S-Bahnhaltestelle (Seebach)
- ❖ Industrie und Gewerbestandort Seebach
- ❖ Verfügbarkeit zahlreicher potentieller Aufschließungsgebiete (urbane Flächenressourcen)
- ❖ Areal der Rohrkaserne
- ❖ Naturraum Seebach
- ❖ Anschluss an das Naherholungsgebiet Landskron, Kumitzberg und Ossiacher See
- ❖ Dorfzentrum Landskron

Weitere Besonderheiten:

- ❖ Die Triester Straße bildet ein räumliches Trennelement zwischen Nord und Süd

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Landskron"

M 17.500

PLANNERSASSE: **Plan**
 Institut für Stadtplanung, URBAN.GRZ
 Melanie Melzerle u. Erwin Rainer
 PLANSTAND:
 28.10.2018

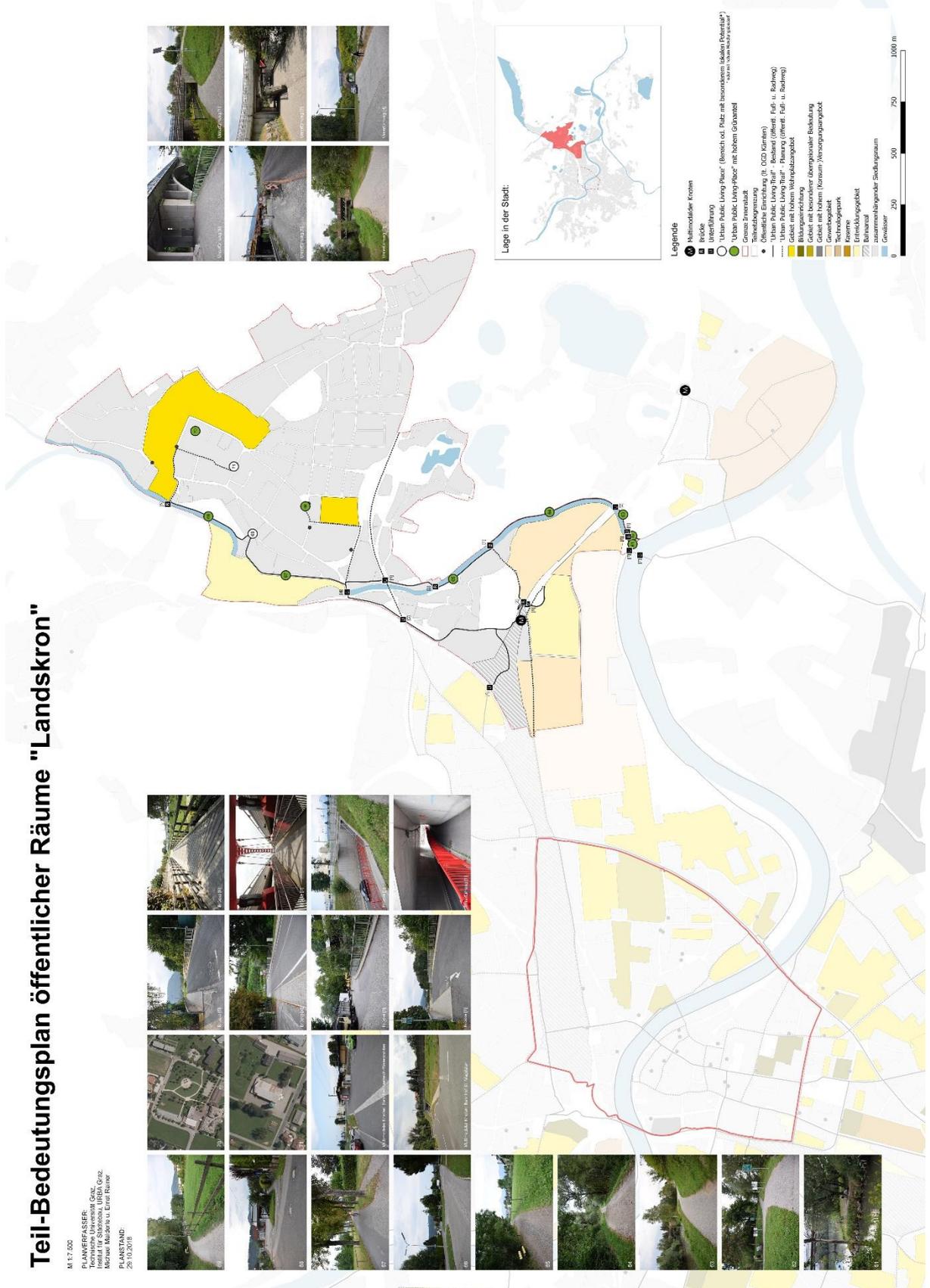


Abbildung 106: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume der urbanen Entwicklungsachse „Landskron“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Landskron“:

Tabelle 106: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungsachse „Landskron“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

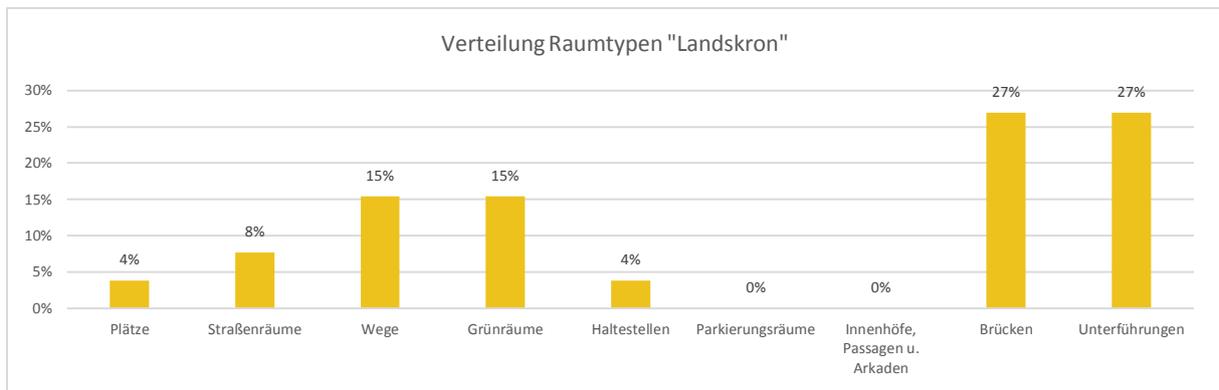
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"LANDSKRON"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential u./od. Handlungsbedarf)								
61	Grünzone Ufer West bzw. Mündungsbereich Seebach / Drau	UG	x			Grün	ÖP	1
62	Grünzone (Fahrradstop) Ufer Seebach südlich der Sankt Magdalener Straße (Brücke)	UG	x	x		Grün	ÖP	2
63	Uferbereich Seebach nördl. der Sankt Magdalener Straße (Brücke) bei Parkplatz	LG	x			Weg	FW/RW	3
64	Wegabschnitt (Ossiacher See Radweg) zwischen Sankt Magdalener Str. / Ziegelstr.	LG	x	x		Weg	FW/RW	4
65	Wegabschnitt (Ossiacher See Radweg) zwischen Ziegelstr. / Bachstr. (Wiese)	UG	x	x		Weg	FW/RW	5
66	Parkanlage Mündungsbereich Landskroner Siedlerstraße / Goethestraße	UG	x			Grün	ÖP	6
67	Emailwerkstraße (Allee und Wiese)	UG	x	x		Straße	SS	7
68	Kreuzungsbereich Emailwerkstraße / Schillerstraße (Orientierung Radweg)	UG	x	x		Straße	SK	8
69	Wegabschnitt (Ossiacher See Radweg) zwischen Emailwerkstr. / Urlakenstr. (Wiese)	UG	x	x		Weg	FW/RW	9
70	Walter Dick Park	UG	x	x		Grün	ÖP	10
71	Vorplatz Pfarrkirche Maria Landskron	UG	x	x		Platz	SP	11
MULTIMODALE KNOTEN								
MA	Seebach-Wasenboden	UG	x	x		Halt	MMK	12
BRÜCKEN								
911	Friedensbrücke	UG	x	x	x	Brücke	FRB	13
913	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Seebach) St. Magdalener Str.	UG	x	x		Brücke	FRB	14
914	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Seebach) Treibacher Str.	UG	x	x		Brücke	FRB	15
915	Brücke (Seebach) Ziegeleistr.	UG	x	x		Brücke	SB	16
916	Brücke (Seebach) Bachstr.	UG	x	x		Brücke	SB	17
917	Brücke (Seebach) Ossiacher Str.	UG	x	x		Brücke	SB	18
918	Brücke (Seebach) Urlakenstr.	LG	x			Brücke	SB	19
UNTERFÜHRUNGEN								
U22	Unterführung Gailtalradweg / Friedensbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	20
U23	Unterführung St. Magdalener Str. / Seebach	UG	x	x		Unterführung	FRU	21
U24	Unterführung Drautalbahn / Seebach	LG	x	x		Unterführung	FRU	22
U27	Bahnunterführung Treibacher Str.	UG	x	x	x	Unterführung	SU	23
U28	Bahnunterführung Meisenweg	UG	x	x		Unterführung	FRU	24
U29	Unterführung Triester Str. / Treibacher Str.	UG	x	x	x	Unterführung	SU	25
U30	Unterführung Triester Str. / Bachstr.	LG	x	x		Unterführung	SU	26

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Landskron“:

Tabelle 107: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Landskron“:

Tabelle 108: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

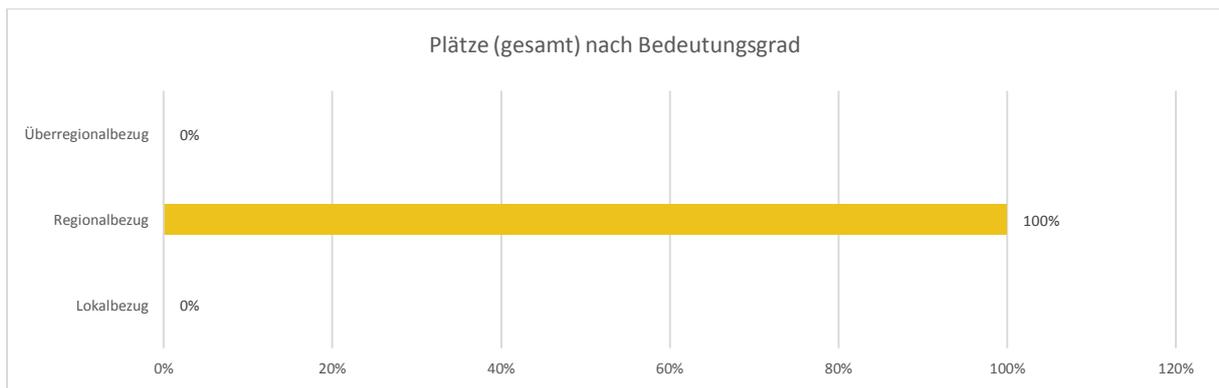


Tabelle 109: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

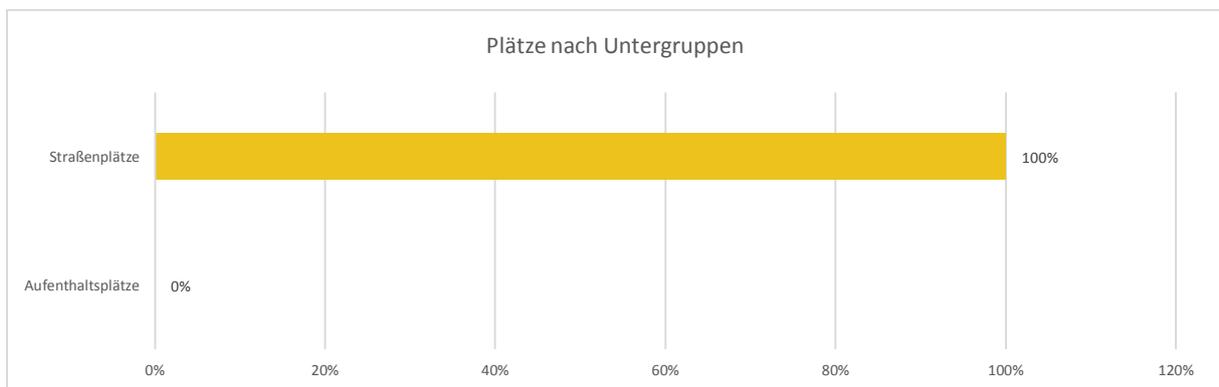


Tabelle 110: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

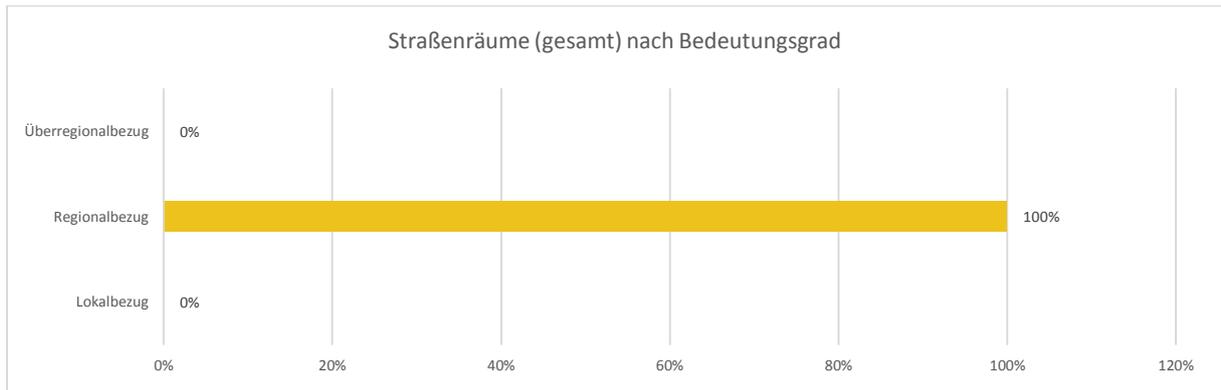


Tabelle 111: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

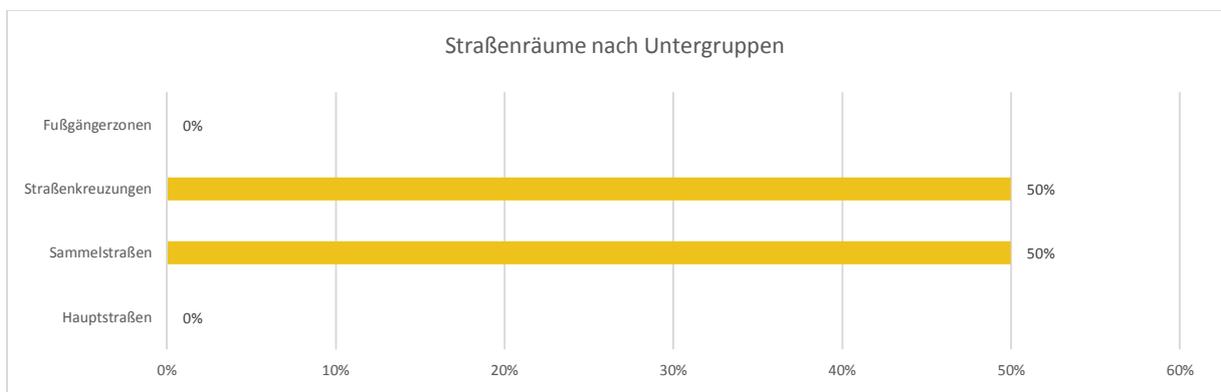


Tabelle 112: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

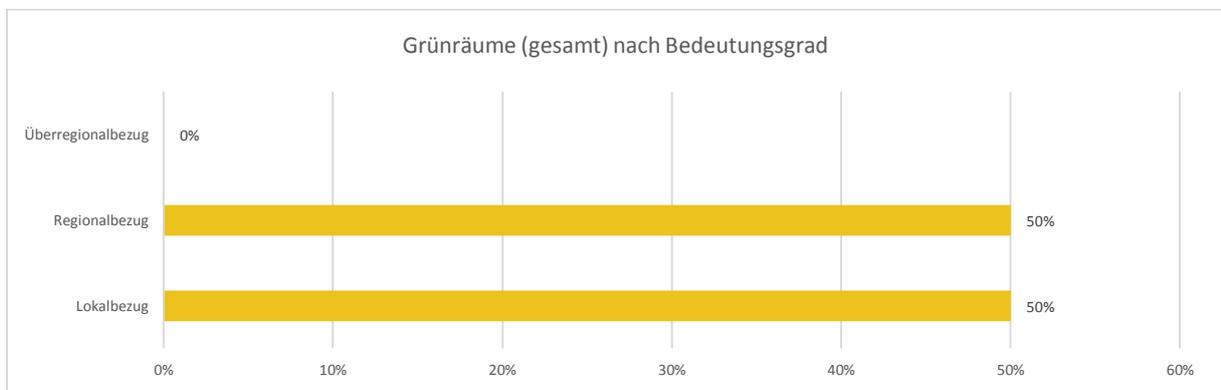


Tabelle 113: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

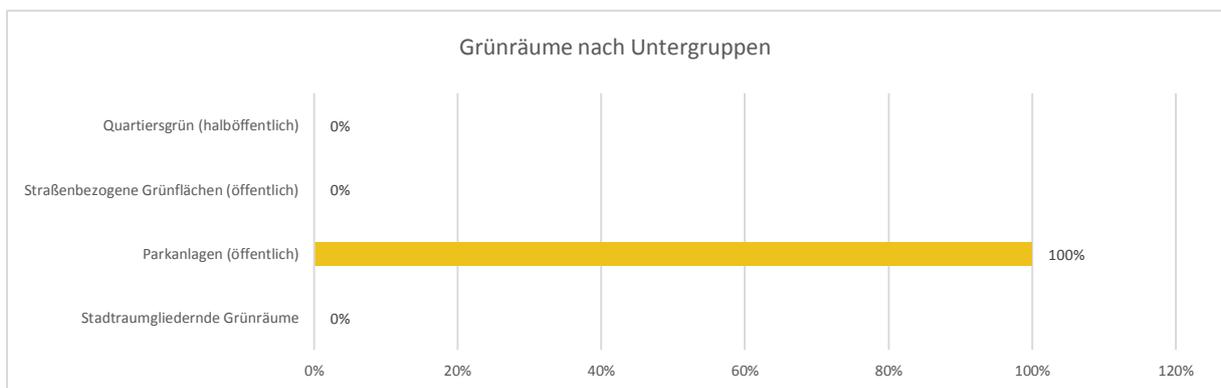


Tabelle 114: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

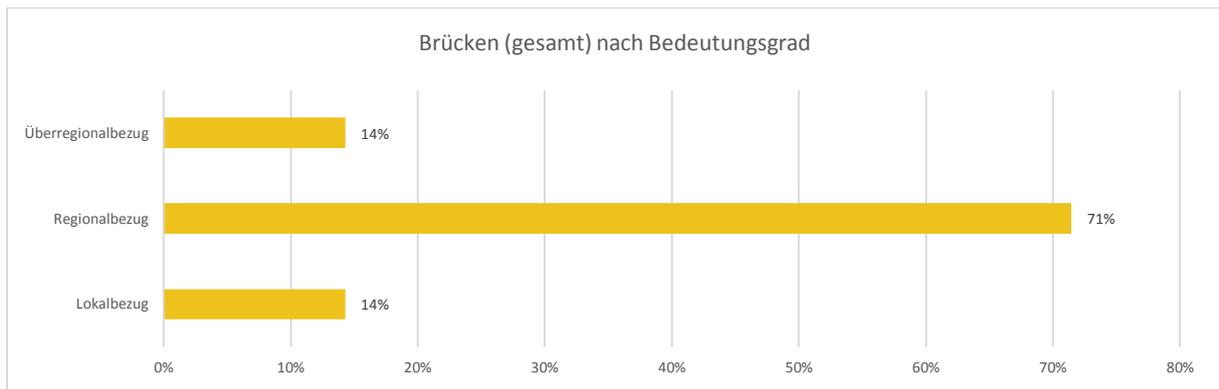


Tabelle 115: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

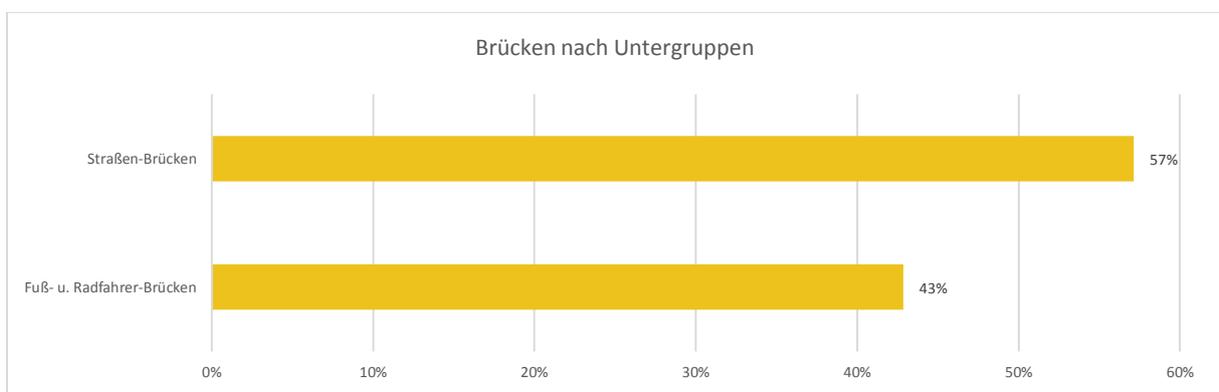


Tabelle 116: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

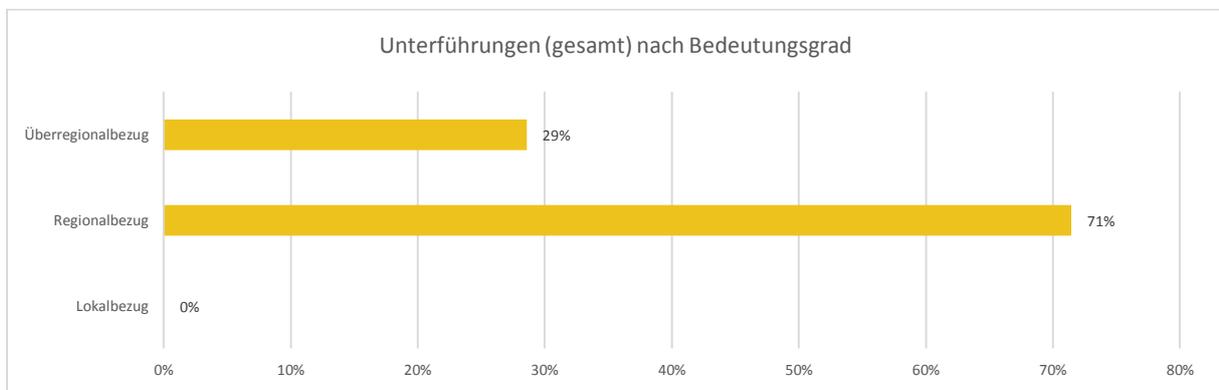
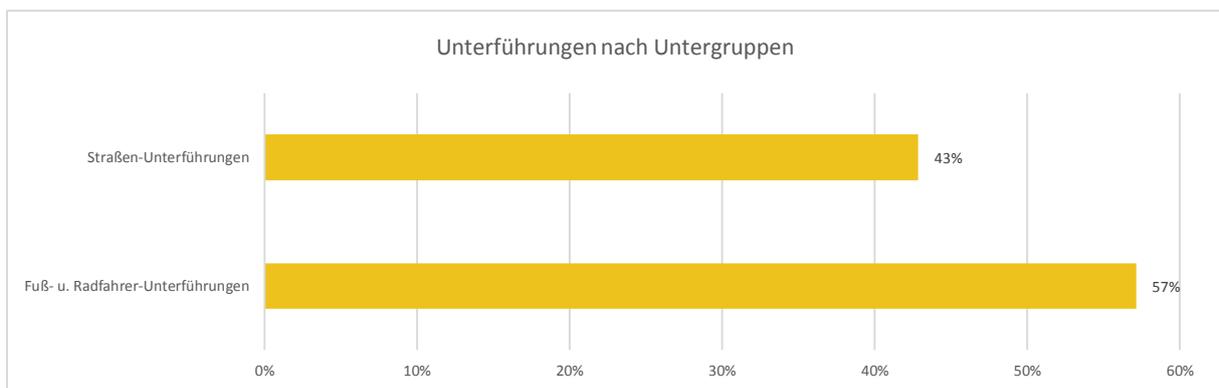


Tabelle 117: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.8 „Udinestraße“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Udinestraße“ ist vom Wesen heterogen, urban, ländlich geprägt und verfügt über Gewerbegebiete

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (Einfamilienhäuser und mehrgeschossiger Wohnbau) und Gewerbe

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung
- ❖ Teilweise Gewerbegebietsnutzung
- ❖ Vereinzelt Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)

Potentiale:

- ❖ S-Bahnhaltestelle (Seebach)
- ❖ Verfügbarkeit zahlreicher potentieller Aufschließungsgebiete (urbane Flächenressourcen)
- ❖ Anschluss an das Naherholungsgebiet Kumitzberg

Weitere Besonderheiten:

- ❖ Barriere: Triester Straße und Bahnhofareal erweist sich als räumliches Trennelement zwischen Nord und Süd und teilweise zwischen Ost und West, dadurch ist die Zone stadträumlich isoliert und urban schlecht angebunden
- ❖ Unterversorgte Erschließung für Fußgänger und Radfahrer

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Udinestraße"

M 1:7.500

PLANNERSFASER: **City**
 Institut für Städtebau, URBAN & G+Z
 Metabolic Medicine u. Linear Repair

PLANSTAND:
 26.10.2019

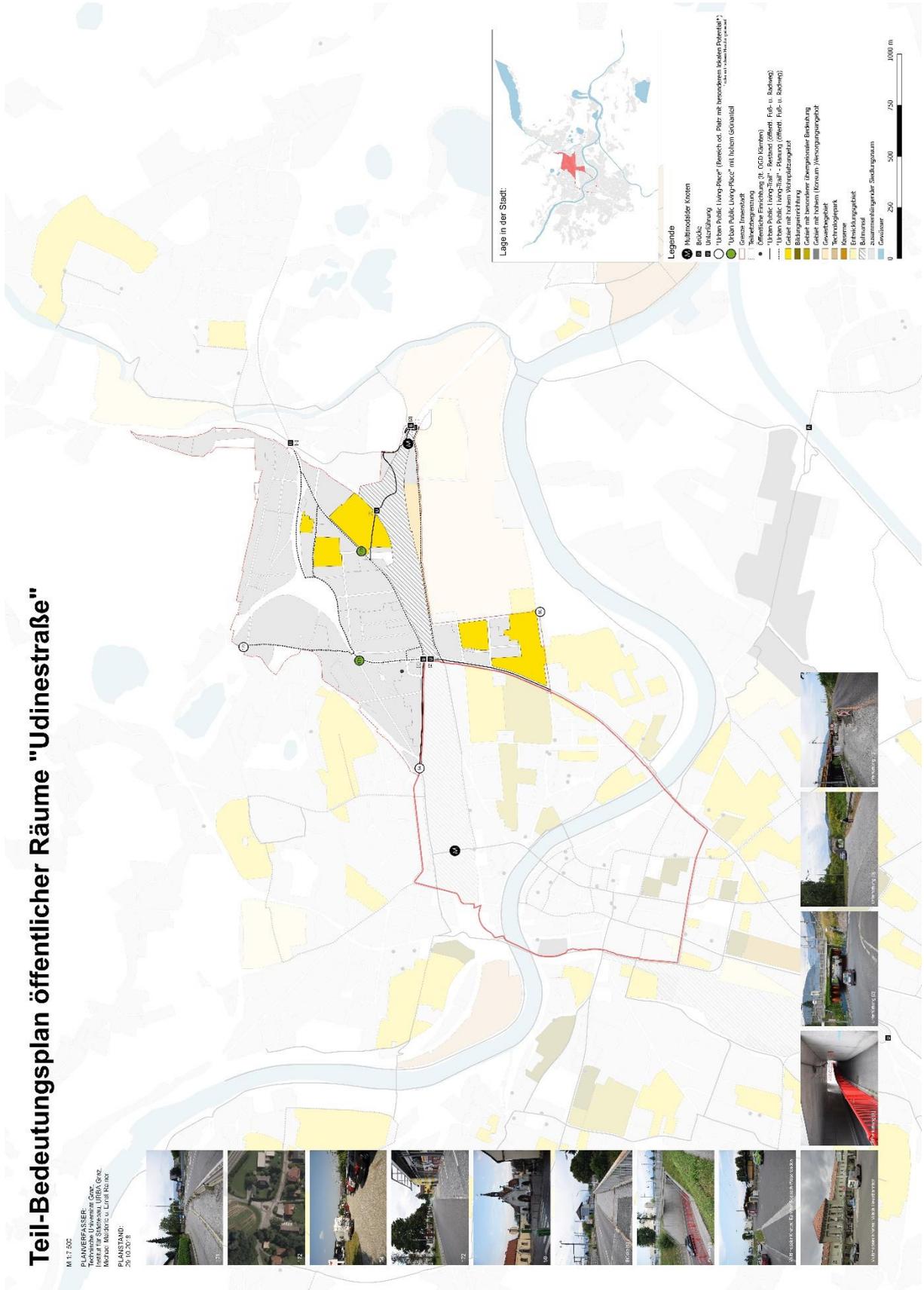


Abbildung 107: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume der urbanen Entwicklungsachse „Udinestraße“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Udinestraße“:

Tabelle 118: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungsachse „Udinestraße“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

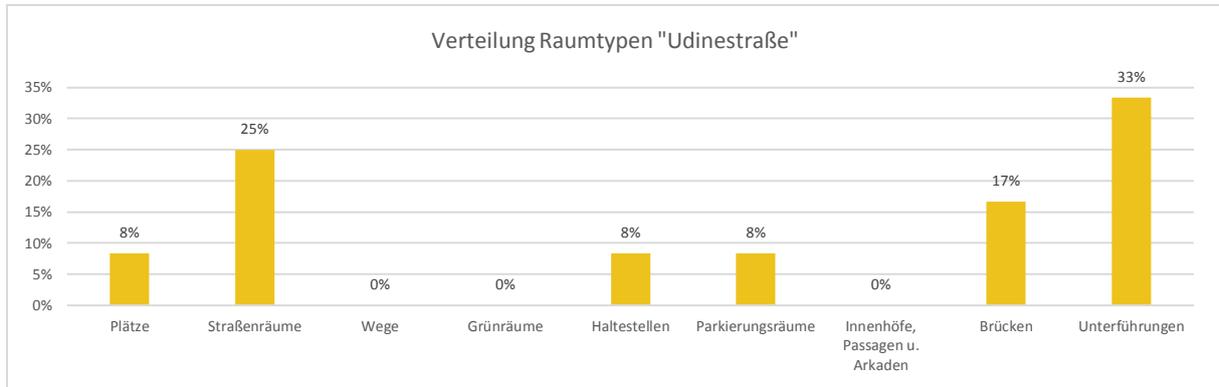
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"UDINESTRASSE"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential u./od. Handlungsbedarf)								
54	Parkplatz Ecke Piccostraße / St. Leonharder Weg (Handlungsbedarf)	UG	x			Parken	PP	1
58	Vorzonen Haupteingang Zentralfriedhof	UG	x	x		Platz	SP	2
77	Mündungsbereich Triester Str. / Franz Jonas Str.	UG	x			Straße	SK	3
77	Kreuzungsbereich Brandenburgweg / Seestr.	UG	x			Straße	SK	4
79	Straßenabschnitt Udinestr. zw. Meisenweg / Klementinweg	UG	x			Straße	SS	5
MULTIMODALE KNOTEN								
MM	Seebach-Wasensboden	UG	x	x		Halt	MMK	6
BRÜCKEN								
86	Brücke Piccostr.	UG	x			Brücke	SB	7
81A	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Seebach) Treibacher Str.	UG	x	x		Brücke	FRB	8
UNTERFÜHRUNGEN								
U8	Bahnunterführung Triester Straße	UG	x	x	x	Unterführung	SU	9
U27	Bahnunterführung Treibacher Str.	UG	x	x	x	Unterführung	SU	10
U28	Bahnunterführung Meisenweg	UG	x	x		Unterführung	FRU	11
U29	Unterführung Triester Str. / Treibacher Str.	UG	x	x	x	Unterführung	SU	12

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Udinestraße“:

Tabelle 119: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Udinestraße“:

Tabelle 120: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

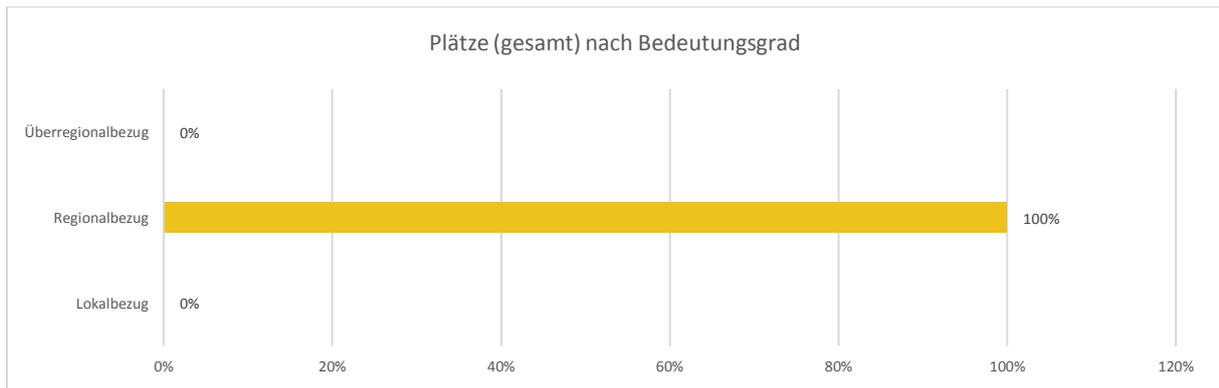


Tabelle 121: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

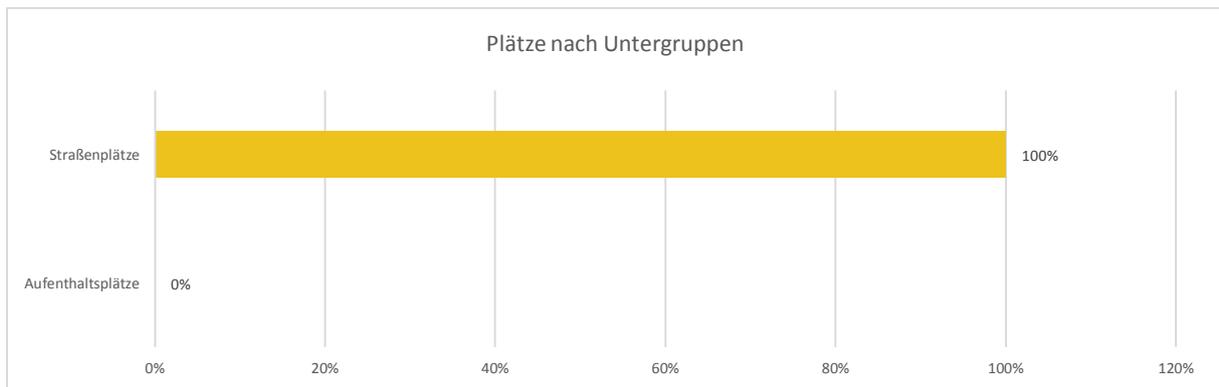


Tabelle 122: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

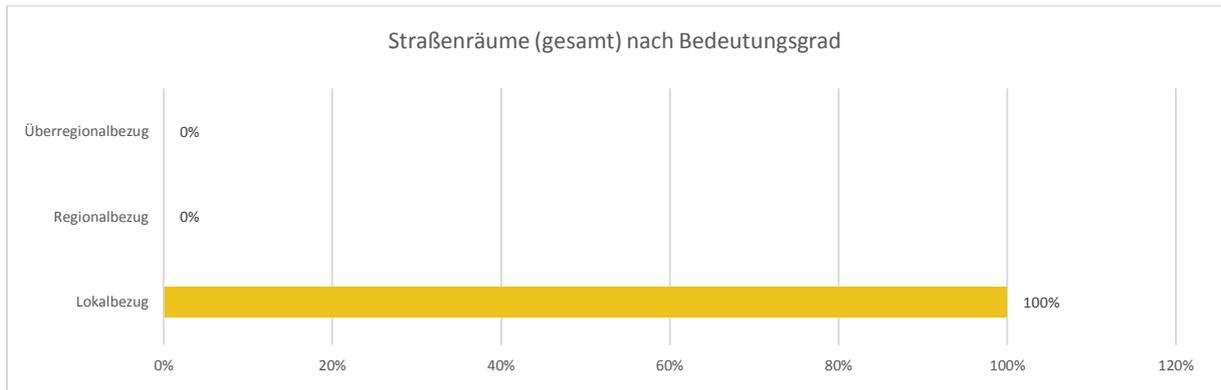


Tabelle 123: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

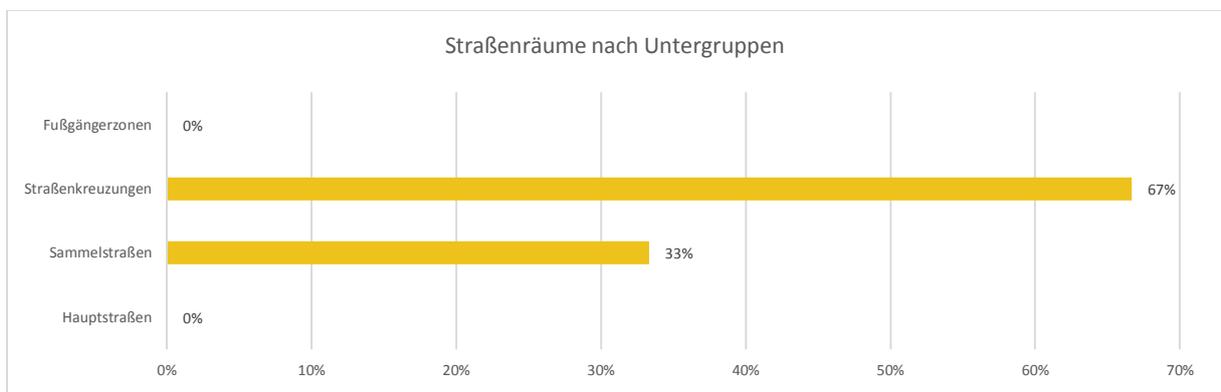


Tabelle 124: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

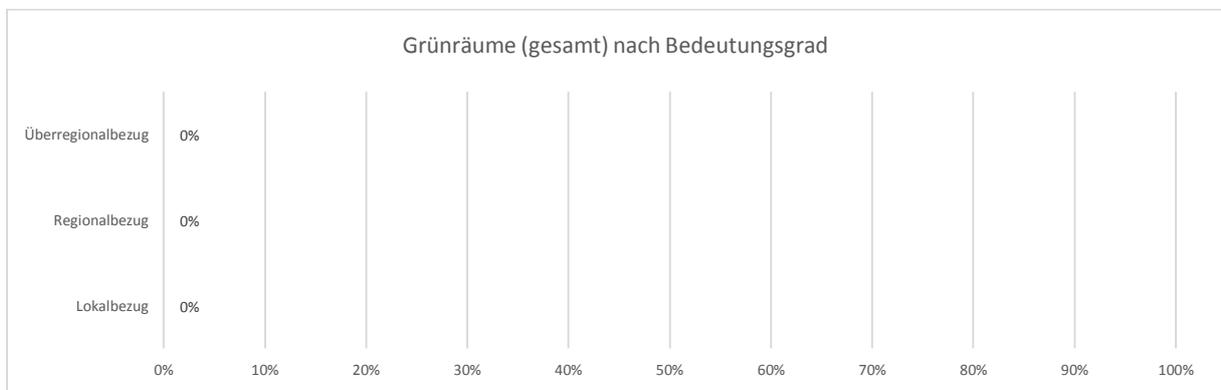


Tabelle 125: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

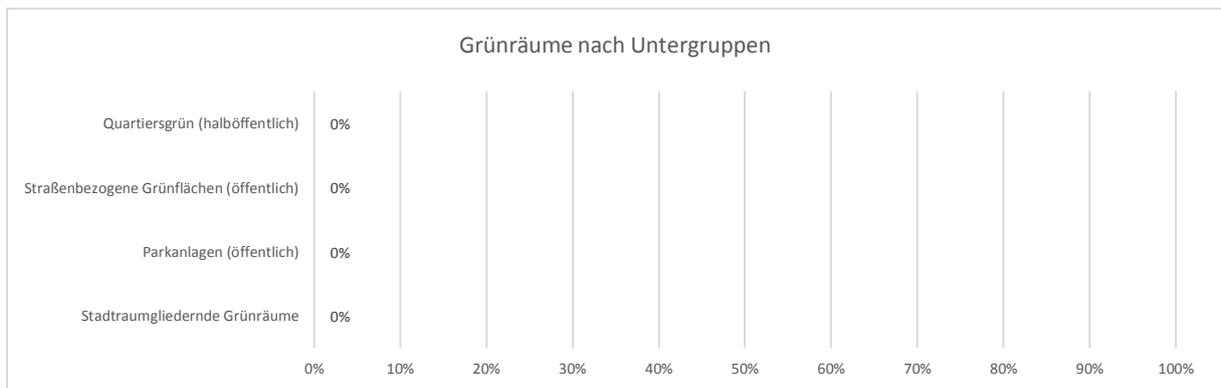


Tabelle 126: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

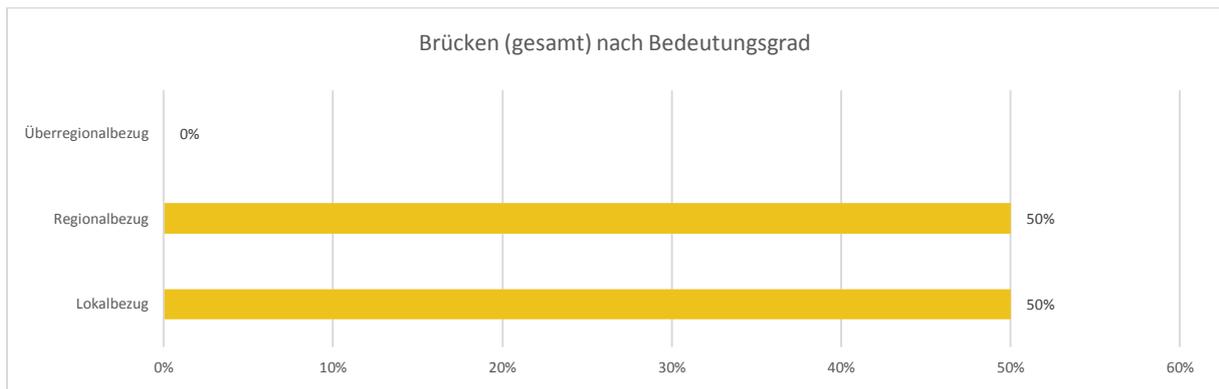


Tabelle 127: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

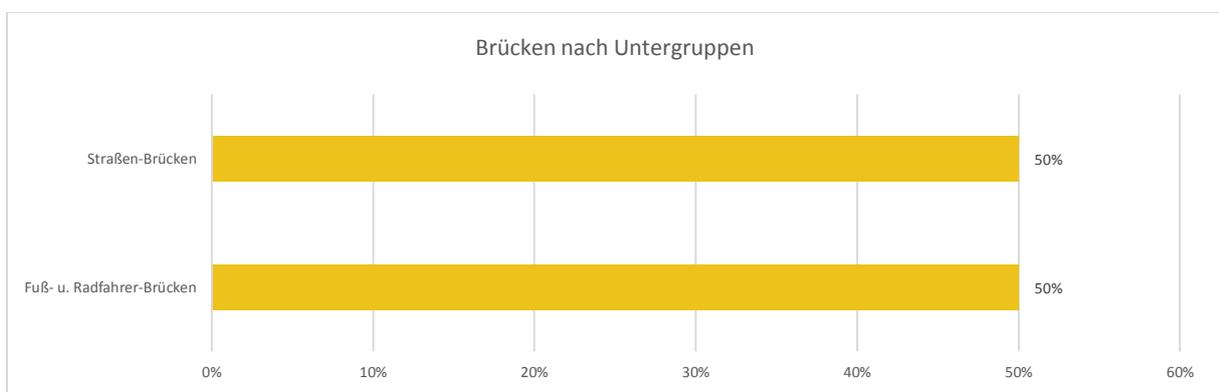


Tabelle 128: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

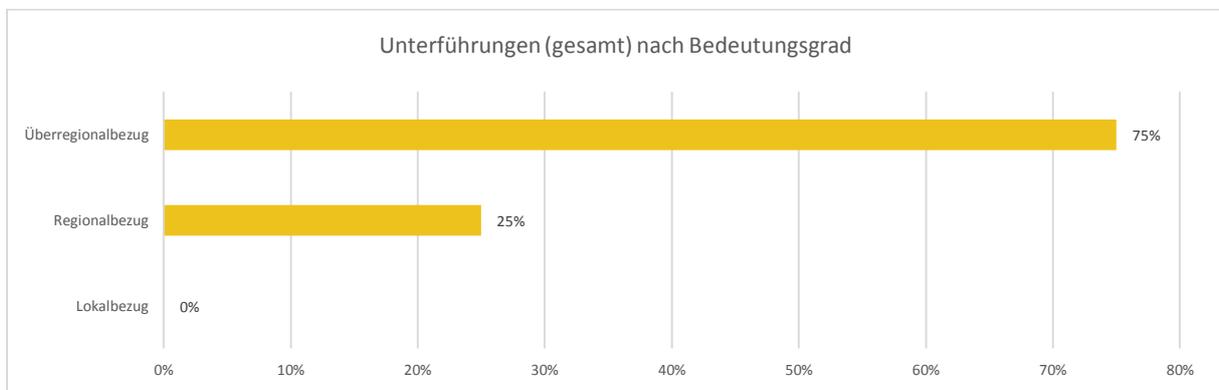
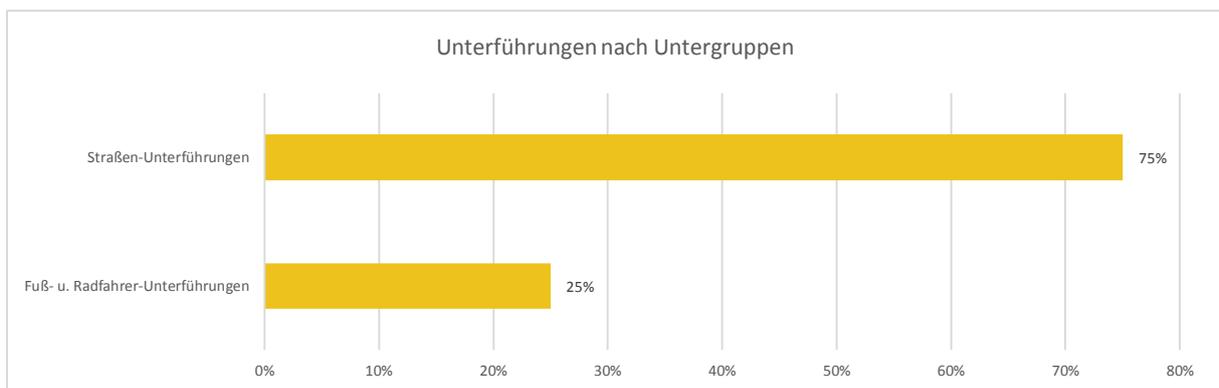


Tabelle 129: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.9 „Seebach Wasenboden“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Seebach Wasenboden“ ist vom Wesen heterogen, urban geprägt und verfügt über Gewerbe- und Industriegebiete.

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (überwiegend mehrgeschossiger Wohnbau), Gewerbe, Industrie und Naherholung

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung und Industrienutzung
- ❖ Teilweise Gewerbegebietsnutzung
- ❖ Teilweise Sondergebietsnutzung (Kaserne, etc.)
- ❖ Vereinzelt Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Zahlreiche Grünflächen (Erholungsflächen, Sportanlagen und Waldflächen)

Potentiale:

- ❖ S-Bahnhaltestelle (Seebach)
- ❖ Ossiacher Zeile als urbanes Rückgrat für Konsum und Versorgung (repräsentative Stadteinfahrt)
- ❖ Areal der Rohrkaserne
- ❖ Anschluss an das Naherholungsgebiet Drau (Wasenboden)
- ❖ Zentralfriedhof

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Seebach Wasenboden“:

Tabelle 130: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungsachse „Seebach Wasenboden“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

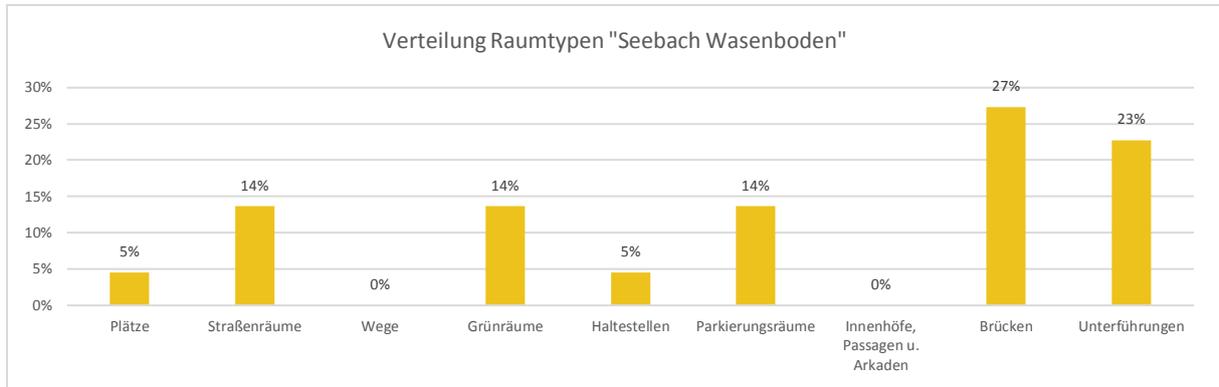
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"SEEBACH WASENBODEN"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalem Potential u./od. Handlungsbedarf)								
40	Brückenkopf Kriegsbrücke (Handlungsbedarf)	UG	x	x		Straße	HS	1
41	Parkplatz Rutar (Potential)	IS	x	x		Parken	PP	2
42	Mündungsbereich Ecke Tafernerstraße / Ossiacher Zeile (Potential)	IS	x			Straße	HS	3
44	Wasenboden	UG	x	x		Grün	SG	4
57	Parkplatz Zentralfriedhof (Eingangszone West) - Trattengasse (Potential)	UG	x	x		Parken	PP	5
58	Grünfläche (zugänglicher Innenhof) Tafernerstraße 33	UG	x			Grün	OG	6
59	Vorzonen Haupteingang Zentralfriedhof	UG	x	x		Platz	SP	7
60	Parkplatz Zentralfriedhof Eingangszone Ost (Potential)	UG	x	x		Parken	PP	8
61	Grünzone Ufer West bzw. Mündungsbereich Seebach / Drau	UG	x			Grün	OP	9
173	Straßenabschnitt Udinestr. zw. Meisenweg / Klementinweg	UG	x			Straße	SS	10
MULTIMODALE KNOTEN								
184	Seebach-Wasenboden	UG	x	x		Halt	MMK	11
BRÜCKEN								
83	Kriegsbrücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	12
94	Brücke Piccostr.	UG	x			Brücke	SB	13
81	Friedensbrücke	UG	x	x	x	Brücke	FRB	14
813	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Seebach) St. Magdalener Str.	UG	x	x		Brücke	FRB	15
814	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Seebach) Treibacher Str.	UG	x	x		Brücke	FRB	16
815	Brücke (Seebach) Zegeleistr.	UG	x	x		Brücke	SB	17
UNTERFÜHRUNGEN								
U3	Unterführung Kriegsbrücke (Drau Nordufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	18
U8	Bahnunterführung Triester Straße	UG	x	x	x	Unterführung	SU	19
U22	Unterführung Gailtalradweg / Friedensbrücke (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	20
U27	Bahnunterführung Treibacher Str.	UG	x	x	x	Unterführung	SU	21
U28	Bahnunterführung Meisenweg	UG	x	x		Unterführung	FRU	22

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Seebach Wasenboden“:

Tabelle 131: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Seebach Wasenboden“:

Tabelle 132: Raumkategorie „**Plätze**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

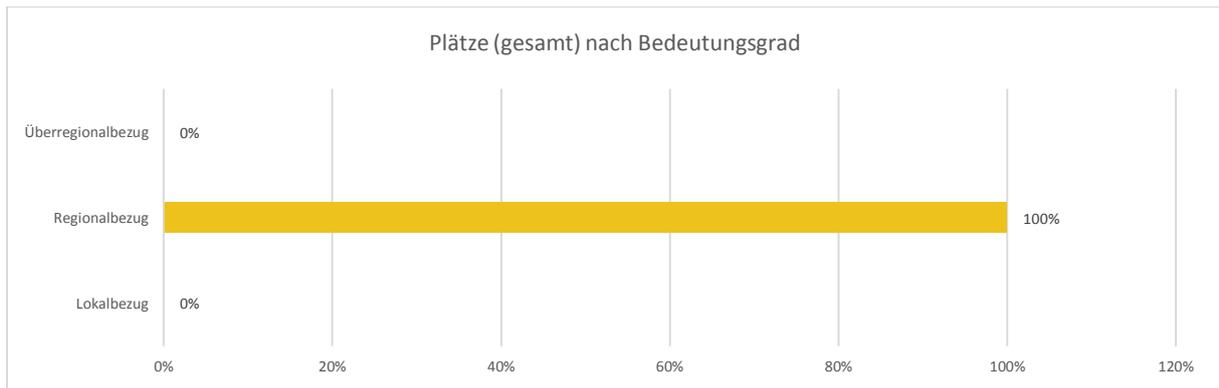


Tabelle 133: Raumkategorie „**Plätze**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

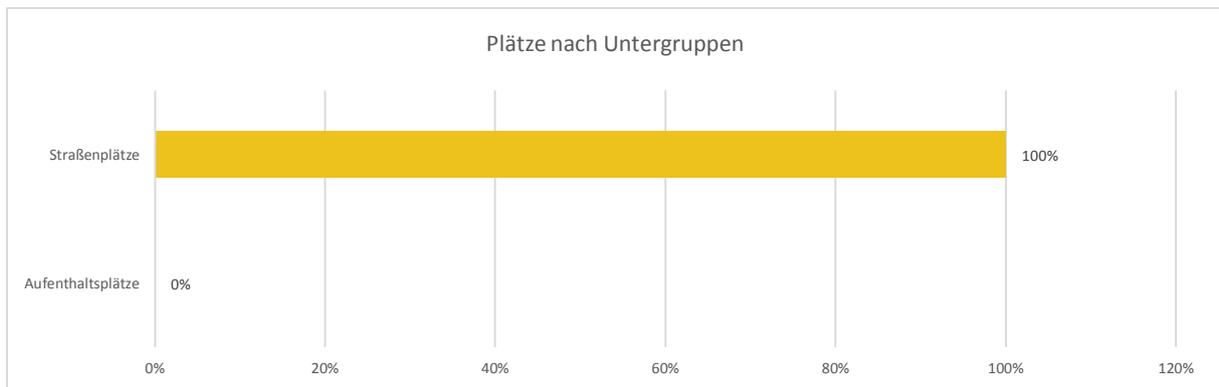


Tabelle 134: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

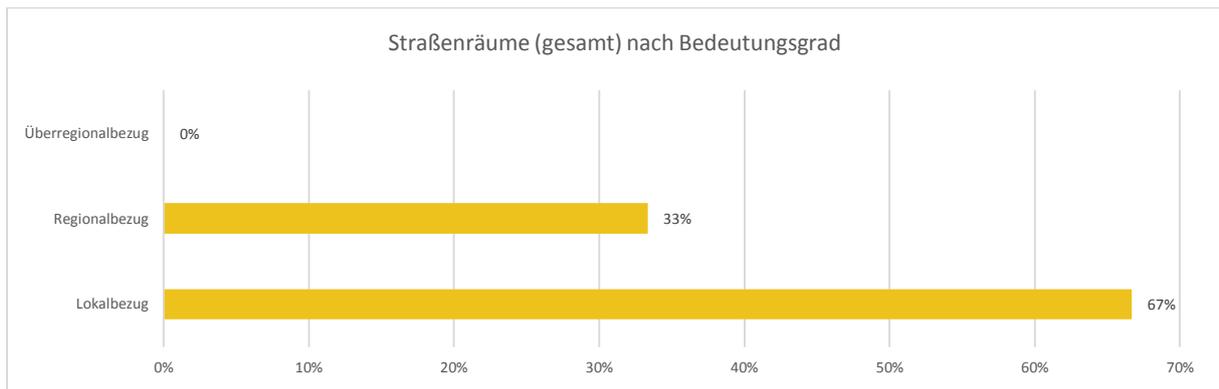


Tabelle 135: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

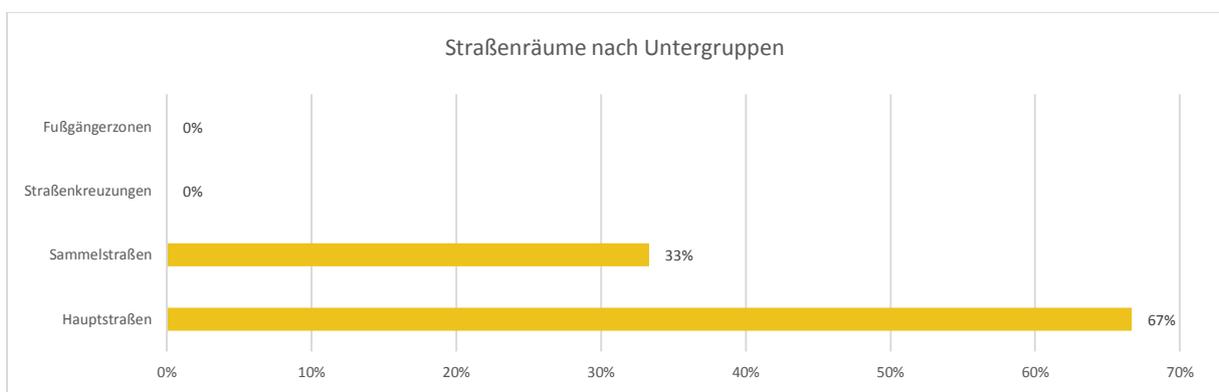


Tabelle 136: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

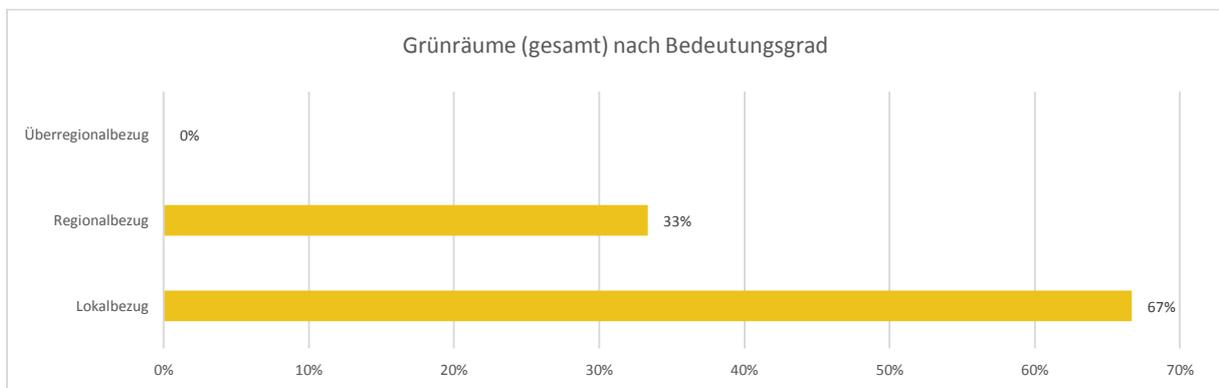


Tabelle 137: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

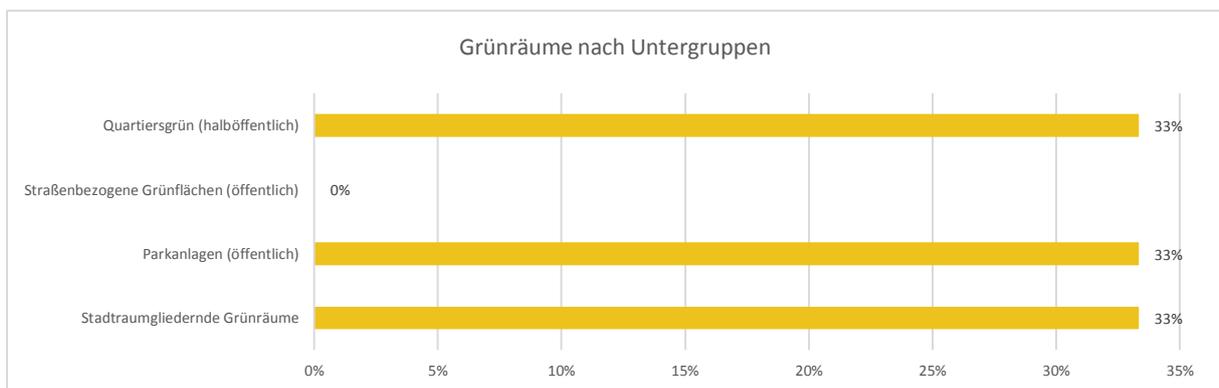


Tabelle 138: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

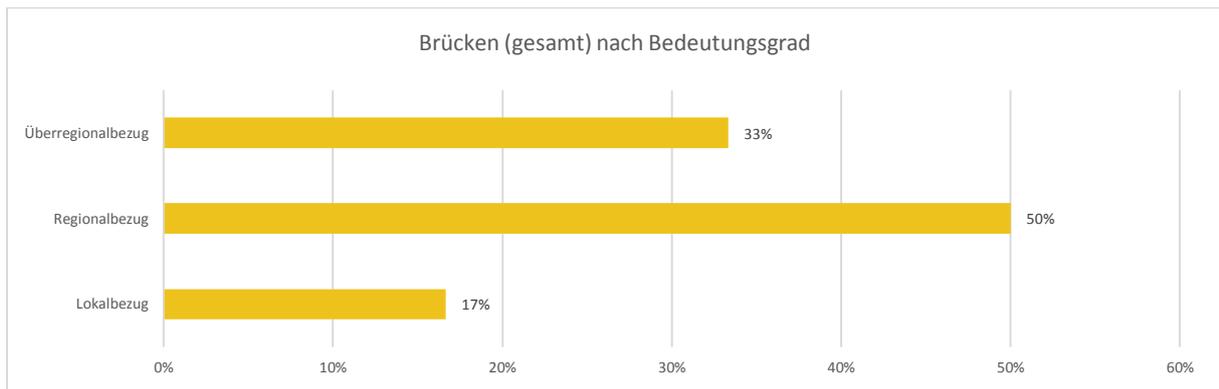


Tabelle 139: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

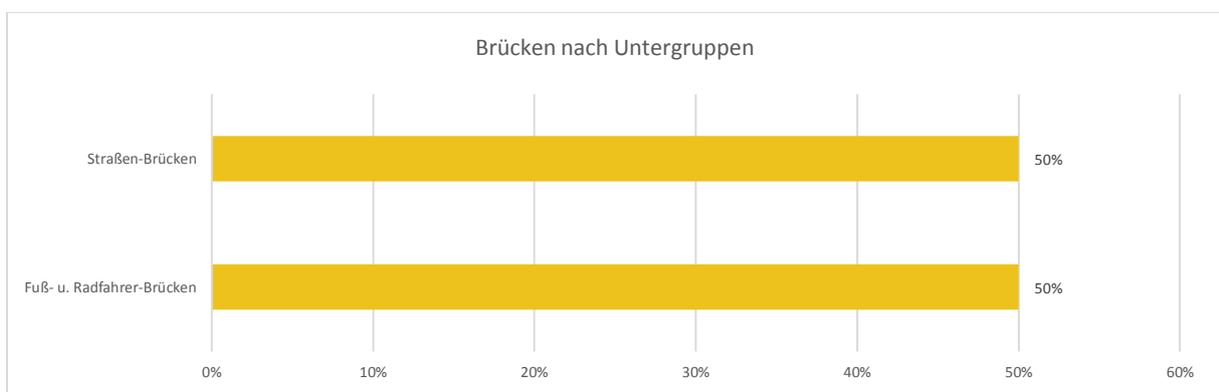


Tabelle 140: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

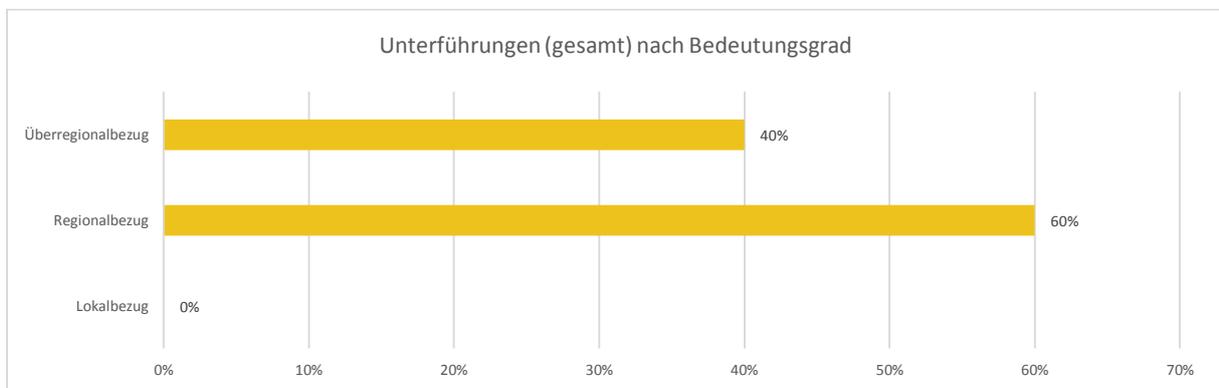
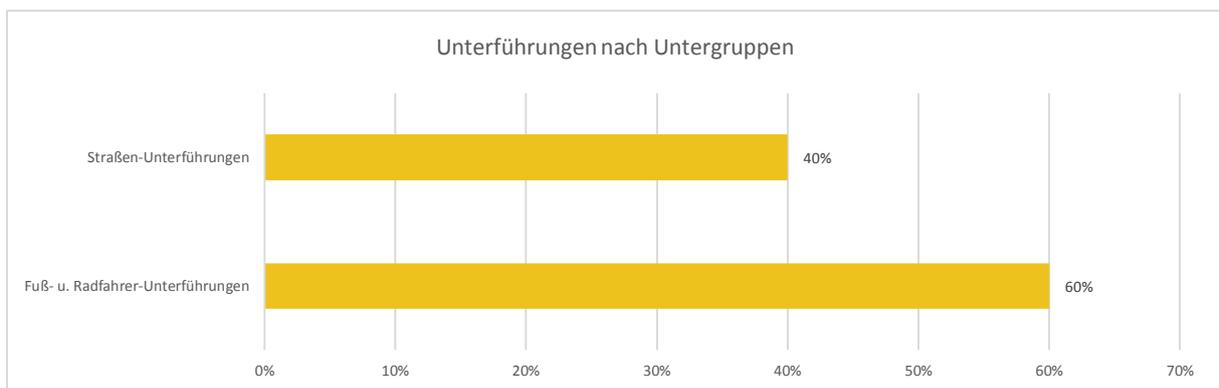


Tabelle 141: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.10 „Lind St. Leonhard“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Lind St. Leonhard“ ist vom Wesen heterogen, urban geprägt mit teilweise ländlichem Charakter (im Norden) topografische Hanglage von Nord nach Süd abfallend.

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (Einfamilienhäuser und mehrgeschossiger Wohnbau), Bildung, Sport und Freizeit, Technologie und Naherholung

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung
- ❖ Vereinzelt Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Zahlreiche Grünflächen (Erholungsflächen, Sportanlagen und Waldflächen)
- ❖ Teilweise Sondergebietsnutzung (Schulen, Technologiepark, etc.)

Potentiale:

- ❖ S-Bahnhaltestelle (Hauptbahnhof nordseitig)
- ❖ Handelsakademie
- ❖ Lind Stadion
- ❖ Technologiepark Drau
- ❖ Verfügbarkeit zahlreicher potentieller Aufschließungsgebiete (urbane Flächenressourcen)
- ❖ Anschluss an das Naherholungsgebiet Drau, Leonharder See und Petschnigteich

Weitere Besonderheiten:

- ❖ Barriere: Die Bahn erweist sich als räumliches Trennelement zwischen Nord und Süd, insbesondere der Bahnknoten mit der Alpe Adria Brücke – Isolation des Technologieparks

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Lind St. Leonhard"

M 1:7.500

PLANVERFASSER:
Technische Universität Graz,
Institut für Städtebau, URBA Graz,
Michael Maidorfer u. Ernst Rainer

PLANSTAND:
28.10.2018

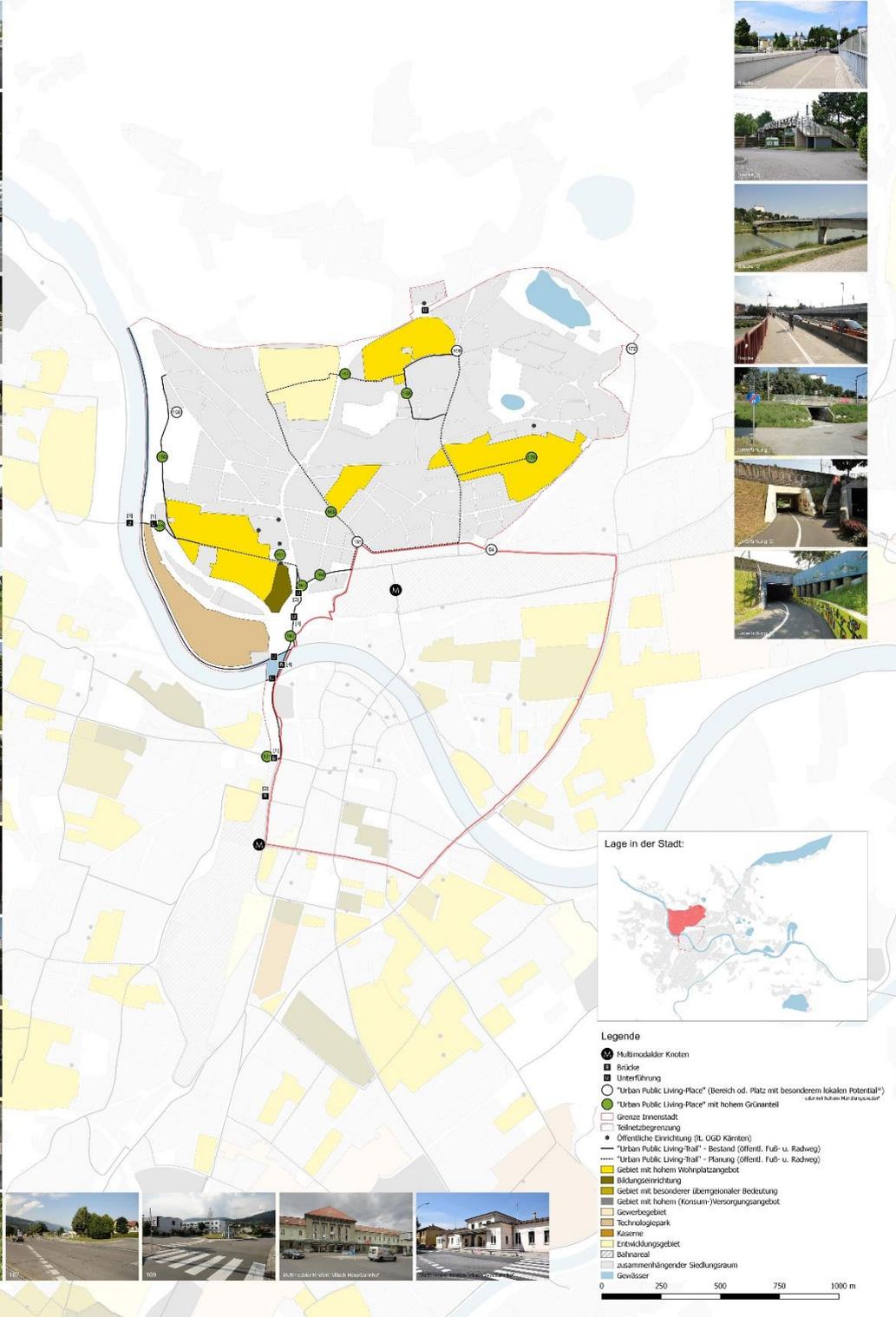


Abbildung 109: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume der urbanen Entwicklung Achse „Lind St. Leonhard“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Lind St. Leonhard“:

Tabelle 142: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungsachse „Lind St. Leonhard“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

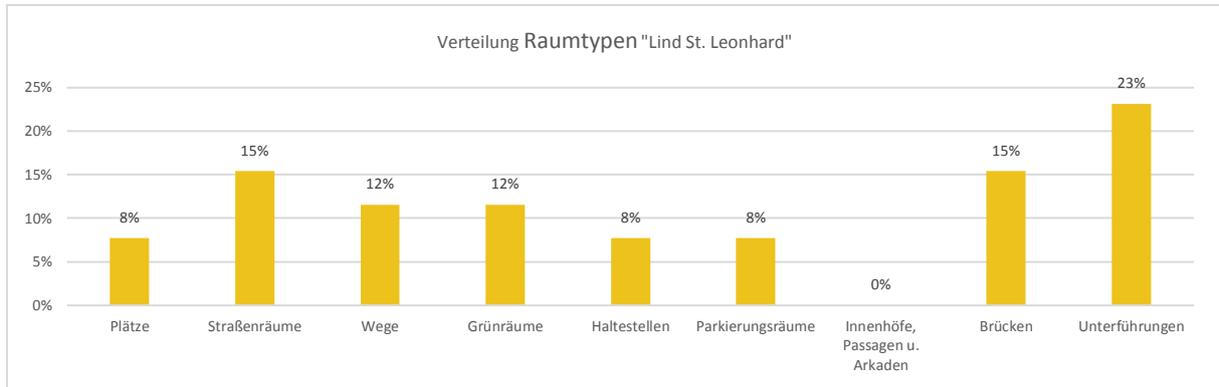
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"LIND ST. LEONHARD"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalem Potential u./od. Handlungsbedarf)								
134	Parkplatz Ecke Piccostraße / St. Leonharder Weg (Handlungsbedarf)	UG	x			Parken	PP	1
137	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / Völkendorfer Str.	UG	x	x		Straße	SK	2
158	Grünfläche Kapuzinerwaldsteig/Mühlenweg östl. der Bahnunterführung	UG	x			Grün	ÖP	3
158	Wegabschnitt Kapuzinerwaldsteig zwischen Haus Nr. 13 / Adalbert Stifter Str.	UG	x	x		Weg	FW/RW	4
160	Parkplatz Auferstehungskirche u. Lind Stadtlion	UG	x	x	x	Parken	PP	5
161	Walter von der Vogelweide Park	UG	x	x		Grün	ÖP	6
162	Brückenkopf Alpen Adria Brücke (Kreuzung Steinwenderstr. / Wilroiderstr.)	UG	x	x		Straße	SK	7
163	Grünfläche Genottealle nördl. der Güterzugschleife	UG	x			Grün	SGF	8
164	Wegabschnitt zwischen Kasmanhuberstr. / Rennsteiner Str.	UG	x			Weg	FW/RW	9
165	Kreuzungsbereich Rennsteiner Straße - Meerbothstraße	UG	x			Straße	SK	10
166	Mündungsbereich Rennsteiner Str. / August v. Jaksch Str.	UG	x			Platz	SP	11
167	Bushaltestellenbereich Vassacher Str. / Lindenweg / Dr. Erwin Schrödinger Str.	UG	x			Halt	BTH	12
168	Wegabschnitt zw. Bad Wörishofen Str. / Meister Thomas Str. (Handlungsbedarf)	UG	x			Weg	FW	13
169	Bushaltestellenbereich Lindenweg / Treffnerstr.	UG	x			Halt	BTH	14
170	Platzsituation Neue Heimat	UG	x			Platz	AP	15
172	Kreuzungsbereich Brandenburgweg / Seestr.	UG	x			Straße	SK	16
MULTIMODALE KNOTEN								
BRÜCKEN								
84	Alpen Adria Brücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	17
85	Bahnbrücke Tiroler Str.	UG	x	x		Brücke	SB	18
87	Fußgängersteg Marisgasse	UG	x			Brücke	FRB	19
816	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Drau) Kapuzinerwaldsteig / Mühlenweg	UG	x	x		Brücke	FRB	20
UNTERFÜHRUNGEN								
U6	Unterführung Alpe Adria Brücke + Rudolfsbahn (Drau Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	21
U30	Unterführung Triester Str. / Bachstr.	LG	x	x		Unterführung	SU	22
U31	Bahnunterführung Rudolfsbahn (Drau Nordufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	23
U32	Bahnunterführung (Güterzugschleife parallel zur Steinwenderstr.)	UG	x	x		Unterführung	FRU	24
U33	Unterführung Tauernschleife Drautalbahn / Kapuzinerwaldsteig / Mühlenweg	UG	x	x		Unterführung	FRU	25
U34	Unterführung B100 / Vassacher Schulweg	UG	x			Unterführung	SU	26

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Lind St. Leonhard“:

Tabelle 143: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Lind St. Leonhard“:

Tabelle 144: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

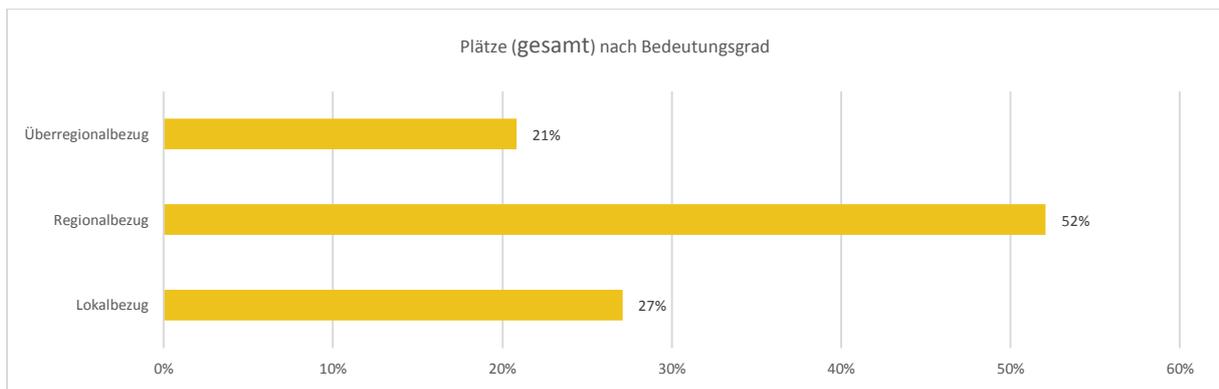


Tabelle 145: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

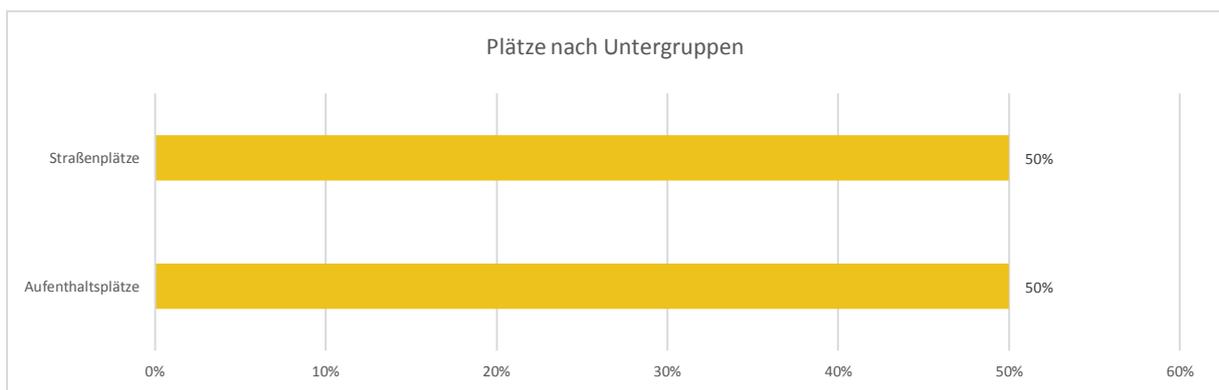


Tabelle 146: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

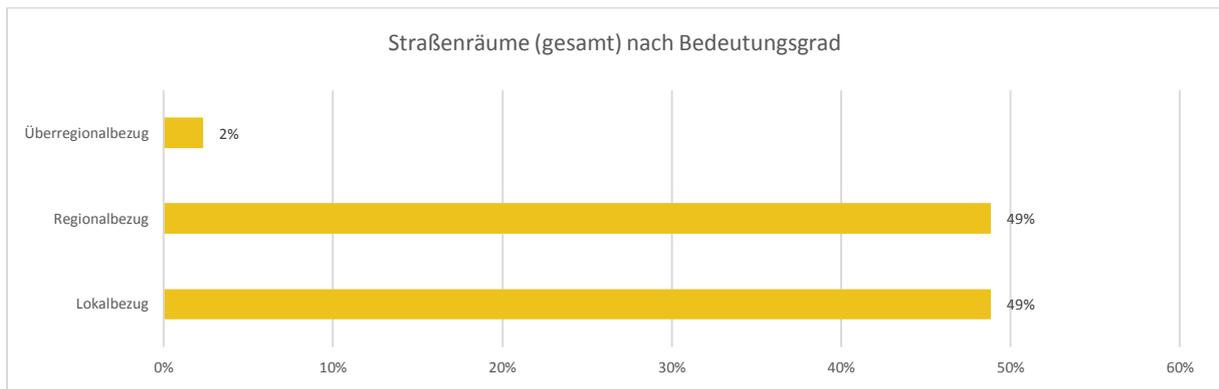


Tabelle 147: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

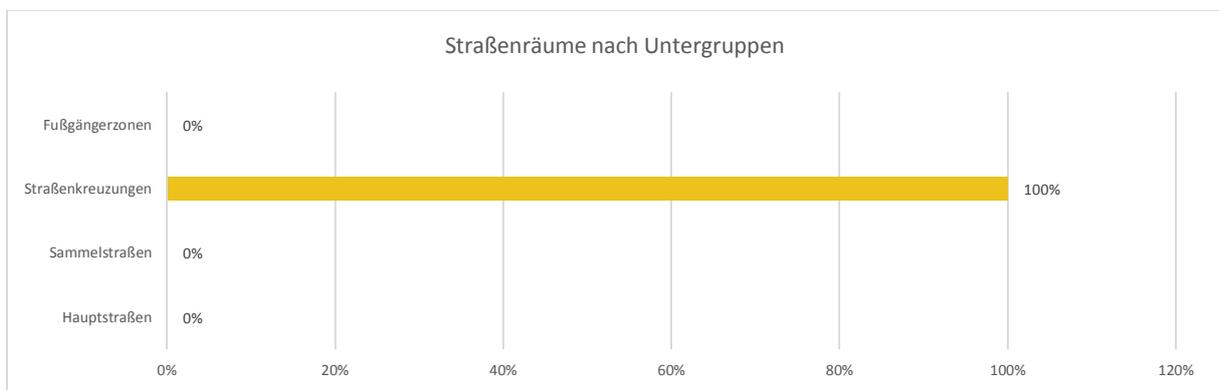


Tabelle 148: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

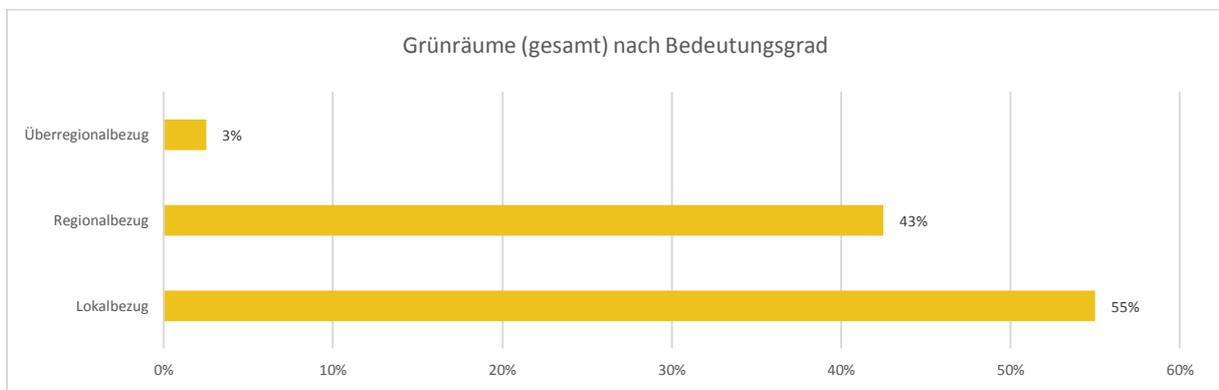


Tabelle 149: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

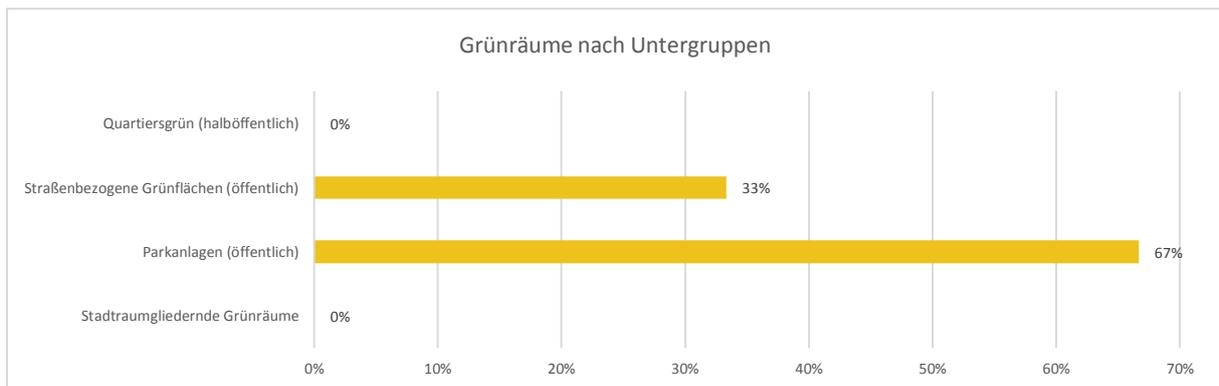


Tabelle 150: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

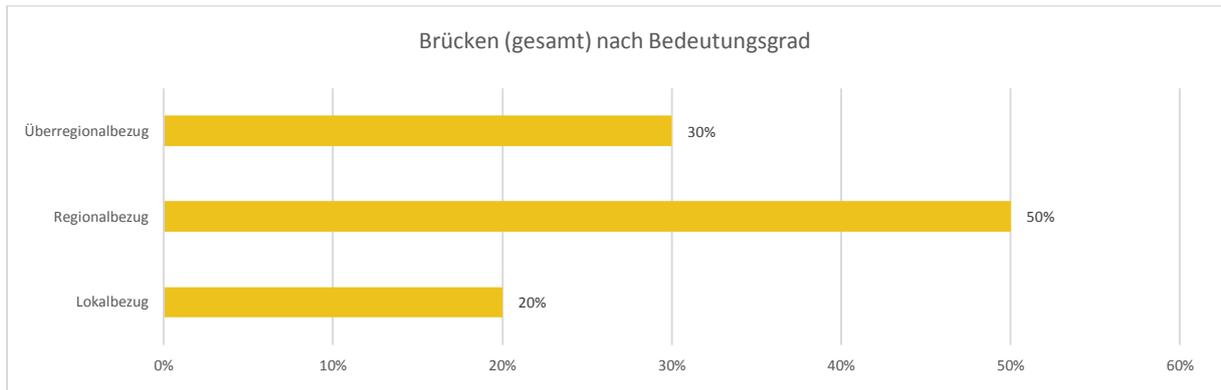


Tabelle 151: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

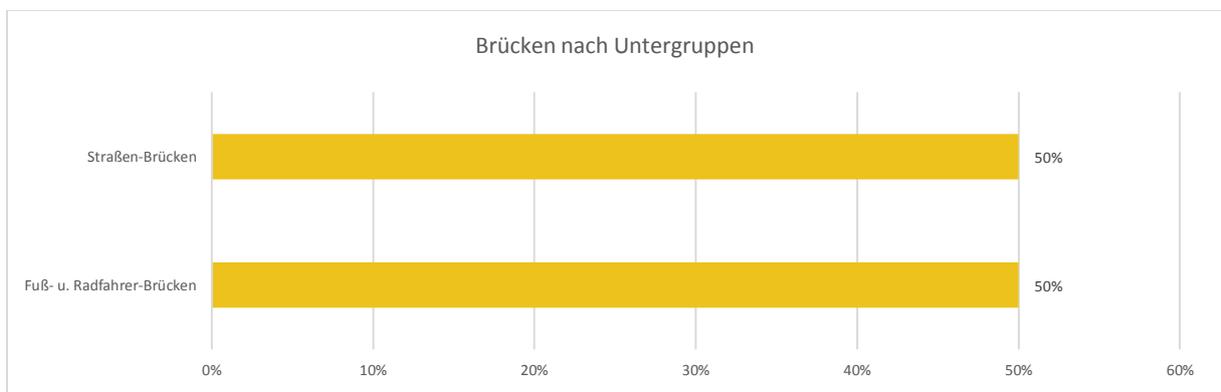


Tabelle 152: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

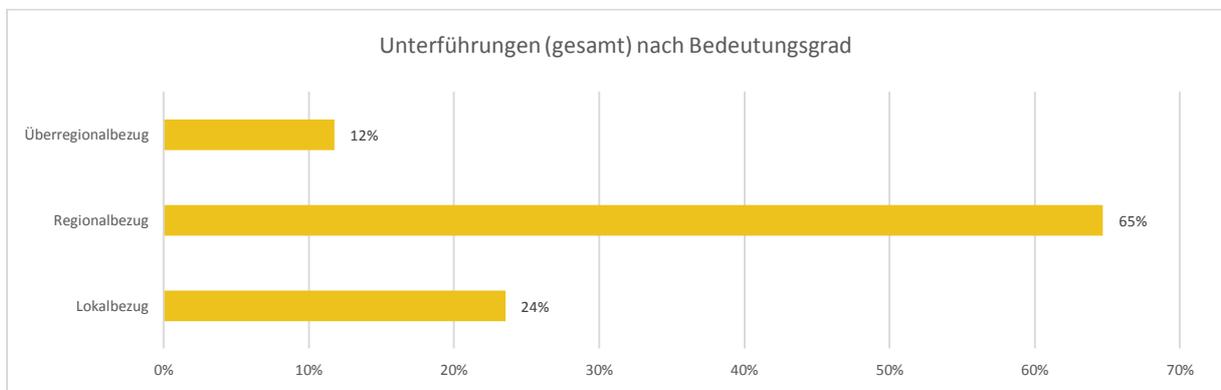
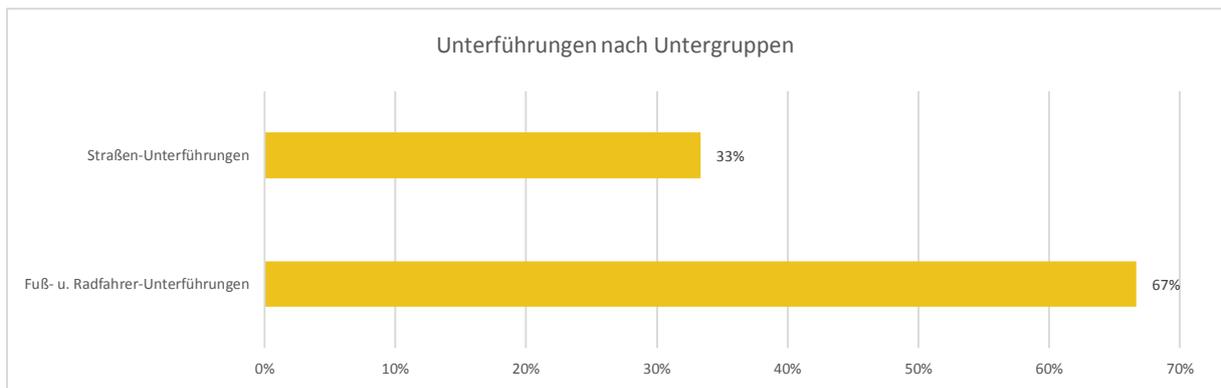


Tabelle 153: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.11 „Untere Fellach“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Untere Fellach“ ist vom Wesen heterogen, urban und ländlich geprägt und verfügt über eine abwechslungsreiche Topografie mit Bächen, kleineren Gräben und leichten Hanglagen.

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (überwiegend mehrgeschossiger Wohnbau und teilweise Einfamilienhäuser), Bildung, Sport und Freizeit, Naherholung, Konsum und Versorgung

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung
- ❖ Zahlreiche Grünflächen (Erholungsflächen, Sportanlagen und Waldflächen)
- ❖ Teilweise Sondergebietsnutzung (Schulen, Bauhof, etc.)
- ❖ Teilweise Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Teilweise Dorfgebietsnutzung
- ❖ Vereinzelt Gewerbegebietsnutzung
- ❖ Vereinzelt Land- und Forstwirtschaftliche Nutzung

Potentiale:

- ❖ Stadthalle
- ❖ BG BRG St. Martin
- ❖ Fachberufsschule
- ❖ zahlreiche Parks
- ❖ Dinzlschloss
- ❖ Kirche St. Martin
- ❖ Verfügbarkeit zahlreicher potentieller Aufschließungsgebiete (urbane Flächenressourcen)
- ❖ Areal Bauhof,
- ❖ Einkaufszentrum VEZ
- ❖ Anschluss an das Naherholungsgebiet Drau, Waldfriedhof

Weitere Besonderheiten:

- ❖ Barriere: Die Geländekante entlang der St. Martiner Straße erweist sich als räumliches Trennelement zwischen Nord und Süd

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Untere Fellach"

M 1:7.500

PLANVERFASSER:
Technische Universität Graz,
Institut für Städtebau, URBA Graz,
Michael Maldon u. Ernst Rainer

PLANSTAND:
25.10.2018



Abbildung 110: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume der urbanen Entwicklungsachse „Untere Fellach“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Untere Fellach“:

Tabelle 154: Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungsachse „Untere Fellach“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“, hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

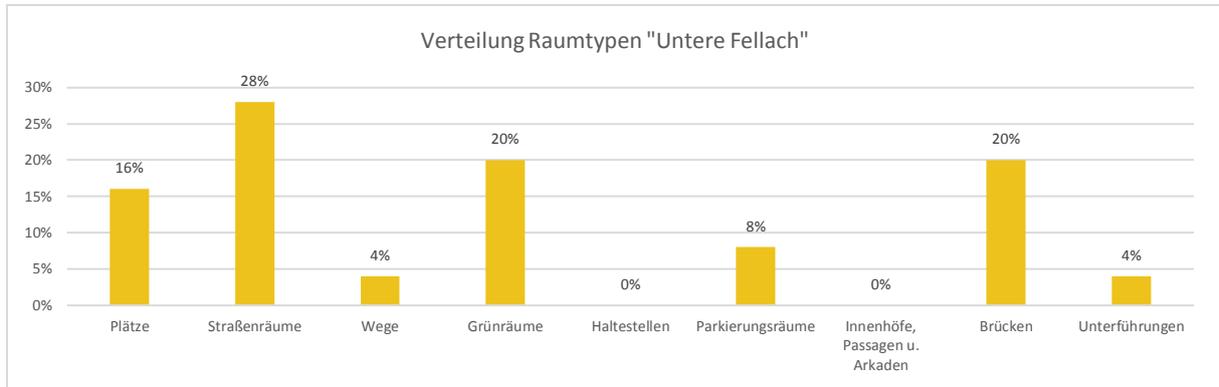
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"UNTERE FELLACH"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential u./od. Handlungsbedarf)								
136	Kreuzungsbereich Marksgasse / Völkendorfer Straße	UG	x			Straße	SK	1
137	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / Völkendorfer Str.	UG	x	x		Straße	SK	2
138	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / St. Martin Str.	UG	x	x		Straße	SK	3
142	Parkplatz Hofer	UG	x	x		Parken	PP	4
143	Vorplatz Eingangsbereich Stadthalle Villach	UG	x	x	x	Platz	AP	5
144	Parkanlage + Sportplatz Tiroler Straße (Fachberufsschule)	UG	x	x		Grün	ÖP	6
145	Dinzweg zwischen Parkanlage / St. Martin Str.	UG	x			Straße	SS	7
146	Grünfläche Ecke Dinzweg / St. Martin Str.	UG	x			Grün	ÖP	8
147	Vorplatz Eingangsbereich BG / BRG Villach st. Martin	UG	x	x		Platz	AP	9
148	Vorplatz Eingangsbereich Dinzschloss	UG	x	x		Platz	SP	10
149	Parkanlage Ecke Schlossgasse / St. Martin Straße	UG	x			Grün	ÖP	11
150	Dinzi Park	UG	x	x		Grün	ÖP	12
151	Wegabschnitt Wiesensteig Zwischen Schlossgasse / Pogriacher Str.	UG	x	x		Weg	FW/RW	13
152	Kreisverkehr Tiroler Straße (auf Höhe Haus Nr. 88)	UG	x	x		Straße	SK	14
153	Vorzona Waldfriedhof (Eingang Tiroler Straße)	UG	x	x		Platz	SP	15
154	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / Bleiberger Str.	UG	x			Straße	SK	16
155	Parkplatz VEZ	UG	x	x	x	Parken	PP	17
156	Kreuzungsbereich Eisenhammerweg / Münzweg	UG	x			Straße	SK	18
157	Spiewiese Untere Fellach	UG	x	x		Grün	ÖP	19
MULTIMODALE KNOTEN								
BRÜCKEN								
B4	Alpen Adria Brücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	20
B5	Bahnbrücke Tiroler Str.	UG	x	x		Brücke	SB	21
B7	Fußgängersteg Marksgasse	UG	x			Brücke	FRB	22
B19	Fußgänger- u. Radfahrerbrücke (Draa) Kapuzinerwaldsteig / Mühlenweg	UG	x	x		Brücke	FRB	23
B20	Brücke (Eisenhammerweg 7 Untere Fellacher Str.) Tiroler Straße	UG	x	x	x	Brücke	SB	24
UNTERFÜHRUNGEN								
U6	Unterführung Aisee Adria Brücke + Rudolfsbahn (Draa Südufer)	UG	x	x		Unterführung	FRU	25

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Untere Fellach“:

Tabelle 155: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Untere Fellach“:

Tabelle 156: Raumkategorie „**Plätze**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

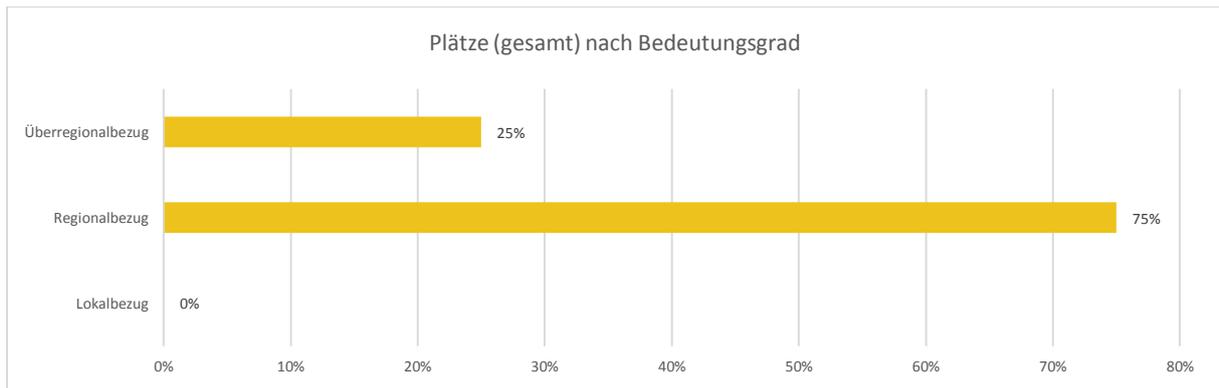


Tabelle 157: Raumkategorie „**Plätze**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

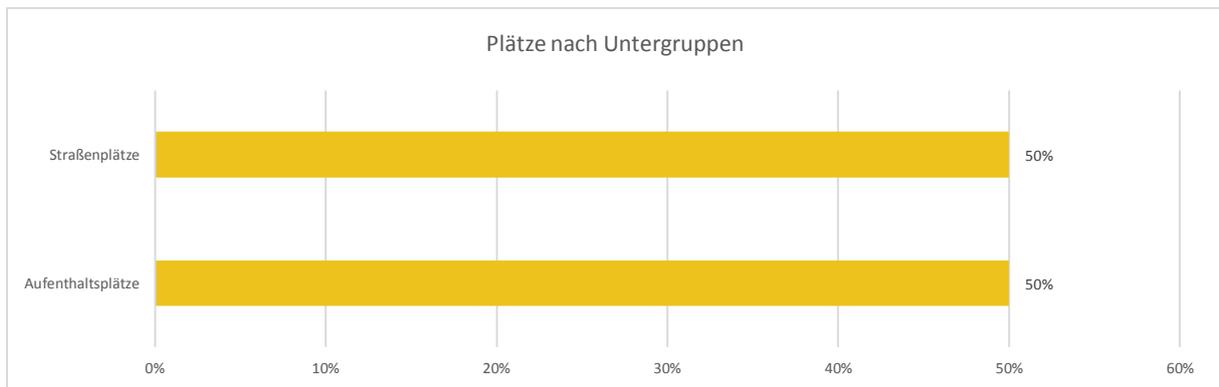


Tabelle 158: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

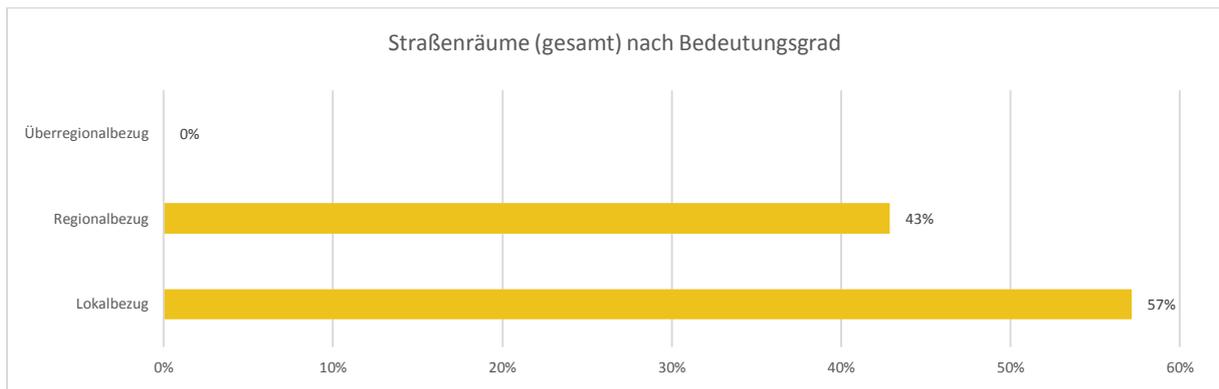


Tabelle 159: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

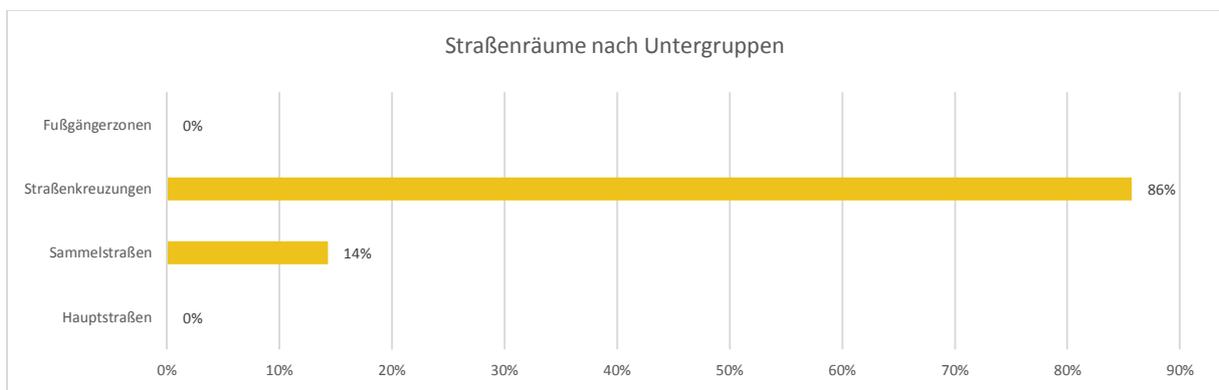


Tabelle 160: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

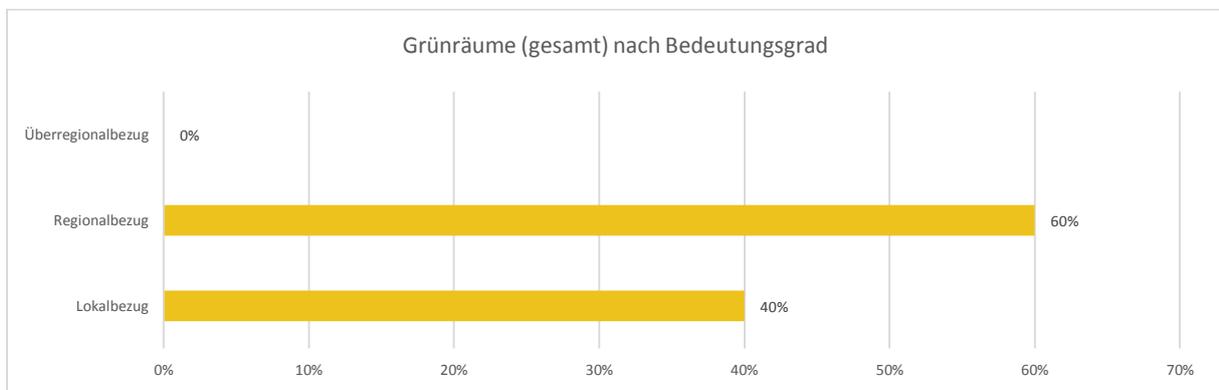


Tabelle 161: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

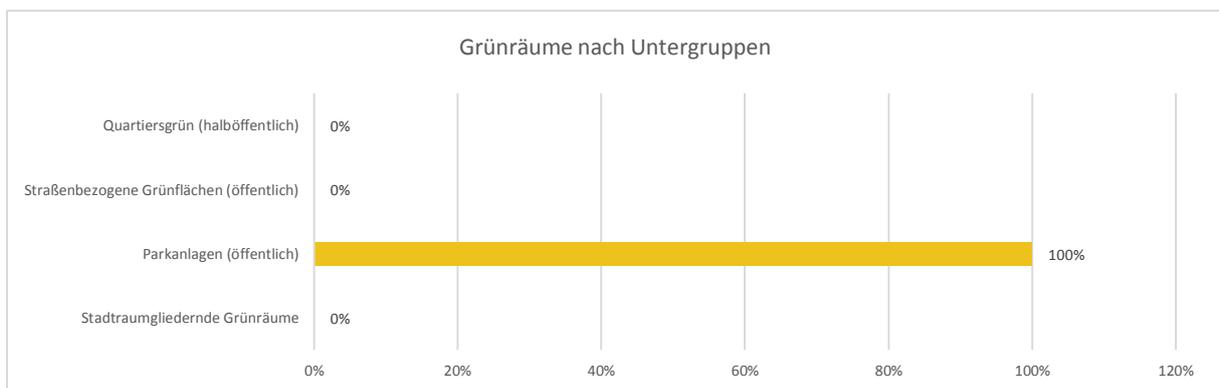


Tabelle 162: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

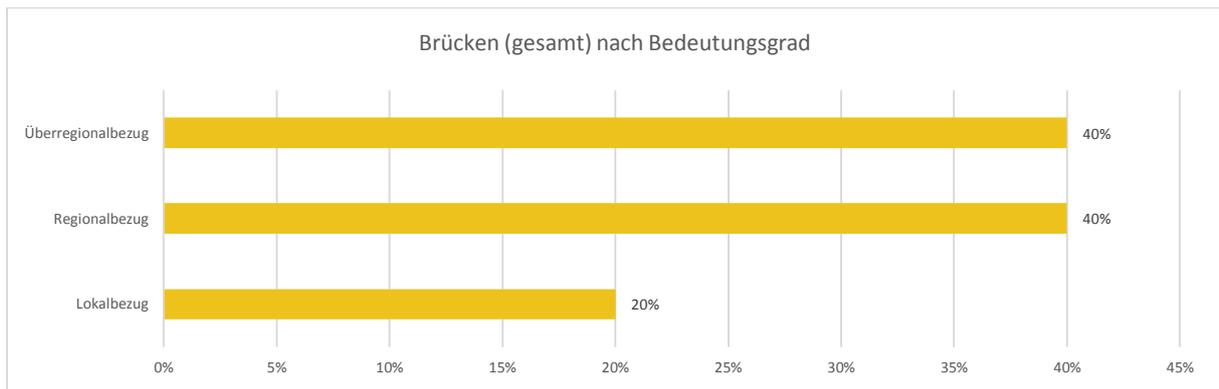


Tabelle 163: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

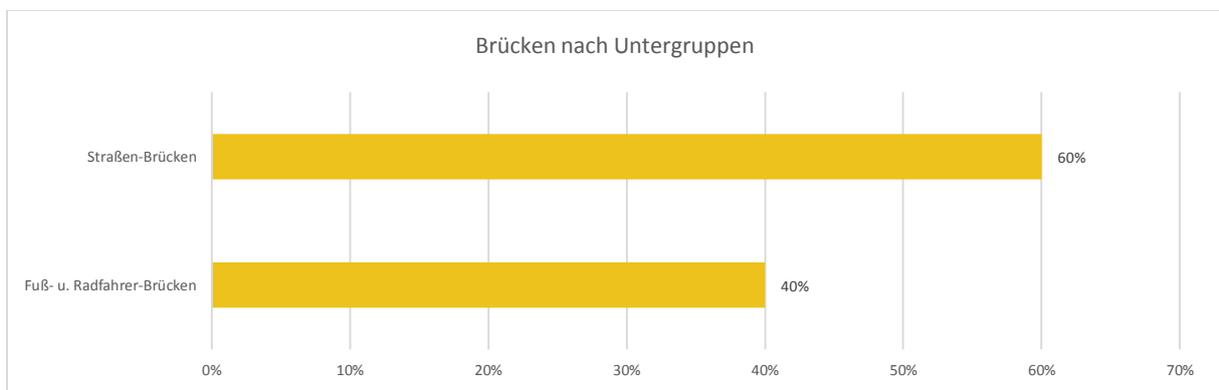


Tabelle 164: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

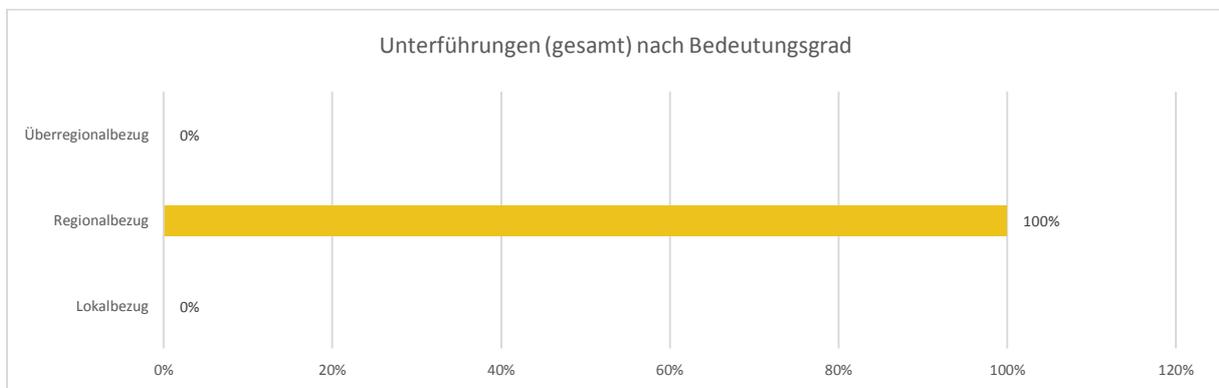
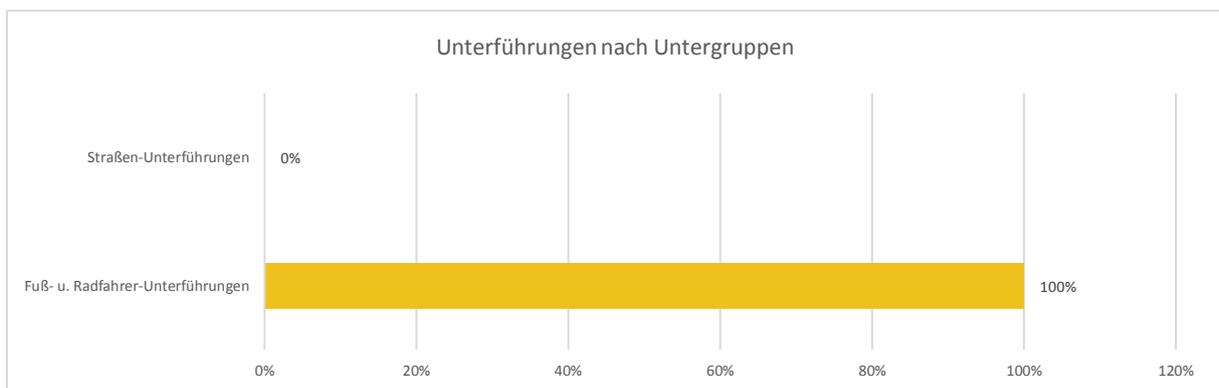


Tabelle 165: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.3.12 „Völkendorf“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

- ❖ Die urbane Entwicklungsachse „Völkendorf“ ist vom Wesen heterogen, urban und ländlich geprägt und verfügt über eine topografische Hanglage von West nach Ost abfallend.

Urbane Funktionen:

- ❖ Wohnen (Einfamilienhäuser und teilweise mehrgeschossiger Wohnbau), Bildung, Sport und Freizeit sowie Naherholung

Flächenwidmung:

- ❖ Großteils Wohngebietsnutzung
- ❖ Vereinzelt Geschäftsgebietsnutzung (Kerngebietsnutzung)
- ❖ Zahlreiche Grünflächen (Erholungsflächen, Sportanlagen und Waldflächen)
- ❖ Teilweise Sondergebietsnutzung (Bauhof, Schulen, etc.)
- ❖ Teilweise Land- und Forstwirtschaftliche Nutzung
- ❖ Teilweise Dorfgebietsnutzung

Potentiale:

- ❖ Stadthalle
- ❖ Fachberufsschule
- ❖ Verfügbarkeit zahlreicher potentieller Aufschließungsgebiete (urbane Flächenressourcen)
- ❖ Sankt Johanna Kirche (Aussichtspunkt)
- ❖ Areal Bauhof
- ❖ Anschluss an das westliche und süd-westlich gelegene Naherholungsgebiet (Dobratsch)

Weitere Besonderheiten:

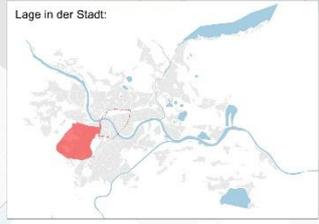
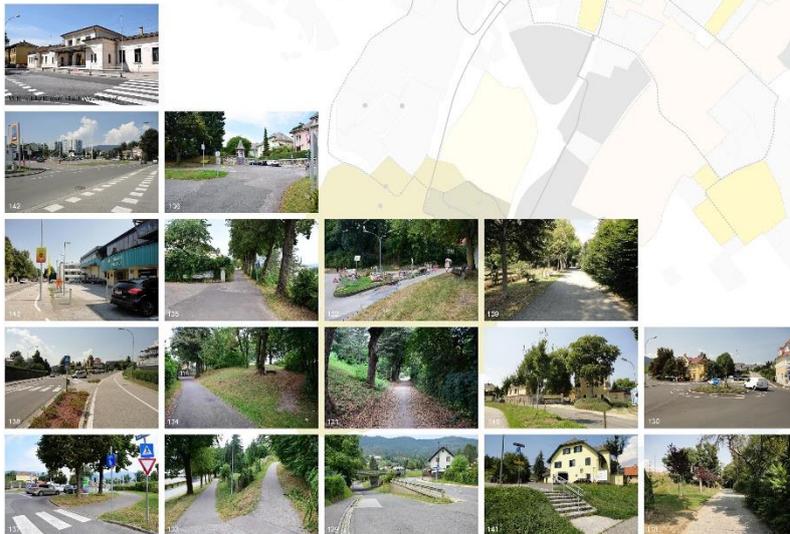
- ❖ Barriere: Die östlich abfallende Geländekante zum Westbahnhofareal erweist sich als räumliches Hindernis

Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume "Völkendorf"

M 1:7.500

PLANVERFASSER:
Technische Universität Graz,
Institut für Städtebau, URBA Graz,
Michael Maidler u. Ernst Reiner

PLANSTAND:
28.10.2018



- Legende**
- Multimodaler Knoten
 - Brücke
 - Unterführung
 - "Urban Public Living-Place" (Bereich od. Platz mit besonderem kulturellem Potenzial)
 - "Urban Public Living-Place" mit hohem Grünanteil (über mit hohem Mietpreisniveau)
 - Grenze Innenstadt
 - Teilnetzbegezung
 - Öffentliche Einrichtung (z.B. ÖGD Kärrten)
 - "Urban Public Living-Trail" - Bestand (Offenl. Fuß- u. Radweg)
 - "Urban Public Living-Trail" - Planung (Offenl. Fuß- u. Radweg)
 - Gebiet mit hohem Wohnplatzangebot
 - Bildungseinrichtung
 - Gebiet mit besonderer überregionaler Bedeutung
 - Gebiet mit hohem (Konsum-)Versorgungsangebot
 - Technologiegebiet
 - Kaserne
 - Entwicklungsgebiet
 - Bahnareal
 - zusammenhängender Siedlungsraum
 - Gewässer

Abbildung 111: Miniatur des Teil-Bedeutungsplanes öffentlicher Räume der urbanen Entwicklungsachse „Völkendorf“

Übersichtsverzeichnis der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungsachse „Völkendorf“:

Tabelle 166: „Bedeutungsplan öffentlicher Räume in der urbanen Entwicklungsachse „Völkendorf“ – Verzeichnis sämtlicher „Urban Public Living-Places“ hinterlegt mit entsprechender ID, Ortsangabe und differenziert nach Stadtstruktur-Zone (gemäß Stevi:konzept 2025), Bedeutungsgrad und Raumtypologie.

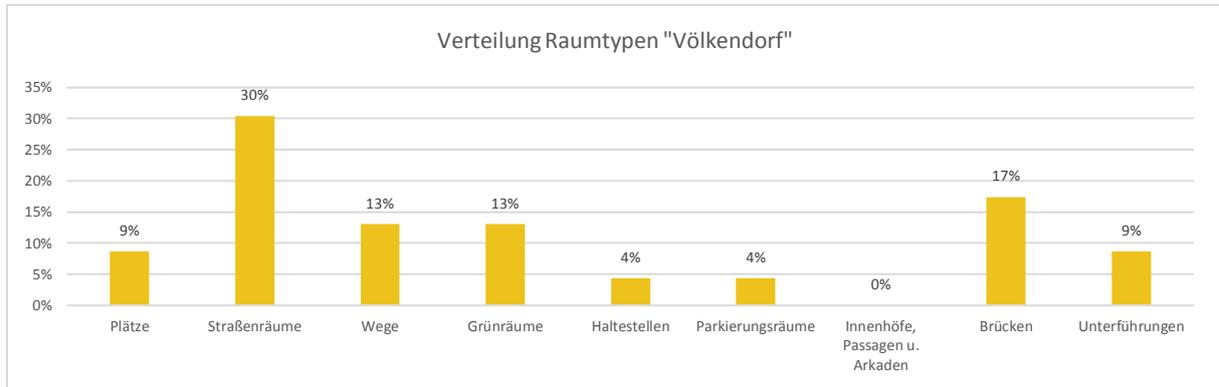
Verzeichnis - Teil-Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach je "urbaner Entwicklungszone bzw. Entwicklungsachse"

"Völkendorf"

ID	Name	Zone lt. STEVI	Bedeutungsgrad			Raumtyp		Anzahl
			Lokalbezug	Regionalbezug	Überregionalbezug	Übergruppe	Untergruppe	
URBAN PUBLIC LIVING-PLACES (Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential u./od. Handlungsbedarf)								
128	Grünfläche Kumpfalle Süd-Östl. der Kläzerbrücke	UG	x			Grün	ÖP	1
129	Kreuzungsbereich Villacher Schächtestraße / Neubaugasse / Warmbader Allee	UG	x	x		Straße	SK	2
130	Kreisverkehr Warmbader Straße / Tobias Bürg Straße / Italienser Straße	UG	x	x		Straße	SK	3
131	Wegabschnitt Warmbader Allee zwischen F. X. Wulfen Str. / Othmar Crosiz Str.	UG	x			Weg	FW	4
132	Parkanlage entlang des Marxrain Kreuzung Heihausstr. / Othmar Crosiz Str.	UG	x			Grün	ÖP	5
133	Wegabschnitt zwischen Marxrain / Enzenbergstr. / Karl Ghon Str.	UG	x			Weg	FW	6
134	Parkanlage am Marxrain	UG	x	x		Grün	ÖP	7
135	Wegabschnitt Marxrain zwischen Othmar Crosiz Str. / Marksgasse	UG	x	x		Weg	FW/RW	8
136	Kreuzungsbereich Marksgasse / Völkendorfer Straße	UG	x			Straße	SK	9
137	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / Völkendorfer Str.	UG	x	x		Straße	SK	10
138	Kreuzungsbereich Tiroler Str. / St. Martin Str.	UG	x	x		Straße	SK	11
139	Paulapromenade zwischen Pfarrkirche HL Dreifaltigkeit / Völkendorfer Straße	UG	x			Straße	SS	12
140	Vorplatz Eingangsbereich Schloss Wertheneau	UG	x	x		Platz	SP	13
141	Kreuzungsbereich St. Johanner Höhenstr. / Völkendorfer Str.	UG	x			Straße	SK	14
142	Parkplatz Hofer	UG	x	x		Parken	PP	15
143	Vorplatz Eingangsbereich Stadthalle Villach	UG	x	x	x	Platz	AP	16
MULTIMODALE KNOTEN								
142	Villach Westbahnhof	UG	x	x		Halt	MMK	17
BRÜCKEN								
144	Alpen Adria Brücke	UG	x	x	x	Brücke	SB	18
145	Bahnbrücke Tiroler Str.	UG	x	x		Brücke	SB	19
147	Fußgängersteg Marksgasse	UG	x			Brücke	FRB	20
146	Bahnbrücke Italiener Straße	UG	x			Brücke	SB	21
UNTERFÜHRUNGEN								
111	Unterführung Neubaugasse / Hohnweg	UG	x	x		Unterführung	SU	22
112	Unterführung Neubaugasse / Warmbader Allee	UG	x			Unterführung	SU	23

Statistische Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Völkendorf“:

Tabelle 167: Verteilung der „Urban Public Living-Places“ (gemäß Raumtypologie)



Auswahl der statistischen Detail-Auswertung der „Urban Public Living-Places“ in der urbanen Entwicklungszone „Völkendorf“:

Tabelle 168: Raumkategorie „Plätze“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

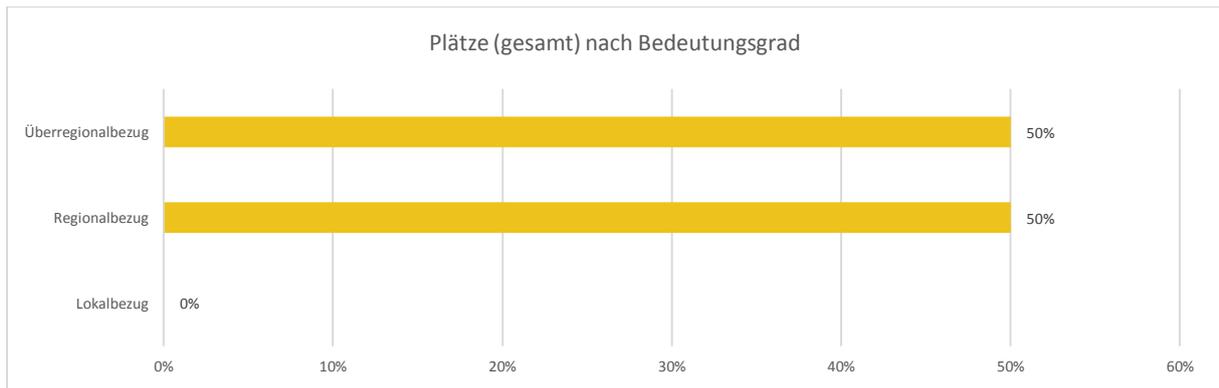


Tabelle 169: Raumkategorie „Plätze“ – Verteilung nach **Untergruppen**

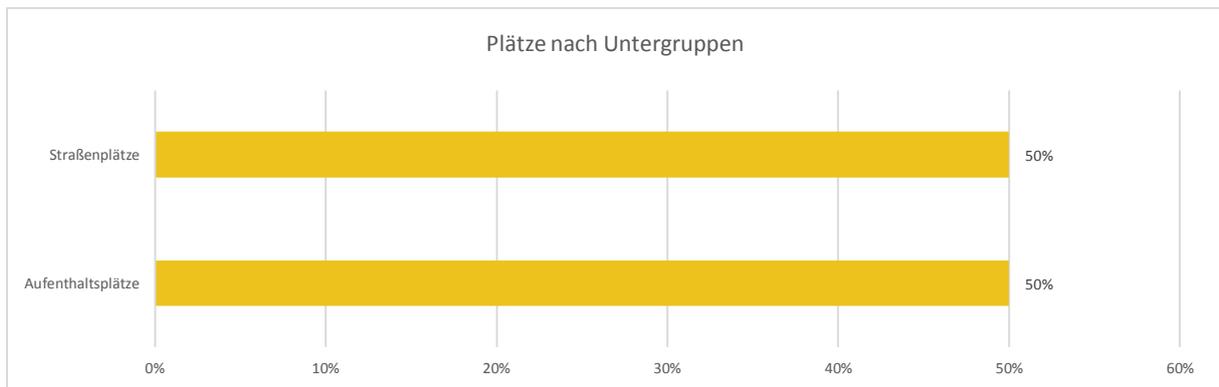


Tabelle 170: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

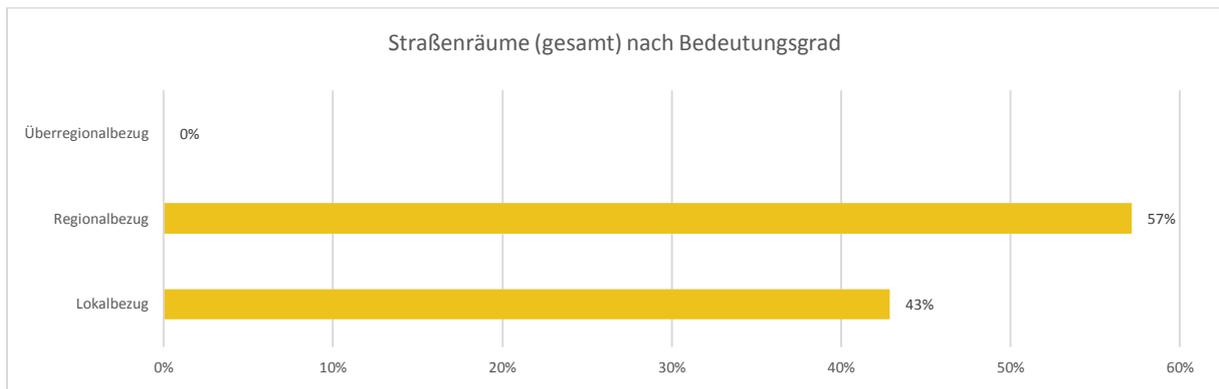


Tabelle 171: Raumkategorie „**Straßenräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

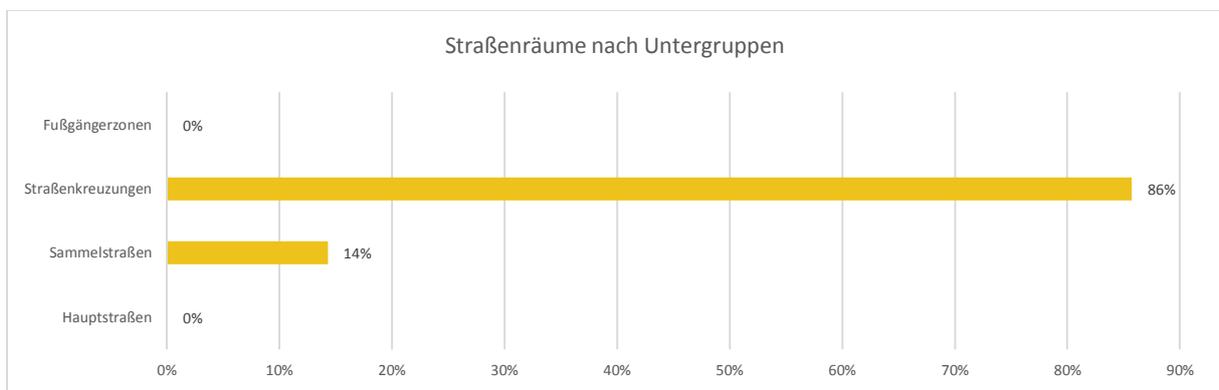


Tabelle 172: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

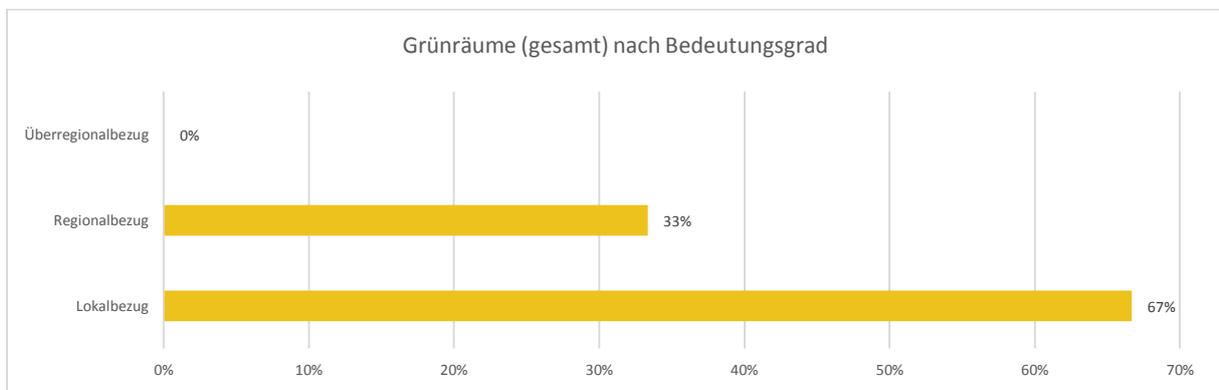


Tabelle 173: Raumkategorie „**Grünräume**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

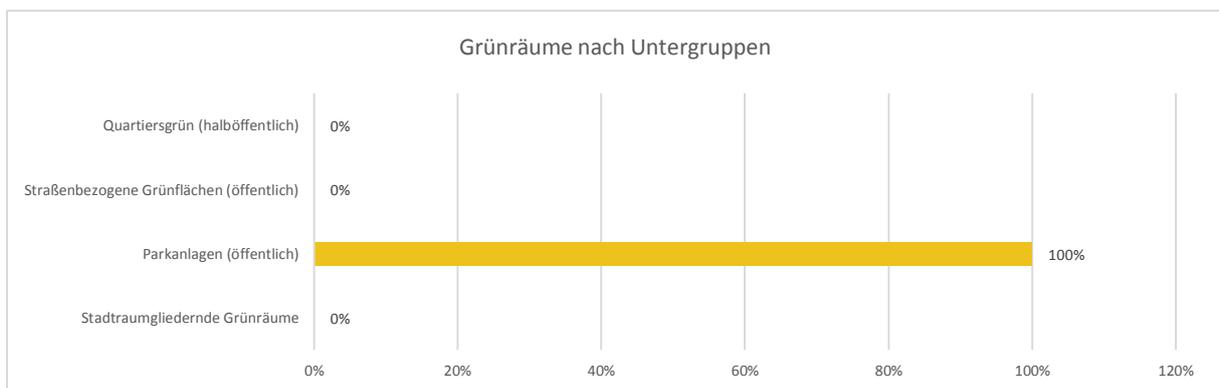


Tabelle 174: Raumkategorie „**Brücken**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

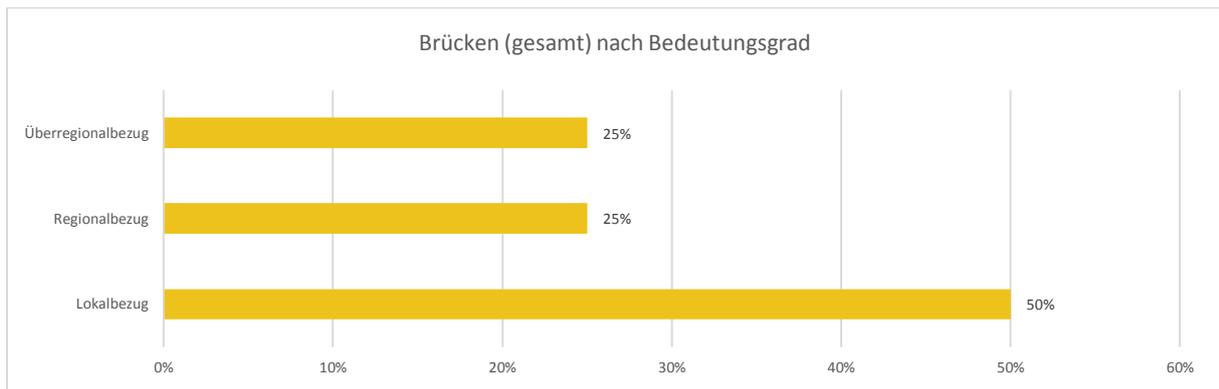


Tabelle 175: Raumkategorie „**Brücken**“ – Verteilung nach **Untergruppen**

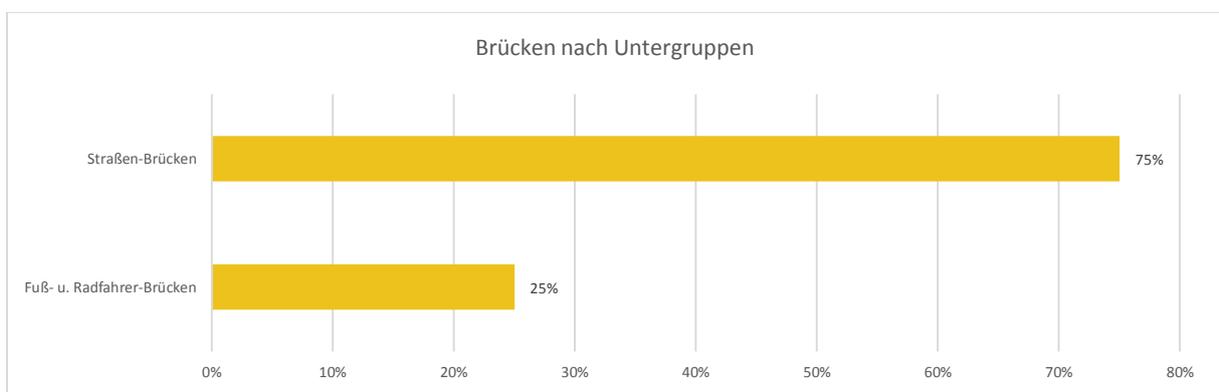


Tabelle 176: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Differenzierung nach **Bedeutungsgrad**

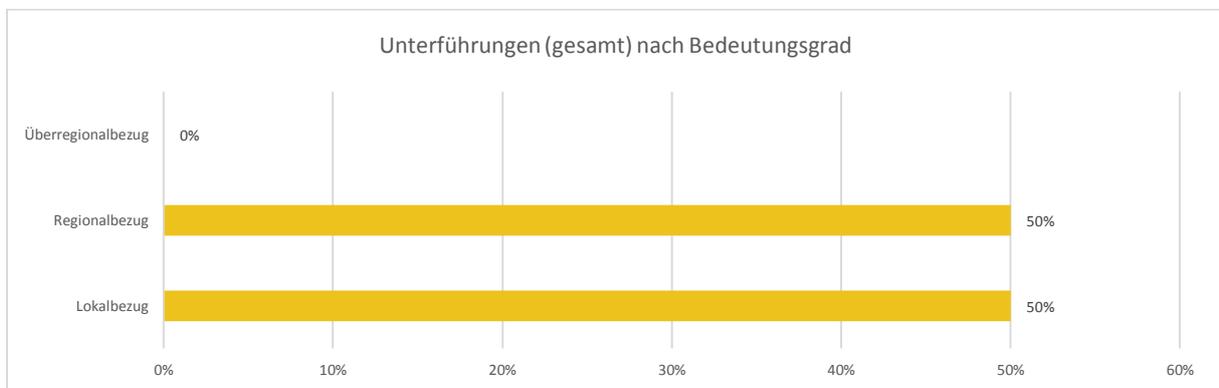
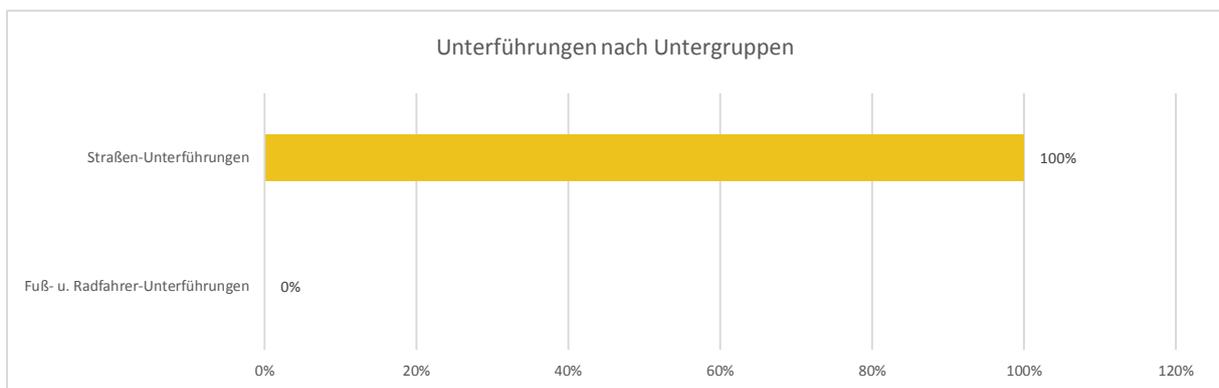


Tabelle 177: Raumkategorie „**Unterführungen**“ – Verteilung nach **Untergruppen**



4.4.4 Übersicht öffentlicher Räume in „ländlich geprägten Gebieten“

Charaktereigenschaften und Potentiale:

Charakter:

Das Stadtgebiet von Villach weist einen beträchtlichen Flächenanteil ländlich geprägter Gebiete auf. Zu diesen Gebieten zählen vor allem weitläufige Waldflächen, landwirtschaftlich genutzte Flächen und Seen, die vor allem touristisch genutzt werden. Gesamtheitlich betrachtet erweist sich der Grünanteil der Stadt Villach als verhältnismäßig groß gegenüber anderen Städten ähnlicher Größenordnung. Dieser ländlich geprägte Raum der Stadt gilt als eher dünn besiedelt und wird überwiegend von kleinen Dorf- und Siedlungsstrukturen geprägt die lokale Zentrumsfunktionen soweit es die Rahmenbedingungen zulassen übernehmen. In ihrer räumlichen Struktur handelt es sich bei diesen Dorf- und Siedlungsstrukturen zumeist um gewachsene kleine Haufen- und Straßendörfer, sowie um Kleingärten.

Urbane Funktionen:

- ❖ Land- und forstwirtschaftliche Produktion, Wohnen, Naherholung und Tourismus, Sport und Freizeit

Flächenwidmung:

- ❖ Überwiegend Grünflächen (Waldflächen, Wiesen, Erholungs- und Sportflächen), Land- und Forstwirtschaftliche Nutzung
- ❖ Wohngebietsnutzung
- ❖ Dorfgebietsnutzung

Potentiale:

- ❖ Gewachsene Dorf- und Siedlungsstrukturen mit vorhandener Zentrumsfunktion (wichtiger Kreuzungspunkt, kompakte Siedlungsstruktur mit entsprechenden Einrichtungen, wie zum Beispiel Gemeindezentren, Kirchen, Gasthäuser, Nahversorger, Sehenswürdigkeiten, verdichtete Wohnbauten, oder größere Firmenniederlassungen, etc.).

Basierend auf den zuvor genannten Charaktereigenschaften, urbanen Funktionen, der Flächenwidmung und möglicher Potentiale vor Ort, wurde eine Auswahl geeigneter Dorf- und Siedlungsstrukturen getroffen, die über ein besonders hohes lokales Potential verfügen die eine Aktivierung ihrer Ortskerne und die Entwicklung des öffentlichen Raumes als Mittelpunkt des alltäglichen Lebens in ländlichen Regionen ermöglichen.

Auswahl von Dorf- und Siedlungsstrukturen mit besonderem Entwicklungspotential hinsichtlich der Entwicklung öffentlicher Räume in ländlich geprägten Gebieten von Villach:

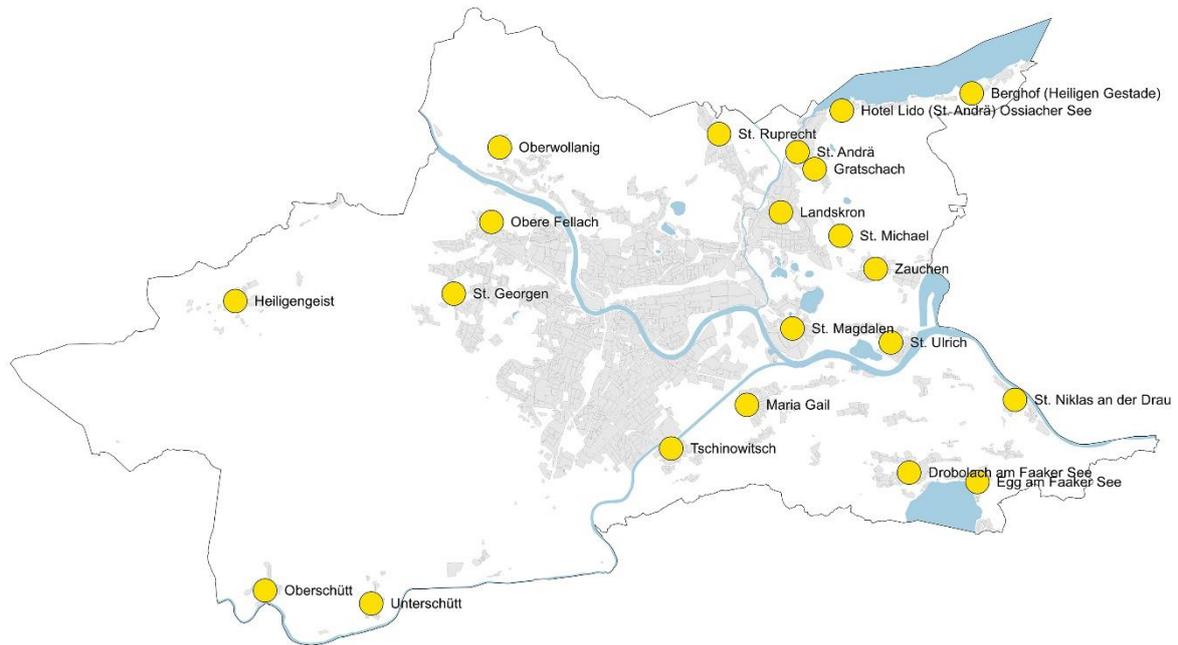


Abbildung 112: Identifikation und Verortung der Dorf- und Siedlungszentren mit besonderem Entwicklungspotential

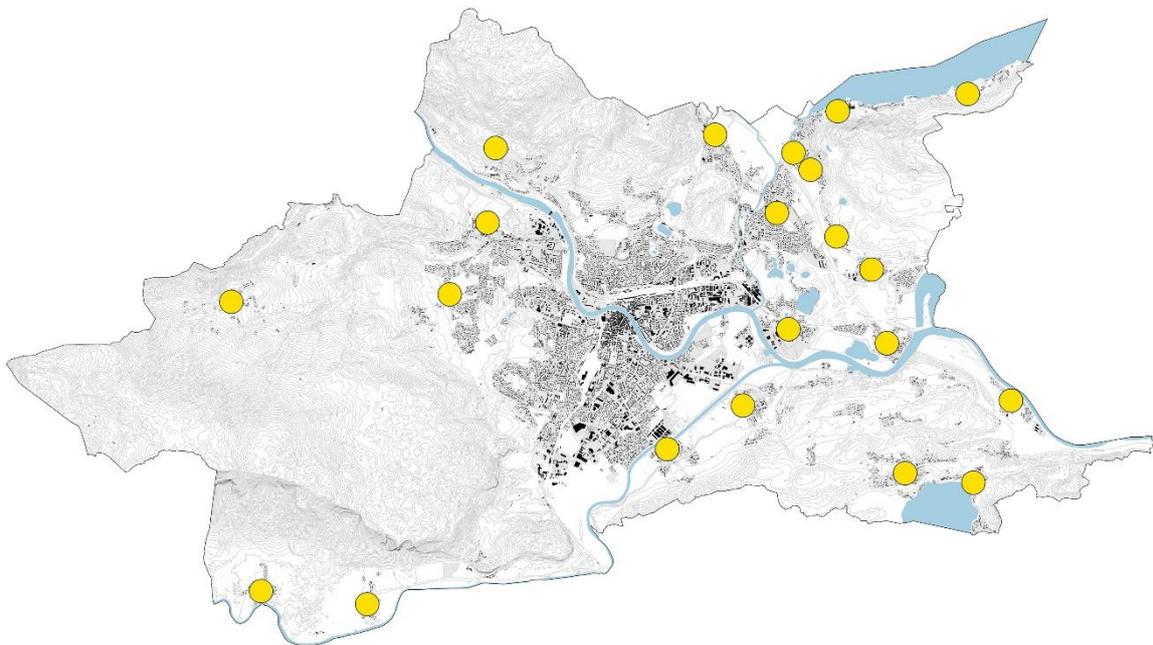


Abbildung 113: Dorf- und Siedlungszentren mit besonderem Entwicklungspotential hinsichtlich ihrer topografischen Lage und ihrer Lage zum städtischen Siedlungsraum

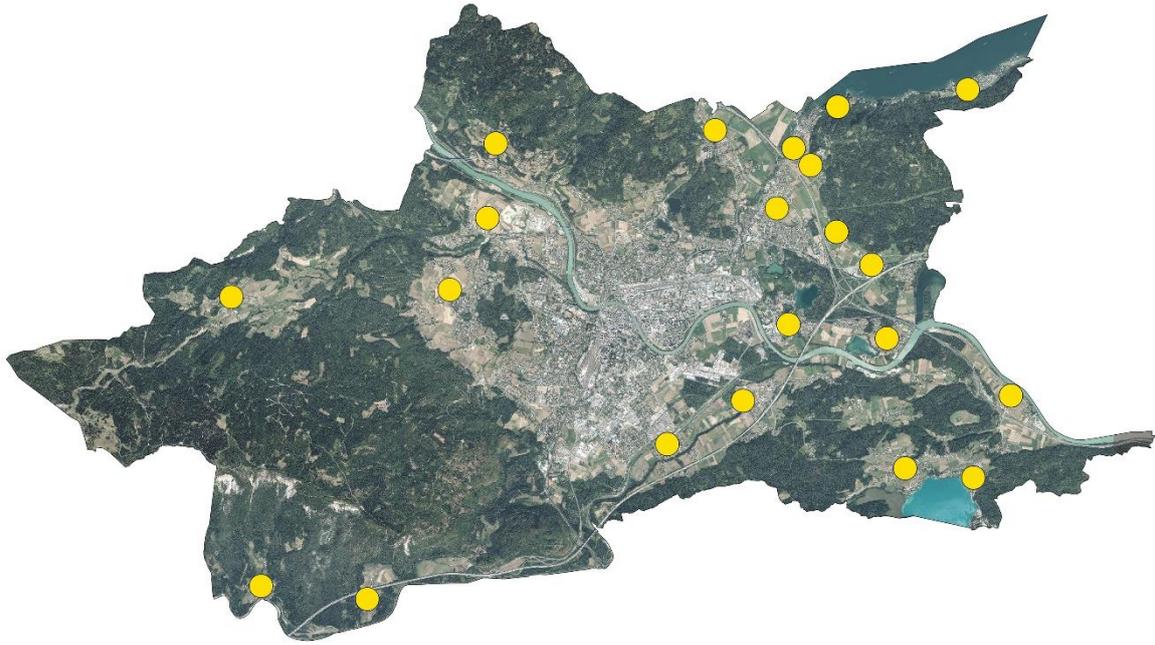


Abbildung 114: Verortung der Dorf- und Siedlungszentren mit besonderem Entwicklungspotential im Luftbild von Villach

Detailausschnitte (Luftbilder) der Dorf- und Siedlungsstrukturen mit besonderem Entwicklungspotential:



Abbildung 115: St. Ruprecht

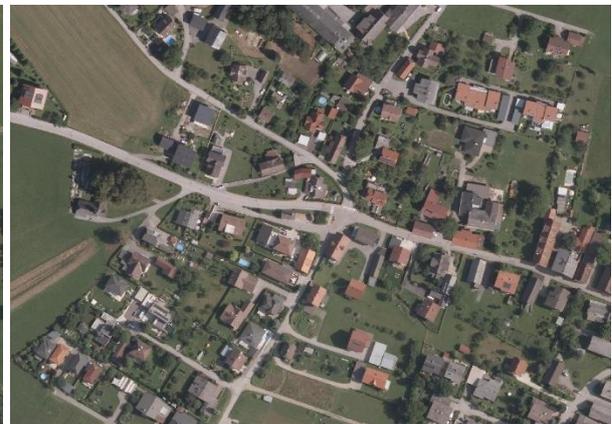


Abbildung 116: St. Ulrich



Abbildung 117: St. Magdalen



Abbildung 118: Oberwollanig



Abbildung 119: Obere Fellach



Abbildung 120: Heiligengeist



Abbildung 121: Oberschütt

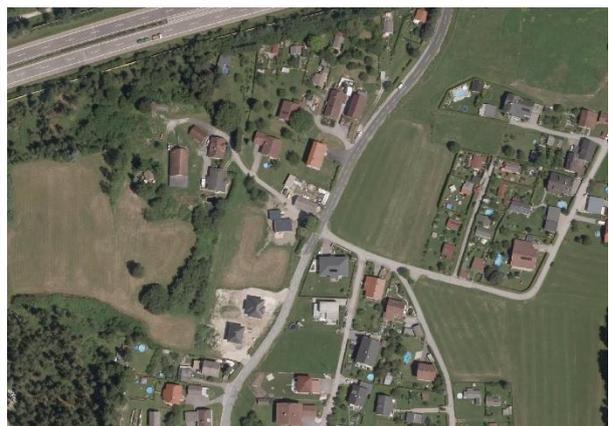


Abbildung 122: Unterschütt



Abbildung 123: Drobollach am Faaker See



Abbildung 124: Egg am Faaker See



Abbildung 125: St. Niklas an der Drau



Abbildung 126: Tschinowitsch



Abbildung 127: Maria Gail



Abbildung 128: Zauchen



Abbildung 129: St. Michael



Abbildung 130: Gratschach



Abbildung 131: St. Andrä



Abbildung 132: Berghof (Heiligen Gestade)



Abbildung 133: Hotel Lido (St. Andrä) Ossiacher See



Abbildung 134: Landskron



Abbildung 135: St. Georgen

4.5 Planungs- und Umsetzungsmatrix

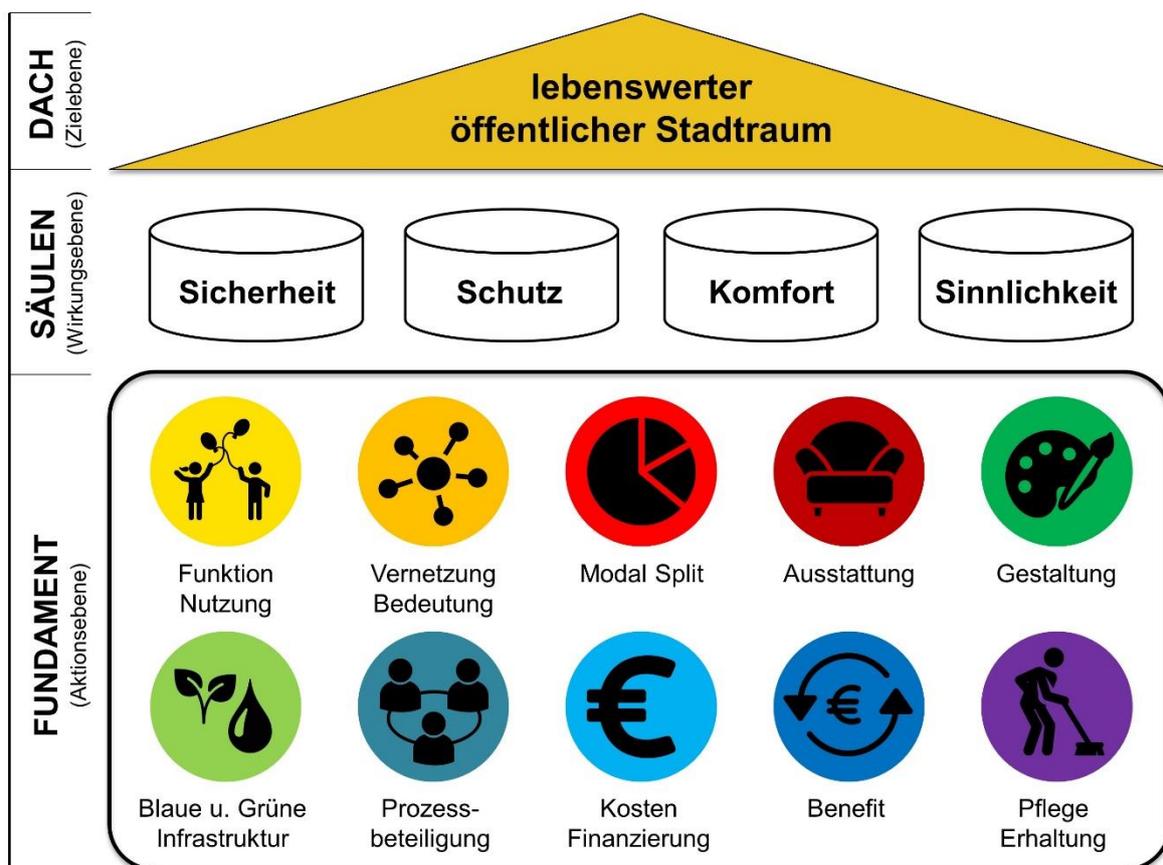
Die Planungs- und Umsetzungsmatrix ist ein Hilfsmittel bzw. eine Checkliste für die Stadt (Politik und Verwaltung), für extern zugezogene Fachplaner und Experten im Rahmen von Planungs- und Umsetzungsvorhaben öffentlicher Räume. Dieses Instrument soll strategische Orientierung, Übersicht und Ordnung in der Planung, dem Planungsprozess und der Umsetzung (von Planungsvorhaben öffentlicher Räume) schaffen. Die Funktionsweise der Planungs- und Umsetzungsmatrix folgt einer genauen Abfolge in drei Ebenen – der Aktionsebene, der Wirkungsebene und der Zielebene (siehe Abbildung 136).

- Aktionsebene:** Die „Aktionsebene“ bildet das zentrale Fundament, die Basis eines lebenswerten öffentlichen Stadtraumes. Sie besteht aus zehn Aktionsfelder (Planungs- und Umsetzungskriterien) die sich jeweils auf die Qualität des öffentlichen Raumes (hinsichtlich Sicherheit, Schutz, Komfort und Sinnlichkeit) entsprechend auswirken. Um einen lebenswerten öffentlichen Stadtraum zu erzielen, müssen alle Aktionsfelder entsprechend abgeklärt, als auch in die Planung und Realisierung integriert und umgesetzt werden. Jedes einzelne Aktionsfeld wirkt sich auf das Gesamtkonstrukt „öffentlicher Raum“ aus, vernachlässigt man ein einziges davon, so können die Säulen der „Wirkungsebene“ einstürzen.
- Wirkungsebene:** Die „Wirkungsebene“ symbolisiert die vier unverzichtbaren Säulen urbaner Qualitäten (Qualitätskriterien) „Sicherheit“, „Schutz“, „Komfort“ und „Sinnlichkeit“ die zusammen das Dach eines „lebenswerten öffentlichen Stadtraumes“ tragen. D.h. die „Wirkungsebene“ ergibt sich durch den „aktiven“ Beitrag in der „Aktionsebene“. Je mehr Planungs- und Umsetzungskriterien erfüllt werden bzw. je umfangreicher die Inhalte der „Aktionsebene“ umgesetzt werden, umso mehr leisten Sie einen Beitrag zur Sicherheit, Schutz, Komfort und Sinnlichkeit des zukünftigen öffentlichen Raumes und stärken die Tragfähigkeit des Konstruktes „öffentlicher Raum“.
- Zielebene:** Die „Zielebene“ bildet das Dach und steht stellvertretend für die obersten Ziele des Fachkonzeptes „Öffentlicher Raum Villach 2025“ die es zu erreichen gilt (siehe Kapitel 2).

Die Erstellung der Matrix erfolgte unter Berücksichtigung der erarbeiteten Handlungsfelder (Kapitel 4.1), der Typologie und Hierarchie der öffentlichen Räume inklusive der damit verbundenen Ideal-Anforderungen und Maßnahmen (Kapitel 4.2.1 und 4.2.2) sowie auf Basis des „Bedeutungsplanes öffentlicher Räume Villach“ (Kapitel 4.4).

Ausgangspunkt für die Anwendbarkeit der Planungs- und Umsetzungsmatrix bilden der Bedeutungsplan auf Gesamtstadtebene, sowie die Teil-Bedeutungspläne öffentlicher Räume, entlang urbaner Entwicklungsachsen bzw. der urbanen Entwicklungszone „Innenstadt“ (siehe Kapitel 4.4). Auf Grundlage dieses Planwerkes erfolgen die Potential- und Bedarfserhebung des öffentlichen Bestandsraumes, die Priorisierung, sowie die daraus ableitbaren politischen und verwaltungsrelevanten Planungsentscheidungen (die je nach Priorität, lokaler Potentiale, notwendiger Handlungsbedarfe und maximal möglicher Einflussnahme Seitens der Stadt entschieden werden). Demnach startet man mit

der Planung und Umsetzung eines öffentlichen Raumes (eines sog. „Urban Public Living-Places“³⁹ oder eines „Urban Public Living-Trails“⁴⁰ – siehe Kapitel 4.3), der immer in Zusammenhang und Zusammengehörigkeit zum Netzwerk der öffentlichen Räume einer urbanen Entwicklungsachse bzw. –Zone, die übergeordnet wieder mit der Gesamtstadt in Zusammenhang steht. Infolge wird dieser „Urban Public Living-Place“ oder „Urban Public Living-Trail“ der Typologie und Hierarchie der öffentlichen Räume in Villach (siehe Kapitel 4.2.1) einem entsprechenden Raum-Typ zugeordnet. Jeder gelistete Raum-Typ verfügt über eine Definition, Funktion, Ideal-Anforderungen und mögliche Maßnahmen die bei Planungs- und Umsetzungsvorhaben zu berücksichtigen sind (siehe Kapitel 4.2.2). Mit diesen Basisinformationen startet man den Planungs- und Umsetzungsprozess mit Hilfe der Matrix beginnend in der „Aktionsebene“.



Quelle: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 136: Die Abbildung zeigt die sog. „Planungs- und Umsetzungsmatrix“, ein Hilfsinstrument für Planungs- und Umsetzungsvorhaben öffentlicher Räume. Das Instrument soll strategische Orientierung, Übersicht und Ordnung in der Planung, den Planungsprozess und der Umsetzung (von Planungsvorhaben öffentlicher Räume) schaffen.

³⁹ „Urban Public Living-Places“ sind öffentliche Bereiche oder Plätze mit besonderem lokalen Potential bzw. mit erhöhtem Handlungsbedarf

⁴⁰ „Urban Public Living-Trails“ sind jene öffentlichen Verbindungswege (basierend auf dem Fuß- und Radwegnetz) die die „zentralen Orte“ (Orte mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot) und die „Urban Public-Places“ miteinander vernetzt und an das Stadtzentrum anbindet.

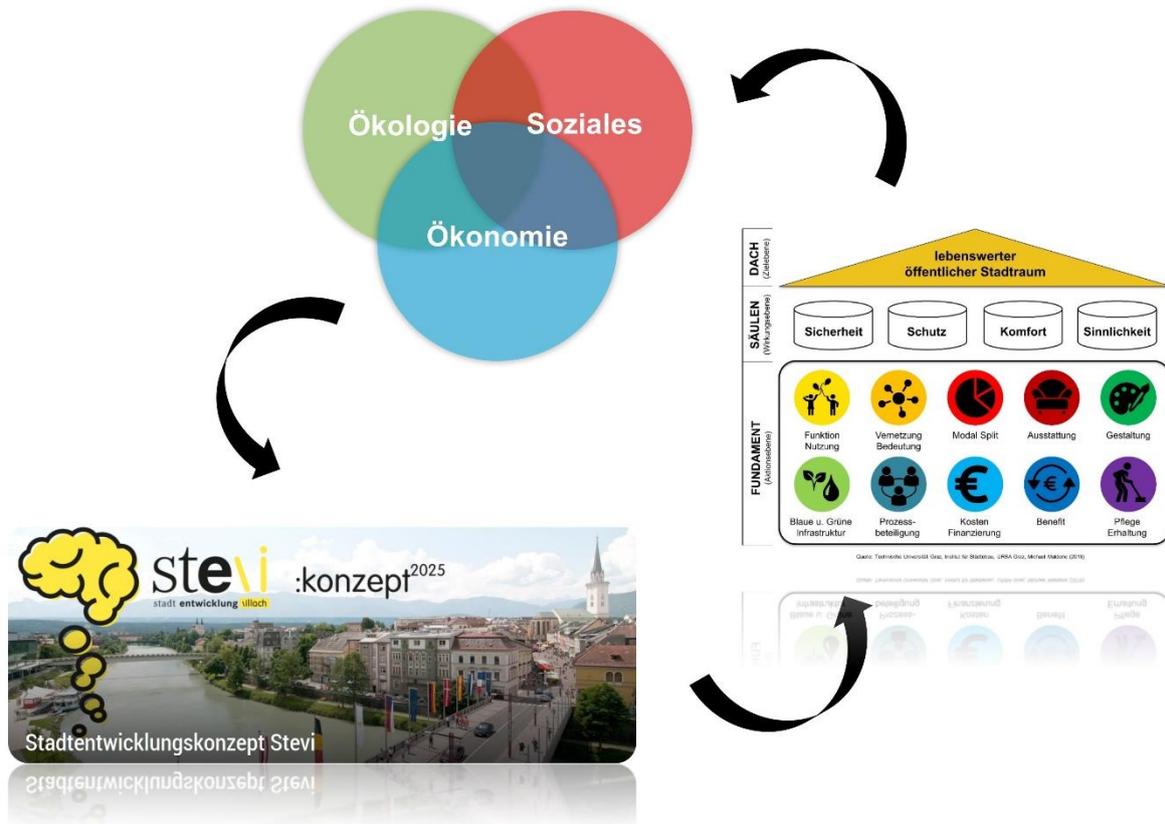


Abbildung 137: Zusammenwirken der Planungs- und Umsetzungsmatrix, stevi:konzept 2025 und den drei Nachhaltigkeitsfaktoren: Soziales, Ökologie und Ökonomie

4.5.1 Aktionsebene – Aktionsfelder (Planungs- und Umsetzungskriterien)

Die zehn Aktionsfelder (Tabelle 178) in der „Aktionsebene“ sind jene Planungs- und Umsetzungskriterien, welche die urbanen Qualitäten eines öffentlichen Raumes, und damit diese des urbanen Lebensumfeldes, nachhaltig beeinflussen und prägen können.

Tabelle 178: Übersicht der Aktionsfelder aus der Planungs- und Umsetzungsmatrix (gemäß des in der Matrix verwendeten Farbschemas)

	Funktion und Nutzung
	Vernetzungs- und Bedeutungsgrad
	Modal Split
	Ausstattung
	Gestaltung
	Blaue und Grüne Infrastruktur
	Prozessbeteiligung
	Kosten und Finanzierung
	Benefit
	Pflege und Erhaltung

4.5.1.1 Funktion und Nutzung

Das Aktionsfeld „Funktion und Nutzung“ beschäftigt sich mit der grundlegenden Fragestellung – Welche Funktion und Nutzung ein öffentlicher Raum aufnehmen kann und welche Funktion und Nutzung an einem Ort gewünscht, erforderlich oder möglich ist. Die Antwort ist stark vom Potential und Bedarf des Ortes selbst, seiner Umgebung, Bewohner, Nutzer und Bedeutung abhängig. Sofern ein Ort nicht bereits schon einer bestimmten Funktion und Nutzung zugeordnet ist, bedarf es einer Entscheidung die sich eben vom lokalem, regionalem und / oder überregionalem Potential und / oder vom Bedarf ableiten lässt (z.B. mittels dem Bedeutungsplan öffentlicher Räume Villach). Durch die räumlichen Rahmenbedingungen vor Ort, die Wahl über Funktion, Nutzung und Nutzergruppen, lässt sich der geeignete Raum-Typ dazu finden. Etwaige Konfliktpotentiale zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen sind entsprechend zu berücksichtigen und einzudämmen.

4.5.1.2 Vernetzungs- und Bedeutungsgrad

Der Bedeutungsgrad öffentlicher Räume ist stark von der Lagegunst und von dem Vernetzungsgrad mit der lokalen, regionalen und überregionalen Umgebung abhängig. Aus diesem Grund ist es wichtig öffentliche Räume in ein entsprechendes stadtübergreifendes öffentliches Netzwerk (Wegenetzwerk) zu integrieren das „zentrale urbane Orte“ mit hohem Wohn-, Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Besucherangebot, als auch lokale öffentliche Zonen mittels geeigneten Verbindungswegen, innerhalb der Stadt lokal, als auch mit dem Stadtzentrum vernetzt (siehe 4.3.1). Je besser ein öffentlicher Raum mit seiner Umgebung vernetzt ist, desto mehr Funktionen und Nutzungen kann er aufnehmen und umso mehr kann er an Bedeutung zunehmen.

4.5.1.3 Modal Split

Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten (bezogen auf die Mobilitätsform) von Personen und gibt an bzw. vor wie der öffentliche Raum zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern aufgeteilt wird bzw. vorrangig zur Verfügung gestellt wird. Gemäß den übergeordneten Zielen des Fachkonzeptes „Öffentlicher Raum Villach 2025“ wird eine Umkehrung der Mobilitätshierarchie angestrebt, wobei Fußgänger- und Fahrradfahrermobilität an oberster Stelle stehen. Je nach Aufteilung des öffentlichen Raumes wirkt sich der Modal Split auf die Funktion und Nutzung, Ausstattung und Gestaltung des öffentlichen Raumes aus.

4.5.1.4 Ausstattung

Unter Ausstattung werden jene Objekte verstanden, die den Nutzern Sicherheit, Schutz, Komfort und Sinnlichkeit bieten. Konkret handelt es sich hierbei um Objekte die den Aufenthalt, die Begegnung, Kommunikation, Interaktion, Erholung, Orientierung, Sinneseindrücke, etc. von Menschen an einem öffentlichen Ort ermöglichen und fördern bzw. unterstützen. Ausstattungsgegenstände können zum Beispiel Mobiliar (z.B. sämtliche Sitzgelegenheiten, etc.), Kleinbauten, Objekte zum Witterungsschutz, Brunnen, Kunstgegenstände, Müllkübel, W-LAN, Beleuchtung, Beschilderungen, Spiel- und Sportgeräte, Trinkwasserspender, Haltestellen, öffentliche Toilettenanlagen, etc. sein. Der Ausstattungsgrad öffentlicher Räume richtet sich je nach Funktion, Nutzen, Raum-Typ und Bedeutungsgrad des öffentlichen Raumes.

Zur flächendeckenden Planung empfiehlt es sich eigene Ausstattungsstandards zu erarbeiten, die einem die Entscheidung erleichtern für welchem Raum-Typ ab welcher Bedeutung welcher Standard anzuwenden ist.

4.5.1.5 Gestaltung

Eine adäquate Gestaltung leistet einen enormen Beitrag zum urbanen Ambiente und schließlich zur Identität eines Ortes gemäß dem Motto von Jan Gehl „Zuerst gestalten wir unsere Städte und dann prägen sie uns.“. Schönheit, Maß und Proportion können dabei hilfreiche Faktoren sein. Insbesondere der menschliche Maßstab, die Verwendung interessanter Blickbeziehungen, attraktive Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung, der Einsatz von Design und Architektur können urbane Qualitäten öffentlicher Räume maßgeblich erhöhen und die Lebensqualität verbessern.

Zur flächendeckenden Planung empfiehlt es sich auch hier eigene Gestaltungsstandards einzuführen, die einem die Entscheidung erleichtern, für welchem Raum-Typ ab welcher Bedeutung, welche Standards anzuwenden sind. Die Gestaltungsstandards sollten mit den Ausstattungsstandards entsprechend abgeglichen sein. Besonders die Gestaltung von Oberflächen (-Materialien), der Qualität der Ausstattungsobjekte (z.B. des Mobiliars), der Beleuchtungen, Orientierungshilfen (Informationsinfrastruktur – analog und digital), der Werbungen, die Gestaltung von Gastgärten, der Einsatz geeigneter Farben, die Umsetzung barrierefreier Maßnahmen und die Gestaltung der Erdgeschosszonen sollten in den Gestaltungsstandards berücksichtigt werden.

4.5.1.6 Blaue und Grüne Infrastruktur

Zu blauer und grüner Infrastruktur sind jene Maßnahmen zu zählen, die einen Beitrag zum Mikroklima vor Ort (lokal) als auch einen Beitrag zum Stadtklima leisten können. Insbesondere gilt es sogenannte „Heat Islands“ (urbane Hitze-Insel Effekte), hohe Bodenversiegelungen und Luftverschmutzungen zu vermeiden, sowie die CO² Belastung zu verringern. Durch den gezielten Einsatz entsprechend innovativer Systeme, Materialien, Technologien, dem Einsatz von Wasser, Pflanzen und geeigneter Bodenbeläge im öffentlichen Raum, können derartige Umwelteinflüsse eingedämmt werden.

4.5.1.7 Prozessbeteiligung

Je nach Prozessphase (Vorsorge, Planung, Umsetzung, Erhaltung und Betrieb) macht es Sinn, neben Politik und Verwaltung, weitere Akteursgruppen bzw. Stakeholder, wie zum Beispiel aus Wirtschaft, Intermediäre und Zivilgesellschaft einzubinden. Die Einbindung kann über Partizipationsformate und Kooperationsmodelle erfolgen. Die Erstellung eines eigenen Kriterienkatalogs könnte regulieren WER, WO, WANN und WIE in ein Projektvorhaben eingebunden werden soll und kann ohne dabei Interessenskonflikte entstehen zu lassen.

4.5.1.8 Kosten und Finanzierung

Da Städten und Kommunen immer weniger Geld zur Verfügung steht, muss man den Einsatz neuer und innovativer Finanzierungsmodelle in Betracht ziehen. Dies kann zum Beispiel durch aktive Einbindung von Wirtschaft und Bevölkerung gemäß dem Motto „gemeinsam statt einsam“ für einen gemeinsamen Zweck – für ein besseres Lebensumfeld in der Stadt – geschehen. Positiver Nebeneffekt ist die Stärkung der kommunalen Demokratie.

4.5.1.9 Benefit

Unter Benefit wird der zu erwartende soziale, ökologische und wirtschaftliche Mehrwert verstanden. Zu jedem Planungsvorhaben mit Bezug auf den öffentlichen Raum empfiehlt es sich bereits rechtzeitig (vorab) über den zu erwartenden Mehrwert im Klaren zu sein. Dadurch lassen sich Planungsentscheidungen und Investitionen in der Bevölkerung besser kommunizieren. Der gesellschaftliche Mehrwert eines Planungsvorhabens soll stets im Mittelpunkt stehen.

4.5.1.10 Pflege und Erhaltung

Pflege, Erhaltung und Betrieb sind unumgänglich und müssen vorausschauend geplant werden. Für einen reibungsfreien Betrieb öffentlicher Räume müssen alle Kompetenzen (Verantwortungen, Haftungen, Pflege und Finanzierung) entsprechend abgestimmt sein. Insbesondere benötigt es klare Regelungen für öffentlich zugängliche Privaträume. Durch laufende Evaluierungen kann man auf Problemfaktoren rechtzeitig reagieren und vorbeugende Maßnahmen umsetzen (Details siehe Kapitel 4.1.4).

4.5.2 Wirkungsebene – urbane Qualitäten

Die vier Kategorien urbaner Qualitäten – Sicherheit, Schutz, Komfort und Sinnlichkeit – basieren Erkenntnissen von Jan Gehls Buch „Städte für Menschen“⁴¹, die vom Autorenteam der Technischen Universität Graz im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie adaptiert und im Rahmen des Fachkonzeptes „Öffentlicher Raum Villach 2025“ den Anforderungen entsprechend weiterentwickelt wurden.⁴²

4.5.2.1 Sicherheit

Das Thema Sicherheit konzentriert auf zwei alltägliche Bereiche:

Erstens: Auf die Sicherheitsbedürfnisse von Fußgängern und Fahrradfahrern im täglichen Verkehr, da sie die schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmer sind. Verkehrstechnische Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer ist gegeben, wenn es ausreichend ausgewiesene Zonen, Wege, Querungen und Orientierungshilfen für Fußgänger und Radfahrer gibt, um diese gegenüber dem ÖPNV und Fahrzeugverkehr zu schützen.

Zweitens: Die Sicherheit hinsichtlich Kriminalität. Durch überlappende Funktionen, räumliche Übersichtlichkeit (Blickbeziehungen zu den Rändern angrenzender Bebauungen), durch adäquate Beleuchtungs- und Beleuchtungsmaßnahmen als auch durch die Präsenz von Polizei- oder Sicherheitskräften, zu jeder Tages und Nachtzeit, wird eine gegenseitige Beobachtung der Nutzer ermöglicht, wodurch kriminelle Handlungen und Übergriffe eingedämmt werden können.

4.5.2.2 Schutz

Da Fußgänger die überwiegende Gruppe bilden die den öffentlichen Raum für den Aufenthalt, die Erholung, Freizeit, Begegnung, Konsum, autonome Bewegung und Transit, zum Flanieren, zum Konsum von Kunst und Kultur, zur Selbstdarstellung, Spiel und Sport, Integration, Obdach, etc. nutzen, widmet sich das Thema „Schutz“ vorwiegend dem Schutzbedürfnis von Fußgängern. – Konkret handelt es sich hierbei um Schutzbedürftigkeit gegenüber Witterungseinflüssen wie Wind, Regen, Schnee, Kälte, Überhitzung und Sonneneinstrahlung, Luftverschmutzung sowie Lärm. Je nach vorhandener Ausstattung (z.B. durch Schutzbauten), Bepflanzung (z.B. durch Bäume und Buschwerk) und Gestaltung der Umgebungsgebäude wird diesem Schutzbedürfnis mehr oder weniger entsprochen.

⁴¹ Gehl 2015.

⁴² Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2017.

4.5.2.3 Komfort

Unter Komfort werden jene Angebote und Maßnahmen (z.B. Gestaltungsmaßnahmen siehe Kapitel 4.5.1.5) und Objekte (z.B. Ausstattungselemente siehe Kapitel 4.5.1.4) verstanden, welche die Qualitäten eines Ortes bzw. Raumes und die Behaglichkeit ihrer Nutzer verbessern. Insbesondere durch Angebot und Maßnahmen, betreffend der Fußgängerfreundlichkeit, des Aufenthalts, der Begegnung, Selbstdarstellung, Spiel und Sport, Handel und Konsum, sowie der Versorgungsinfrastruktur wird das Wohlbefinden der Nutzer entsprechend gesteigert. Je nach Bedeutungsgrad, Funktion, Nutzung und Raum-Typ eines öffentlichen Raumes ist mehr oder weniger Komfort angebracht. Aber im Grunde gilt die Regel „Je höher der Komfort, desto besser“ für den öffentlichen Raum und den Ort. Fazit: Hoher Komfort ermöglicht mehr Interaktion, fördert lokale Aktivitäten und verhilft einem Ort zu mehr Bedeutung.

Ein hoher Komfort im öffentlichen Raum kann insbesondere durch die Berücksichtigung und Umsetzung folgender Faktoren, Angebote und Maßnahmen zielgerecht erreicht werden:

Fußgängerfreundlichkeit:

- ❖ Kurze und direkte Fußwegeverbindungen
- ❖ Gute Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum und zu seiner Umgebung (Passagen, Durchgänge, Innenhöfe und Arkaden, etc.)
- ❖ Ausreichend Raum- und Platzangebot zum Flanieren
- ❖ Barrierefreiheit (Untergrundbeschaffenheit und Vermeidung von Hindernissen wie z.B. Treppen, Unter- und Überführungen)
- ❖ Attraktive Gestaltung der Fußwege bzw. Zonen für Fußgänger mittels geeigneter Führung sowie Oberflächenmaterialität
- ❖ Optimale Beleuchtung (attraktives Gehen zu jeder Tages- und Nachtzeit)
- ❖ Optimale Orientierung mittels übersichtlicher Gestaltung und Beschilderung (Informationssysteme)

Aufenthaltsangebot (Raum- und Platzangebot zum Verweilen):

- ❖ Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Stehen (Wandeln und Warten) mittels gut überlegter Zonierung, Gestaltung und Randzonenausbildung (zu Gebäuden)
- ❖ Ausreichendes Aufenthaltsangebot zum Sitzen – mittels überlegt verortetem, einladendem und ansprechend gestaltetem Mobiliar. Davon:
 - Ausreichend frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (geplante und vorgesehene Sitzgelegenheiten und Objekte zum Verweilen)
 - Ausreichend nicht frei zugängliches „formelles“ Mobiliar (Gastgärten, etc.) dort wo Bedarf existiert oder gewünscht ist.
 - Ausreichend frei zugängliches „informelles“ Mobiliar – z.B. Treppen, kleine Mauern (Brüstungen), Brunnen und Denkmäler, befestigte Flächen, Rasenflächen, Poller, etc.
- ❖ Ausreichendes Angebot öffentlich nutzbarer Schutzvorkehrungen gegenüber Witterungseinflüssen

- ❖ Angebot öffentlich nutzbarer Technologien (z.B. W-LAN, Ladestationen, etc.)
- ❖ Optimale Beleuchtung (attraktives Verweilen zu jeder Tages- und Nachtzeit)
- ❖ Ausreichendes Angebot von kostenlosen öffentlichen Toilettenanlagen an stark frequentierten Orten.

Begegnungsangebot:

- ❖ Ausreichendes Raum- und Platzangebot zum Zusammentreffen, Austauschen, zum Kommunizieren (Sehen, Hören und Reden) und Interagieren mittels gut überlegter Zonierung, übersichtlicher Gestaltung und Vermeidung eines zu hohen Umgebungslärms
- ❖ Angebot der Kommunikation zwischen Gebäuden und Frei- bzw. Außenräumen mittels geeigneter Ausbildung der Erdgeschosszonen (Randzone)

Raum- und Platzangebot für Selbstdarstellung, Spiel und Sport:

- ❖ Ausreichendes Raum und Platzangebot für kreative und kulturelle Aktivitäten (Veranstaltungsflächen, etc.)
- ❖ Ausreichendes Raum und Platzangebot für spielerische Aktivitäten für Alt und Jung (Spielplätze und Spielflächen)
- ❖ Ausreichendes Raum und Platzangebot für sportliche Aktivitäten (Sportflächen mit entsprechender Ausstattung)

Raum- und Platzangebot für Handel und Konsum:

- ❖ Besondere Beachtung von Geschäftslokalen entlang der Randzone (wohl überlegte Ausbildung der Erdgeschosszonen von angrenzenden Gebäuden). Die Belebung der kommerziellen Nutzung von Erdgeschosszonen entlang, jener dem Aufenthalt zugewandten Bereiche, ist entsprechend zu fördern
- ❖ Überlegte Positionierung und Gestaltung von Gastgärten und Kioske

Versorgungs- und Nutzungsangebot vor Ort:

Die Präsenz folgender Versorgungsangebote kann einen öffentlichen Raum hinsichtlich seines Komforts (lokales Nutzungsangebot) heben:

- ❖ Nahversorgung
- ❖ Konsumangebot
- ❖ Gastronomie und Cafés
- ❖ Kulturangebot
- ❖ Soziales Versorgungsangebot
- ❖ Medizinische Versorgung
- ❖ Sport- und Freizeiteinrichtungen

4.5.2.4 Sinnlichkeit

Das Thema „Sinnlichkeit“ setzt sich mit den hervorgerufenen Sinneseindrücken (visuell, akustisch, haptisch und olfaktorisch) der Nutzer des öffentlichen Raumes auseinander. Durch die Berücksichtigung von Schönheit, Maß und Proportion in der Gestaltung des öffentlichen Raumes und seiner baulichen Umgebung kann ein umfangreicher Beitrag zum Ambiente und damit zur Identität, zum Wiedererkennungswert (Identifikation) und dem Gebietscharakter geleistet werden. Folgende Faktoren sind bei der Planung und Umsetzung zu berücksichtigen:

- ❖ Ausreichendes Angebot ästhetischer Ansprüche für alle Sinne z.B. durch ein ausreichendes Angebot interessanter Blickbeziehungen, durch entsprechende Materialwahl, durch bewusste Gestaltung, Bepflanzung, Design und Architektur, Möblierung, Sauberkeit und Pflege, etc.
- ❖ Ausreichendes Angebot attraktiver Gestaltung und Proportion der baulichen Umgebung (Wechselspiel von Freiraum und Gebäude)
- ❖ Abgestimmte Proportion auf das menschlichen Maß
- ❖ Ausreichendes Raum- und Platzangebot für Kunst im öffentlichen Raum
- ❖ Abwechslungsreiche und einladende Gestaltung der Erdgeschosszonen von Gebäuden

Die allgemeinen Empfehlungen auf Gesamtstadtebene beziehen sich übergeordnet auf das gesamte Stadtgebiet und orientieren sich nach den allgemeinen und konkreten Zielvorstellungen (siehe Kapitel 2.2 und 2.3). Es wurden wie folgt 24 Empfehlungen thesenhaft festgehalten.

Empfehlung 01: Gemäß dem Motto „Agieren statt reagieren“ – Agieren dort, wo eine direkte und maximale Einflussnahme der Stadtverwaltung und dort wo ein akuter Handlungsbedarf existiert (z.B. an Plätzen, Straßen, Wegen, Grünräumen, Haltestellen, in der Parkraumwirtschaft, an Brücken und Unterführungen)



Abbildung 139: Fuß- und Radfahrerbrücke über die Drau nahe des Kongresshauses



Abbildung 140: Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes



Abbildung 141: Straßen-Unterführung Drautalbahn / Treibacher Straße

Empfehlung 02: „Urban Lighting“ – Einführung von einheitlichen Beleuchtungskonzepten für alle vier stadtstrukturellen Zonen.



Abbildung 142: Innovatives Beleuchtungskonzept in einer Fuß- und Radfahrer-Unterführung an der Nordhavn Station in Kopenhagen, Dänemark



Abbildung 143: Innovatives Beleuchtungskonzept entlang einer Fuß- und Radfahrer-Rampe an der Nordhavn Station in Kopenhagen, Dänemark



Abbildung 144: Innovatives Beleuchtungskonzept an der Nordhavn Station in Kopenhagen, Dänemark

Empfehlung 03: Villach ist eine Stadt mit vielen Brücken und Unterführungen (bedingt durch Flüsse und Bahntrassen). Insbesondere der Handlungsbedarf von Unterführungen und Brücken hinsichtlich ihrer Ausstattung und Gestaltung ist deshalb sehr hoch. Eine einheitliche Geländer- und Lichtgestaltung ist anzustreben.



Abbildung 145: Fuß- und Radfahrer-Brücke über die Rudolfsbahn am Villacher Westbahnhof



Abbildung 146: Fuß- und Radfahrer-Unterführung an der S-Bahnhaltestelle Villach Warmbad

Empfehlung 04: In Abstimmung mit den Fachkonzept Mobilität sind insbesondere an bestehenden S-Bahnhaltestellen sog. „Multimodale Knoten“ zu errichten. Diese multimodalen Knoten sind entsprechend auszustatten und zu gestalten. Verwendung von integrativen und multifunktionellen Mobiliar (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN, E-Mobility Infrastruktur und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Witterungsschutz, etc.). Die Erarbeitung eigener Ausstattungs- und Gestaltungsstandards für multimodale Knoten wären hilfreich.



Abbildung 147: Multimodalität am Hauptbahnhof Villach



Abbildung 148: Innovative Mobilitätslösungen am Beispiel eines sog. TIM-Knotens in Graz (täglich intelligent mobil) ein System der Holding Graz

Empfehlung 05: Einführung integrativer Bushaltestellen – Verwendung von integrativen und multifunktionellen Haltestellen (Integrations-möglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Witterungsschutz, etc.). Aufgrund der vorherrschenden Stadtstruktur, die große ländliche Gebiete aufweist, sind Haltestellen in urban besiedelten und ländlich geprägten Gebieten entsprechend ihrer Anforderungen, Ausstattung und Gestaltung zu unterscheiden. Die Erarbeitung eigener Ausstattungs- und Gestaltungsstandards für Bushaltestellen wären hilfreich.

Empfehlung 06: „Active City“ – Aktive Stadtplanung als oberste Devise. D.h. Verfolgung einer integrativen Planungskultur gemäß dem Motto „agieren statt reagieren“ und „Mut zum Experiment“ (temporäre Testräume schaffen).

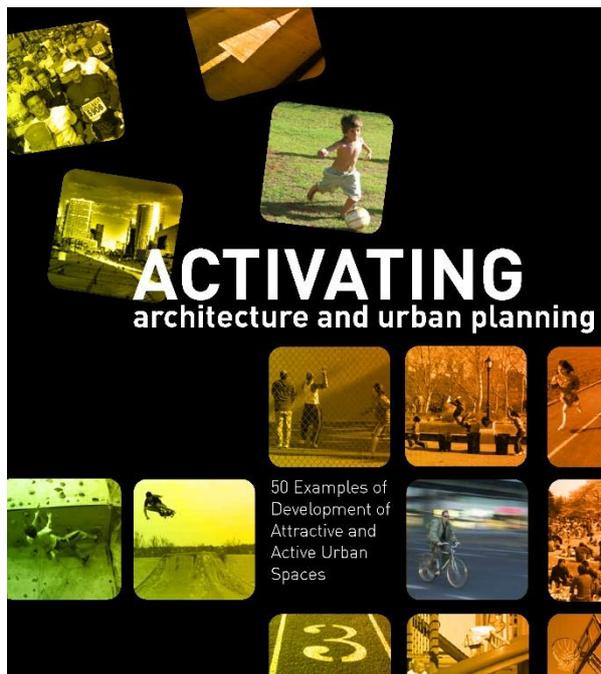


Abbildung 149: Cover des Planungsleitfadens für aktive Stadtplanung der Stadt Kopenhagen



Abbildung 150: Beispiel eines multifunktionellen Parkplatzes aus der Broschüre „ACTIVATING architecture and urban planning“

The Square on the Street Corner

A city square comprises a certain measure of diversity. City spaces are a series of different experiences and opportunities through which citizens move. The city must project a variety of urban images comprising many different types of streets, neighborhoods and experiences. City spaces should be designed with an openness to creating the right conditions and actions are taken in the right places in order to benefit as many residents as possible.

Several European cities use the strategy of focusing on the unused areas of the city, such as street squares, abandoned areas, rear yards and smaller streets. New York, however, is also the stage for pioneering ideas on the matter. In 1969, the *Green Book* in New York, in which a central focus is precisely to generate qualitative public outdoor areas for an increasing number of people, was published.

Pearl Street Plaza, New York City

The *Green Book* in New York pointed, for example, to the transformation of a corner in Dumbo, Brooklyn, New York. Through simple efforts, the area which previously served as a parking lot was transformed into an attractive plaza by painting the surface green. The colors, plants and seating create a meeting setting. Day and night were closed along the street marking it possible to sit in the sun, and trees in large planters create smaller intimate spaces with preventing cars from entering.



Before its transformation, Pearl Street Plaza was a parking lot. Now the corner has become an attractive recreational and meeting space for area residents. Pearl Street Plaza, 2013, Dumbo, Brooklyn, NYC. Photo: Peter Rizzo.

Recommendations

- Narrowing of streets and street markings and laying out a new form of surfaces, often reduction in the surface, the surface can be a change in the plaza, making it appear more intimate and airy.
- Placing concrete benches along all sides of the surface provides seating areas, preventing cars from entering the space.
- Large plants have a sheltering effect and can serve to divide the space. In smaller more intimate seating areas, 5 m high measures such as screening walls.
- Establishing seating areas and adding plants and trees can reduce many cars and overhead areas in the city, contributing to a greener and healthier city.
- Many small squares around the city can contribute to creating a vibrant city, built on the many different existing spaces each characterized by its own individual experience.



Large plants, small trees and flower seating areas create a good meeting site. Pearl Street Plaza, 2013, Dumbo, Brooklyn, NYC. Photo: Peter Rizzo.

Abbildung 151: Beispiel einer Straßen-Umgestaltungsmaßnahme (vor der Umsetzung) aus der Broschüre „ACTIVATING architecture and urban planning“

Abbildung 152: Beispiel einer Straßen-Umgestaltungsmaßnahme (nach der Umsetzung) aus der Broschüre „ACTIVATING architecture and urban planning“

Empfehlung 07: Potentialnutzung und Besspielung von sog. „Nicht-Orten“ (z.B.: durch Lichtinstallationen, Graffitis oder Sport- und Aktionsflächen unter Brücken, entlang von Mauern und Wänden, etc.).

The urban space is quite naturally utilised by the young and the old for strength training, martial arts, taichi, jogging, dancing, gymnastics, and different stretching exercises carried out all over the place in parks and in smaller squares around the city. The spaces are primarily created with different surfaces, planting and lighting. Although often rough in design and quality, the possibility of activity and of meeting people is what matters.

Recommendations

- With minor improvements, covered spaces like parking facilities under bridges and large buildings can be transformed into alternative recreational spaces that can accommodate dancing, gymnastics and yoga.
- Establishing some very basic conditions for movement, such as surface, shelter and lighting, can create flexible spaces with a wide range of function.
- A good and inviting setting can be created by setting up lighting, creative adaptation of materials using soft, light materials and the addition of a softer surface with a stage-like character.
- Covered areas can be used for a wide range of activities, irrespective of changing seasons.
- The possibility of change must be incorporated so the space can accommodate new body cultures and activities over time.



At night, the area under the bridge is illuminated by surrounding lights, making evening use possible. Lights in the trees help to brighten the entire area and create a pleasant atmosphere. Guangzhou, China. Photo: Giovanni B. Andreoni.

Qualities under the Bridge

Many different activities take place in the urban specific spaces that were originally designed for a different purpose, for example playing ball sports, a walk, create something, create a stage and strength training in the park. When a given activity arises spontaneously in the city, it can often be attributed to a certain set of qualities inherent in the place, for example a specific type of surface, a certain area in the park, access to the space in form of shelter or a particular view that is not easily accessible. These types of spaces must be valued as being dynamic and changeable, urban spaces in the city that are constantly developing. An upgrade on this type of space must therefore be based on the inherent qualities that regularly attract and generate life.

Simple and creative measures can improve activities where they already exist. The specific measures that are necessary and of course depend on the existing conditions and requirements. But in general, the objective is to create a very own setting and framework for the activity. Small-scale facilities for people do not require much space and need only an even asphalt surface and a metal fence to secure it well.

A8, Amsterdam



The A8 project is a 400 m wide and 400 m long strip located below an elevated highway. The space on the overpass is not used for its original purpose but for a large volume of people and activities. The concrete area below the overpass is divided into smaller spaces with individual character according to which space has been adapted. Moving from West to East below the overpass, you will find lawn seats, a skate bowl, a break dance stage, a football table, soccer and basketball courts, parking areas, street art and graffiti, a covered square and a cafe area. Each step and a lower level of a green courtyard, a park and a fountain. The space is a park, a playground and a meeting place and a stage.

Every space has been upgraded materially and developed according to a theme. It is nothing an individual character. The spaces are simple in appearance and an intelligent use of form and material creates the basic use of the individual spaces. The spaces are capable of accommodating a wide range of activities and seem inviting by virtue of their material surfaces. A courtyard is created using an even orange asphalt surface upon which minimal but most have been done to reflect the material that flows the light in below the bridge.



The main area has been upgraded by creating an overpass in a skate bowl, and the structural columns form here. The concrete area is paved with red tiles. The area is the ground and can be accessed by the lift. A8, Amsterdam 2011, real diary. Photo: A. Archibugi, Amsterdam.

Abbildung 153: Beispiel der Nutzung sog. „Nicht-Orte“ aus der Broschüre „ACTIVATING architecture and urban planning“

Abbildung 154: Beispiel der Nutzung sog. „Nicht-Orte“ aus der Broschüre „ACTIVATING architecture and urban planning“

Empfehlung 10: Der Hochwasserschutz und die Retentionsflächen entlang der städtischen Flussläufe (Drau und Gail) eignen sich besonders als beispielbarer öffentlicher Raum und als urbanes Gestaltungselement.

The Harbour Park

Park typology in peripheral areas of the city can assume aspects of flood basins as these areas represent a different type of urban landscape than the historical inner centre. Consequently, it is possible for them to accommodate other types of uses, spaces, the edge effect of city, care and water recreation and existing possibilities for combining functions in a way that leads to new types of public spaces. The Harbour Park is one of the newer park typologies to appear, often structured around an active course of movement from which a variety of activities is possible.

South-East Coastal Park, Barcelona



South-East Coastal Park in Barcelona is a 30.000 m² urban coastal park primarily designed to accommodate big concerts and events. The park is composed of a gentle organic geometry that reinterprets the natural shape of the landscape. The fluid landscape in the form of waves creates a variety of spaces, designed on the basis of an analysis of different sports and leisure activities. Different activities have been placed on platforms and in areas adjacent to the flowing landscape, and the wavy landscape takes shape around the activity areas.



The wavy pattern of the shell-like concrete paving has been chosen to create a sense of movement and to be used as a guide for the pedestrian. The wavy pattern of the shell-like concrete paving has been chosen to create a sense of movement and to be used as a guide for the pedestrian.



In several places the pavement, made up of a wavy pattern of shell-like concrete paving, creates a sense of movement and to be used as a guide for the pedestrian.

Recommendations

- Wide connectors through the park, capable of accommodating many different types of movement, can be established by developing the entire park as a continuous gentle landscape.
- Play areas for small children should have a wavy location that provides an overhead, sloping seating area that can be used in many different ways.
- A range of wide connectors through the park can create a number of platforms and niches with a flat, level connector path on each activity.
- By varying the paving pattern up conventional surfaces, seating areas are created for mountain bikers, runners and children at play.
- The gentle landscape facilitates a use and shows many different forms of access.
- By analysing the basic conditions of an activity, the location, orientation, paving and other factors, optimal conditions can be established.

Abbildung 158: Beispiel der Gestaltung und Nutzung von Hochwasserschutzmaßnahmen aus der Broschüre „ACTIVATING architecture and urban planning“

Abbildung 159: Beispiel der Gestaltung und Nutzung von Hochwasserschutzmaßnahmen aus der Broschüre „ACTIVATING architecture and urban planning“

Empfehlung 11: Vermeidung von versiegelten Flächen mittels Entsiegelung und Einsatz ökologischer Bodenbeläge.



Abbildung 160: Beispiel des Einsatzes innovativer, ökologischer und wasserdurchlässiger Bodenbeläge im öffentlichen Raum

Abbildung 161: Beispiel des Einsatzes innovativer, ökologischer und wasserdurchlässiger Bodenbeläge im öffentlichen Raum

Abbildung 162: Beispiel des Einsatzes innovativer, ökologischer und wasserdurchlässiger Bodenbeläge im öffentlichen Raum

Empfehlung 12: Sichtbarkeit von Radwegnutzung in Bestandsstraßenräumen ohne eigene Radspur durch gestalterische Akzentuierung (Farbgestaltung und Materialität).

Empfehlung 13: Bewusster Einsatz von urbanem Grün – Urbanes Grün als „stadtraumbildendes Element“ im öffentlichen Raum spürbar und sichtbar machen.



Abbildung 163: Urbane Begrünung am Beispiel von Peru



Abbildung 164: Einsatz von stadtraumbildendem Grün am Beispiel Grado in Italien

Empfehlung 14: Einsatz von integrativem, intelligentem und multifunktionellem Stadtmobiliar an Orten mit hoher Nutzerdichte (Integrationsmöglichkeit von Technologien wie Handyladestationen, W-LAN und Kombination von Bepflanzung, Beschattung, Beheizung, Luftkühlung, etc.).



Abbildung 165: Abstimmung von Platzgestaltung und Mobiliar am Beispiel des Landhausplatzes in Innsbruck



Abbildung 166: Stadtmobiliar am Bahnhofsvorplatz von Villach



Abbildung 167: Stadtmobiliar am Unteren Kirchenplatz in Villach



Abbildung 168: Stadtmobiliar an der Draupromenade in Villach



Abbildung 169: Stadtmobiliar in der Bahnhofstraße von Villach



Abbildung 170: Stadtmobiliar am Hans-Gasser Platz in Villach

Empfehlung 15: Vom Parkhaus zum „urban Hub“ – Einführung einer nachhaltigen Parkraumwirtschaft mittels Konzentration des ruhenden Verkehrs und Mehrfachnutzung von Parkplätzen und Parkgaragen bzw. –Häusern. Parkhäuser können zum Beispiel an einem multimodalen Knoten entstehen und mit City-Logistic (Lagerlogistik, etc.) und Sharing Infrastruktur (Mobility-Sharing, Werkstätten, Band-Proberäume, Sportstätten, etc.) erweitert werden.



Abbildung 171: Innovatives Urban Hub in Los Angeles geplant vom Architekturbüro Herzog & Meuron Los Angeles

Empfehlung 16: Alternative Nutzung von kommerziell genutzten Parkplätzen außerhalb der Betriebszeiten (an Sonn- und Feiertagen, sowie nach Geschäftsschluss). Ideal zur alternativen Nutzung von Parkplätzen, eignen sich insbesondere Parkplätze von Einkaufs- oder Fachmarktzentren



Abbildung 172: Parkplatz eines Baumarktes in Villach



Abbildung 173: Parkplatz eines Möbelhauses in Villach

Empfehlung 17: Durchführung von Wettbewerbsverfahren für den öffentlichen Raum bei großflächigen Neubau- und Entwicklungsgebieten oder Sanierungsvorhaben.



Abbildung 174: Durchführung von Architekturwettbewerben als Qualitätsgarant



Abbildung 175: Öffentliche Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse

Empfehlung 18: Gastgartenkooperative – Zusammenarbeit mit der lokalen Gastronomie hinsichtlich des Betriebes und der Gestaltung von Gastgärten (Möblierung, Ausstattung, Einsatz von Pflanzen, etc.). Zum Beispiel können die Pflanzen für Gastgärten und die Pflege dieser Pflanzen für eine geringfügige Gebühr an das Stadtgartenamt von Gastronomen angemietet und von der Stadt gepflegt werden.



Abbildung 176: Gastgarten am Hauptplatz von Villach



Abbildung 177: Gastgarten in der Italiener Straße

Empfehlung 19: Förderansuchen eines Pilotprojektes – Einreichung der urbanen Entwicklungsachse „Hauptbahnhof – Innenstadt – Tschinowitsch“ als nationales FFG Forschungsprojekt im Förderprogramm „Mobilität der Zukunft“. Die Achse soll im Rahmen des Forschungsprojektes als experimenteller Testraum innovativer Räume für innovative Mobilitätsformen genutzt und getestet werden. Die Achse erweist sich deshalb als besonders potentialreich da sie den Hauptbahnhof, die Innenstadt (historisches Stadtzentrum), die HTL, Infineon und dem Vorort Tschinowitsch vernetzt und somit imstande ist, die zentralen urbanen Funktionen – überregionaler „Technologie- und Gewerbenutzungen“, Bildung, Wohnen, Naherholung und Mobilität integrativ zu verbinden.

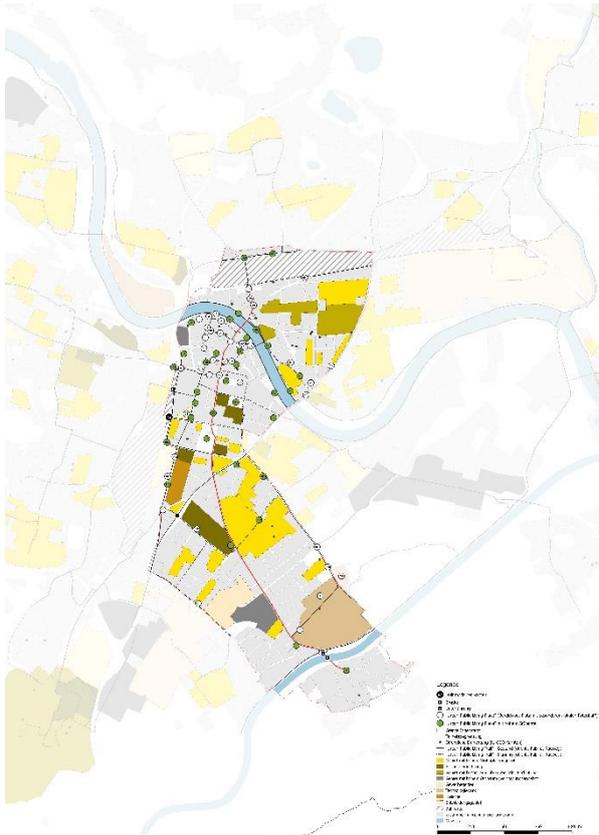


Abbildung 178: Bedeutsungsplan der eingereichten urbanen Entwicklungsachse „Hauptbahnhof – Innenstadt – Tschinowitsch“

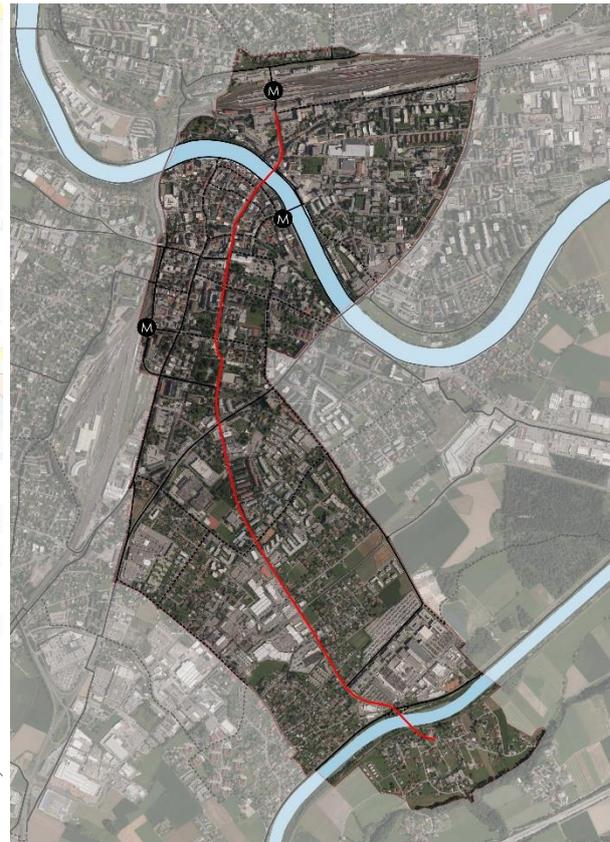


Abbildung 179: Luftbildausschnitt der eingereichten urbanen Entwicklungsachse „Hauptbahnhof – Innenstadt – Tschinowitsch“

Empfehlung 20: Gewährleistung eines ausgewogenen Verhältnisses nicht kommerzieller und kommerzieller Nutzungen im öffentlichen Raum.

Empfehlung 21: Gewährleistung attraktiver, vielfältiger und diskriminierungsfreier öffentlicher Räume für alle Generationen, Geschlechter und Kulturen bzw. Ethnien.

Empfehlung 22: Öffnung und Benutzungsmöglichkeit öffentlicher Schulsportstätten außerhalb der Schulzeiten.

Empfehlung 23: Entschärfung von Kreuzungsbereichen mit hohem Konfliktpotential für Fußgänger und Radfahrer.



Abbildung 180: Kreuzung Maria Gailer Straße / Bruno Kreisky Straße



Abbildung 181: Kreuzung Tiroler Straße / Steinwenderstraße

Empfehlung 24: Einführung und Entwicklung von Gestaltungs- und Ausstattungsstandards für ausgewählte öffentliche Raum-Typen (gemäß der Typologie und Hierarchie öffentlicher Räume in Villach – siehe Kapitel 4.2.1) mit dem Ziel der Erhöhung der urbanen Aufenthalts- und Lebensqualität.

4.6.2 Empfehlungen für die urbane Zone „Innenstadt“

Die Empfehlungen für die urbane Zone „Innenstadt“ beziehen sich gezielt auf das Stadtzentrum und orientieren sich nach den allgemeinen und konkreten Zielvorstellungen (siehe Kapitel 2.2 und 2.3). Es wurden wie folgt 12 Empfehlungen thesenhaft festgehalten.



Abbildung 182: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Innenstadt“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 03: Marktstandort und Nicht-Marktstandort (Alternativstandortkonzept und Bespielungskonzept) – Im Zuge eines Expertenworkshops mit der Stadtverwaltung und Politik, kam man zum gemeinsamen Schluss, dass eine Verlegung des bestehenden Marktstandortes anzudenken sei, da dieser nicht gut im Stadtraum eingebettet ist und dementsprechend nicht optimal funktioniert (vor allem außerhalb der Betriebszeiten). Als Alternative wurde die Errichtung einer Markthalle am Kaiser-Josef Platz (dem ehemaligen Marktplatz der Stadt) empfohlen. Bei einer Standortänderung muss selbstverständlich eine Neunutzung des bestehenden Marktareals mitgedacht werden.



Abbildung 186: Entwurfszeichnung für den neuen Markt am Kaiser Josef Platz



Abbildung 187: Grundrisskizze für den neuen Markt am Kaiser Josef Platz



Abbildung 188: Bürgermeister Günther Albel präsentiert gemeinsam mit den Stadträten Christian Pober und Erwin Baumann das neue Konzept für den Marktstandort Kaiser Josef Platz



Abbildung 189: Der derzeitige Wochenmarkt an der Draulände



Die derzeitige Markthalle an der Draulände

Empfehlung 04: Weiterentwicklung und Abstimmung vorhandener Ideen und Konzepte mit direkten Auswirkungen auf den öffentlichen Stadtraum. Besonderes Potential hat die südliche Draulände – Entwicklung des öffentlichen Raumes entlang der südlichen Draulände durch Weiterverfolgung der Studienergebnisse Lederergasse – Draulände.



Abbildung 190: Studie für die Neugestaltung und Bespielung der Draulände

Empfehlung 05: Errichtung eines multimodalen Knotens und Urban Hub in der Gerbergasse am Brückenkopf des derzeitigen Kongresshausstegs mit City-Logistic (Lagerlogistik, etc.) und Sharing Infrastruktur (Mobility-Sharing, Werkstätten, Band-Proberäume, Sportstätten, etc.). Im Zuge einer Errichtung wird auch eine barrierefreie Neuorganisation des bestehenden Fußgängerstegs empfohlen.



Abbildung 191: Innovatives Urban Hub in Los Angeles geplant vom Architekturbüro Herzog & Meuron Los Angeles



Abbildung 192: Möglicher Standort für ein Urban Hub in Villach. Standort südlich des Kongresshausstegs an der Draulände

Empfehlung 06: Gastgartenkooperative – Zusammenarbeit mit der lokalen Gastronomie hinsichtlich des Betriebes und der Gestaltung von Gastgärten (Möblierung, Ausstattung, Einsatz von Pflanzen, etc.). Zum Beispiel können die Pflanzen für Gastgärten und die Pflege dieser Pflanzen für eine geringfügige Gebühr an das Stadtgartenamt von Gastronomen angemietet und von der Stadt gepflegt werden.



Abbildung 193: Gastgärten am Hauptplatz von Villach

Empfehlung 07: PARK-hotel – Neuorganisation des Parks vom Parkhotel mit der Zielsetzung Sichtbarkeit und Öffnung des Parks (z.B. mittels Trennwand als integratives Mobilium)



Abbildung 194: Die einstige Zugangssituation zum Park des Parkhotels im Jahre 1910



Abbildung 195: Die heutige Zugangssituation zum Park des Parkhotels

Empfehlung 08: Neuorganisation des Bahnhofsvorplatzes (Hauptbahnhof) durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität.



Abbildung 196: Aktuelle Situation des Bahnhofsvorplatzes in Villach



Abbildung 197: Aktuelle Situation des Bahnhofsvorplatzes in Villach

Empfehlung 09: Errichtung einer „Begegnungszone 10. Oktoberstraße“ als lokales räumliches Bindeglied zwischen Stadtpark und Stadtzentrum.



Abbildung 198: Blick entlang der 10. Oktoberstraße in Richtung Stadtpark

Empfehlung 10: Die Innenstadtzone von Villach soll weitestgehend autofrei, fußgänger- und radfahrfreundlich konzipiert werden (Ausnahme: Lade- und Liefertätigkeiten, Ver- und Entsorgung, sowie Anrainerverkehr; die Parkplätze werden punktuell in Parkhäusern im Randbereich der Innenstadt gebündelt). Hierbei kann man Leitideen vom „Superblock-Konzept“ der Stadt Barcelona in kleinem Maßstab übernehmen (Cormenzana).

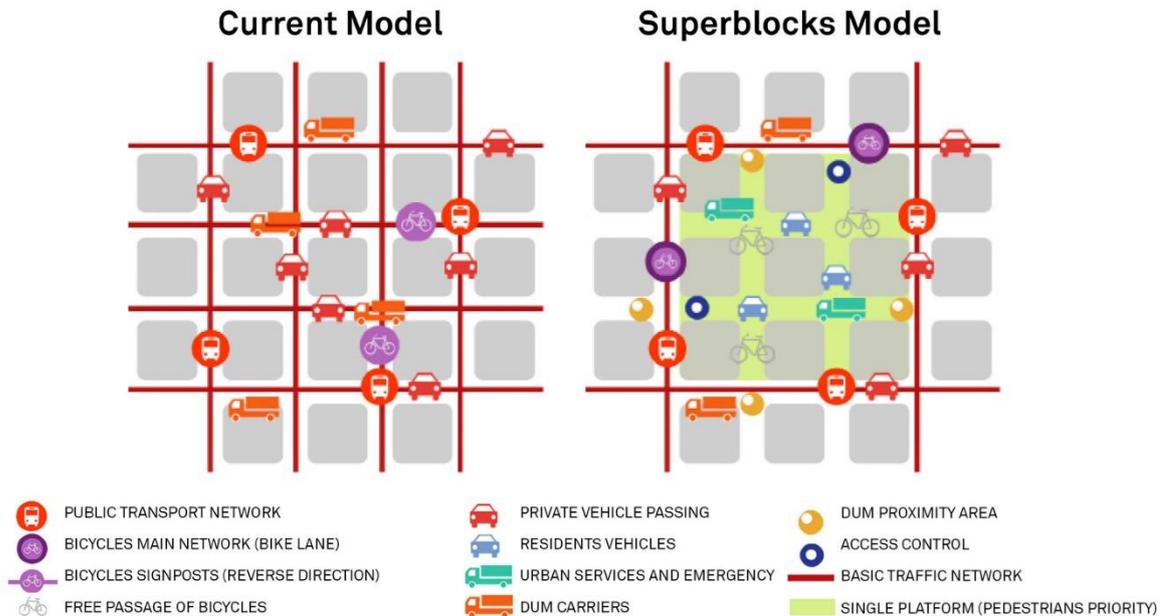


Abbildung 199: Funktionsweise des Superblock Modell in Barcelona

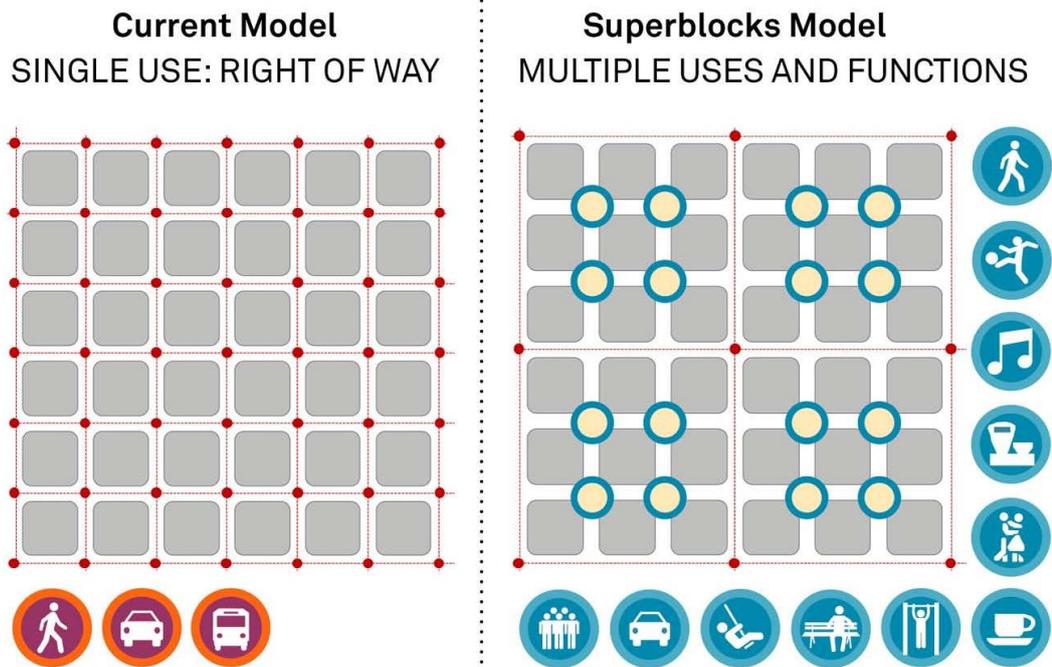


Abbildung 200: Funktionsweise des Superblock Modell in Barcelona

Empfehlung 11: Fußgänger- und Radfahrer gerechte Gestaltung der Brückenköpfe (bessere und sichere Einbindung in den Stadtraum).



Abbildung 201: Brückenkopf der Kriegsbrücke



Abbildung 202: Brückenkopf der Alpe Adria Brücke

Empfehlung 12: Neuorganisation des öffentlichen Raumes rund um historische Westbahnhofsgelände und der neuen S-Bahnhaltestelle (Vorplatzzone, Zugang, und Neunutzung historisches Westbahnhofgebäude).

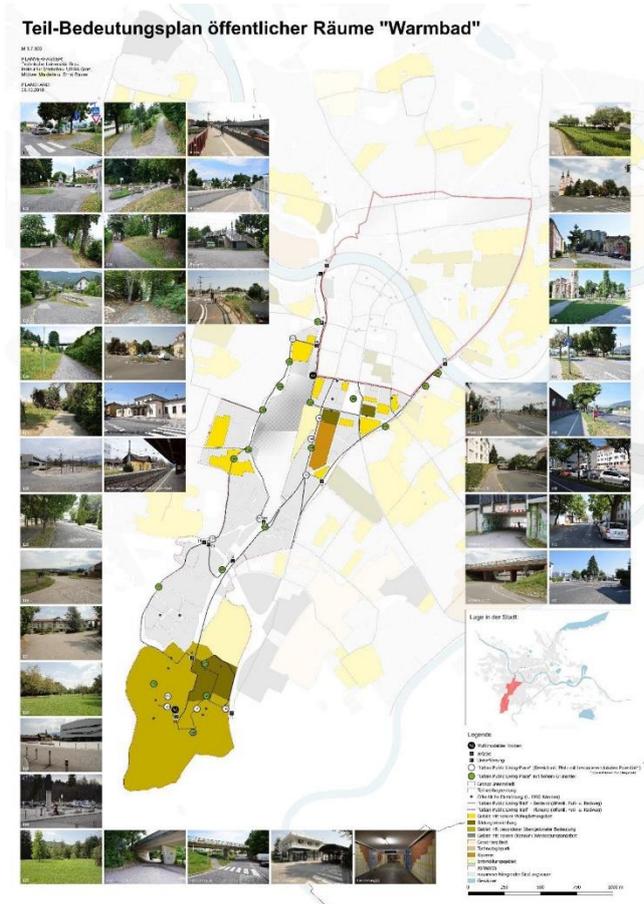


Abbildung 203: Aktuelle Eingangssituation des Westbahnhofsgeländes

4.6.3 Empfehlungen entlang urbaner Entwicklungsachsen

Die Empfehlungen entlang der urbanen Entwicklungsachsen beziehen sich gezielt und orientieren sich nach den allgemeinen und konkreten Zielvorstellungen (siehe Kapitel 2.2 und 2.3). Die Empfehlungen wurden wie folgt thesenhaft festgehalten.

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Warmbad“:



Empfehlungen urbane
Entwicklungsachse
„Warmbad“

Quelle: Technische
Universität Graz, Institut für
Städtebau, URBA Graz,
Michael Malderle (2018)

Ernst Rainer | Michael Malderle

Abbildung 204: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Warmbad“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Neuorganisation der unteren „Italiener Straße“ (südlich der Pestalozzistraße) mit Fokus auf Verbesserung der räumlichen Situation für Fußgänger und Radfahrer. Ostseitige Neugestaltung der Bodenbelege für Fuß- und Radweg, sowie der Allee inklusive der Installation eines nachhaltigen Beleuchtungskonzepts.



Abbildung 205: Blick von der unteren Italiener Straße in Richtung Süden



Abbildung 206: Blick von der unteren Italiener Straße nach Norden

Empfehlung 02: Neuorganisation und Gestaltung des Kreuzungsbereichs Italiener Straße – Ossiacher Zeile hinsichtlich der Fußgänger und Radfahrersicherheit (Entschärfung des Konfliktpotentials).



Abbildung 207: Aktuelle Situation des Kreuzungsbereichs Italiener Straße / Ossiacher Zeile

Empfehlung 03: Installation eines sensorisch gesteuerten (aktiv auf Nutzer reagierend) Beleuchtungskonzepts im Bereich des Rad u. Fußweges entlang des Westbahnhofareals (Marxrain).



Abbildung 208: Fuß- und Radweg Marxrain westlich des Westbahnhofes



Abbildung 209: Fuß- und Radweg Marxrain westlich des Westbahnhofes

Empfehlung 04: Neugestaltung der Bahnunterführungen Warmbader Straße inklusive der Installation eines nachhaltigen Beleuchtungskonzepts.



Abbildung 210: Eingangsbereich der Fuß- und Radfahrer Bahnunterführung Warmbader Straße

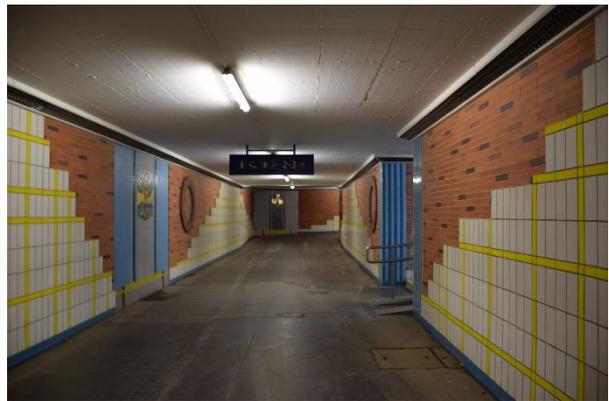


Abbildung 211: Fuß- und Radfahrer Bahnunterführung Warmbader Straße

Empfehlung 05: Neukonzeption des Thermenvorplatzes inklusive Kurpark und Parkplatzes des Kurzentrums (z.B.: mittels Durchführung eines Landschaftsarchitekturwettbewerbs) mit besonderer Berücksichtigung des Potentials des Landschaftsschutzgebiets Dobratsch.



Abbildung 212: Aktuelle Situation des Thermenvorplatzes

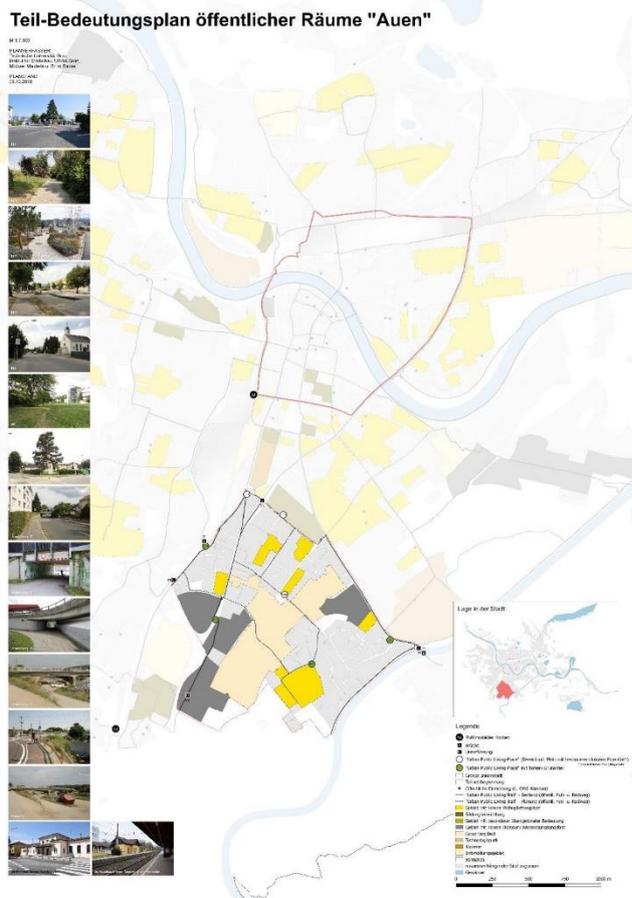


Abbildung 213: Kurpark beim Warmbad Villach

Empfehlung 06: Übersichtliche Fuß- und Radweganbindung der THS, SKA Thermenhof mit dem multimodalen Knoten Warmbad (Bahnhof Warmbad).

Empfehlung 07: Durchführung von Wettbewerbsverfahren für den öffentlichen Raum bei großflächigen Neubau- und Anschließungsgebieten (Entwicklungsgebieten).

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Auen“:



Empfehlungen urbane Entwicklungsachse „Auen“

Quelle: Technische
Universität Graz, Institut für
Städtebau, URBA Graz,
Michael Malderle (2018)

Ernst Rainer | Michael Malderle

Abbildung 214: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Auen“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in der Gewerbezone durch sichtbare gestaltete Wegeführung bzw. Bereiche, sowie die Installation eines geeigneten Beleuchtungskonzepts für Fußgänger und Radfahrer.



Abbildung 215: Fuß- und Radweg im Gewerbegebiet von Auen



Abbildung 216: Fuß- und Radweg im Gewerbegebiet von Auen

Empfehlung 02: Anstatt des Einsatzes von Betonfertigteilen als Trennelement zwischen Fuß- und Radweg zur Straße – die Errichtung von Distanzgrünstreifen z.B. mittels Hecken oder Buschwerk.



Abbildung 217: Radweg am Beispiel Grado in Italien



Abbildung 218: Fuß- und Radweg am Beispiel Grado in Italien

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Tschinowitsch“:

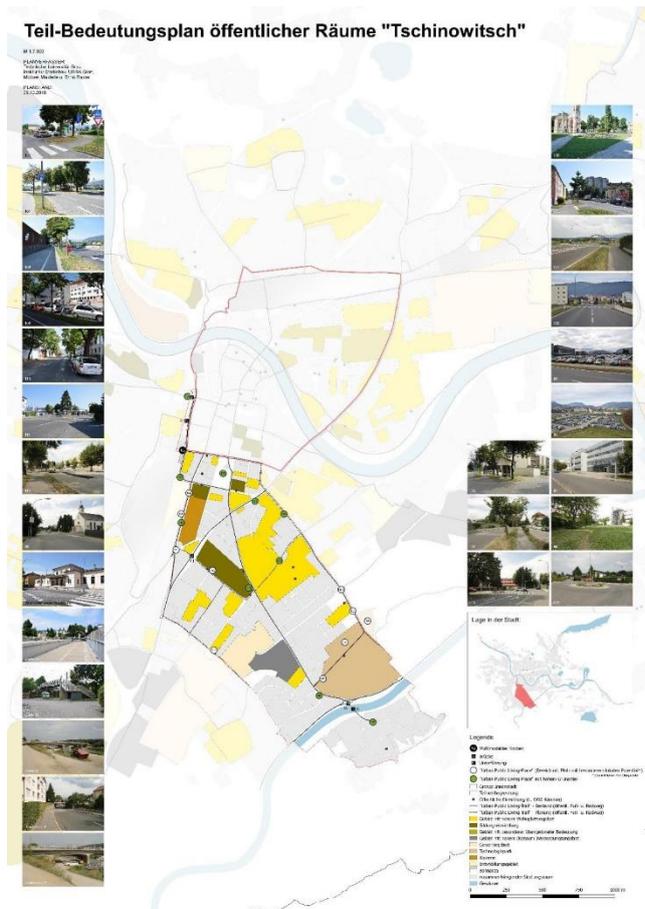


Abbildung 219: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Tschinowitsch“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Förderansuchen eines Pilotprojektes – Einreichung der urbanen Entwicklungsachse „Hauptbahnhof – Innenstadt – Tschinowitsch“ als nationales FFG Forschungsprojekt im Förderprogramm „Mobilität der Zukunft“. Die Achse soll im Rahmen des Forschungsprojektes als experimenteller Testraum innovativer Räume für innovative Mobilitätsformen genutzt und getestet werden. Die Achse erweist sich deshalb als besonders potentialreich, da sie den Hauptbahnhof, die Innenstadt (historisches Stadtzentrum), die HTL, Infineon und dem Vorort Tschinowitsch vernetzt und somit imstande ist, die zentralen urbanen Funktionen – überregionaler „Technologie- und Gewerbenutzungen“, Bildung, Wohnen, Naherholung und Mobilität integrativ zu verbinden.

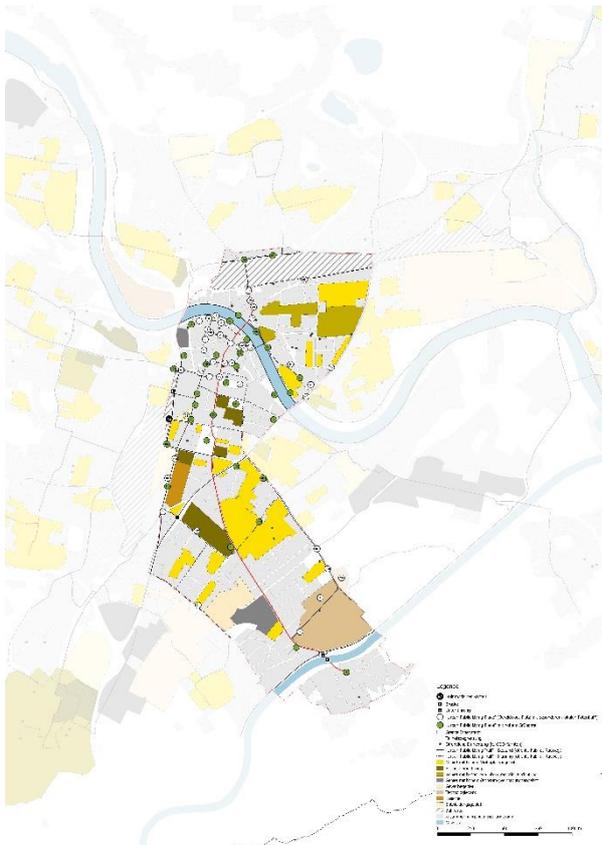


Abbildung 220: Bedeutungsplan der eingereichten urbanen Entwicklungsachse „Hauptbahnhof – Innenstadt – Tschinowitsch“

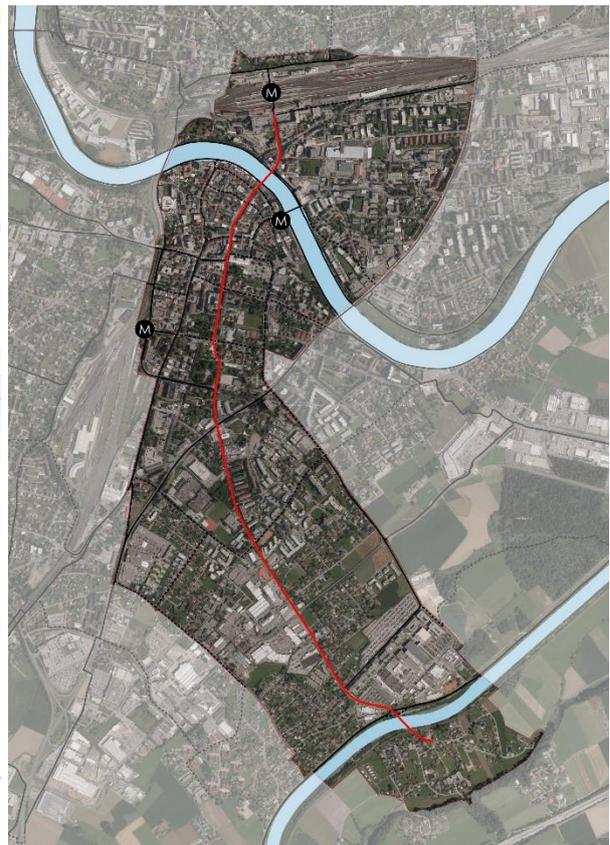


Abbildung 221: Luftbildausschnitt der eingereichten urbanen Entwicklungsachse „Hauptbahnhof – Innenstadt – Tschinowitsch“

Empfehlung 02: Neugestaltung der Fuß- und Radwege mittels Einsatz neuer Oberflächenmaterialien (Bodenbeläge), ggf. Anpassung der Wegeführung (Dimensionierung) und Erneuerung der Begrünung.

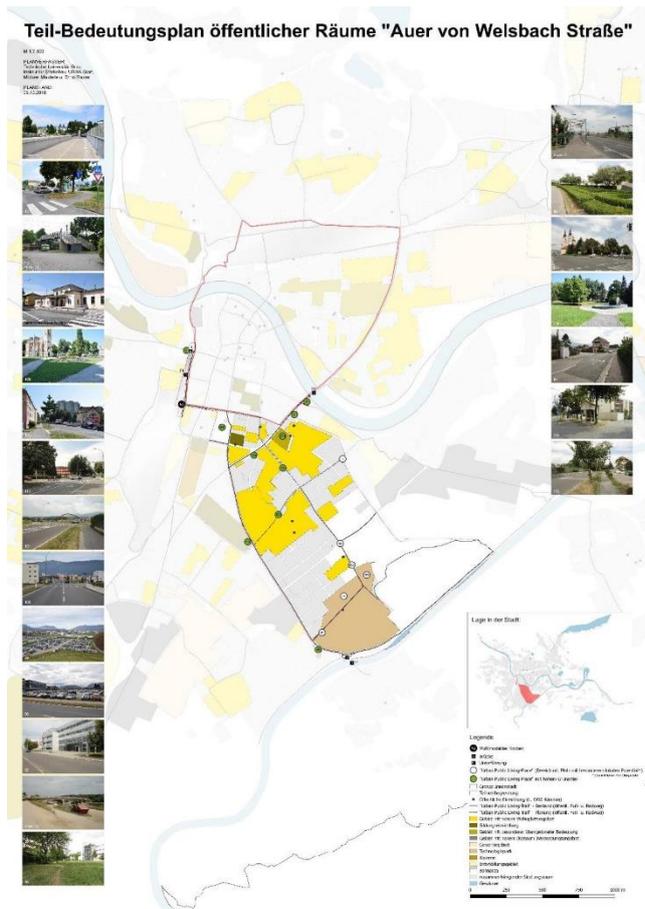


Abbildung 222: Aktuelle Situation der Fuß- und Radwege entlang des Karawankenweges



Abbildung 223: Aktuelle Situation der Fuß- und Radwege entlang des Karawankenweges

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Auer von Welsbach Straße“:



Empfehlungen urbane
Entwicklungsachse

„Auer von Welsbach Straße“

Quelle: Technische
Universität Graz, Institut für
Städtebau, URBA Graz,
Michael Malderle (2018)

Ernst Rainer | Michael Malderle

Abbildung 224: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Auer von Welsbach Straße“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Weiterführung der urbanen Freiraumqualitäten der Auer von Welsbach Straße in die Siemensstraße bis zum Technologiestandort Infineon mit besonderem Augenmerk auf die visuelle Sichtachse zur Stadtpfarrkirche.



Abbildung 225: Blick entlang der Siemensstraße stadteinwärts



Abbildung 226: Blick entlang der Siemensstraße stadteinwärts

Empfehlung 02: Innovative Mobilitätsstrategie für die Parkraumbewirtschaftung des Technologiestandortes Infineon (z.B. mittels der Errichtung eines zweiten Urban Hub), sowie die Integration blauer und grüner Infrastruktur zur Vermeidung von „Heat Island Effekten“ verursacht durch parkende Autos



Abbildung 227: Mitarbeiterparkplatz der Firma Infineon

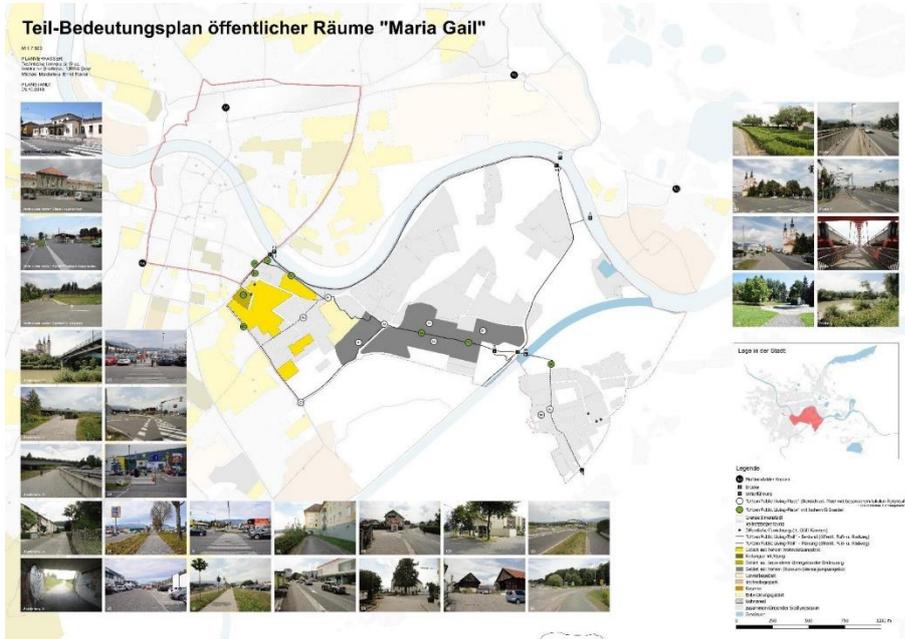


Abbildung 228: Mitarbeiterparkplatz der Firma Infineon

Empfehlung 03: Durchführung von Wettbewerbsverfahren für den öffentlichen Raum bei großflächigem Neubau- und Anschließungsgebieten (Entwicklungsgebieten).

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Maria Gail“:

145 Institut für Städtebau



Quelle: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Empfehlungen urbane Entwicklungsachse „Maria Gail“

01.04.2019

Ernst Rainer | Michael Malderle

Abbildung 229: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Maria Gail“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Neuorganisation des im Umbruch befindlichen Einkaufszentrums und Fachmarktzentrens südlich der Maria Gailer Straße. D.h. Erstellung eines Bebauungsplanes mit Fokus auf die Neuorganisation des öffentlichen Raumes (Parkraumbewirtschaftung, abgestimmte Integration von Fuß- und Radwegen, sowie die Integration von Begrünung und Beleuchtung)



Abbildung 230: Einkaufszentrums und Fachmarktzentrens entlang der Maria Gailer Straße



Abbildung 231: Einkaufszentrums und Fachmarktzentrens entlang der Maria Gailer Straße

Empfehlung 02: Weiterführung der bestehenden Alleebepflanzung bis zur Gail als stadtraumgestalterisches Grünelement in die Innenstadt mit Sichtbeziehung zum Dobratsch.



Abbildung 232: Urbane Grünraumqualitäten entlang der Maria Gailer Straße



Abbildung 233: Urbane Grünraumqualitäten entlang der Maria Gailer Straße

Empfehlung 03: Erarbeitung eines geeigneten Beleuchtungskonzepts im Bereich des Fuß- und Radweges entlang der Maria Gailer Straße.

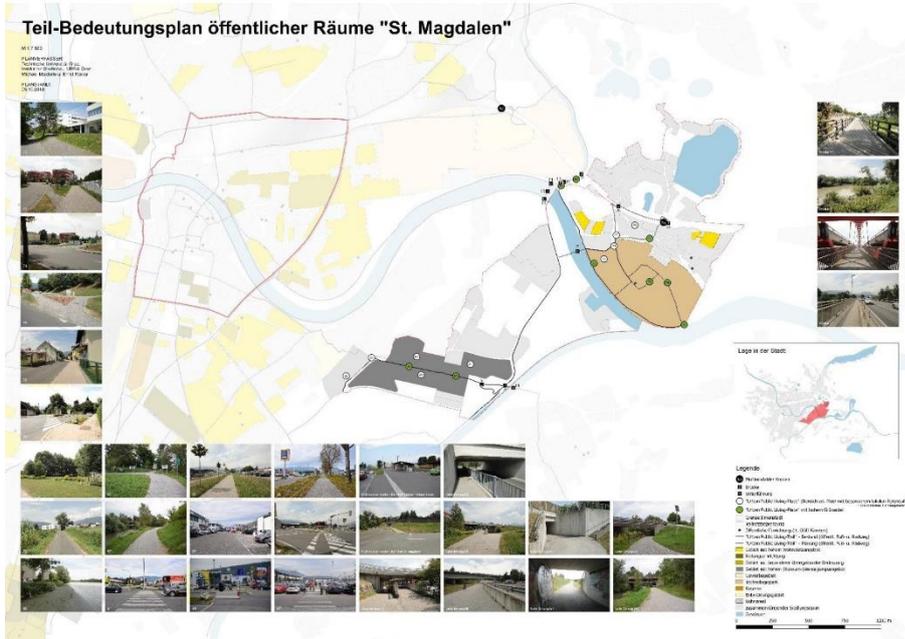
Empfehlung 04: Erarbeitung eines geeigneten Beleuchtungskonzepts und Hervorhebung bzw. Akzentuierung des Bodenbelages, des kombinierten Fuß- und Radweges, entlang der Maria Gailer Brücke.



Abbildung 234: Aktuelle Situation des Fuß- und Radweges über die Maria Gailer Brücke

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „St. Magdalen“:

145 Institut für Städtebau



Urbane Entwicklungsachse „St. Magdalen“

01.04.2019

Ernst Rainer | Michael Malderle

Abbildung 235: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „St. Magdalen“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Umsetzung einer S-Bahnhaltestelle mit einem multimedalen Knoten und Anbindung an den historisch gewachsenen Ortskern St. Magdalen (St. Magdalener Straße) und Anbindung an den Fachhochschul- und Technologieparkstandortes.



Abbildung 236: Potentieller Standort für die zukünftige S-Bahnhaltestelle St. Magdalen



Abbildung 237: Aktuelle Situation des historisch gewachsenen Zentrums von St. Magdalen

Empfehlung 02: Gestaltung des Drau-Uferbereichs im Bereich der Fachhochschule und Direktanbindung der Fachhochschule zum Drauspitz mittels Fußgänger- und Radfahr-Brücke.



Abbildung 238: Die Aktuelle Situation des Drau-Uferbereichs vor der Fachhochschule



Abbildung 239: Blick von der Fachhochschule über die Drau zum Gailspitz – potentieller Bereich für einen Fuß- und Radfahrersteg

Empfehlung 02: Neugestaltung der Handläufe und Installation eines geeigneten Beleuchtungskonzeptes im Bereich der Bahnunterführung der S-Bahnhaltestation Seebach.



Abbildung 243: Unterführung der Drautalbahn / Treibacher Straße



Abbildung 244: Detailanschnitt der Unterführung der Drautalbahn / Treibacher Straße

Empfehlung 03: Im Zuge der Realisierung des multimodalen Knotens Seebach soll die S-Bahnhaltestelle besser in den Stadtraum eingebunden werden, sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert werden.



Abbildung 245: Aktuelle Situation der S-Bahnhaltestelle Seebach

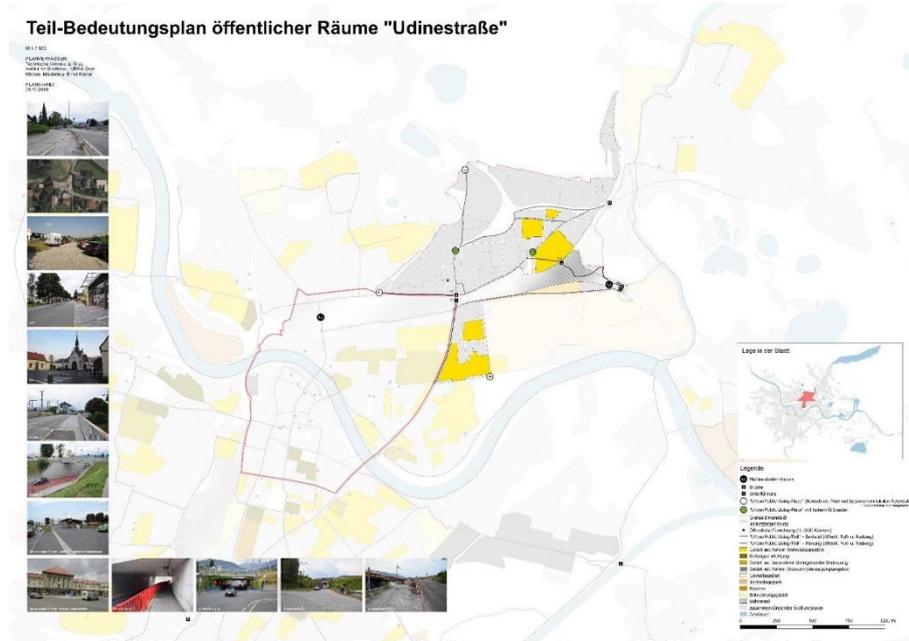


Abbildung 246: Aktuelle Situation der S-Bahnhaltestelle Seebach

Empfehlung 04: Durchführung von Wettbewerbsverfahren für den öffentlichen Raum bei großflächigen Neubau- und Anschließungsgebieten (Entwicklungsgebieten).

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Udinestraße“:

145 Institut für Städtebau



Empfehlungen urbane Entwicklungsachse „Udinestraße“

01.04.2019

Ernst Rainer | Michael Malderle

Abbildung 247: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Udinestraße“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Verbesserung der Zugangssituation und Neugestaltung der Bahnunterführung „Ossiacher Zeile“ für Fußgänger und Radfahrer.



Abbildung 248: Aktuelle Situation der Bahnunterführung Ossiacher Zeile



Abbildung 249: Detailausschnitt der Bahnunterführung Ossiacher Zeile

Empfehlung 02: Verbesserung der Zugangssituation und Gestaltung der Anbindung zur S-Bahnhaltestation Seebach mittels Beleuchtungs- und Gestaltungskonzept, sowie Hervorhebung der Fuß- und Radwege, als auch mit Einsatz urbaner Begrünung.



Abbildung 250: Zugang zur S-Bahnhaltestation Seebach – Rudolfsbahnunterführung.



Abbildung 251: Zugang zur S-Bahnhaltestation Seebach - Rudolfsbahnunterführung

Empfehlung 03: Neukonzeption einer attraktiven und sicheren Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Udinestraße bis zur Unterführung Triester Straße.



Abbildung 252: Aktuelle Situation der Fuß- und Radwege entlang der Udinestraße



Abbildung 253: Aktuelle Situation der Fuß- und Radwege entlang der Udinestraße

Empfehlung 04: Im Zuge der Realisierung des Multimodalen Knotens Seebach soll die S-Bahnhaltestelle besser in den Stadtraum eingebunden werden, sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert werden.



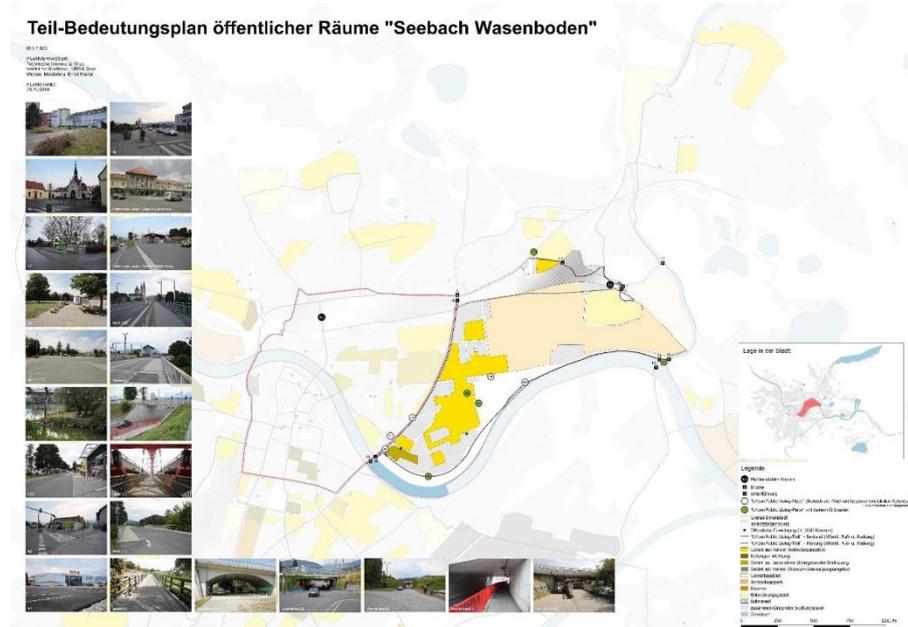
Abbildung 254: Aktuelle Situation der S-Bahnhaltestelle Seebach



Abbildung 255: Aktuelle Situation der S-Bahnhaltestelle Seebach

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Seebach Wasenboden“:

145 Institut für Städtebau



Empfehlungen urbane Entwicklungsachse „Seebach Wasenboden“

01.04.2019

Ernst Rainer | Michael Malderle

Abbildung 256: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Seebach Wasenboden“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Der Hochwasserschutz und die Retentionsflächen entlang der städtischen Flussläufe (Drau und Gail) eignen sich besonders als beispielbarer öffentlicher Raum und als urbanes Gestaltungselement.



Abbildung 257: Hochwasserschutz entlang der Drau im Bereich des Wasenbodens



Abbildung 258: Hochwasserschutz entlang der Drau im Bereich des Wasenbodens

Empfehlung 02: Verbesserung der Brückenkopfsituation im Bereich der Kriegsbrücke hinsichtlich eines sicheren und attraktiven Zugangs, sowie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.



Abbildung 259: Aktuelle nördliche Brückenkopfsituation der Kriegsbrücke über die Drau

Empfehlung 03: Umwandlung der Ossiacher Zeile zu einer sichtbaren „Nahtstelle“ (bzw. zu einem urbanen Rückgrat) mit Beziehung zur Innenstadt z.B. durch Nutzung der Potentialfläche Tafernerstraße – Ossiacher Zeile als urbanen Angelpunkt.



Abbildung 260: Nahtstelle Ossiacher Zeile



Abbildung 261: Nahtstelle Ossiacher Zeile

Empfehlung 04: Verbesserung der Zugangssituation und Neugestaltung der Bahnunterführung „Ossiacher Zeile“ für Fußgänger und Radfahrer.

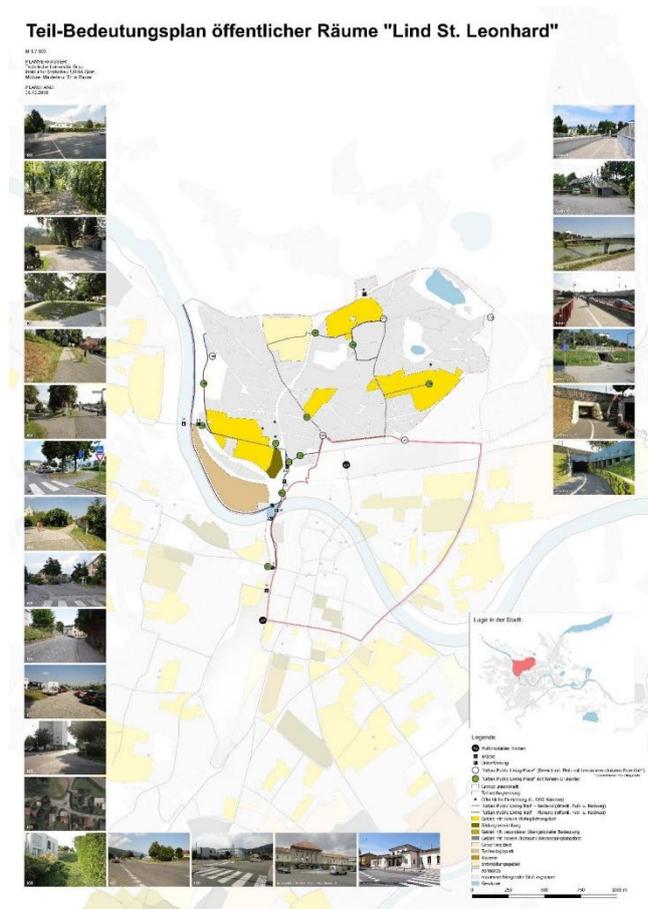


Abbildung 262: Aktuelle Situation der Bahnunterführung Ossiacher Zeile



Abbildung 263: Detailausschnitt der Bahnunterführung Ossiacher Zeile

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Lind St. Leonhard“:



Empfehlungen urbane Entwicklungsachse „Lind St. Leonhard“

Abbildung 264: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Lind St. Leonhard“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Verbesserung der Brückenkopfsituation im Bereich der Alpen Adria Brücke hinsichtlich eines sicheren und attraktiven Zugangs, sowie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.



Abbildung 265: Aktuelle Brückenkopfsituation der Alpe Adria Brücke nördlich der Drau



Abbildung 266: Aktuelle Situation zwischen Bahnunterführung und Brückenkopf der Alpe Adria Brücke nördlich der Drau

Empfehlung 02: Neukonzeption des Beleuchtungs- und Gestaltungskonzept der Fuß- und Radfahrer-Bahnunterführungen im Bereich der Steinwenderstraße und Genotteallee.



Abbildung 267: Fuß- und Radfahrer-Bahnunterführungen im Bereich der Steinwenderstraße und Genotteallee

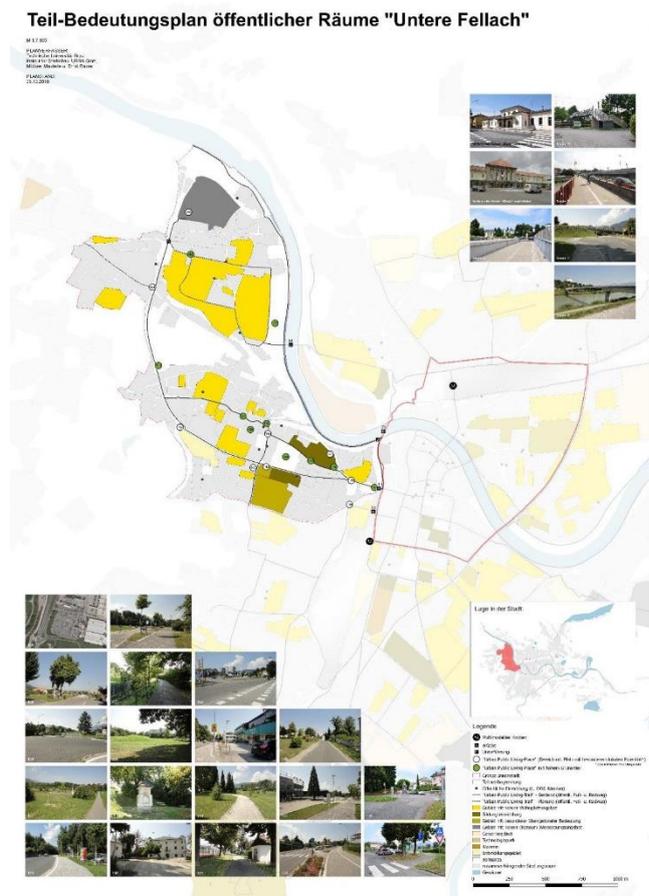


Abbildung 268: Fuß- und Radfahrer-Bahnunterführungen im Bereich der Steinwenderstraße und Genotteallee

Empfehlung 03: Vorbereitung einer optimalen Fuß- und Radanbindung des Technologieparkstandortes entlang der Drau für die zukünftige Entwicklung des Areals.

Empfehlung 04: Durchführung von Wettbewerbsverfahren für den öffentlichen Raum bei großflächigen Neubau- und Anschließungsgebieten (Entwicklungsgebieten).

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Untere Fellach“:



Empfehlungen urbane Entwicklungsachse „Untere Fellach“

Quelle: Technische
Universität Graz, Institut für
Städtebau, URBA Graz,
Michael Malderle (2018)

Ernst Rainer | Michael Malderle

Abbildung 269: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Untere Fellach“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Errichtung geeigneter Distanzgrünstreifen (Abstandsgrün) z.B. mittels Hecken oder Buschwerk als Schutz und Buffer zwischen Fuß- und Radweg zum Fahrbahnstreifen im Bereich der Tiroler Straße.



Abbildung 270: Aktuelle Situation der Fuß- und Radwege entlang der Tiroler Straße



Abbildung 271: Aktuelle Situation der Fuß- und Radwege entlang der Tiroler Straße

Empfehlung 02: Bessere Gestaltung der Sichtbarkeit des Friedhofszugangs (Friedhofsvorplatz an der Tiroler Straße). Hierbei ist eine Kombination mit der Bushaltestelle hinsichtlich der Verbesserung der Aufenthaltsqualität empfehlenswert.



Abbildung 272: Friedhofszugang und Friedhofsvorplatz an der Tiroler Straße

Empfehlung 03: Sicherung der hohen Freiraumqualität und Installation eines attraktiven Beleuchtungskonzepts entlang des Dinzlwegs und Wiesensteigs.



Abbildung 273: Fuß- und Radweg Dinzlweg



Abbildung 274: Fuß- und Radweg Wiesensteig

Empfehlungen – urbane Entwicklungsachse „Völkendorf“:

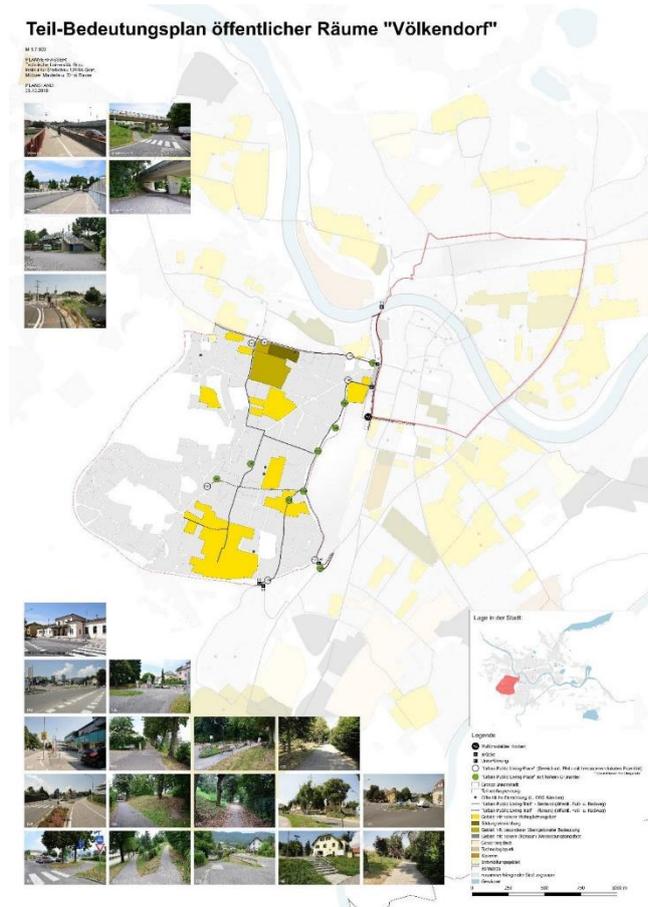


Abbildung 275: Empfehlungen für die urbane Entwicklungszone „Völkendorf“ auf Basis des Teil-Bedeutungsplanes

Empfehlung 01: Installation eines sensorgesteuerten (aktiv auf Nutzer reagierenden) Beleuchtungskonzepts im Bereich des Rad und Fußweges entlang des Westbahnhofareals (Marxrain).



Abbildung 276: Fuß- und Radweg Marxrain westlich des Westbahnhofes



Abbildung 277: Fuß- und Radweg Marxrain westlich des Westbahnhofes

Empfehlung 02: Bessere Sichtbarkeit von Radfahrern in Sammelstraßen – Farbliche Akzentuierung der Radfahrmöglichkeit in Sammelstraßen anstatt separater Spuren.

4.6.4 Empfehlungen in „ländlich geprägten Gebieten“

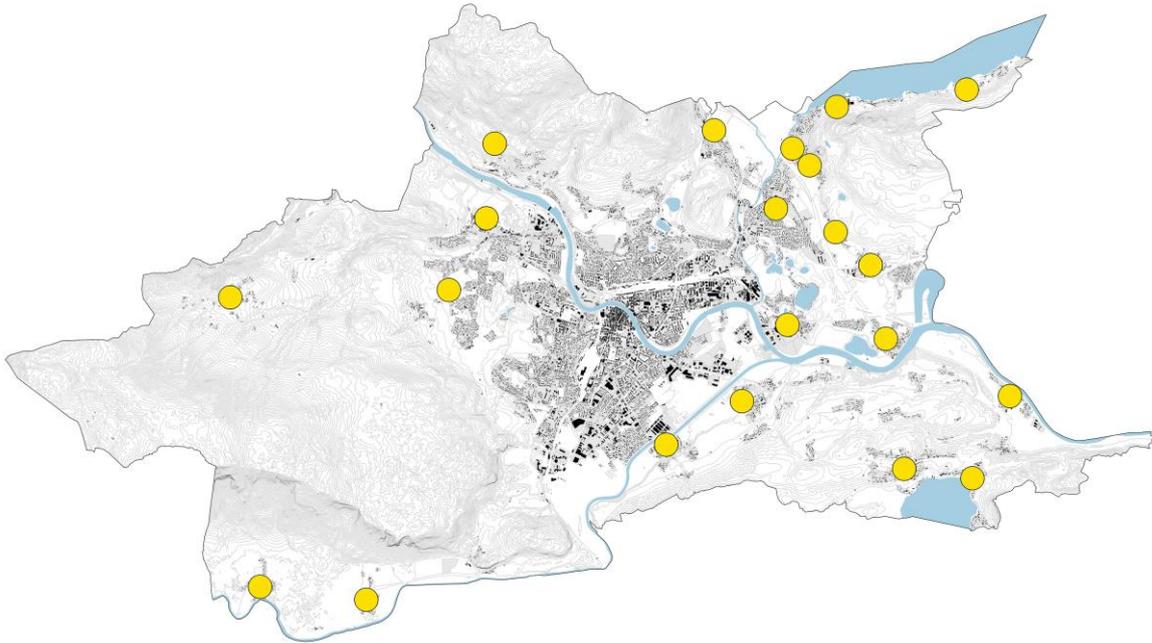


Abbildung 278: Dorf- und Siedlungszentren mit besonderem Entwicklungspotential hinsichtlich ihrer topografischen Lage und ihrer Lage zum städtischen Siedlungsraum

Die Empfehlungen für „ländlich geprägte Gebiete“ beziehen sich gezielt auf Dorf- bzw. Siedlungszentren und orientieren sich nach den allgemeinen und konkreten Zielvorstellungen (siehe Kapitel 2.2 und 2.3). Es wurden folgende Empfehlungen thesenhaft festgehalten.

Grundsätzlich gilt, dass in ländlich geprägten Gebieten gegenüber urban geprägten bzw. dicht besiedelten Gebieten andere Voraussetzungen für die Entwicklung öffentlicher Räume gelten.

Empfehlung 01: Die Entwicklung öffentlicher Räume in ländlich geprägten Gebieten soll durch die Aktivierung und Nutzung gewachsener Dorf- und Siedlungszentren mit besonderer Bedeutung und Zentralität erfolgen. D.h. insbesondere historisch gewachsene Siedlungen, die über strategisch wichtige Kreuzungspunkte, kompakte Siedlungsstrukturen mit entsprechenden Einrichtungen verfügen, wie zum Beispiel Gemeindezentren, Kirchen, Gasthäuser, Nahversorger, Sehenswürdigkeiten, verdichtete Wohnbauten, größere Firmenniederlassungen, oder sonstige wertvolle Qualitäten mit räumlichen Auswirkungen verfügen, eignen sich für eine erfolgreiche Entwicklung hinsichtlich eines lebenswerten öffentlichen Raumes. Die Aktivierung potentieller Dorfzentren zu zukünftigen Zentren des öffentlichen Lebens soll entsprechend verfolgt und vorangetrieben werden.

Empfehlung 02: Innenentwicklung (Verdichtung und Nachverdichtung bestehender Strukturen) soll gezielt kultiviert bzw. unterstützt werden, während Zersiedelung entsprechend verhindert werden soll. D.h. Förderung von verdichteten Wohnbauten und keine Förderungen von Einfamilienhäusern, sowie Einhaltung von Mindestbebauungsdichten und verringerte bzw. keine Neuwidmung von Bauland (Ausnahme der Bedarf ist notwendig).

4.6.5 Empfehlung eines weiterführenden Fachkonzeptes „Grün-Raum“

Basierend auf dem Fachkonzept „öffentlicher Raum Villach 2025“, soll ein vertiefendes Fachkonzept „Grün-Raum“ erarbeitet werden. Das Fachkonzept „Öffentlicher Raum Villach 2025“ ist Teil des Handlungsfeldes „Urbanes Leben“ und berücksichtigt die Grünräume nur als ein Puzzleteil von vielen. Die Grünräume sind gemäß stevi:konzept 2025 ein wichtiger Bestandteil des Handlungsfeldes „Umwelt und Ressourcen“ und es bedarf daher einer gesonderten Auseinandersetzung in einem eigenen Fachkonzept Grünraum, welches auf den Inhalten des Fachkonzepts „Öffentlicher Raum Villach 2025“ aufbaut. Deshalb sind folgende Voraussetzungen bzw. Empfehlungen für die Erstellung eines Grünbuches für Villach zu berücksichtigen:

- Empfehlung 01:** Detail-Kategorisierung von urbanen Grünräumen in Villach (Ausgangsbasis sind die Untergruppen des Raum-Typs Grünräume aus dem Fachkonzept „Öffentlicher Raum Villach 2025“ – siehe Kapitel 4.2.1 und 4.2.2.4).
- Empfehlung 02:** Gezielte Entwicklung von Grünräumen dort WO eine direkte Einflussnahme der Stadt größtmöglich.
- Empfehlung 02:** Mehr Qualität durch urbane Begrünung bei Neubauprojekten und zukünftigen Entwicklungsvorhaben
- Empfehlung 02:** Vernetzung stadtraumbildender urbaner Grünräume in der Stadt (Grünes Netz).
- Empfehlung 02:** Analyse nationaler und internationaler „Good Practise Beispiele“ und Ableitung, sowie Anwendbarkeit von Empfehlungen für Villach (z.B. Das Grünbuch der Stadt Zürich, Fachkonzept Grün- und Freiraum Wien STEP 2025, etc.).
- Empfehlung 02:** Abgestimmte Kooperation mit den zuständigen Verwaltungsabteilungen (Stadtgartenamt, Bauhof, etc.).
- Empfehlung 02:** Aktivierung der Arbeitsgruppe „Umwelt u. Ressourcen“ die bereits bei der Erstellung des stevi:konzept 2025 inhaltlich tätig waren.



Abbildung 279: Beispiel für Grünräume „Stadt-raumgliederndes Grün“



Abbildung 280: Beispiel für Grünräume „Öffentliche Parkanlagen“



Abbildung 281: Beispiel für Grünräume „Quartiersgrün“



Abbildung 282: Beispiel für Grünräume „Straßengrün“



Abbildung 283: Beispiel für Grünräume „Mobiles Grün“



Abbildung 284: Beispiel für Grünräume „Integriertes Grün“

5 Workshops und Abstimmungsmeetings

5.1 Workshops

5.1.1 Workshop 01 am 19.01.2018

Agenda:

- Stadtraumtypen für Villach – Gemeinsame Diskussion des erarbeiteten Vorschlages
- Stadtraumtypen WO – Verortung exemplarischer Beispiele je nach stadträumlicher Charakteristik und Bedeutung
- WO besteht akuter Handlungsbedarf
- WO ist eine direkte Einflussnahme der Stadt größtmöglich?
- Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für die Entwicklung öffentlicher Räume in Villach auf Gesamtstadtebene aus Sicht der Stadtverwaltung

5.1.2 Workshop 02 am 14.05.2018

Agenda:

- Netzwerk öffentlicher Räume – Villach
 - Methode
 - Vorgehensweise, Planung und Umsetzung
- Kaffeepause
- Innenstadt[t]räume – Villach

5.1.3 Workshop 03 am 09.11.2018

Agenda:

- Übersicht und Inhalt FKÖR-Vi
- Nahtstelle „urbaner Grün- und Freiraum“

5.2 Abstimmungsmeetings:

5.2.1 Meeting am 13.10.2017

Agenda:

- Kick Of Meeting – Vorgangsweise FKÖR-Vi

5.2.2 Meeting am 20.11.2017

Agenda:

- Grundprinzipien, Tendenzen, Hintergrund, Definitionen
- Auszug Good Practise
- Ausblick FK - Öffentlicher Raum Villach – 2025

5.2.3 Meeting am 19.02.2018

Agenda:

- Stadtraumtypen für Villach
- Stadtraumtypen WO
- Stadtmöblierung

5.2.4 Meeting am 27.06.2018

Agenda:

- Typologie öffentlicher Räume
- Methode und Vorgehensweise

5.2.5 Schlusspräsentation am 19.12.2018

Agenda:

Inhalt des FKÖR-Vi

- Übergeordnete Strategien und internationale Entwicklungstrends
- Gegenstand und Ziele des Fachkonzeptes
- Grundprinzipien des Öffentlichen Raumes
- Ausgangssituation, Rahmenbedingungen und Anforderungen
- Öffentlicher Raum „Villach 2025“
- Handlungsfelder, Instrumente und Empfehlungen

Anhang

Planunterlagen die dem Fachkonzept „Öffentlicher Raum Villach 2025“ gesondert in analoger und digitaler Form beigelegt sind:

Analoger und digitaler Plansatz:

- ❖ 1 Bedeutungsplan auf Gesamtstadtebene
- ❖ 13 Teil-Bedeutungspläne
- ❖ 6 Detailpläne der Innenstadt
- ❖ 1 Teil-Bedeutungsplan Nord-Süd Korridor

GIS Plansatz:

- ❖ 1 Projekt Bedeutungsplan auf Gesamtstadtebene
- ❖ 13 Projekte Teil-Bedeutungspläne
- ❖ 1 Projekt Dorf- und Siedlungszentren
- ❖ 1 Projekt Nord-Süd Korridor

Literaturverzeichnis

[p]ublik[+ artgineering: Guide des espaces publics bruxellois. 2017. Online verfügbar unter <http://www.publicspace.brussels/wp-content/uploads/2017/03/20170321-guide-espaces-publics-bruxellois.pdf>, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Ayuntamiento de Madrid (Hg.) (2000): Instrucción para el Diseño de la Vía Pública. Online verfügbar unter <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Vivienda-y-urbanismo/Publicaciones/Instruccion-para-el-Disenio-de-la-Via-Publica?vgnextfmt=default&vgnextoid=ebbdac0c317cf110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=cf6031d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>, zuletzt geprüft am 09.10.2018.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt. Online verfügbar unter https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Nationale_Stadtentwicklung/leipzig_charta_de_bf.pdf, zuletzt geprüft am 07.11.2017.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.) (2017): G2G Innovationsachse Graz-Gleisdorf.

Camillo Sitte (2003): Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Camillo-Sitte-Gesamtausgabe / ein Beitrag zur Lösung modernster Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien / [Schriften und Projekte]. Repr. der Erstaussg. von Mai 1889 mit Anh. "Großstadt-Grün" (1900).

Communauté Urbaine de Bordeaux (Hg.) (2009): espaces publics. Guide de conception des espaces publics communautaires. Online verfügbar unter http://www.aurba.org/wp-content/uploads/2009/06/Guide_espaces_publics_communautaires.pdf, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Cormenzana, Berta: Urban Mobility Planning Barcelona PMU 2013-2018. AQjuntament de Barcelona. 2014, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Cullen, Gordon (1983): The concise townscape. New York, NY [u.a.]: Van Nostrand Reinhold.

DI Hartmut Dumke, Dr. Petra Hirschler, DI Pia Kronberger-Nabielek, Prof. Sibylla Zech, DI Johannes Fischbäck, Mag. Stephan Maier, Mag. Michael Eder, Prof. Michael Narodoslawsky, Prof. Hans Schnitzer, DI Michael Malderle, DI Elke Neber, DI Ernst Rainer, Martin Weinhandl, Prof. Johann Zancanella, Prof. Rudolf Scheuven, DI Kurt Weninger (2014): EnergieRaumPlanung für Smart City Quartiere und Smart City Regionen. Hg. v. Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Online verfügbar unter <http://info.tuwien.ac.at/erphoch3/index.php/erpmodule.html>, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Dieter Prinz (1995): Städtebauliches Entwerfen. Städtebau. 6. überarb. Aufl. (Kohlhammer Architektur).

Dietmar Eberle (2015): Dichte und Atmosphäre - Über die bauliche Dichte und ihre Bedingungen in der mitteleuropäischen Stadt. Rheintalgespräche 2015. Rheintalgespräche 2015, 26.01.2015. Online verfügbar unter <http://www.vision-rheintal.at/aktuelles/rheintalgespraeche-2015-vortragsvideos-zum-nachsehen.html>, zuletzt geprüft am 15.12.2016.

European Council of Town Planners. Conseil Européen des Urbanistes (Hg.) (2003): Die Neue Charta von Athen 2003. Vision für die Städte des 21. Jahrhunderts. Online verfügbar unter https://www.srl.de/dateien/dokumente/de/neue_charta_von_athen_2003.pdf, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06. Arbeitsgruppe Straßenentwurf, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr: Richtlinie und Vorschriften für das Straßenwesen. Wien. Online verfügbar unter <http://www.fsv.at/cms/default.aspx?ID=9815dd09-f5a8-41a8-9fb5-b1197ffb1cd2>.

Fussverkehr Schweiz (Hrsg.): Qualität von öffentlichen Räumen. Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität. Online verfügbar unter http://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/20150909_Dokumentation-Aufenthaltsqualitaet_2015.pdf, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. 2. Aufl.

Gehl Architects ApS (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. Hg. v. Wien 3420 Aspern Development AG und Magistratsabteilung 18. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008068.pdf>, zuletzt geprüft am 03.10.2017.

Gehl Architects ApS (2017): More to walking than walking, 2017. Online verfügbar unter https://www.kulkulaari.fi/sites/default/files/anders_rohl_-_more_to_walking_than_walking_final.pdf, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Grün Stadt Zürich (Hg.) (2006): Das Grünbuch der Stadt Zürich. integral planen - wirkungsorientiert handeln. Online verfügbar unter https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=2ahUKEwjG8POM9rzeAhVTiKYKHXBkASIQF-jACegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fwww.stadt-zuerich.ch%2Fcontent%2Fdam%2Fstzh%2Fted%2Fdeutsch%2Fgsz%2FAngebot%2520und%2520Beratung%2FPublikationen%2520und%2520Broschueren%2FPublikationen%2FGruenbuch-gesamt_pdf.pdf&usq=AOvVaw0Vd92hjXKkLMN8w3R75V40, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Herbert Bork, Stefan Klingler, Sibylla Zech (2015): Stadtpunkte 16. Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im Öffentlichen Raum. Hg. v. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien. Online verfügbar unter <https://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/stadtpunkte/Stadtpunkte16.pdf>, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Jan Gehl: PUBLIC SPACES - PUBLIC LIFE - for the 21st CENTURY. Ljubljana, zuletzt geprüft am 03.10.2017.

Kevin Lynch (2007): Das Bild der Stadt. Unveränd. Nachdr. der 2. Aufl. (Bauwelt-Fundamente).

Klus, Sebastian (2013): Die europäische Stadt unter Privatisierungsdruck. Konflikte um den Verkauf kommunaler Wohnungsbestände in Freiburg. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Stadt, Raum und Gesellschaft, Stadt – Region – Landschaft). Online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1007/978-3-658-02449-9>.

Landeshauptstadt Hannover (Hg.) (2015): Öffentliche Räume zum Leben. Stadträume neu gestalten. Fachbereich Planen und Stadtentwicklung, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Lefebvre, Henri; Althaler, Birgit; Schäfer, Christoph (2016): Das Recht auf Stadt. 1. Auflage (Nautilus Flugschrift).

Leixner, Othmar (1925): Der Stadtgrundriß und seine Entwicklung. Was uns der Stadtplan erzählt (Landkarte).

Nantes Métropole, Direction Générale des Territoires et de la Proximité (Hg.) (2013): Les principes généraux d'aménagement. Online verfügbar unter https://www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/1-principes-generaux-d-amenagement_1392202902182.pdf?INLINE=FALSE, zuletzt geprüft am 19.11.2018.

New York City Department of Transportation (Hg.) (2015): NYC DOT - Street Design Manual. Online verfügbar unter <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/streetdesignmanual.shtml#download>, zuletzt geprüft am 18.10.2017.

Peter Prenner (Hg.) (2016): Stadtpunkte19. Wien wächst - Öffentlicher Raum. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien. Online verfügbar unter <https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/Stadtpunkte19.pdf>, zuletzt geprüft am 03.10.2017.

Richard Sennett (2018): Die offene Stadt. Eine Ethik des Bauens und Bewohnens. 1. Auflage.

Sibylla Zech, Stefan Klinger (2015): Öffentlicher Raum und kommerzielle Begehrlichkeiten. AK-Stadttagung. Wien, 24.11.2015, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Stad Antwerpen (Hg.) (2018): Draaiboek_openbaar_domein. Stadsontwikkeling Antwerpen. Online verfügbar unter http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/Draaiboek_openbaar_domein.pdf, zuletzt geprüft am 09.10.2017.

Stadt Bern (Hg.) (2011): Handbuch: Planen und Bauen im öffentlichen Raum. Online verfügbar unter <http://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/wie-wir-planen-bauen/handbuch>, zuletzt geprüft am 10.10.2017.

Stadt Villach (Hg.) (2016): stevi :konzept 2025. Stadt Entwicklung Villach. Online verfügbar unter https://www.villach.at/getmedia/70b98fcb-8430-499a-ac02-985991dee196/stevi2025_Endfassung.pdf.aspx, zuletzt geprüft am 02.10.2017.

Stadt Wien, MA 18 - Referat für Landschaft und öffentlicher Raum (2015): STEP 2025 - Fachkonzept Grün- und Freiraum. Hg. v. Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. Wien, zuletzt geprüft am 18.10.2017.

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – stadtentwicklung und stadtplanung (Hg.) (2015): Werkstattbericht 151: Konsum(zwang)freie Räume - Zielgebiet City. Konsum(zwang)freie Räume Zielgebiet City. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008432.pdf>, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

Stadt Zürich (2006): Stadträume 2010. Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum. Online verfügbar unter https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/oeffentlicher_raum/heute_und_morgen/strategie/stadtraeume_zuerich/strategie_stadtraeume.html, zuletzt aktualisiert am 07.06.2019.

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.) (2018): Stadtentwicklungsplan 2025 Fachkonzept - Öffentlicher Raum. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008522.pdf>, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

The Sports Confederation of Denmark, The Ministry of Social Affairs (Hg.) (2009): Activating. architecture and urban planning. Online verfügbar unter https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwim-Z7qrtfiAhXQy6YKHV-VIBQkQFjAAegQIAhAC&url=https%3A%2F%2Fwww.dif.dk%2F-%2Fmedia%2Fdfdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelses%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydjpW, zuletzt geprüft am 07.06.2019.

United nations human Settlements Programme (2013): The relevance of street patterns and public space in urban areas. UN-Habitat Working Paper, zuletzt geprüft am 03.10.2017.

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: <https://radkompetenz.at/cms/wp-content/uploads/2018/04/Radgipfel.jpg> (zuletzt abgefragt am 03.06.2019)
- Abbildung 2 Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz
- Abbildung 3: Stadt Villach abrufbar unter: https://www.villach.at/getmedia/70b98fcb-8430-499a-ac02-985991dee196/stevi2025_Endfassung.pdf.aspx (zuletzt abgefragt am 03.06.2019)
- Abbildung 4: Stadt Villach stevi:konzept 2025 (2017)
- Abbildung 5: Stadt Villach stevi:konzept 2025“ (2017)
- Abbildung 6: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz (2018)
- Abbildung 7: PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH (2017)
- Abbildung 8: Joanneum Research LIFE Forschungsgesellschaft mbH (2017)
- Abbildung 9: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
- Abbildung 10: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 11: Jan Gehl in: „Partitur des öffentlichen Raums“ Planungshandbuch für Wien Aspern (2009)
- Abbildung 12: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
- Abbildung 13: http://www.lib.berkeley.edu/EART/maps/nolli_06.jpg (zuletzt abgerufen am 11.10.2017)
- Abbildung 14: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
- Abbildung 15: https://www.kulkulaari.fi/sites/default/files/anders_rohl_-_more_to_walking_than_walking_final.pdf (zuletzt abgerufen am 07.06.2019)
- Abbildung 16: https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2014/05/TimeSquare_Before_After_Credit_DOT_story_www.png (zuletzt abgerufen am 28.3.2019)
- Abbildung 17: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 18: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018), basierend auf OGD Daten (<https://www.data.gv.at/>)
- Abbildung 19: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018), basierend auf OGD Daten (<https://www.data.gv.at/>)
- Abbildung 20: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018), basierend auf OGD Daten (<https://www.data.gv.at/>)
- Abbildung 21: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 22: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 23: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 24: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 25: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 26: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 27: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 28: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 29: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 30: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 31: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 32: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 33: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 34: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 35: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 36: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 37: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 38: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 39: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 40: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 41: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
- Abbildung 42: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 43: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
- Abbildung 44: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
- Abbildung 45: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
- Abbildung 46: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
- Abbildung 47: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 132: Stadt Villach (2018)

Abbildung 133: Stadt Villach (2018)

Abbildung 134: Stadt Villach (2018)

Abbildung 135: Stadt Villach (2018)

Abbildung 136: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 137: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 138: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 139: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 140: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 141: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 142: https://fiberline.dk/sites/default/files/case-stories/Nordhavn_1_lightdesignswecodenmark.jpg (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 143: https://fiberline.dk/sites/default/files/case-stories/Nordhavn_2_lightdesignswecodenmark.jpg (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 144: <http://www.landezine.com/wp-content/uploads/2016/08/Nerreport-04-kopier.jpg> (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 145: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 146: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 147: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 148: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 149:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwips7OCwsTeAhWSYVAKHfv3BbEQFjAAegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fwww.dif.dk%2F-%2Fmedia%2Fdifdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelser%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydpjW (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 150:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwips7OCwsTeAhWSYVAKHfv3BbEQFjAAegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fwww.dif.dk%2F-%2Fmedia%2Fdifdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelser%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydpjW (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 151:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwips7OCwsTeAhWSYVAKHfv3BbEQFjAAegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fwww.dif.dk%2F-%2Fmedia%2Fdifdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelser%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydpjW (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 152:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwips7OCwsTeAhWSYVAKHfv3BbEQFjAAegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fwww.dif.dk%2F-%2Fmedia%2Fdifdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelser%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydpjW (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 153:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwips7OCwsTeAhWSYVAKHfv3BbEQFjAAegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fwww.dif.dk%2F-%2Fmedia%2Fdifdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelser%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydpjW (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 154:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwips7OCwsTeAhWSYVAKHfv3BbEQFjAAegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fwww.dif.dk%2F-%2Fmedia%2Fdifdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelser%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydpjW (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 155: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 156: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 157: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 158:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwips7OCwsTeAhWSYVAKHfv3BbEQFjAAegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fwww.dif.dk%2F-%2Fmedia%2Fdifdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelser%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydpjW

%2Fmedia%2Fdifdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelser%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydpjW (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 159:

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwips7OCwsTeAhWSYVAKHfv3BbEQFjAAegQICBAC&url=https%3A%2F%2Fwww.dif.dk%2F->

%2Fmedia%2Fdifdk%2Fforeningsliv%2Fudgivelser%2Fpdf%2Factivating_architecture_and_urban_planning.pdf&usg=AOvVaw30jKiCC3cvj2ZVFQiydpjW (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 160: https://www.rs-rohstoffe.at/wp/wp-content/uploads/IMG_2073-1.jpg (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 161: http://www.oekowege.at/image/Hansegrand/hansegrand_3.jpg (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 162: <https://www.rs-rohstoffe.at/wp/wp-content/uploads/b922f766ac-1.jpg> (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 163: <http://greenspired.de/trendiger-stadtraum/> (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 164: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2019)

Abbildung 165: <http://bucharest-triennale.eu/storage/app/media/Exterior%20design/Laac/LHP07052011-011%202.jpg> (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 166: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 167: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 168: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 169: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 170: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 171: <https://i2.wp.com/iwan.com/wp-content/uploads-iwan/2013/07/HdM-1111-Lincoln-Rd-4390.jpg?fit=1600%2C1067&ssl=1> (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 172: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 173: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 174: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2015)

Abbildung 175: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2015)

Abbildung 176: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 177: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 178: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2019)

Abbildung 179: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2019)

Abbildung 180: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 181: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 182: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 183: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 184: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 185: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 186: <https://www.villach.at/stadt-erleben/news/marktkonzept> (zuletzt abgerufen am 06.06.2019)

Abbildung 187: <https://www.villach.at/stadt-erleben/news/marktkonzept> (zuletzt abgerufen am 06.06.2019)

Abbildung 188: <https://www.villach.at/stadt-erleben/news/marktkonzept> (zuletzt abgerufen am 06.06.2019)

Abbildung 189: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 190: AAPS Architekten (2018)

Abbildung 191: <https://i.piniimg.com/originals/8c/fb/02/8cfb02005d4d224513412ea4eca10b17.jpg> (zuletzt abgerufen am 8.11.2018)

Abbildung 192: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 193: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 194: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Photoarchiv (1910)

Abbildung 195: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 196: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 197: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 198: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 199: http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/pmu_angles.pdf (zuletzt abgerufen am 19.09.2018)

Abbildung 200: http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/pmu_angles.pdf (zuletzt abgerufen am 19.09.2018)

Abbildung 201: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 202: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 203: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 204: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 205: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Abbildung 206: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Abbildung 263: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 264: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 265: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 266: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 267: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 268: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 269: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 270: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 271: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 272: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 273: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 274: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 275: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 276: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 277: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Abbildung 278: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018), basierend auf OGD Daten (<https://www.data.gv.at/>)
Abbildung 279: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
Abbildung 280: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
Abbildung 281: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
Abbildung 282: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
Abbildung 283: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)
Abbildung 284: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2017)

Tabelle 166: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 167: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 168: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 169: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 170: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 171: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 172: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 173: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 174: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 175: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 176: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 177: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)
Tabelle 178: Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, URBA Graz, Michael Malderle (2018)

Impressum

STAND DER INHALTE:

Juli 2019

EIGENTÜMER UND HERAUSGEBER:

Magistrat der Stadt Villach

GESAMTPROJEKTLEITUNG:

Dipl.-Ing. Guido Mosser
Stadt- und Verkehrsplanung
Magistrat der Stadt Villach

AUTOREN DES FACHKONZEPTES UND FACHLICHE BEARBEITUNG:

Dipl.-Ing. Michael Malderle
Technische Universität Graz
Institut für Städtebau, URBA Graz

Dipl.-Ing. Arch. Ernst Rainer
Technische Universität Graz
Institut für Städtebau, URBA Graz

PROJEKTTEAM:

Die Erarbeitung des Fachkonzeptes erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Magistratsabteilungen der Stadt Villach und der Technischen Universität Graz, Institut für Städtebau.

Magistrat der Stadt Villach:

Stadt- und Verkehrsplanung:

Dipl.-Ing. Guido Mosser
Dipl.-Ing. Reinhold Pischounig
Dipl.-Ing. Ralf Wanek
Dr. Klaus Rauter
Ing. Stefan Rischnig
Gerhard Leiter

Vermessung und Geoinformation:

Dipl.-Ing. Gerda Steiner
Ing. Gerald Reiter

Tiefbau:

Ing. Leo Piechl

Stadtgarten:

Dipl.-Ing. Hanni Hudezek
Dipl.-Ing. Wolfgang Faller

Technische Universität Graz, Institut für Städtebau:

Institut für Städtebau – URBA Graz:

Univ.-Prof. Arch. Aglaée Degros
Dipl.-Ing. Michael Malderle
Dipl.-Ing. Arch. Ernst Rainer

