

Die Draulände und das Stadtentwicklungskonzept 1989 der Stadt Villach

DI Alois Aichholzer, Mai 2016

Derzeit werden durch die Medien neue Pläne der Draugestaltung verbreitet.

Möchte in diesem Zusammenhang bemerken, daß ich mich seit vielen Jahren mit dem Thema der Einbeziehung der Drau in ein Stadtkonzept sowohl privat als auch mit meinem ehemaligen Büro beschäftigt, und dabei ein Gesamtlösungskonzept entwickelt habe, welches den Bereich zwischen der Alpen Adria Brücke und der Kriegsbrücke umfaßt und speziell auf die Umgestaltung der 3 Stadtbrücken Bezug genommen wird.

Es wurde dabei insbesondere auf das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Villach 1989 eingegangen und dabei versucht, Lösungen zu finden, um eine maximale Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit, Bewohner- und Umweltfreundlichkeit zu gewährleisten.

Dies zu einem Zeitpunkt, als die Parole der Stadt auf „Auto raus“ ausgerichtet war und der Bürgermeister die Leute per Shuttle Busse in die Stadt transportieren wollte.

Seit 1989, 26 Jahre lang, wurde am rechtseitigen Ufer nicht gearbeitet, außer dass eine Schneerutsche ohne Genehmigung und auf Fremdgrund „sommertauglich“ gemacht wurde und man die Brüstungen der Hochwasserschutzmauer durch Anbringung von Bügeln erhöht hat, die aber nicht den Kärntner Bauvorschriften entsprechen und eine Gefahr für einen möglichen Absturz bedeuten!

Die geschichtsträchtige existierende Bezeichnung Draulände (Drauschiffer sind hier seinerzeit gelandet) ist nicht mehr „in“, man möchte als sog. „zeitgemäße Anpassung“ den Begriff Drauriviera verwenden. Ideen dafür werden in Marburg, Tulln, Graz, Regensburg usw. gesucht.

PROJEKT DRAULÄNDE ©

1992 wurde der Stadt unter Zugrundelegung des Stadtentwicklungskonzeptes 1989 ein Konzept über die Umgestaltung des Drauländebereiches vorgestellt.

In einer 2 Sätze umfassenden Begründung wurde dieses von der Stadt abgelehnt.

Dessen ungeachtet erfolgte die Planung eines zweispurigen Panoramaradweges zwischen Alpen Adria Brücke und Kriegsbrücke. Dieser war auf dem genehmigten, kostenlosen bundeseigenen Luftraum über den Bermen vorgesehen und sollte die Möglichkeit bieten, per Rad das Stadtzentrum entlang der Drau auf gleichem Niveau zu erreichen und auch über die umgestaltete Kongreßhausbrücke an das andere Ufer zu gelangen. Einschließlich der Tiefgarage Burgplatz/Lände hätte man 220 neue Parkplätze geschaffen. Hätte man noch eine Tiefgarage am „Kanonenplatzl“ dazu ergänzt, wären es 334 neue Plätze geworden. 47 zusätzliche Bäume wären hinzugekommen, das Rondeau als Haltestelle mit WCs und zusätzliche Freiflächen und Gehsteige waren vorgesehen. Durch eine Unterführung beim 29-er wäre eine behindertengerechte Verbindung zur Drauberme hergestellt worden, die zu einem per Anker fixiertem Szene-Drauschiff und zu einem Begegnungsbereich geführt hätte.

Anstelle der stadtverschandelnden Sommerschneerutsche war eine optisch ansprechende Mehrzweckkonstruktion geplant gewesen.

1995 wurde dem Bürgermeister Manzenreiter von einem hochkarätigem Komitee das Konzept einer Tiefgarage am Burgplatz und der Lände vorgestellt. Diese sollte zu einer Belebung der Innenstadt beitragen. Für die Finanzierung und Betreibung wären private Investoren zur Verfügung gestanden. Doch der Bürgermeister hatte hierfür kein Verständnis und lehnte die Einräumung des Baurechtes ab.

Erwähnenswert: Die Kosten der Parkplätze über den Draubermen hätten lediglich 20 % vom Preis einer Tiefgarage betragen.

Im Bedarfsfall hätte es auch die Möglichkeit gegeben, anstelle bestimmter Parkplatzflächen über den Bermen diese zu begrünen oder als Sitzgelegenheiten für Lokale zu verwenden.

LIVING BRIDGE ©

Gleichfalls unter Bezug auf das Stadtentwicklungskonzept 1989 sollte die Kongreßhausbrücke zu einer behindertengerechten Fußgängerbrücke mit einem zweispurigen Radweg umgestaltet werden, und zudem eine behindertengerechte Rampe zu den Bermen führen.

Die Betonplatte sollte begrünt, Geh- und Radweg an der Unterseite der Tragkonstruktion angehängt werden.

Für die architektonische Gestaltung war das Team fasch+fuchs vorgesehen. (Preisträger zahlreicher Projekte, u.a. auch 1. Preis und Planung der Schiffsanlegestelle am Schwedenplatz in Wien). Eine außergewöhnliche Lichtinstallation sollte von der ursprünglich aus Villach stammenden herausragenden Künstlerin Melitta Moschik (Studium Physik+Mathematik) entwickelt werden.

Für Vorarbeiten wie Planung, Vorstatik und Kostenermittlung wären die Pläne der bestehenden Brücke notwendig gewesen. Es wurde daher die Stadt ersucht, doch diese verweigerte unter fadenscheinigen Begründungen die Einsicht in die Unterlagen.

Es mußten daher die für diese Vorarbeiten notwendigen Unterlagen selbst eruiert werden. Dazu war ein aufwendiges Aufmaß innerhalb des bestehenden Brückenhohlraumes notwendig.

Bei der vorgesehenen privaten Projekterrichtung wären der Stadt lediglich monatliche Mietkosten von rund 3.000 € für die Benützung der Brücke entstanden.

Es hätte bei der Finanzierung das „Mittelalterprinzip“ angewendet werden können. Seinerzeit haben Geldgeber Brücken errichtet, Benutzer mußten für die Überquerung einen Obolus entrichten.

Bemerkenswert war die sowohl technisch als auch kommerziell interessante Idee des damaligen Villacher Bürgermeisters, der eine neue Brücke bauen wollte, dass die Bestehende am Drauboden-Parkplatz wiedererrichtet werden könnte (Kleine Zeitung 9.9.1999).

Nachdem 2014 die Stadt ein sogenanntes „Bürgerbeteiligungsmodell“ in Szene setzte, wurde mein Projekt dem damaligen Baureferenten Albel vorgestellt.

Dabei wurde angeregt, die Stadt möge einen Kostenbeitrag leisten, damit ein renommiertes Architektenteam aus Wien mein Projekt so präsentieren könnte, um damit der Bevölkerung eine bessere Vorstellung zu vermitteln.

Herr Albel war allerdings nicht bereit, einen Beitrag (ca. 6.000 €) zu leisten und hat das Ansinnen abgelehnt.

DIE KRIEGSBRÜCKE

1993 war für die Sanierung der Kriegsbrücke vom Amt der Kärntner Landesregierung die Errichtung einer Ersatzbrücke vorgesehen. Ich habe gemeinsam mit der Firma Ilbau ein Wahlprojekt eingereicht, bei dem man auf eine Ersatzbrücke hätte verzichten können und zudem auch noch getrennte Rad- und Gehwege auf beiden Seiten vorgesehen waren.

Für eine architektonische Gestaltung konnte der deutsche Architekt Karsten K. Krebs gewonnen werden. (Krebs hat zusammen mit Frank Gehry, Adolfo Natalini und Hans Hollein an einem Projekt für das 3. Jahrtausend zusammengearbeitet, war 1. Preisträger und Planer des Pavillons der

europäischen Gemeinschaft in Sevilla, der Mailänder Stardesigner Matteo Thun bezeichnete den Kollegen Krebs als seinen Lehrmeister).

Auf massive Ablehnung stieß die Architektur bei Bürgermeister Manzenreiter. Dieser meinte, für die Architektur gäbe es keinen Schilling, lieber würde er das Geld für den Nikolaiplatz verwenden.

Sehrwohl wurde nachträglich eine kostenverursachende Brückenbehübschung in Form einer stählernen Pergola im Bereich der Rad-Gehwege vorgenommen. Diese ist allerdings für den Anprall von Fahrzeugen nicht geeignet und ist eine Gefahr für Mensch und Material.

Erwähnt sollte werden, daß allein der durch die Ersatzbrücke notwendige Abtrag von 31 Bäumen samt Park der Stadt Villach 700.000 Schilling gekostet hat. Bemerkenswert sind auch die von der Stadt getragenen Kosten in Millionenhöhe für den Rad-Gehweg, der allerdings für ein abgeirrtes Fahrzeug nicht berechnet wurde. Auch hängt die städtische Wasserleitung auf einer bedenklich verstärkten Kragkonstruktion.

Die Ablehnung des Projektes Aichholzer/Ilbau wurde von den Beamten der Landesregierung wegen des angeblich schlechten Betonzustandes der alten Brückenplatte begründet, denn dadurch wäre die Befahrbarkeit während der Sanierungsarbeiten bei Nichtverwendung einer Ersatzbrücke angeblich nicht möglich gewesen.

Bei einem nachträglich beantragten gerichtlichen Beweissicherungsverfahren wurde diese Annahme der Landesbeamten, die falsch war, eindeutig widerlegt.

Die mittlere Betondruckfestigkeit der Fahrbahnplatte lag bei 511 kg/cm². Diese Festigkeit war ausgezeichnet und lag sogar deutlich höher als jener Wert, der für die neue Platte festgelegt wurde.

Das Wahlprojekt war sowohl technisch als auch kostenmäßig dem Amtsprojekt überlegen, eine objektive Gegenüberstellung wurde allerdings vermieden, und somit das Bestbieterangebot verhindert.

Betrachtet man auch noch die Zusammenhänge rund um die Ersatzbrücke, den millionenteuren Ersatzteilen der Firma Krupp aus Deutschland, usw., so lieferten diese ein Paradebeispiel von Amtsmissbrauch und Korruption.

Von einer Anzeige wurde in Absprache mit der am Wahlprojekt mitwirkenden Baufirma aus allgemein bekannten Gründen Abstand genommen.

Einen besonderen Grund hatte die Einholung von Expertisen von neun Fachexperten, darunter aus den Technischen Universitäten Österreichs, der Schweiz und Deutschland.

Die nach Amtsentwurf sanierte Brücke wurde weder auf Erdbeben untersucht, noch auf Ermüdungsfestigkeit und Restlebensdauer. Vorgenommene Verstärkungen an der genieteten und ermüdeten Altstahlkonstruktion durch Verschweissungen und Verschraubungen entsprechen nicht dem Stand der Technik und auch nicht den geltenden Normen.

Derzeit besteht die Möglichkeit, dass mehrere 44 t- Fahrzeuge bei extremer Temperatur die Brücke gleichzeitig befahren könnten.

In einer Mitteilung an die Brückenbauabteilung des Amtes der Kärntner Landesregierung wurde deshalb darauf hingewiesen, man möge entscheiden, ob man eine Gewichtsbeschränkung vorsieht oder ob der Bruchversuch fortgesetzt werden sollte.