



ERLÄUTERUNG  
ZUM  
GENERAL-REGULIERUNGSPLAN  
DER  
STADT VILLACH  
IN  
KÄRNTEN.

VERFASST VON

ARCHITEKT

EUGEN FASSBENDER

K. K. BAURAT.



MIT STADTPLAN.

ALS MANUSKRIFT GEDRUCKT.

1906

ERLÄUTERUNG  
VON  
GENERAL-REGULIERUNGSPLAN

STADT VILLACH

KÄRNTEN

STADT VILLACH



STADT VILLACH

1901

*— Allgemeines*

**Inhaltsverzeichnis.**

	Seite
<b>Vorwort</b> . . . . .	VII
<b>Abschnitt I.</b>	
<b>— Die Notwendigkeit von Stadtregulierungen</b> . . . . .	1
<b>Abschnitt II.</b>	
<b>— Programm zur Regulierung der Stadt Villach.</b>	
Das Programm . . . . .	5
Dessen Begründungen . . . . .	7
Vergrößerung des Stadtgebietes . . . . .	11
<b>Abschnitt III.</b>	
<b>— Das General-Regulierungsprojekt.</b>	
Aufgaben und Beschaffenheit des Projektes . . . . .	12
Die Projektpläne . . . . .	13
<b>— Durchführung der Regulierung</b> . . . . .	15
<b>— Gesetzliche Bestimmungen zur Durchführung</b> . . . . .	15
<b>— Einschlägige Bestimmungen der Bauordnung</b> . . . . .	16
<b>Abschnitt IV.</b>	
<b>— Allgemeine Gesichtspunkte einer Stadtregulierung.</b>	
Lebensdauer einer Stadt . . . . .	18
Art und Umfang einer Regulierung . . . . .	18
Die Faktoren einer Regulierung . . . . .	18
Prinzipien einer Regulierung . . . . .	19
Die Aufgabe des Städtebaues . . . . .	19
Voraussicht . . . . .	19
Gesamtwohl . . . . .	19
Vermeidung von Halbheiten . . . . .	20
Verhütung von Übeln und falschen Maßnahmen . . . . .	20
Erhaltung der Eigenart der Stadt, Schonung hervorragender Gebäude . . . . .	20

	Seite
Straßenerweiterungen und -Durchschläge . . . . .	20
Anpassen an die zeitlichen und örtlichen Verhältnisse . . . . .	21
Hygiene . . . . .	21
Überschwemmungsgefahr . . . . .	21
Lage der Hauptgebäude und Anlagen im Stadtgebiete . . . . .	22
Gebäude, welche ins Zentrum der Stadt gehören . . . . .	22
Gebäude, welche im ganzen Stadtgebiete verteilt sein können . . . . .	22
Solche Anlagen, welche außerhalb der Stadt oder an der Peripherie gelegen sein können oder müssen . . . . .	22
Zeitraum einer Regulierung . . . . .	22
Stadtgrün . . . . .	23
Über Platz- und Straßennamen . . . . .	24

Abschnitt V.

Die Stadt Villach.

Kurze Charakteristik der jetzigen Stadt . . . . .	26
Zur Geschichte Villachs . . . . .	26
Die Bevölkerungszunahme . . . . .	28
Das Anwachsen der Stadt . . . . .	30
Eignung Villachs in bezug auf seine künftige Entwicklung (Fremdenstadt, Industriestadt) . . . . .	30
Die voraussichtliche Größe der Stadt . . . . .	32
Zukunftscharakter der Stadt . . . . .	33
Erfordernisse und allgemeine Vorschläge für Villach . . . . .	33
Neubauten und Neuanlagen . . . . .	33
Hotels . . . . .	33
Stadtgarten . . . . .	34
Saalbauten . . . . .	34
Industrieviertel . . . . .	36
Zur Approvisionierung . . . . .	36
Cottages für Beamte und Arbeiter . . . . .	37
Fest- und Spielplätze . . . . .	37
Trinkwasser . . . . .	37
Bade- und Schwimmanstalten . . . . .	37
Bergbahn auf den Dobratsch . . . . .	37
Anglikanische Kirche . . . . .	38
Blumenschmuck . . . . .	38

Abschnitt VI.

Das Terrain der Stadt und seine Regulierung.

Die Terrainverhältnisse . . . . .	39
Schutz gegen Überschwemmungen . . . . .	39
Das General-Niveau. . . . .	
Allgemeines . . . . .	41
Niveau um die Stadtpfarrkirche . . . . .	42

	Seite
Niveau der Widmann-Gasse . . . . .	43
Niveau der Verbindungsstraße über die Eisenbahnbrücke . . . . .	43
Zur Durchführung der Niveauregulierung . . . . .	44

Abschnitt VII.

Der Verkehr.

— Allgemeines . . . . .	45
-------------------------	----

A. Fernverkehr.

Die in Villach einmündenden Bahnlinien . . . . .	45
Bahnführungen und Bahnhöfe im Stadtgebiete Villach . . . . .	46
Neue Staatsbahnlinie samt Bahnhof . . . . .	48
Die Südbahnanlagen und der Zentralbahnhof . . . . .	53
Bergbahn auf den Dobratsch . . . . .	54
Elektrische Straßenbahnen . . . . .	54

B. Lokalverkehr.

System des Verkehrsnetzes . . . . .	54
Hauptverkehrsadern in Villach . . . . .	
Gerippe des Verkehrsnetzes . . . . .	55
Hauptstraßenzüge 1. Ordnung . . . . .	59
Hauptstraßenzüge 2. Ordnung . . . . .	60
Brücken . . . . .	60
— Über Herstellung von Plätzen und Straßen . . . . .	61
Allgemeines . . . . .	61
Plätze . . . . .	62
Straßen . . . . .	63
Elemente der Straßen und Wege . . . . .	63
Ausstattung und Schmuck der Plätze und Straßen . . . . .	65
Klassen der Verkehrswege . . . . .	66
I. Kategorie: Verkehrswege in den engverbauten Stadtteilen . . . . .	67
II. Kategorie: Verkehrswege in unverbauten oder teilweise verbauten Stadtteilen . . . . .	67
A. Straßen ohne Baumreihen und Vorgärten . . . . .	67
B. Straßen mit 2 Baumreihen (Alleen) . . . . .	68
C. Straßen mit 1 Baumreihe (Halb-Alleen) . . . . .	69
D. Landstraßen . . . . .	70

Abschnitt VIII.

Einteilung der Stadt in Gebiete und Bezirke.

Stadtgebiet und Landgebiet . . . . .	71
Die 12 Stadtbezirke . . . . .	71

Abschnitt IX.

Die Verbauung und deren Zonen.

Allgemeines . . . . . 75

Vorschläge für Villach.

Allgemeine Verwendungsart der Stadtteile . . . . . 76
Bauweisen . . . . . 77
Bauzonen . . . . . 77
Zone I. Geschlossene, dichte Verbauung . . . . . 78
Zone II. Geschlossene, minder dichte Verbauung . . . . . 78
Zone III. Offene, engere Verbauung . . . . . 79
Zone IV. Offene, weitere Verbauung . . . . . 79
Zone V. Verbauung für Industrie- und Fabrikszwecke . . . . . 80
Zone VI. Verbauung für Kleinwohnhäuser . . . . . 80
Zone VII. Verbauung zum Zwecke des Warmbades Villach . . . . . 81
Zone VIII. Ländliche (bäuerliche) Verbauung . . . . . 81
Parzellierung und Baublöcke . . . . . 81

Abschnitt X.

Sanitäre Anforderungen . . . . . 83

Abschnitt XI.

Schönheitsanforderungen . . . . . 90

Abschnitt XII.

Die Regulierung der Stadt im besondern.

I. Bezirk Altstadt.

Der vornehmste Straßenzug Villachs . . . . . 95
Der Hauptplatz . . . . . 95
Die Stadtpfarrkirche St. Jakob . . . . . 97
Das Rathaus . . . . . 97
Pfalzgrafen-Platz . . . . . 98
Der Schiller-Platz . . . . . 99
Bamberg-Straße . . . . . 99
Der Hans Gasser-Platz . . . . . 99
Der Kaiser Josef-Platz . . . . . 99
Marktplatz mit Markthalle . . . . . 100
Regulierung der engverbauten Stadtviertel . . . . . 100
Drei Durchschläge nach Westen . . . . . 101
Die Ringmauer-Straße . . . . . 101
Durchschlag von der Karls-Gasse zur Lederer-Gasse . . . . . 101
Der Häuserblock zwischen Kirchen-Gasse und Post-Gasse . . . . . 101

Die Gärber-Gasse . . . . . 101
Die Draulände . . . . . 101
Uferweg nach St. Martin . . . . . 102
Verbindungsstraße über die Eisenbahnbrücke . . . . . 102
Stadtgarten . . . . . 102

II. Bezirk. Oberstadt.

Kaiser Arnulph-Straße . . . . . 102
Der Franz Josef-Platz . . . . . 103
Neues Stadtviertel . . . . . 103
Habsburg-Platz H . . . . . 103
Maria Theresien-Straße . . . . . 103
Marktplatz J . . . . . 103
Vieh- und Getreidemarkt . . . . . 103
Ausbau nach Südosten . . . . . 103
Neues Theater . . . . . 104
Karawanken-Promenade . . . . . 104

III. Bezirk. Unterstadt.

Zentralbahnhof . . . . . 104
Das Haupt-Entree der Stadt . . . . . 105
St. Nikolai-Platz . . . . . 105
St. Nikolai-Straße . . . . . 105
Marktplatz D . . . . . 105
Die Klagenfurter-Straße . . . . . 106
Durchschlag durch das Bräuhausareale . . . . . 106
Erschließung größerer Baublöcke . . . . . 107
Kleiner Platz nächst der Klagenfurter-Straße . . . . . 107
Damm-Straße . . . . . 107

IV. Bezirk. Drauboden mit Seebach.

Neue Staatsbahnlinie mit Industriegleisen . . . . . 107
Industrieviertel . . . . . 107
Ossiacher-Allee mit Platz F . . . . . 108
Der vergrößerte Friedhof . . . . . 108
Platz E . . . . . 108
Das städtische Kaiser Franz Josef-Spital . . . . . 108
Neuer großer Schlachthof . . . . . 109
Das Exerzierfeld . . . . . 109

V. Bezirk. Lind.

Verwertung der schönen Lage . . . . . 109
Bezirkszentrum: Platz A . . . . . 109
Platz B . . . . . 110
Bezirkszentrum: Platz C . . . . . 110

	Seite
Hand in Hand gehen der Nachbargemeinden . . . . .	110
Straßenführungen in Lind . . . . .	110
Arbeiter-Cottages . . . . .	110
Der Kapuziner-Wald . . . . .	110
Der Sommerfestplatz der Stadt . . . . .	111
Die Franzens-Promenade . . . . .	111
<b>VI. Bezirk. St. Martin mit St. Johann.</b>	
Bezirkszentrum: Platz <i>G</i> . . . . .	112
Villen-Cottage . . . . .	112
Herrnsitze . . . . .	112
<b>VII. Bezirk. Völkendorf mit Judendorf und Schmölzing.</b>	
Platz <i>I</i> in Völkendorf als Bezirkszentrum . . . . .	112
Platz <i>L</i> in Judendorf als Bezirkszentrum . . . . .	112
Landwehrkaserne . . . . .	113
Fichtenallee . . . . .	113
<b>VIII. Bezirk. Warmbad Villach.</b>	
Kurrayon des Heilbades . . . . .	113
<b>IX. Bezirk. Waltersdorf.</b>	
Bezirkszentren: Plätze <i>K</i> und <i>M</i> . . . . .	114
Südpark . . . . .	114
Grüner Ring mit Arbeiter-Cottage . . . . .	114
Türken-Zeile (Epidemie-Spital) . . . . .	114
<b>X. Bezirk. Perau.</b>	
Der Heiligenkreuz-Platz . . . . .	114
Ufer-Straße . . . . .	114
Der Friedhof in Perau . . . . .	114
Park in Perau . . . . .	115
Bezirkszentrum: Platz <i>N</i> . . . . .	115
Grüner Ring mit Arbeiter-Cottage . . . . .	115
Neuer Staatsbahnhof . . . . .	115
Industrie-Zeile . . . . .	115
Wenden-Zeile (Hauptfriedhof) . . . . .	115
<b>XI. Bezirk. St. Agathen.</b>	
Ost-Straße . . . . .	115
<b>XII. Bezirk. Federaun.</b>	
Der alte Römerweg . . . . .	115
<b>Schlußwort</b> . . . . .	116

## Vorwort.

Der Stadt Villach in Kärnten steht eine hoffnungsreiche Epoche der Entwicklung und Vergrößerung bevor. In dieser Erkenntnis hat deren fürsorgliche Gemeindevertretung, mit dem Bürgermeister Herrn Friedrich Scholz an der Spitze, die Aufstellung eines General-Regulierungsplanes beschlossen, und erging im vergangenen Jahre an den Verfasser dieses der ehrenvolle Auftrag zur Ausarbeitung desselben.

Die gestellte Aufgabe ist eine große und ihre Lösung für die zukünftige Entwicklung der Stadt von allergrößter Wichtigkeit und Tragweite, daher sie mit allem Ernst und aller Gewissenhaftigkeit behandelt werden muß.

Der vorliegende General-Regulierungsplan und diese Erläuterung hiezu zeigen, wie der Verfasser seiner Aufgabe gerecht geworden ist. Sein Bestreben war, unter Rücksichtnahme aller lokalen Verhältnisse nach den Regeln des modernen Städtebauwesens ein übersichtliches Bild der zukünftigen Stadt Villach zu entwerfen und die Mittel und Wege anzugeben, auf daß dieses Bild seinerzeit zu Nutzen und Frommen der Bewohner Villachs in Wirklichkeit erstehe. Das eifrigste Bemühen des Verfassers war es, die besten Vorschläge für das bauliche Wachsen und Gedeihen der schönen deutschen Stadt im Kärntnerlande zu erbringen. Das Zweckmäßige mit dem Schönen zu vereinen, war hiebei ein Grundgedanke.

Der Vorgang bei der Arbeit bestand darin, daß der Verfasser vorerst die Stadt und ihre Umgebung, sowie deren Verhältnisse an Ort und Stelle einem eingehenden Studium unterzog, und hierauf den Entwurf für das nachstehende Regulierungsprogramm der Stadt mit dessen Begründungen ausarbeitete, welche nach geringen Änderungen vom Bauausschusse der Gemeindevertretung unter dem Obmanne Herrn k. k. Forstrat Ferdinand Wenedikter am 12. Oktober 1905 genehmigt wurde. Auf Grund dieses Programmes wurde hierauf das General-Regulierungsprojekt ausgearbeitet.

Die Gliederung des gesamten Stoffes gibt übersichtlich das Inhaltsverzeichnis dieser Erläuterung, welche ausführlich behandelt wurde,

weil die große Gedankenarbeit eines Stadtregulierungsplanes es erheischt. Auch erscheint dies aus dem Grunde notwendig, weil die bevorstehende Stadtregulierung alle Kreise der Bevölkerung berühren und in alle Verhältnisse der Stadt eingreifen wird. Daher ist eine möglichst eingehende Aufklärung über das Wesen und den Zweck des großen Unternehmens gewiß sehr erwünscht und förderlich. Es wurden deshalb in nachstehenden Abschnitten die Prinzipien und leitenden Gedanken der eigentlichen Beschreibung und Begründung der Arbeit vorausgeschickt. Der beigegebene Stadtplan soll in übersichtlicher Weise die projektierte Regulierung Villachs zeigen.

Wien, im Oktober 1906.

Der Verfasser.



Abschnitt I.

Die Notwendigkeit von Stadtregulierungen.

In unserer Zeit, in welcher die Städte mit einer in früheren Zeitperioden nicht gekannten Weise anwachsen, tritt über kurz oder lang an jede derselben die Aufgabe heran, ihr Wachstum durch die Schaffung eines Stadtregulierungsplanes zu regeln. Es ist dies eine unabweisliche Notwendigkeit.

Die Regulierung einer Stadt ist von der allergrößten, weittragendsten Bedeutung für die Zukunft derselben, und mitbestimmend für das Wohl und Wehe ihrer Einwohner, auch in den fernsten Zeiten, und zwar nicht nur in baulicher, sondern auch in hygienischer und ökonomischer Hinsicht.

Man ist allgemein zur Erkenntnis gekommen, daß das fallweise Bestimmen von Baulinien und das willkürliche Disponieren von Anlagen aller Art, beides ohne Hinblick auf das Große und Ganze, sowie ohne Rücksicht auf die Zukunft der Stadt, der Entwicklung dieser nicht nur nicht gedeihlich sind, sondern auch verderblich werden können. Auf diese Weise werden oft Maßnahmen getroffen, die in absehbarer Zeit und oft mit den größten Geldopfern wieder geändert werden müssen, wenn sie nicht ein ständiges Ubel bleiben sollen. Beispielsweise verkehrsstörende Anlagen von Bahntrassen und Rangierbahnhöfen im Stadtgebiete.

In vielen Städten war man sich vor nicht zu langer Zeit gar nicht bewußt, was ein General-Regulierungsplan, bzw. ein Regulierungs- und Vergrößerungsplan bedeute und zu was er eigentlich notwendig sei, nachdem ja die Städte bisher ohne einen solchen ihr Auskommen fanden. Darauf ist zu sagen, daß vor dem Zeitalter der Eisenbahnen und der Maschinen sich die Städte nur sehr langsam entwickelten, daher ein solcher Plan kein besonderes Bedürfnis war. Man behalf sich von Fall zu Fall, recht und schlecht, wie es eben ging, und fand bei der geringeren, meist stabil bleibenden Einwohnerzahl der Städte und dem noch geringeren Verkehr sein Auskommen. In der Jetztzeit aber, wo die Einwohnerzahl aller Städte in ganz unverhältnismäßiger Weise gegen früher steigt, hiedurch die Städte an Größe rapid zunehmen und eine äußerst vermehrte Bautätigkeit auftritt, kommt man ohne weitausgreifende General-Regulierungspläne nicht mehr aus und würden ohne dieselben, wie viele Beispiele es leider lehren, bei Stadterweiterungen zahllose, nicht wieder zu verbessernde

*Handwritten notes:*  
in Reg. s. 10  
11. 10. 1906  
Fr. 8  
1906  
2. 10. 1906  
W. 10. 1906  
K. 10. 1906  
1906.

*Handwritten:* p-r-m

Fehler, so durch schlechte Straßenführungen, unrichtige Niveaubestimmungen und verkehrte Anlagen entstehen, die den Städten großen Schaden verursachen.

Es tritt somit an alle Stadtvertretungen die Pflicht heran, für eine gedeihliche Entwicklung ihrer Städte durch die Aufstellung eines Stadtregulierungsplanes Vorsorge zu treffen.

Ein solcher ist nach Tunlichkeit baldigst herzustellen, damit rechtzeitig verkehrte Maßnahmen verhindert und das Bauwesen der Stadt nicht aufgehalten werde.

Es ist gewiß von Interesse, die Ansichten maßgebender politischer Behörden unseres Vaterlandes über Stadt- und Ortsregulierungen kennen zu lernen. Solche sehr bemerkenswerte Ansichten sind dem Werke des um das Aufblühen der Städte und Orte in Niederösterreich sehr bemühten Statthalters, Sr. Exzellenz des Herrn Erich Grafen Kielmansegg zu entnehmen. Dessen im Jahre 1898 erschienenes Werk über die Bauordnungen von Niederösterreich und Wien enthält diesbezüglich folgende Stellen:

„Eine wichtige Angelegenheit für die Gemeindevertretungen sind die Regulierungspläne, welche die Grundlage für Ordnung in Bausachen bilden.

„Die Vorteile, welche das Vorhandensein eines General-Regulierungsplanes hat, sind teilweise selbstverständlich, teilweise gehen sie aus dem Wortlaute der Bauordnungen hervor.

„Die vielen aufstrebenden Gemeinden Niederösterreichs, welche General-Regulierungspläne auflegten, haben die allerbesten Erfahrungen mit denselben gemacht, und damit von vorneherein jeder planlosen Verbauung, welche sonst von einzelnen so leicht zum sofortigen oder erst später bemerkbaren Schaden der Gesamtheit stattfindet, die Möglichkeit benommen. Fehler, welche bei der Anlage eines Ortsteiles in Beziehung auf eine nicht geeignete Anlage der Straßenzüge und Niveauverhältnisse, oder auch nur bei einem einzelnen Neubaue in Beziehung auf eine nicht entsprechende Baulinie begangen werden, sind oft in Zukunft irreparabel, und können einen ganzen Ortsteil in seiner späteren Entwicklung hemmen, sowie den Verkehr und das Leben für denselben unterbinden. Ein solcher einmal begangener Fehler rächt sich noch an den Kindern und Kindeskindern, wie wir es heute nur in allzu vielen Fällen sehen, wo, um die Bedingungen für einen natürlichen Verkehr zu beschaffen und dessen Adern zu erweitern, oft von den Gemeinden Baulichkeiten, die man nie hätte gestatten sollen, zu exorbitanten Preisen eingelöst werden, oder wo solche Bedingungen überhaupt nicht mehr hergestellt werden können.

„Besteht ein General-Regulierungsplan, so ist jedermann, der mit der

„Absicht zu bauen umgeht, in der Lage, Einsicht in denselben zu nehmen und sich genau zu informieren. Handelt es sich beispielsweise um den Umbau eines bereits bestehenden Hauses, so zeigt der Regulierungsplan dem Baulustigen sofort, wieviel er an Bauareal abzutreten oder vom bestehenden Straßenkörper einzulösen haben wird, und hienach kann er den Wert seiner Realität in ihrem jetzigen Zustande und nach dem Umbau weit besser berechnen. Handelt es sich um einen Neubau in einem noch ganz oder teilweise unverbauten Teile der Gemeinde, so gibt der Regulierungsplan ein Bild der Verhältnisse, wie sie sich dort gestalten werden, und der Baulustige ist in der Lage, seinen Bauplan derartig verfassen zu lassen, daß er schon jetzt aus den nach dem Regulierungsplane zu gewärtigenden neuen Verhältnissen durch die richtige Stellung seiner Hausfront, Anlage des Vorgartens usw., den größtmöglichen Vorteil ziehe. Daher wirkt das Bestehen eines ordentlichen Regulierungsplanes auch stets anregend auf die Baulust und fördert die Entwicklung der Gemeinde selbst.

„Bei der Regulierung der Straßen und Gassen eines Ortes oder einzelner Ortsteile sollen nach dem Gesetze alle Verkehrs-, Sanitäts- und feuerpolizeilichen Anforderungen Berücksichtigung finden und verlohnt es sich gewiß, auf die Wichtigkeit dieser Momente hier besonders hinzuweisen, nachdem der Baugrunde besitzende Private meist von dem Bestreben geleitet ist, möglichst geringe Teile seines Grundes für Straßen und Plätze an die Gemeinde abzutreten, und weiters die Bau- und Maurermeister der Landstädte am liebsten bei Hausbauten den Stil der Wiener Zinskasernen nachahmen und in geschlossenen Häuserreihen bauen möchten. Enge Straßen aber hemmen die Entwicklung des Verkehrs, hindern den Zutritt von Licht und Luft zu den Wohnungen, gestatten keine Anlagen von Alleen und Baumpflanzungen in den Straßen, und dies alles gereicht doch einem Orte so sehr zur Zierde und zum Nutzen! Der Mangel an freien Plätzen, seien diese nun als Spielplätze für die Jugend, zu Gartenanlagen oder zu Marktzwecken bestimmt, oder zur späteren Verbauung mit einem monumentalen Gebäude, einer Kirche, einem Rathause oder einer Schule gewidmet, ist für jede größere Ortschaft früher oder später äußerst empfindlich. Und nun gar die geschlossenen Häuserreihen ohne Vorgärten in unseren Landstädten und Sommerfrischen! Sind diese nicht überall dort widersinnig, wo der Preis des Baugrundes noch keine übermäßige Höhe erreicht hat? Lebt denn der Bürger einer Landstadt oder eines Marktes nicht angenehmer in einem niedrigen Familienhause inmitten seines Gartens, als in einem mehrstöckigen Gebäude mit zahlreichen anderen Parteien? Bestätigt nicht die Erfahrung, daß es ebenso für den Fabrikanten wie auch für seine Arbeiter weit vorteilhafter ist, wenn er den letzteren familienweise ein kleines Haus nebst Gartengrund zur Verfügung stellt, anstatt denselben, wie es früher üblich war, in Arbeiterkasernen zu bequartieren?

„Es sei daher bei der Anlage von Regulierungsplänen das „Hauptaugenmerk auf Freilassung von einer genügenden Anzahl „von Plätzen, auf genügend breite Gassen, auf deren Bepflanzung „mit Alleebäumen und auf eine Verbauung hinter Vorgärten und „mit villenartigen Familienhäusern gerichtet.“

Die Ursachen für das beispiellose Anwachsen der Städte in der Neuzeit lagen nicht nur allein in der allgemeinen Bevölkerungszunahme und in der zumeist der Hygiene zu verdankenden Sterblichkeitsverminderung, sondern vornehmlich in dem Zuzug nach den Städten. Man könnte mit Henrici es eine neuzeitliche Völkerwanderung vom Lande in die Städte nennen. In letzteren wuchs der Wohnungsbedarf ganz enorm und um ihm nachzukommen, entstanden in raschster Weise neue Häuser, Straßen und Stadtteile. Hierbei verfügte man zunächst über keine Erfahrung der neuen Erscheinung gegenüber; es fehlte an Vorbildern. Man suchte und tastete, experimentierte, ging planlos und willkürlich vor. Übelstände bedenklicher Art waren die Folge. Um nun diesen vorzubeugen und das Anwachsen der Städte in geordnete Wege zu leiten, bildete sich ein eigenes Fach der Baukunst, das Städtebauwesen heraus. Hervorragende Vertreter der Baukunst, von denen hier nur Kamillo Sitte, Theodor Goecke, R. Baumeister, K. Henrici, J. Stübben, Franz v. Gruber genannt seien, förderten durch hervorragende Werke den modernen Städtebau, welcher in jüngster Zeit in der Monatsschrift „Der Städtebau“ sein eigenes Fachorgan gefunden hat.

Durch diese grundlegenden Werke und durch jahrzehntelange Erfahrungen sind wir nun heute in der Lage, Stadtregulierungen in sachgemäßer, zweckdienlicher Weise durchzuführen. Da sich nicht jeder Techniker, sei es Architekt, Ingenieur oder Geometer, und wäre er der beste in seinem Fache, ohne spezielle eingehende Studien und Kenntnisse im Städtebau der Durchführung der großen Aufgabe einer Stadtregulierung gewachsen ist, so berufen die Städteverwaltungen Städtebauer hierfür. Auch werden bereits vielerorts an den Hochschulen eigene Lehrkanzeln für Städtebau errichtet, damit auch jene Techniker, welche sich dem kommunalen Baudienst widmen, sich die unerläßlichen Kenntnisse auf dem Gebiete des Städtebauwesens erwerben können.



## Abschnitt II.

# Programm

zur

## Regulierung der Stadt Villach in Kärnten

mit seinen Begründungen.\*)

Zur Regulierung der Stadt Villach ist ein General-Regulierungsplan aufzustellen, nach welchem die weitere bauliche Entwicklung und Ausgestaltung des gesamten Stadtgebietes zu erfolgen hat.<sup>1)</sup>

Der General-Regulierungsplan hat nicht bloß den unmittelbaren Anforderungen der Gegenwart zu entsprechen, sondern muß in ausgreifender Weise der organischen und zielbewußten Stadtentwicklung auch in ferner Zukunft Rechnung tragen.

Als Richtschnur hat zu gelten, daß die Stadt Villach infolge ihrer landschaftlich prächtigen Lage inmitten der Alpen, und infolge der günstigen Eisenbahnverbindungen nach allen Seiten, welche durch den Bau der Karawanken- und Tauernbahnen die Stadt zu einem Hauptknotenpunkte vieler Alpenbahnen machen werden, -- daß infolge dieser Umstände Villach dazu bestimmt erscheint, eine bedeutende Fremdenstadt in den Alpen zu werden. Es ist daher vornehmlich diese Eignung bei allen Maßnahmen der Regulierung im Auge zu behalten, und zu trachten, daß die Stadt ein beliebtes, viel aufgesuchtes Standquartier des internationalen Reisepublikums werde. In Verfolg dessen werden sich auch von selbst verschiedene Industrien, insbesondere die Fremdenindustrie im Stadtgebiete entwickeln, für deren Ansiedlung gleichfalls Vorsorge zu treffen ist.

Der General-Regulierungsplan hat das gesamte Stadtgebiet von Villach, bestehend aus der Katastralgemeinde Villach und jenen anrainenden Territorien der Nachbargemeinden, welche zum Stadtgebiete einbezogen werden, zu umfassen, und des weiteren die Hauptstraßenzüge anzugeben, welche dieses gesamte Stadtgebiet mit seiner weiteren Umgebung in geeignete Verkehrsverbindung zu bringen haben.

Ferner ist ein spezielles Augenmerk den durch das Stadtgebiet führenden Eisenbahnlinien und ihren Bahnhöfen zuzuwenden, welche schon gegenwärtig der freien baulichen Entwicklung der Stadt

\*) Diese sind nachstehend punktweise angeführt.

hinderlich sind, und es in Zukunft noch mehr sein werden, wenn nicht dagegen rechtzeitig Abhilfe getroffen wird.<sup>2)</sup> Bemerkte sei hiezu, daß ein Zentralbahnhof dem zur Fremdenstadt werdenden Villach in jeder Beziehung am vorteilhaftesten wäre.<sup>3)</sup>

Der General-Regulierungsplan hat im Vereine mit der neuen Bauordnung Vorsorge zu treffen, daß der Ausbau der Stadt in den kommenden Zeiten nach den Anforderungen des Verkehrs, einer organischen Verbauung, und nach den sanitären und Schönheitsanforderungen vor sich gehe, und hat solchen Maßnahmen vorzubeugen, welche der Entwicklung der Stadt hinderlich sein könnten.

Für alle Verkehrswege im Stadtgebiete ist ein geregeltes, möglichst vergleichenes Niveau zu bestimmen, mit welchem auch die von auswärts einmündenden Straßenzüge in Einklang zu bringen sind.

Ein Hauptaugenmerk ist darauf zu richten, sowohl die bereits verbauten, als auch die neu zur Besiedlung bestimmten Territorien, welche im Überschwemmungsgebiete der Flüsse Drau und Gail liegen, durch Hebung der Verkehrswege über den Hochwasserstand gegen Überschwemmungsgefahren zu sichern.<sup>4)</sup>

In den bereits ganz oder teilweise verbauten Stadtteilen ist die Regulierung der bestehenden Verkehrswege, Plätze und Anlagen, sowie die Eröffnung neuer notwendiger Verbindungen oder Plätze vorzusehen.

In den alten Stadtteilen ist die Regulierung unter tunlichster Wahrung des historischen Charakters der Stadt und unter Schonung der hervorragenden alten und neuen Bauwerke durchzuführen.

Des weiteren wären in den alten und neuen Stadtteilen geeignete Plätze zur Aufstellung von Denkmälern und öffentlichen Brunnen anzugeben.

In den neuen, zur Verbauung bestimmten Stadtteilen sind neue Plätze als lokale Zentren, neue Haupt- und Nebenstraßenzüge, sowie die Verwendungsart der entstehenden Stadtteile zu Wohn-, Geschäfts- und Industriezwecken festzustellen, und ist das Stadtgebiet in Zonen mit geschlossener und offener Bauweise einzuteilen. Hierbei ist zu beachten, daß den örtlichen Verhältnissen entsprechend, für Villach sich vornehmlich folgende Verwendungsarten ergeben<sup>5)</sup>:

Für Wohnzwecke: Am rechten Draufer die zum Stadtgebiete einzubeziehenden Territorien von St. Martin, Neu-St. Martin, Völkendorf, Judendorf und Warmbad-Villach, weiters der obere Teil von Perau und die Territorien südlich der Stadt (Kathareinfeld); am linken Draufer das Gebiet nördlich von der Südbahntrasse.

Für Industriezwecke vornehmlich das Gebiet östlich der Nikolaikirche, nämlich jenes, welches von der Südbahntrasse, von der Klagenfurter-Straße und vom linken Draufer umschlossen

ist; ferner Gebiete südöstlich von der Stadt längs des Inundationsgebietes der Gail. — In den Industriegebieten wäre auch auf die Anlage von Industriegeleisen Bedacht zu nehmen.

Für Geschäftszwecke sind in Villach keine besonderen Viertel anzugeben; selbe werden sich im Laufe der Zeiten von selbst ergeben, und zwar je nach Bedarf, und eingestreut in die verschiedenen Stadtbezirke.

Für Villach besteht folgendes Erfordernis an öffentlichen Neubauten und Neuanlagen<sup>6)</sup> in entsprechender Anzahl und Verteilung im Stadtgebiete:

Kirchen,	Versorgungshäuser,	Stadtgarten <sup>10)</sup> ,
Schulen,	Spitäler,	Kinderspielplätze,
Theater <sup>7)</sup> ,	Friedhöfe,	Schwimm- und
Saalbauten <sup>8)</sup> ,	Schlachthof,	Badeanstalten,
Amtshäuser,	Zentralbahnhof <sup>9)</sup> ,	Kasernen.
Markthallen,	Öffentliche Anlagen <sup>9)</sup> ,	

Für dieses Erfordernis wären geeignete Plätze in Vorschlag zu bringen.

Bei allen Regulierungsvorschlägen sollen die Kosten<sup>11)</sup> und die tunlichste Wahrung der Privatinteressen<sup>12)</sup> in Betracht kommen.

Alle durch die Aufstellung eines General-Regulierungsplanes sich ergebenden Änderungen oder Ergänzungen der derzeit für Villach geltenden Bauvorschriften sind namhaft zu machen, damit sie in die neue Bauordnung für Villach aufgenommen werden können.

Gleichwie für die neue Bauordnung ist auch für den Regulierungsplan Gesetzeskraft zu erwirken, damit dessen Maßnahmen nicht zum Nachteile der Stadt außer acht gelassen oder umgestoßen werden.

Villach, im Oktober 1905.

### Begründungen.

<sup>1)</sup> Alle Umstände weisen darauf hin, daß Villach erfreulicherweise am Beginne einer neuen, hoffnungsreichen Epoche seiner Entwicklung und baulichen Vergrößerung steht. In diesem Stadium tritt an die Landes- und Stadtverwaltung die Aufgabe heran, die bevorstehende Vergrößerung mit Vorbedacht in die richtigen Bahnen zu lenken. Die Mittel hiezu sind ein wohlüberlegter Regulierungsplan, und eine den Zeitumständen Rechnung tragende Bauordnung. Beide müssen Hand in Hand gehen, und können, in objektiver, weit in die Zukunft blickender Weise aufgefaßt, von der größten Tragweite und segensreichsten Wirkung für die ganze Zukunft der Stadt werden.

Im allgemeinen wäre zu sagen, daß bei Aufstellung des Regulie-

*T. Roth*  
*10/10*  
*10/10*  
*10/10*

7619  
rungsprogrammes man nicht den gegenwärtigen Zeitpunkt und seine Erfordernisse allein im Auge haben darf, sondern auch bestrebt sein muß, weit der Zeit voraus zu eilen, und sich im Geiste die Stadt bereits in bedeutender Vergrößerung an Gebiet und Einwohnerzahl vorzustellen, um auch für dieses ferne Stadium die Maßnahmen und Erfordernisse aufstellen zu können. Geschieht dies nicht, so sind die Anordnungen in kurzem überholt, und es werden künftige Generationen der heutigen den Vorwurf machen, sie wäre in kurzsichtiger Weise der großen wichtigen Aufgabe nicht gewachsen gewesen.

Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, daß ein Blick in die nächste Umgebung der Stadt belehrt, daß die Nachbargemeinden, besonders St. Martin, bereits in kurzer Frist in baulichen Anschluß mit Villach kommen werden. Es ist daher die Absicht, die anrainenden Territorien in entsprechendem Ausmaße in das Stadtgebiet einzubeziehen, als eine zielbewußte Maßregel zum organischen Ausbau der Stadt sehr zu begrüßen. Je früher die Einverleibung erfolgt, desto besser, denn in den genannten Territorien erfolgt die Verbaauung nur in willkürlicher, regelloser Weise, ein Vorgehen, welches sehr schlechte Folgen haben wird.

<sup>2)</sup> Es sei kurz darauf hingewiesen, daß in Europa bei allen sich vergrößernden Städten der „Zug nach dem Westen“ sich kund gibt. Das hat seinen Grund darin, weil in unserem Weltteile die vorherrschenden Winde von Westen und Nordwesten kommen und aus diesen Richtungen die reine Luft zuführen, welcher die Städter bei Ansiedlungen unwillkürlich nachgehen, während in den entgegengesetzten Richtungen die Dünste der Stadt fortgetrieben werden, daher daselbst keine Wohnviertel entstehen, hingegen die Industrien sich ansiedeln sollen.

In Villach erschweren unglücklicherweise die Trassen der Südbahn und der Staatsbahn gerade in den günstigen Richtungen nach Westen und Nordwesten sowie auch nach Norden die weitere Entwicklung der Stadt. Die Trasse der Südbahn ist nicht mehr abzuändern; aber nachdem es möglich ist, gelegentlich der Anlage der Karawanken- und Tauernbahnen die Bahntrasse und den Bahnhof der Staatsbahn westlich der Stadt aufzulassen, und dafür eine gemeinsame Bahnlinie im Süden und Osten der Stadt herum zu führen, so wäre diese Lösung im größten Interesse der Stadt mit allen Mitteln anzustreben.

<sup>3)</sup> Aus vielfachen praktischen Gründen suchen alle Städte, welche von mehreren Bahnen berührt werden, Zentralbahnhöfe zu bekommen. Und war nicht von vornherein darauf Bedacht genommen, so stellen sie solche nachträglich mit großen Opfern her. Nachdem nun in Villach die Errichtung eines Zentralbahnhofes gelegentlich der neuen Bahnführungen leicht möglich ist, so wäre das Unterlassen ein großer Fehler für alle Zukunft.

<sup>4)</sup> Diese Forderung ist aus sanitären, wirtschaftlichen und praktischen Gründen so selbstverständlich, daß sie nicht weiter zu begründen ist. Es

kann nur dazu gesagt werden, daß das eine schlechte Stadtregulierung wäre, welche ganze Stadtteile und ihre Bewohner für alle Zeiten den Gefahren von Überschwemmungen ausgesetzt ließe.

<sup>5)</sup> Für diese Dispositionen gilt als Begründung gleichfalls der „Zug nach dem Westen“. (Siehe unter<sup>2)</sup>).

<sup>6)</sup> Es ist klar, daß wenn einmal Villach zur doppelten oder mehrfachen Größe an Territorium und Bevölkerung angewachsen ist, die jetzt bestehenden Kirchen, Schulen, Amtshäuser, Versorgungshäuser, Spitäler und Friedhöfe an Zahl oder Größe nicht mehr genügen werden, und neue je nach Bedarf errichtet werden müssen. Werden schon jetzt im Regulierungsplane hierfür Plätze in Aussicht genommen und deren anderweitige Benützung verwehrt, so wird dadurch erreicht, daß nebst bedeutender Kostenersparnis für den Baugrund die betreffenden, späterhin auszuführenden Gebäude und Anlagen zuversichtlich den für sie am besten geeigneten Platz im Stadtgebiete einnehmen werden, was sonsthin oft gar nicht mehr möglich ist.

<sup>7)</sup> Daß in nicht allzu großer Ferne die Errichtung eines größeren freistehenden Theaters in Villach notwendig sein wird, ist nicht schwer vorauszusagen.

<sup>8)</sup> In Villach fehlen entsprechend große Säle, in welchen aller Art Feste, Vergnügungen, Versammlungen und Ausstellungen veranstaltet werden können. Das Bedürfnis nach solchen Sälen stellt sich ein, wenn mit der Einwohnerzahl einer Stadt auch das gesellige Leben sich hebt. Die Frage der Saalbauten wird in verschiedener Weise gelöst werden können; entweder bei einem seinerzeitigen Neubau eines Rathauses oder bei Errichtung eines eigenen Stadthauses (auch mit Räumen für verschiedene Sammlungen) oder bei Errichtung eines Etablissements im Stadtgarten oder beim Baue eines großen Stadthotels.

<sup>9)</sup> Ein bedeutender, trotz der landschaftlich schönen Lage Villachs fühlbarer Mangel ist das Fehlen von öffentlichen Anlagen. Das erquickende „Stadtgrün“ müßte daher in Hinkunft erhöhte Verbreitung und Pflege im Weichbilde der Stadt finden, schon aus dem Grunde, weil die Sommer in Villach sehr heiß sind, und somit schattenreiche Gärten und Anlagen notwendig sind, besonders auch in Form von Kinderspielplätzen. Hat eine Stadt reichen Vegetationsbestand, so ist ihr lokales Klima ein besseres, gesünderes als jenes einer Stadt, welche nur aus Häusermassen und Pflastersteinflächen besteht.

<sup>10)</sup> Wenn Villach sich zu einer hervorragenden Fremdenstadt qualifizieren will, dann muß es sich auch die Behelfe hierfür beschaffen, und zu diesem gehört ein eleganter Vereinigungspunkt, zugleich fashionable Vergnügungsstätte, in welchem sich die in allen Hotels zerstreut bequartierten Fremden treffen können. Diese Örtlichkeit muß, nachdem die Hauptreisezeit im Sommer ist, ein schöner Garten oder Park sein

mit einem Gebäude, in welchem die Fremden bewirtet werden können und Schutz bei schlechtem Wetter finden.

Fremde suchen stets in einer Stadt jene Orte auf, wo sich die Gesellschaft zusammenfindet, wo sie sehen und sich sehen lassen können, wo sie Musik und Unterhaltung vorfinden. Fehlt dies, so langweilen sie sich und verlassen baldigst die Stadt. Es ist aber gerade in derem größten Interesse gelegen, daß die Reisenden so lange als möglich in ihr verweilen, daher wäre die Errichtung eines solchen Anziehungspunktes, eines solchen Requisites einer Fremdenstadt, wie es ein dergestalteter Stadtgarten wäre, sehr zu empfehlen. Er würde direkten und indirekten Nutzen bringen.

<sup>11)</sup> Eine Stadtregulierung verursacht Kosten, sogar sehr große Kosten. Aber es wäre ein Irrtum zu glauben, daß mit der Aufstellung des Regulierungsplanes auch gleich die Ausführung all der von ihm vorgeschlagenen Anlagen, Bauten und Maßnahmen verbunden sei. Das wäre eben wegen der zu großen Kosten nicht möglich. Die Sache steht anders. Der Regulierungsplan macht seine Vorschläge; die Ausführungen derselben erstrecken sich aber auf Jahre, Jahrzehnte, vielleicht Jahrhunderte hinaus, je nachdem der Bedarf und die Mittel hierfür sich ergeben.

Der große ökonomische Wert eines Regulierungsplanes liegt darin, daß er beizeiten auf das künftig Notwendige hinweist, und die Plätze hierfür reserviert, so daß die seinerzeitige Herstellung mit unverhältnismäßig geringeren Mitteln erfolgen kann als ansonsten, wo zumeist die dringende Notwendigkeit die Herstellung selbst unter den größten Opfern erheischt. Des weiteren liegt des Regulierungsplanes Wert darin, daß er kurzsichtige Maßnahmen verhindert, die zumeist mit großen Kosten wieder beseitigt werden müssen.

Selbstverständlich ist es, daß man trotz der Verteilung der Kosten auf lange Zeiten vernünftigerweise nur solche Ausführungen vorschlägt, welche nach reiflicher Überlegung sich als unbedingt notwendig erweisen, und der Stadt und ihren Bewohnern zum direkten oder indirekten Nutzen gereichen.

<sup>12)</sup> Es liegt in dem Begriffe Gemeinwesen, daß sich das Einzelne dem Allgemeinen unterordne. So muß auch in dem Gemeinwesen einer Stadt der einzelne Haus- und Grundbesitzer seine Interessen dem allgemeinen Stadtwohle unterordnen. Ohne eine solche Unterordnung ist weder der Aufbau noch die Erweiterung eines so großen Körpers wie einer Stadt überhaupt möglich.

Aber selbstverständlich darf man bei allen Maßnahmen der Regulierung nicht rücksichtslos gegen Privatinteressen vorgehen, sondern denselben nach Möglichkeit Rechnung tragen, und nur in dem Falle, als das Einzelinteresse dem allgemeinen Interesse widerstrebt, zugunsten des letzteren entscheiden.

## Vergrößerung des Stadtgebietes.

Im Dezember 1905 trat ein denkwürdiges Ereignis für Villach ein.

Nachdem nicht nur allein die Stadt, sondern auch die anrainenden Nachbarorte in den letzten Jahrzehnten an Ausdehnung zunahmen, kamen sie (wie erwähnt) bereits in räumliche Berührung miteinander. Diesen Umstand nahm der verdienstvolle und sehr auf das allgemeine Wohl bedachte Bezirkshauptmann von Villach, Herr k. k. Landesregierungsrat Hans Schuster wahr, um die Einverleibung der anrainenden Nachbargemeinden St. Martin, Völkendorf, St. Johann, Judendorf, Warmbad-Villach, Perau, St. Agathen und schließlich Federaun in das Stadtgebiet Villach anzubahnen und durchzuführen, um so gewissermaßen ein **Großvillach** zu schaffen.

Durch diese sehr im Interesse aller beteiligten Gemeinden gelegene und auf das wärmste zu begrüßende Aktion hat Herr Landesregierungsrat Schuster ganz Hervorragendes zum Aufschwunge und zur künftigen Größe Villachs geleistet. Sein Name bleibt durch diese Tat für alle Zeiten in die Geschichte der Stadt eingeschrieben.

Aus Dankbarkeit benannte die Gemeindevertretung die von Villach über St. Martin nach Völkendorf führende Straße, welche durch ihre Lage gewissermaßen die Verbindung der Gemeinden räumlich darstellt, „Hans Schuster-Straße.“



### Abschnitt III.

## Das General-Regulierungsprojekt und seine Durchführung.

### Aufgaben und Beschaffenheit des Projektes.

Der an den Gefertigten ergangene Auftrag lautete, nach dem vorstehenden Regulierungsprogramme für das Gebiet der Katastralgemeinde Villach samt dem anschließenden Teile der Katastralgemeinde Perau bis unterhalb des Engelhofes einen General-Regulierungsplan auf Grundlage der von der Stadt beigegebenen Unterlagspläne und Niveaugaben auszuarbeiten.

Die Arbeit hätte sich vorerst auf das besagte Gebiet zu erstrecken und könnte in dem Falle, als die damals erst in Aussicht genommene Einverleibung der anrainernden Nachbargemeinde eintrete, auch eine weitere Beauftragung zur Regulierung des zugewachsenen Gebietes erfolgen.

Nachdem einstweilen diese Einverleibung tatsächlich eintrat, konnte nicht mehr das engere Gebiet allein, sondern es mußte selbstverständlich nun das gesamte vergrößerte Stadtgebiet in allgemeine Berücksichtigung gezogen werden, weil man die Regulierung einer Stadthälfte nicht ohne den unbedingt nötigen organischen Zusammenhang mit dem Ganzen planen kann, ansonsten eine nicht übersichtliche, lückenhafte und somit verfehlte Arbeit entstanden wäre. Demzufolge wurde in den Übersichtsplänen die Regulierung des weiteren Stadtgebietes im großen und ganzen geplant, jene des engeren Stadtgebietes jedoch nur auftragsgemäß auf den weiteren Plänen größeren Maßstabes. (Siehe den folgenden Absatz über die Projektspläne.)

Das nachstehend in allen seinen Teilen angeführte Projekt zeigt, wie der Verfasser den ehrenvollen Auftrag zur Ausführung brachte. Die Arbeit geht bereits über den Rahmen eines General-Regulierungsplanes hinaus, der meist nur in kleinerem Maßstabe und nur in großen Zügen verlangt wird. Das Operat ist daher nicht nur ein General-Regulierungsplan, sondern auch ein General-Niveauplan und ein Baulinienplan im Maßstabe 1 : 720. Es ist damit eine ausreichende Grundlage mit weitgehenden Vorschlägen zur Durchführung der Regulierung in der Natur gegeben.

Ausdrücklich zu betonen ist, daß alle Projektierungen und Maßnahmen der Arbeit nur als Vorschläge zu betrachten sind, welche zur Aktivierung der Beratung und Genehmigung der Stadtvertretung bedürfen.

### Die Projektspläne.

#### A. Umgebungskarte von Villach.

Maßstab 1 : 25,000 . . . . . Blatt 1.

Diese Karte zeigt das gesamte Gebiet des im Jahre 1905 durch Einbeziehung der Nachbargemeinden entstandenen Groß-Villachs (mit roter Farbe umgrenzt), welches zerfällt in das zur Verbauung bestimmte eigentliche Stadtgebiet-Villach (um die alte Stadt gelegen), und das übrigbleibende Landgebiet Villach (südwestlich, zumeist an der Gail und auf den dortigen Ausläufern des Dobratsch).

Die Karte weist auch die Hauptverkehrsadern auf, das sind die Eisenbahnen, Straßen und auch Brücken, durch welche die Stadt in das umgebende Land eingebunden ist.

#### B. Übersichtspläne des Villacher Stadtgebietes.

Maßstab 1 : 10,000.

- a) Der Bestand der Stadt im Jahre 1905 . . . . . Blatt 2.
- b) Die Stadtteile, für welche vorläufig die Regulierung zu planen war\*) . . . . . Blatt 3.
- c) Die projektierte Einteilung in Stadtgebiet und Landgebiet sowie in 12 Stadtbezirke . . . . . Blatt 4.
- d) Die projektierte Stadteinteilung nach den Zonen der Verbauung sowie die Grünanlagen . . . . . Blatt 5.

#### C. Katastralplan der Gemeinde Villach samt dem anschließenden Teile von Perau bis unterhalb des Engelhofes.

Maßstab 1 : 2880 . . . . . Blatt 6—8.

Dieser Plan umfaßt ein Gebiet von 518-92 ha, nämlich die Katastralgemeinde Villach (samt Exerzierfeld in Seebach) mit 479-31 ha, und den Teil von Perau bis unter den Engelhof mit 39-61 ha.

\*) Dieser Übersichtsplan wurde verkleinert der vorliegenden Erläuterung beigegeben.

Der Plan zeigt die projektierte Regulierung dieses Gebietes mit farbiger Darstellung der bestehenden Hauptgebäude (grau), der projektierten Hauptgebäude wie auch der Umrahmung der Bezirkszentren (rot) und der Grünanlagen (grün).

**D. Detailpläne der Katastralgemeinde Villach.**

Maßstab 1 : 720 . . . . . Blatt 9—46.

Diese Pläne zeigen die projektierte Regulierung dieses Gebietes mit Ausnahme der Teile von Seebach und der Haide sowie auch des anrainenden Teiles von Perau, wovon die Unterlagspläne fehlen.

Die projektierten Verkehrswege sind benannt oder beziffert, die wichtigsten hievon auch kotiert.

**E. General-Niveauplan der Katastralgemeinde Villach.**

Maßstab 1 : 1440 . . . . . Blatt 47—58.

Dieser Plan zeigt das projektierte General-Niveau aller, das ist der alten und neuen Verkehrswege dieses Gebietes.

**F. Längenprofile der Plätze und Straßen.**

Maßstab für die Längen 1 : 1440,  
für die Höhen das 10-fache . . . . . Blatt 59—69.

Diese Blätter zeigen die Längenprofile der im General-Niveauplan E mit Namen oder Zahlen bezeichneten Verkehrswege.

**G. Tabelle der Klassen der Verkehrswege.**

Diese Tabelle zeigt die im Abschnitt VII angeführten Klassen der Verkehrswege . . . . . Blatt 70.

**H. Erläuterung.**

Vorliegend.

**Durchführung der Regulierung.**

Die Aufstellung des General-Regulierungsplanes einer Stadt kann ein Einzelner, ein im Städtebau bewandeter Techniker besorgen; aber zur Übertragung des Planes in die Natur, zur Ausführung des großen Werkes sind viele Kräfte und geraume Zeit erforderlich.

Bei einer Stadtregulierung ist der Städtebauer das beratende Organ; das ausführende Organ aber ist die Stadt selbst durch ihre Vertretung und durch ihr Stadtbauamt, indem die Gemeindevertretung den gelegten Plan genehmigt und durch das Stadtbauamt zur tatsächlichen Ausführung bringen läßt.

Manche Regulierungen werden infolge ihrer Größe oder Kompliziertheit nicht von einzelnen Haus- und Grundbesitzern allein durchgeführt werden können; hiezu werden vereinte Kräfte, so insbesondere die Mitwirkung der Stadt, oder auch des Landes erforderlich sein. Weiters wird sich auch eine gruppenweise Umbauung von Gebäuden dort als vorteilhaft empfehlen, wo etwa durch die örtlichen Verhältnisse der Umbau einzelner Gebäude sehr schwierig oder unzweckmäßig wäre.

Die Ausführung eines Regulierungs- und Verbauplanes schließt eine schwere Verantwortung den kommenden Geschlechtern und Jahrhunderten gegenüber in sich; sie kann zum Heile oder zum Unheile führen, daher es eine Pflicht der mit der Ausführung betrauten Organe ist, sich soviel als möglich mit den Lehren des Städtebaues vertraut zu machen.

Jedenfalls wird es im Interesse des Gemeinwesens gelegen sein, wenn alle Glieder desselben einmütig und nach Kräften zum Aufbaue und zur Verschönerung der Stadt beitragen. So wird die Mithilfe von Stadtverschönerungsvereinen und anderen, auf das Wohl der Stadt bedachten Vereinigungen sehr ersprießlich und willkommen sein.

**Gesetzliche Bestimmungen zur Durchführung.**

Eine Stadt muß beizeiten alle Rechte erwerben, welche die Durchführung einer Regulierung ermöglichen. Es wären dies folgende: Das Recht, die Straßenzüge zu erbreiten; Straßendurchschläge zu machen; noch unverbauten Flächen zum Zwecke der Anlage von Plätzen, Straßen und öffentlichen Anlagen zu erwerben, oder sie mit dem Bauverbot zu belegen, damit sie zu keinen anderen als im Stadtregulierungsplan bestimmten Zwecken verwendet werden; weiters das Recht, sich vom Widerstande einzelner Haus- und Grundbesitzer unabhängig zu machen und übertriebene Forderungen bei Grundeinlösungen auf das richtige Maß zu bringen.

Diese Rechte bestehen vornehmlich in jenem der Enteignung (Expropriation), der Zueignung (Inpropriation) und der Neuaufteilung von Grundstücken (Kommassierung).

Hierher gehören auch allfällige gesetzlich zu gewährende Erleichterungen an Steuern und Abgaben für schwierigere Bauten oder für solche, deren rasche Durchführung im Stadtinteresse gelegen ist.

Nur durch solche gesetzliche Bestimmungen ist eine gedeihliche Durchführung einer Stadtregulierung überhaupt möglich.

### Einschlägige Bestimmungen der Bauordnung.

Mit dem Regulierungsplane muß Hand in Hand die Bauordnung gehen; nur in dem Zusammenwirken beider kann ein dem Wohle der Stadt ersprießliches Werk entstehen. Der Zeitpunkt der Aufstellung eines Regulierungsplanes gibt den besten Anlaß zur Revision der bestehenden Bauordnung, in welcher die diesbezüglichen Bestimmungen des Planes aufgenommen werden müssen, und dieser dadurch die ausgiebigste Unterstützung findet.

Es sind demnach in die Bauordnung die einschlägigen Bestimmungen aufzunehmen über:

- Bauzonen-Einteilung,
- Verbauung der Parzellenflächen,
- Gebäudehöhen und Geschoßanzahl,
- Klassen der Verkehrswege und ihre Breiten,
- Hebung der Überschwemmungsgebiete,
- Niveau der Verkehrswege.

Die eingehende Erörterung dieser Themen ist in den nachfolgenden Abschnitten enthalten; aus denselben wären sinngemäß die betreffenden Bestimmungen für die Bauordnung zu entnehmen.

Als Beispiel dafür, von welcher Bedeutung und Tragweite die Bestimmungen einer Bauordnung sein können, sei folgendes gesagt:

Die meisten Menschen und insbesondere die Städter verbringen die größte Zeit ihres Daseins in Wohn- und Arbeitsräumen. Es ist daher eine der wichtigsten sanitären Anforderungen, daß diese Räume möglichst gesund hergestellt werden. Das einzige Mittel, dies zu erreichen, liegt in einer wohlgedachten, auf den Grundsätzen der Hygiene aufgebauten Bauordnung, welche die Lage und Ausmaße der Räume in gedachtem Sinne vorschreibt. Licht, Luft und Raum für gesundes Wohnen und Arbeiten muß die Richtschnur sein, nach welcher in Hinkunft gebaut werden soll.



Eine Kardinalforderung hierfür ist die, daß die Wohn- und Arbeitsräume unbedingt nicht in die Erde hinein gebaut werden dürfen, sondern zumindest 30 cm über das Bodenniveau zu legen sind. Diese Vorschrift schließt die verderbliche, die Gesundheit vieler Menschen und Familien untergrabende Gepflogenheit aus, Wohn- und Arbeitsräume in Souterrainräume unterzubringen.

Also kann eine einzige Bestimmung der Bauordnung segensreiche Folgen haben, deren Fehlen hingegen aber unheilvoll sein.



Abschnitt IV.

# Allgemeine Gesichtspunkte einer Stadtregulierung.

Bei der Aufstellung eines General-Regulierungsplanes für eine Stadt müssen vor allem die Gesichtspunkte festgestellt werden, nach welchen diese Aufgabe durchgeführt werden soll. Diese seien in bezug auf Villach in folgendem kurz zusammengestellt.

## Lebensdauer einer Stadt.

Das Leben einer Stadt mißt nicht nach Jahrzehnten oder Jahrhunderten, es zählt oft nach Jahrtausenden; eine Stadtgemeinde kann daher im Verhältnisse zu dem kurzen Menschenleben als ewig bezeichnet werden. Dieser Standpunkt ist sehr wichtig für eine Stadtregulierung; von dieser höheren Warte aus sondert man leicht kurzfristige Annahmen von dauernden, bleibenden.

## Art und Umfang der Regulierungsarbeit.

Die Regulierung einer Stadt durch Aufstellung eines hierzu geeigneten Planes hat den Zweck, für die kommenden Zeiten den geregelten Ausbau der Stadt festzustellen. Hierbei ist vor allem das Große und Ganze im Auge zu behalten, und keineswegs der Augenblicksstandpunkt einzunehmen; die Aufgabe ist weitausblickend in Raum und Zeit zu lösen.

Die Regulierung darf nicht für einzelne Teile, sondern muß für das gesamte Stadtgebiet geplant werden, entgegengesetztenfalls nicht ein Werk aus vollem Gusse, sondern ein unbrauchbares Stückwerk entstehen würde. Des weiteren hat die Regulierung nicht nur das Stadtgebiet allein in Bedacht zu nehmen, sondern muß auch eine organische Verbindung desselben mit dem umliegenden Lande vorsorgen. Die Stadt muß gewissermaßen mit Verkehrswegen in das Land eingebunden werden.

## Die Faktoren einer Stadtregulierung.

Vor allem lassen sich vier Hauptfaktoren erkennen, und diese sind:

1. Der Verkehr,
2. die Verbauung,
3. die sanitären Anforderungen,
4. die Schönheitsanforderungen.

Diese Hauptfaktoren werden in den nachfolgenden Abschnitten des eingehenden besprochen werden.

Weitere Faktoren sind:  
Die Größe und voraussichtliche Erweiterungsfähigkeit der Stadt; ihre allgemeine und strategische Bedeutung im Land; die natürliche Bodenformation; die klimatischen Verhältnisse; die Lage gegenüber den Himmelsrichtungen und den vorherrschenden Winden; der landschaftliche Charakter; die ortsübliche Bau- und Wohnweise; die Grundbesitz- und Grenzverhältnisse; die Erwerbssadern der Bevölkerung sowie ihre Geschäfts- und Verkehrsbeziehungen.

Alle diese Faktoren müssen bei einer Stadtregulierung Berücksichtigung finden.

## Prinzipien einer Regulierung.

Hievon seien folgende kurz angeführt:  
(Die Aufgabe des Städtebaues) liegt darin, allen Anforderungen, die an eine wohlorganisierte Wohnstätte der Menschen gestellt werden können, möglichst gerecht zu werden und sie miteinander in Einklang zu bringen. Der Verkehr, die Volkswohlfahrt, die Unterstützung und Erleichterung des Erwerbsleben, die Möglichkeit einer angenehmen Lebensführung müssen Berücksichtigung finden, und zugleich darf die Schönheit des Stadtgebildes nicht außeracht gelassen werden.

(Voraussicht.) Es wäre grundverkehrt, einen General-Regulierungsplan nur den gegenwärtigen Verhältnissen anzupassen. Der Städtebauer muß mit starker Vorstellungskraft das Bild der zukünftigen Stadt voraussehen und darnach seine Maßnahmen planen. Diese sind nicht nur für den derzeitigen Bestand der Stadt und nicht nur für die Bedürfnisse der kommenden Jahre, sondern auch für die Bedürfnisse der kommenden Jahrzehnte und Jahrhunderte zielbewußt zu treffen. Geschieht dies nicht, so werden die kurzfristig getroffenen Maßnahmen in Balde überholt, und die Stadt wird vor eine abermalige Regulierung gestellt, welche dann weit aus schwieriger und kostspieliger sein würde.

Im Städtebau darf nicht der Grundsatz: „Nach uns die Sintflut“ gelten, sondern im Gegenteil muß der Leitgedanke heißen: „Weitgreifende Voraussicht für die Zukunft.“

(Unterordnung unter das Gesamtwohl.) Ein Hauptprinzip muß es sein, stets das Gesamtinteresse, das Gesamtwohl der Stadt im Auge zu behalten und darnach die Maßnahmen zu treffen. Sonderinteressen müssen sich unbedingt dem Allgemeinen unterordnen, seien sie nun von

einzelnen Stadtbezirken, oder Klassen der Einwohnerschaft, oder gar nur von einzelnen Personen vertreten.

(Vermeidung von Halbheiten.) Im Städtebau ist jede Halbheit zu vermeiden; jede Maßnahme muß vorerst reichlich durchdacht und durchgearbeitet und sodann voll und ganz zur Ausführung gebracht werden, widrigenfalls bittere Verlegenheiten und schwer ins Gewicht fallende Unzukömmlichkeiten entstehen, die seinerzeit mit großen Kosten beseitigt werden müssten. Z. B. eine zu eng angelegte Hauptverkehrsader oder ein schlecht bestimmtes Straßenniveau. Stehen dort bereits die Häuser, so sind Korrekturen nur mit den größten Kosten durchzuführen oder vielleicht gar unmöglich. In erhöhtem Maße gilt dies von einer schlecht geführten Eisenbahnlinie im Stadtgebiete.

(Verhütung von Übeln und falschen Maßnahmen.) Ein guter Regulierungsplan muß nicht nur Vorzügliches zu schaffen, sondern auch Maßnahmen zu verhüten suchen, welche weitere Entwicklungen und Verschönerungen für alle Zeiten unmöglich machen, oder dem Gesamtwesen Schaden bringen.

Vor allem muß eine Art von Verbauung des Stadtgebietes als schädlich und verwerflich hintangehalten werden, und das ist die zu dichte Verbauung mit vielstückigen Gebäuden und kleinsten Höfen, wie sie in manchen Städten leider gang und gäbe ist. Das ist ein selbstmörderisches Beginnen. Eine mit himmelhochragenden Mietkasernen verbaute Stadt, in welcher die Bevölkerung, eingepfercht in drückender Enge, ohne genügend Luft und Licht, ihr Dasein verbringen muß, ist ein Herd von Krankheiten und Seuchen, der Sitz der schrecklichen Geißel der Stadtbewohner, der dezimierenden Tuberkulose, sowie auch der Herd von sozialem Elend und tiefer Unzufriedenheit.

(Erhaltung der Eigenart der Stadt, Schonung hervorragender Gebäude.) Jede alte Stadt hat durch die Art des Volkstammes, der sie erbaute, durch die Besonderheit ihrer Lage, durch das Klima, durch die wechselreichen Schicksale, die sie im Laufe der Jahrhunderte erlitten hat, ihr besonderes Gepräge, ihre Eigenart erhalten, die sie vor anderen Städten unterscheidet oder auszeichnet. Diese historische Eigenart, welche vor allem in den alten Stadtteilen zutage tritt, sowie die alten Stadtbilder sollen nach Tunlichkeit erhalten bleiben, und nicht durch Willkür zerstört werden. Es sind sonach die Konfigurationen der Plätze und Straßen im allgemeinen beizubehalten und die hervorragenden Gebäude zu schonen und zu erhalten, wenn dies nur irgendwie möglich ist.

In den alten Stadtteilen hat daher der Konservatismus Platz zu greifen, während höheren Zwecken zuliebe in jüngeren Stadtteilen oder im Neu-lande, d. h. in noch unverbautem Terrain, schon radikaler vorgegangen werden kann.

(Straßenerweiterungen und -Durchschläge.) Die Frage, ob diese in alten Stadtteilen Platz greifen dürfen, ist unbedingt zu bejahen.

Die Vergrößerung der Städte und das damit zusammenhängende Anwachsen des Verkehrs erzwingen mit der Macht eines Naturgesetzes neue und vermehrte Wege in solchen Stadtteilen, welche kein geordnetes Verkehrsnetz besitzen. Weiters verlangt die Hygiene Licht und Luft in die oft viel zu engen alten Straßen, Gassen und Gäßchen. Auch erheischt dies der Bedarf an Weiträumigkeit, der mit Vergrößerung einer Stadt auftritt.

Es ist nicht notwendig, daß durch solche Erweiterungen und Durchschläge der Charakter der Stadtteile leide; auch hiebei können durch verständige, sachgemäße Raumerweiterungen schöne, einheitliche Stadtbilder erstehen. Bei Straßenerweiterungen führe man aus Billigkeitsgründen die Regulierungslinien so, daß auf der Seite der tieferen Parzellen größere Grundabtretungen erfolgen, als auf der Seite der seichterern Parzellen.

Vom ökonomischen Standpunkte aus ist die Herstellung neuer Straßen im Kern der Stadt mittels Durchbrüchen sehr vorteilhaft, denn sie schaffen weitere steuerkräftige Objekte in den besten Lagen.

(Anpassen an die zeitlichen und örtlichen Verhältnisse.) Ein Regulierungsplan wird nur dann als gut und brauchbar bezeichnet werden können, wenn er sich diesen Verhältnissen anpaßt.

Der Plan muß einerseits die Bedürfnisse der Zeit berücksichtigen, und andererseits müssen seine Projektierungen den Besitzgrenzen nachgehen und sich den Terrainverhältnissen anschmiegen, was nicht nur allein ein natürlicher Vorgang, sondern auch die am wenigsten Kosten verursachende Regulierungsart ist. Verkehrt ist es dagegen, ohne Rücksicht auf die Bodenformation, nur dem wohlgefälligen Aussehen des Planes zuliebe, gerade Linien oder geometrische Figuren auf dem Papier zu produzieren, deren Ausführungen im Terrain große Schwierigkeiten und Kosten verursachen. Einem Regulierungsplane sollen überhaupt nicht Mängel der Willkür und Kurzsichtigkeit anhaften.

(Hygiene.) Das immer mehr und mehr sich steigernde Ansammeln von Menschen in den Städten hat eine Verschlechterung der Gesundheitsverhältnisse in denselben zur Folge. Zur Abhilfe dieses bedauerlichen Übels muß die öffentliche Gesundheitspflege in erhöhtem Maße gehandhabt werden. Von den hiezu erforderlichen Maßregeln ist eingehender im Abschnitt X die Rede.

(Überschwemmungsgefahr.) Nachdem Überschwemmungen nicht nur enormen materiellen Schaden bringen, sondern auch des öfteren Menschenopfer fordern, sowie Krankheiten und Epidemien im Gefolge haben, so sind Stadtteile, welche Überschwemmungsgefahren ausgesetzt sind, um jeden Preis derart zu schützen, oder ist deren Niveau so hoch zu heben, daß sie für alle Zeiten vor Wassernot bewahrt sind.

*Handwritten notes:*  
Fried  
1. Wand  
0.812 W  
Fried  
L. G.  
W. G.  
W. G.  
W. G.  
W. G.

*Handwritten mark:*  
22

### Lage der Hauptgebäude und Anlagen im Stadtgebiete.

Diese Lage ist nicht gleichgültig, sondern von großer Bedeutung. Hierbei sind folgende Kategorien zu unterscheiden:

1. (Gebäude, welche in das Zentrum der Stadt gehören.) Das sind die Gebäude der Staats-, Landes- und Stadtbehörden, der geistlichen Behörden, der Verkehrs- und Handelsanstalten, sowie die öffentlichen Sammlungen. Also in Villach: Die Gebäude der Bezirkshauptmannschaft, des Bezirksgerichtes, des Steueramtes und andere staatliche Verwaltungsgebäude; Rathaus, Sparkasse, höhere Unterrichtsanstalten, Theater; Hauptämter für Post, Telegraph und Telephon; Feuerwehrzentrale, Museum, Bibliotheken; endlich die Hotels und großen Gasthöfe.

2. (Gebäude, welche im ganzen Stadtgebiet verteilt sein können.) Die einzelnen Bezirke oder Vorstädte, welche gleichsam kleine Städte innerhalb des gesamten Stadtgebietes bilden, müssen wegen Vermeidung von Zeitverlust der Bewohner ebenfalls gewissermaßen Zentralanstalten erhalten. Dazu gehören die staatlichen und kommunalen Nebenämter, also Nebenämter für Post, Telegraph und Telephon; Feuerwehrfilialen etc. Ferner gehören verteilt: Kirchen, Schulen und Badeanstalten, Spitäler, offene Märkte und Markthallen, endlich Erholungsorte, öffentliche Gärten und Kinderspielplätze. — Selbst ein Zentralbahnhof gehört nicht in die City, sondern knapp an deren Peripherie.

3. (Solche Anlagen, welche außerhalb der Stadt oder an der Peripherie gelegen sein können, oder müssen.) Erstere wären: Kasernen, Exerzierplätze, Gefängnisse, Siechen-, Irren- und Waisenhäuser.

Letztere wären: Friedhöfe, Epidemicspitäler, Schlachthöfe, Viehmärkte, Gasanstalten, Fabriken (in eigenen Vierteln), Schießstätten, alle üblen Geruch verbreitenden Anstalten und schließlich Lagerstätten feuergefährlicher Gegenstände, so Magazine von Explosivstoffen, Holzlagerplätze und Scheunen.

Die engere Platzwahl für die Hauptgebäude ergibt sich von selbst nach deren Zweck und Bedeutung. Zumeist werden sie auf Plätzen die beste Stellung finden. Bezüglich der Schulen ist zu sagen, daß diese möglichst an verkehrarmen Stellen zu errichten wären, damit die Kinder sie gesichert aufsuchen können. Sehr zu wünschen wäre es, wenn unmittelbar an die Schulen Gärten anschließen würden, wo die Kinder ihre Erholungspausen zubringen und ihre Spiele treiben könnten.

### Zeitraum einer Regulierung.

Der Wichtigkeit halber sei die diesbezügliche Andeutung in den Begründungen des Programmes hier ausführlicher behandelt.

Über den Zeitraum, in dem der Regulierungsplan ausgeführt werden soll, hat der Laie oft die irrige Meinung, die Vorschläge des Planes sowie

alle Änderungen gegenüber dem jetzigen Bestande müßten sofort in Angriff genommen werden, was unerschwingliche Kosten verursachen würde. Das ist selbstverständlich nicht der Fall. Die Durchführung des Regulierungsplanes wird sich über einen mehr oder weniger großen Zeitraum erstrecken, der dem Wachstum der Stadt entspricht. Bei den gemachten Vorschlägen ist daher stets zu bedenken, daß sie nicht allein für die nächste, sondern auch für die fernere Zukunft getroffen werden, was nicht oft genug betont werden kann.

Je größer eine Stadt wird, desto mehr Erfordernisse erwachsen, aber dafür werden ihre Einnahmen auch immer größer. Es werden sich daher in Zukunft sicherlich die Mittel finden, um die als notwendig erkannten Maßnahmen des Regulierungsplanes auszuführen.

Unbedingt aber kann ein General-Regulierungsplan nie früh genug aufgestellt werden, um das Wachstum einer Stadt rechtzeitig zu regeln, und der Entwicklung hinderlichen Maßnahmen vorzubeugen.

### Stadtgrün.

Sowohl vom gesundheitlichen als vom schönheitlichen Standpunkte aus ist es hochwichtig, daß eine Stadt nicht ausschließlich aus Gebäudemassen, aus Platz- und Straßenflächen bestehe, sondern daß sie in ihrem Innern reichlich Vegetation in Form von öffentlichen Grünanlagen, Squares (Rasenflächen mit Bäumen), Hausgärten, Vorgärten, Alleen, Baumgruppen und auch Einzelbäume besitze. Camillo Sitte nennt dies „Großstadtgrün“.

Eine Stadt ohne Grün ist einer Steinwüste vergleichbar; sie ist dem Sonnenbrande und dem Staube verfallen, die eine ungesunde Atmosphäre erzeugen. Grünanlagen und Blumenschmuck beleben und verschönern die Stadt, Anpflanzungen behindern die Staubentwicklung und das Staubtreiben; Bäume geben kühlenden Schatten und atmen gute Luft aus; Parks und Gärten bilden gesunde Frischluft-Reservoirs innerhalb des Häusermeeres.

Villach ist von bewaldeten Gebirgen umgeben, aber im Stadtgebiete selbst und in dessen nächster Umgebung mangelt es an ausreichender Vegetation. Diesem Mangel muß im vitalsten Interesse seiner Bewohner in Hinblick abgeholfen werden. Reichlichst wäre das „Stadtgrün“ in seinem Innern und auch an der Peripherie zu schaffen und zu pflegen; dadurch, und zwar durch die Pflanzen selbst, und dann durch die Mengen Wassers, mit denen sie zu ihrem Fortkommen begossen werden müssen, würde zuversichtlich die Stadt ein anderes, milderes Lokalklima erhalten, und der Aufenthalt im Sommer ein angenehmerer werden.

Ja noch mehr wäre zu raten.

Nachdem wie bereits erwähnt, in Europa die vorherrschenden Luftströmungen von Westen und Nordwesten kommen, so wären in Villach

10/1

in diesen Richtungen und auch gegen Norden soweit als möglich der Waldbestand das Gebirge hinan zu erhalten und vor Ausrottung zu bewahren, damit die vorherrschenden Winde stets ozonreiche Waldesluft der Stadt zutragen können. Es ist einleuchtend, daß es vom größten Vorteil für den Gesundheitsstand der Stadt wäre, wenn auf diese Weise gewissermaßen ein „Bannwald“ als Gesundheitszone geschaffen würde.

Bedacht ist darauf zu nehmen, bestehende große Gärten, seien sie im öffentlichen oder privaten Besitze, für immer zu erhalten; sie sind bereits vorhandene gesundheitliche Luftreservoirs.

Aufgelassene Friedhöfe sind zu öffentlichen Gärten umzugestalten. Es ist ein durchaus pietätvolles Beginnen, die Stätten, wo die Vorfahren die ewige Ruhe nach des Lebens Mühe gefunden haben, nach Verstreichen einer längeren Zeit, innerhalb welcher das lebendige Angedenken an die Dahingegangenen naturgemäß verblaßt ist, nicht dem profanen Zwecke des Verbauens anheim zu geben, sondern zum Wohle und zur Freude der Nachkommen für immerwährende Zeiten als Erholungsstätten zu erhalten. — Im Laufe der Zeiten soll man auf diesen Zweck durch planmäßige Bepflanzung, insbesondere durch Setzen großwerdender Bäume hinarbeiten.

Durchdrungen von dem außerordentlichen ästhetischen und sanitären Werte des „Stadtgrünen“, ist der Verfasser dieses auf das Eifrigste bestrebt, sich allezeit und überall für das Erhalten und Neuschaffen desselben einzusetzen. In diesem Sinne sind auch die betreffenden Vorschläge des General-Regulierungsplanes für Villach gehalten.

Es sei hier die Mitteilung gestattet, daß der Verfasser im Jahre <sup>1893</sup> 1903 seiner Vaterstadt Wien den Vorschlag erbrachte, an der Stadtperipherie, um die engverbauten Vororte herum eine 600 m breite Zone von der Verbauung auszuschließen und mit Vegetation zu versehen, um so ein höchwichtiges Luftreservoir für die sich ausbreitende Weltstadt und eine Erholungs- und Vergnügungsstätte für die Millionen seiner Einwohner zu schaffen. Diese Zone nannte er „Volksring“. Des weiteren empfahl er, die bestehenden Wälder weit ins Gebirge hinein zu erhalten.

Zum Heile Wiens wird dieser Vorschlag gegenwärtig in Form des „Wald- und Wiesengürtel“ zur Ausführung gebracht.

### Über Platz- und Straßennamen.

Gutgewählte Namen für Plätze, Straßen und Gassen tragen nicht wenig dazu bei, eine Stadt zu charakterisieren.

Wie öde ist es hingegen, wenn man in einer Stadt oder einem Orte hauptsächlich so simple, wenig sagende Bezeichnungen findet wie: Schul-, Kasernen-, Acker-, Vorgarten- und Gasometer-Straße oder Neu-, Post-, Feld-, Fabriks-, Spital-, und Bad-Gasse (oder gar Straßen-Gasse wie in Königsfeld bei Brünn).

Nachdem in Villach durch die Regulierung viele neue Plätze und Straßen entstehen werden, die benannt werden müssen, so sei es gestattet, hier eine Anregung über die Benennungsweise zu geben.

Als erste Regel hat zu gelten, daß althergebrachte Platz- oder Straßennamen nicht ausgemerzt werden sollen; sie sind meist ursprünglich und charakteristisch und gehören zur Geschichte der Stadt. (So in Wien: Graben, Freyung, Am Gestade, Tuchlauben, Am Hof, Bognergasse, Seilerstätte usw.) In Villach sind Lederer-Gasse und Gärber-Gasse gewiß uralte Bezeichnungen und geben der Nachwelt kund, daß in ihnen einst die sicherlich blühenden Zünfte der Lederer und Gärber gehaust haben.

Für neue Namen wähle man nicht geringfügige Zufälligkeiten, die in kurzer Zeit schon vergessen sind, z. B. daß die neue Straße auf einem Acker hergestellt wurde, oder daß der Grund früher dem X gehörte, oder daß der Y dort zuerst ein oder mehrere Häuser auführte; sondern man wähle Namen von tieferem Sinn, welche für immer erklärbar sind.

Man wähle also:

Namen nach geographischer Orts- oder Richtungsbezeichnung, so nach der Lage an Gewässern, auf Anhöhen oder Ebenen, oder nach der Richtung auf Gebirge, Seen, Wälder oder Städte ja selbst Nachbarländer; Namen von historischer Bedeutung, so nach großen geschichtlichen Ereignissen des Landes oder der Stadt; Namen nach großen und bedeutenden Männern oder Frauen der Nation, des Herrscherhauses, des Landes oder der Stadt; Namen nach Wohltätern, Förderern und hervorragenden Bürgern der Stadt; Namen nach besonders hervorragenden Gebäuden oder Anlagen der Stadt, aber nur nach solchen, die einzeln vorkommen. Weiters Namen nach charakteristischen Örtlichkeiten oder nach besonderen Verwendungsarten der Stadtteile.

Bezeichnungen in bezug auf Vaterland, Heimat und Örtlichkeit geben die Lokalfarbe, die Charakteristik vor andern Städten und sind daher zu bevorzugen.

Ein Gang durch Villach zeigt, daß man hier (falls nicht beim Umtaufen alte, treffende Namen entfielen) obigem Prinzip nachgekommen ist, was auf den Fremden einen sehr guten Eindruck macht. Möge dieses Prinzip auch fernerhin beibehalten werden.

Der Verfasser erlaubt sich in der Folge Vorschläge zur Benennung von einigen wichtigen neuen Straßenzügen zu machen, selbstverständlich ohne dadurch der hierin allein maßgebenden Gemeindevertretung vorgreifen zu wollen, sondern nur um Beispiele zu geben, und zu dem praktischen Zweck, die Diskussion über diese Straßenzüge zu erleichtern, was bei der Bezeichnung mit Zahlen nicht so der Fall wäre.

Noch sei hier der schönen Gepflogenheit in manchen Städten, so in Brünn Erwähnung getan, daß man bei der Ehrung eines verdienstvollen Bürgers durch Bezeichnung einer Straße mit seinem Namen, auf der Straßentafel auch den Grund dieser Ehrung angibt.



## Abschnitt V.

# Die Stadt Villach.

### Kurze Charakteristik der jetzigen Stadt.

Gleichwie in Eden liegt Villach inmitten des herrlichen Kärntnerlandes, durchrauscht von den Fluten der Drau, umgeben von den mächtigen Gebilden der Alpen. Das weite Tal, in welchem die Drau und die Gail ihre Vereinigung unterhalb Villach finden, ist im Westen begrenzt von der Villacher Alpe, auch Dobratsch genannt, zu deren Füßen in einer Seehöhe von durchschnittlich 500 m die Stadt liegt. Der Villacher Alpe folgt im Rundblick nördlich der Bleiberg, eine Fernsicht auf die schneebedeckten Tauern, der Wollanig und weiters die Gerlitzten, zu deren Füßen der Ossiacher-See liegt. Gegen Osten in der Richtung zum Würther-See verflacht sich das Rundbild, um dann in dem mächtigen Zuge der Karawanken mit dem majestätischen Mittagkogel und dem von Ferne herblickenden Mangart einen unvergleichlich schönen Abschluß gegen Süden zu erhalten.

Aber nicht nur die nächste, sondern auch die weitere Umgebung Villachs ist eine landschaftlich entzückend schöne. Das ist auch der Grund, warum Villach des Sommers über von Fremden überaus zahlreich besucht wird.

Villach, die zweitgrößte Stadt Kärntens, ist derzeit in einem Stadium fortschreitender Verbauung, welche es dringend erheischt, in einer zielbewußten, dem Gesamtinteresse der Stadt dienlichen Weise geplant und durchgeführt zu werden.

### Zur Geschichte Villachs.

Will man die Eigenart einer Stadt voll und ganz erfassen, muß man ihren Werdegang aus der Geschichte kennen lernen.

Zahlreich und wechselvoll waren die Geschehnisse der Stadt Villach in Kärnten, wie uns die Geschichte lehrt. Herr Carl Ghon hat hiezu in seinen sehr verdienstvollen, lokalpatriotischen Werken: „Geschichte der Stadt Villach von der Urzeit bis zur Gegenwart“ und „Chronik der Stadt Villach von 1848 bis 1889“ viele und interessante Beiträge geliefert.

Das Herzogtum Kärnten soll seinen Namen von dem keltischen Volksstamme der Karner erhalten haben; der Ursprung des Namens „Villach“ wird vielfach, aber nicht überzeugend gedeutet.

Schon die Römer setzten ihren Fuß auf Villachs Boden; an der Stelle von St. Martin soll das von ihnen gegründete Santicum gestanden haben. Nach der Römerzeit brausten die Stürme der Völkerwanderung um und über Villach. Germanische, slavische und asiatische Völker zogen über Kärnten nach dem Lande ihrer Sehnsucht, dem sonnigen Italien. Von den slavischen Völkern blieben die Wenden nach harten Kämpfen im Lande, wo sie noch heute als Slovenen die Nachbarn der Deutschen sind.

Schwere Kämpfe brachten auch die folgenden Jahrhunderte und nicht sowohl innere Kämpfe, insbesondere mit dem Raubadel, als auch wiederholte Einfälle fremder Völker, so der Ungarn, der Türken und schließlich der Franzosen.

Und nicht nur allein von den Feinden, auch von den Elementen wurde Villach oft und schwer heimgesucht. Überschwemmungen, Feuersbrünste und Erdbeben richteten schwere Schäden, oft bis zur vollen Vernichtung an; auch Seuchen, so die Pest, dezimierten die Einwohnerschaft. Aber immer wieder erhob sich die Stadt durch die Kraft und die Ausdauer des mannhaften deutschen Volksstammes, der sie bewohnt.

Im Laufe der Zeiten hatte Kärnten und mit ihm Villach verschiedene Herren. Nach mannigfachem Wechsel kam das Land im Jahre 772 unter die Herrschaft des Herzogtums Bayern und dann unter jene der deutschen Kaiser. Im Jahre 843 ernannte König Karlmann seinen natürlichen, in Kärnten geborenen Sohn, den späteren Kaiser Arnulph zum Herzoge von Kärnten. 976 vergrößerte Kaiser Otto II. Kärnten und machte es zu einem selbständigen Herzogtum. Villach und sein Gau standen unter eigenen Mark- oder Pfalzgrafen.

Wieder wechselten mannigfach die Herrscher; selbst dem Zepher König Ottokar II. von Böhmen war Kärnten einige Zeit untertan, um vom Jahre 1335 angefangen, mit der kurzen Ausnahme der Franzosenherrschaft (1809—1814), für immer dem Hause Habsburg untertan zu bleiben.

Die Stadt Villach samt Gebiet wurde von Kaiser Heinrich II. im Jahre 1007 dem damals errichteten Bistum Bamberg in Franken geschenkt, unter dessen Herrschaft es siebeneinhalb Jahrhunderte, nämlich bis 1760 verblieb, in welchem Jahre es unter Kaiserin Maria Theresia durch Kauf an das Kaiserhaus kam.

Im Mittelalter war Villach ein Emporium des Handels zwischen Deutschland und Italien, welcher der Stadt Reichtum und Ansehen brachte. Besonders unter der umsichtigen Herrschaft des Hochstiftes Bamberg erreichte Villach große Blüte.

Zahlreich sind die Namen hervorragender Männer und edler Geschlechter,

die aus Villach entsprossen sind, und zum Ansehen der Stadt und des Landes Kärnten rühmlich beigetragen haben, so die Khevenhüller, Leiningen, Dietrichstein, Fugger, Widmann, Weisbriach, Seenus, Paracelsus und viele andere.

Als durch die Entdeckung eines neuen Seeweges nach Indien der Handel Italiens und besonders Venedigs immer geringer wurde und schließlich der Niedergang Venedigs hereinbrach, da mußte Villach dasselbe Schicksal erdulden, denn die Quelle seines Reichtums, der Verkehr versiegte.

Und nun will es wieder ein gütiges Geschick, daß sich über Villach ein immer mehr sich steigender Verkehr ergießt. Möge man die Lehre der Geschichte beherzigen.

### Die Bevölkerungszunahme.

Um bei der Annahme der zukünftigen Größenverhältnisse einer Stadt das richtige Maß einhalten zu können, ist es wichtig, die Bevölkerungszunahme der Stadt in Betracht zu ziehen.

Im Jahre 1905 waren der Bevölkerungsstand Villachs und der anrainenden Katastralgemeinden, sowie deren Flächen- ausmaße nach der Zusammenstellung der k. k. Bezirkshauptmannschaft folgende:

### Bevölkerungsstand und Gebietsausmaß der Stadt Villach im Jahre 1905.

Katastralgemeinden		Einwohner	Hektare
Villach und zwar:	Villach Stadt . . . . .	8.637	479-31
	Seebach . . . . .	536	
Perau " "	Perau . . . . .	476	368-23
	St. Agathen . . . . .	41	
St. Martin " "	St. Martin . . . . .	880	119-01
	Völkendorf " "	Völkendorf . . . . .	1.028
Waltersdorf . . . . .			
St. Johann . . . . .			
Möltschach . . . . .			
Judendorf " "	Judendorf . . . . .	444	839-50
	Warmbad Villach . . . . .		
	Auen . . . . .		
Federaun " "	Oberfederaun . . . . .	58	1,374-23
	Untervederaun . . . . .	108	
	Oberschütt . . . . .	95	
	Unterschütt . . . . .	85	
In Summe . . . . .		11.662	3,994-14

Aus der Chronik Villachs von Carl Ghon, sowie aus der Zusammenstellung der Stadt (1900) und jener der k. k. Bezirkshauptmannschaft (1905) sind folgende Daten über die Bevölkerung der Stadt (Zivilbevölkerung der Katastralgemeinde Villach) zu entnehmen:

Im Jahre 1848 zählte Villach 2487 Einwohner			
"	"	1851	"
"	"	1868	"
"	"	1870	"
"	"	1879	"
"	"	1900	"
"	"	1905	"

Somit war vom Jahre 1848 bis 1905, d. i. in 57 Jahren ein Zuwachs von 6686 Einwohnern oder 268% zu verzeichnen, was einer Vermehrung von 25% im Jahrzehnte gleichkommt. Im Jahre 1905 erreichte also die Bevölkerung das 3-68 fache vom Jahre 1848.

Aus diesen Daten läßt sich die Wahrscheinlichkeit der zukünftigen Bevölkerungszahlen berechnen.

Von nun ab ist nicht mehr die bisherige Katastralgemeinde Villach allein, sondern das durch Einbeziehung der Nachbargemeinden vergrößerte Villach in Betracht zu nehmen und dieses (mit Ausnahme von Federaun, welches als zu abseits liegend und nie mit der Stadt in räumliche Verbindung kommend, hier nicht eingerechnet werden kann) zählt heute 11.316 Einwohner. Nehmen wir abermals eine Vermehrung von 25% im Jahrzehnt an, so erhalten wir für die nächsten hundert Jahre folgende wahrscheinliche Bevölkerungszahlen:

1905 wurden gezählt	11.316,	1965 dürften sein	43.100,
1915 dürften sein	14.100,	1975 " "	53.900,
1925 " "	17.600,	1985 " "	67.400,
1935 " "	22.100,	1995 " "	84.300,
1945 " "	27.600,	2005 " "	105.300,
1955 " "	34.500		

Infolge des enormen Anwachsens der Städte in der Gegenwart, und nachdem die kommende Periode des Aufschwunges eine ungleich günstigere für die Entwicklung der Stadt sein dürfte, als die Zeit vor 1905, so ist nicht nur anzunehmen, daß die Wahrscheinlichkeit des oben angesetzten Zuwachses zutreffen, sondern daß sie sogar überschritten werden dürfte.

Es ist unabweislich, daß man bei den Vorschlägen des General-Regulierungsplanes mit diesem Zuwachse rechne; daher sind in erster Linie für die zu gewärtigende Vermehrung der Bevölkerung zielbewußt

entsprechend große Territorien zu reservieren, widrigenfalls in einer kurzen Spanne Zeit ein zu eng bemessener Rahmen der Stadt unzulänglich wäre.

### Das Anwachsen der Stadt.

Wie sehr Villach das Bestreben und die Kraft hat, baulich sich zu vergrößern und auszudehnen, zeigen augenfällig die in den letzten Jahrzehnten ringsum die Altstadt neu entstandenen Stadtvierteln. Im Süden und Südosten der Stadt ist von der alten Stadtgrenze an ein neuer schöner Stadtteil längs der oberen Schul-Gasse um die protestantische Kirche sowie östlich gegen Perau entstanden; auf dem westlichen Plateau gegen St. Martin und Völkendorf erstet ein Neubau um den anderen: im Norden der Stadt ist oberhalb des Südbahnhofes ein neues Stadtviertel im Werden. (Vor einigen Jahren standen dort nur wenige Gebäude.) Und schließlich entwickelt sich östlich von der Unterstadt gegen die Haide zu eine rege Bautätigkeit.

Kurz, die bauliche Entwicklung Villachs schreitet in erfreulicher Weise rüstig fort, und dürfte nach Eröffnung der neuen Alpenbahnen noch ein rascheres Tempo einschlagen.

Aufgabe des General-Regulierungsplanes ist es, wie schon erwähnt, dieser fortschreitenden Verbauung die richtigen Wege zu weisen.

### Eignung Villachs in bezug auf seine künftige Entwicklung. (Fremdenstadt, Industriestadt.)

Um für die künftige Entwicklung einer Stadt die richtige Vorsorge treffen zu können, ist es erforderlich, ihre diesbezügliche Eignung zu erkennen.

Villach wird infolge seiner geographischen und politischen Lage, seiner natürlichen Grenzen und aller anderen Umstände nie eine Großstadt werden. Die Stadt dürfte auch keine hervorragende Sommerfrische werden, hiezu fehlen ihr die klimatischen und örtlichen Vorzüge, wie sie andere Orte durch ihre Lage am Meer, an Seen oder durch ihre Höhenlage, oder infolge bedeutender Heilquellen besitzen. (Nur Warmbad Villach hat eine prächtige, aber nur kleine Heilquelle.) Der große und bedeutende Vorzug der Stadt Villach ist aber seine überaus günstige zentrale Lage inmitten einer herrlichen Alpenwelt, und des weitern, daß sie in kurzem der Knotenpunkt von acht bedeutenden Eisenbahnen sein wird. Diese glücklichen Umstände sind zielbewußt zur ferneren Entwicklung und zum Aufschwunge der Stadt auszunützen.

Bisher schon vielfach und in stets steigendem Maße von Fremden aufgesucht, wird Villach nach Fertigstellung der beiden in Bau begriffenen Alpenbahnen gewiß einen noch bedeutenderen Fremdenzufluß erhalten. Wenn dieser Umstand voll ausgenützt wird, d. h. wenn man in Villach alle Vorkehrungen trifft, um vorzügliche Unterkunfts- und Verpflegsanstalten, sowie auch Unterhaltungsstätten zu schaffen, welche den erhöhten Ansprüchen an modernen Komfort entsprechen, so ist als sicher anzunehmen, daß Villach eine vielbesuchte Fremdenstadt, ein beliebtes Standquartier, nicht nur allein des genügsameren inländischen Reisepublikums, sondern auch des anspruchsvolleren, unsere Alpen aufsuchenden internationalen Reisepublikums werden wird. Alle Bedingungen sind vorhanden, daß Villach einen Weltruf erhalten könne, gleichwie Salzburg, welches alljährlich ungezählte Tausende von Fremden aus aller Herren Länder für kurz oder länger aufsuchen, um die Schönheiten der Stadt, der Umgebung und des Landes zu genießen, und welche von den kleineren oder größeren Ausflügen stets immer wieder in die Stadt als Standquartier zurückkehren.

Villach ist einst im Mittelalter im Zeichen des Verkehrs eine blühende und reiche Stadt geworden, und wieder bietet die Konstellation des Verkehrs außerordentliche Chancen. Man möge sie ausnützen, und die Pflege des Fremdenwesens als die vornehmste Aufgabe der Stadt betrachten.

Aber noch in einer andern Richtung blüht Villach eine segensreiche Zukunft, und zwar als Industriestadt. Die Stadt betreibt bereits in ansehnlicher Weise Industrie und Handel (besonders Holzhandel); es kann aber zuversichtlich eine wesentliche Steigerung eintreten. Diesbezüglich sei hier eine Anregung gegeben, deren Beachtung von großer Bedeutung für die Zukunft Villachs sein könnte.

Die Alpen besitzen große Wasserkräfte, die sicherlich über kurz oder lang in elektrische Kraft übertragen, in den Dienst der Industrien gestellt werden dürften. Wenn nun die Stadt Villach dieses Moment wahrnimmt, und in ihrem Weichbilde ausgedehnte Territorien zu Industrieanlagen reserviert, so ist anzunehmen, daß die auf Ausnützung der Wasserkräfte zielenden Unternehmungen in erster Linie Villach ins Auge fassen werden. Auf diese Weise könnte Villach anderen Orten zuvorkommen.

Des weitern wäre zu beachten, daß praktischerweise die Eisenbahndirektionen in einem so bedeutenden Knotenpunkte der Bahnen wie Villach, ihre Zentralanlagen errichten dürften, wenn geeignete Territorien hiezu bereitgestellt werden. Diese Zentralanlagen, als da sind:

Maschinenhäuser, Reparaturwerkstätten, Heizhäuser, Waggonremisen und die hiezu gehörigen Arbeiterkolonien würden sich vorzüglichst mit der zukünftigen Industriestadt in Verbindung bringen lassen, und zum Aufschwunge Villachs und zur Vermehrung seiner Bevölkerung durch Beamte und Arbeiter sehr beitragen.

Villach ist also durch den Umstand, daß es demnächst der Knotenpunkt von acht Bahnlinien wird, die den Personen- und Frachtenverkehr nach allen Richtungen der Windrose besorgen werden, sehr geeignet, nebst einer bedeutenden Fremdenstadt auch eine bedeutende Industriestadt zu werden.

### Voraussichtliche Größe der Stadt.

Für die Aufstellung eines General-Regulierungsplanes ist es wichtig, sich über die zukünftige Größe, d. i. Ausdehnung der Stadt und über die Grenzen ihres Wachstums nach den vorhandenen Anhaltspunkten ein ungefähres Bild zu machen. Tut man dies nicht, so kann man leicht übers Ziel schießen, und den Zuschnitt für die zukünftige Stadt zu groß nehmen; oder auch das Gegenteil.

Wir haben daher vorstehend die geographische Lage der Stadt Villach, ihre örtliche Beschaffenheit und ihre Verkehrsverbindungen in Betracht gezogen; wir haben einen kurzen historischen Rückblick auf ihre Entwicklung genommen; weiters ihre Einwohnerzahl und deren wahrscheinliche Zunahme, sowie das ersichtliche Anwachsen des Stadtkörpers in Rücksicht gezogen, und endlich Bedacht auf den bevorstehenden Aufschwung genommen.

Hält man alle diese Faktoren zusammen, so könnten in bezug auf die zukünftige Größe Villachs folgende Annahmen wahrscheinlich sein:

Villach wird, wie vorstehend begründet, nimmer eine Großstadt werden. Aber es wird sicherlich eine schöne, bedeutende Landstadt werden.

In räumlicher Beziehung dürfte Villach, nach allen Vorbedingungen zu schließen, im Laufe eines oder anderthalben Jahrhunderts jene Ausdehnung erreichen, welche im folgenden Abschnitt VIII als das eigentliche Stadtgebiet (im Gegensatz zum übrigbleibenden Landgebiet) des im Jahre 1905 geschaffenen Großvillach bezeichnet wurde, und 948:57 ha umfaßt.

Der General-Regulierungsplan nimmt somit auf eine sich über 100 bis 150 Jahre erstreckende Entwicklung der Stadt Bedacht. Für einen weiteren Zeitraum vorauszubestimmen, dazu reicht wohl die menschliche Voraussicht nicht aus infolge der ungewissen, im Schleier der Zukunft liegenden

wechselnden Geschicke und allfälligen Umwälzungen des Landes und der Stadt.

### Zukunfts-Charakter der Stadt.

Nicht eine vergrößerte langweilige Provinzstadt soll Villach in Zukunft werden, sondern eine schöne, freundliche, wohleingeteilte Alpenstadt, in welcher die Bevölkerung, geschützt durch alle modernen hygienischen Vorkehrungen, und zufrieden ihrem Erwerbe nachgehen könne; eine Stadt, welche mit Vorliebe von Fremden aus aller Herren Länder aufgesucht werde.

Als annäherndes Beispiel könnte man eine Stadt unseres Vaterlandes vorweisen, welche wegen ihrer mannigfachen Vorzüge gerne bewohnt, und viel von Fremden aufgesucht wird. Es ist das der grünen Steiermark Hauptstadt Graz, die man mit Recht „die schöne Gartenstadt“ nennt.

### Erfordernisse und allgemeine Vorschläge für Villach.

Diese sind im großen und ganzen im Regulierungsprogramme, sowie in den vorstehenden Kapiteln enthalten und begründet; hiezu sind besonders die Vorschläge für das Fremdenwesen und den Industriebetrieb zu nennen. Des weiteren wäre zum Thema hier besonders folgendes zu erwähnen:

(Neubauten und Neuanlagen.) Über die im Regulierungsprogramme als Erfordernis aufgestellten Neubauten und Neuanlagen wird des weiteren und insbesondere im Abschnitte XII gelegentlich der Beschreibung der vorgeschlagenen Regulierungen das Nähere von Fall zu Fall gesagt werden.

(Hotels.) Für den wirtschaftlichen Vorteil der ganzen Stadt ist es sehr wichtig, daß sich in ihr die Fremden wohl fühlen, daß sie gerne einige Zeit verweilen und nicht, kaum angekommen, gleich wieder abreisen. Zu diesem Zwecke sind die „Behelfe“ der Fremdenstadt, insbesondere die Hotels in der schon vorerwähnten komfortablen Weise einzurichten.

Die Zahl der Hotels in Villach muß unbedingt vermehrt werden. Es ist keineswegs zu befürchten, daß die neuen den bereits bestehenden Hotels Eintrag machen werden. Erstens können bekanntermaßen die letzteren schon lange nicht mehr dem großen Andrang des Reisepublikums Genüge leisten, so daß in der Reisehochsaison zahlreiche Fremde abgewiesen werden müssen; und weiters ist zu bedenken, je mehr gute Hotels vorhanden sind, eine desto größere Menge von Fremden wird dadurch angezogen. Somit werden sämtliche Hotels je nach ihrem Range

besetzt sein, und gute Geschäfte machen. Während derzeit gewiß viele Reisende Villach nicht aufsuchen, weil sie wissen, daß daselbst schwer Unterkunft zu haben ist, wird dann gerade das Gegenteil eintreten.

(Stadtgarten.) Als einen weiteren „Behelf“ der Fremdenstadt, nämlich als Sammelpunkt der Villach aufsuchenden Fremden schlägt der Verfasser einen anzulegenden Stadtgarten mit einem entsprechenden Saalbau vor.

Villach hat zwar einen kleinen öffentlichen Garten, nämlich jenen neben dem Schulbau in der Pörau-Straße, und weiters eine prächtige Waldanlage, den Kapuzinerwald oberhalb Lind. Beide sind jedoch nicht geeignet, praktikable Vereinigungspunkte der Fremden zu werden.

Der erstere ist viel zu klein, versteckt gelegen, und hat für die Fremden nicht die geringste Anziehungskraft. Der Kapuzinerwald ist wieder viel zu entlegen vom Zentrum der Stadt und seinem Fremdenverkehr. Er wird aber stets wegen seiner schönen Lage an der Drau und wegen seiner schönen Fernsichten ein von Fremden bei Spaziergängen gern aufgesuchter Punkt der Stadt sein.

Der gedachte Vereinigungspunkt für das Fremdenpublikum muß folgende Eignung haben: Nähe des Stadtkernes und der Fremdenhotels, schöne freie Lage mit Ausblick auf die Gebirge. — Es gibt in Villach einen Punkt, der besonders diesen Anforderungen nachkommt, nämlich das den Bleiberger Gewerken gehörige Anwesen in der Tiroler-Straße. Auf diesem und dem anrainenden, höher gelegenen Plateau ließe sich ein öffentlicher Garten oder Park schaffen, so herrlich gelegen, wie er weit und breit in den Alpen nicht zu finden wäre. Vom genannten Plateau genießt man eine herrliche Rundschau sowohl über die Stadt als auch ringsum auf die Gebirge. Diese uneingeschränkte Aussicht kann niemals verbaut werden. Es ist somit sicher, daß ein an dieser Stelle geschaffener Stadtgarten mit geschickter Ausnutzung und Bepflanzung des kuppigten Terrains und mit Belebung durch Wasser (Springbrunnen, Teiche, Kaskaden) ein gern aufgesuchter Sammelplatz der Fremden werden, ja, daß er sogar ein weiterer Anziehungspunkt für Villach sein würde.

Die Lage des Stadtgartens ist keineswegs zu weit vom Stadtkerne. Die Luftlinie von der Mitte des Hauptplatzes beträgt 500 m. Und wäre der Punkt auch etwas entlegen, die unvergleichlichen Vorteile seiner Lage machten dies wett. Die verbreiterte Tiroler-Straße bietet eine elegante Zufahrt, und weiters der Durchschlag von der Kirche nach Westen eine kurze Verbindung dahin.

(Saalbauten.) Villach wird bei seiner Vergrößerung mehrfacher Saalbauten benötigen. In erster Linie bedarf eine Anlage, wie es der Stadtgarten ist, auch eines Saalbaues, der anderwärts gemeinlich Kursaal genannt wird.

Dieser Bau müßte folgende Räume enthalten: Einen großen Saal, mehrere kleine Säle zu Speise-, Konversations- und Spielzwecken, ferner die Wirtschaftsräume zum Betriebe einer Restauration und einer Cafétérie. Gegen den Garten wäre eine große freie Terrasse anzubringen. Dieser Bau könnte in Villach nicht einem, sondern zweierlei Zwecken dienen, u. zw.:

1. In der Reisezeit wäre der Bau zusammen mit dem Garten, wie gesagt, ein Vereinigungspunkt für das Reisepublikum, und würde er bei schlechtem Wetter unbedingt eine Notwendigkeit sein, weil sonst die vielen Fremden verteilt in den Hotels oder Kaffeehäusern ihre Zeit verbringen müßten, oder von Langweile geplagt, verreisen würden. Des weitern könnten in dem Bause zur Unterhaltung des Reisepublikums Feste und Vergnügungen aller Art abgehalten werden.

Somit wäre dieser Saalbau im Vereine mit dem Stadtgarten ein Mittel, um dem Reisepublikum den Aufenthalt in Villach angenehm zu machen, und es zum längeren Aufenthalte zu vermögen. Wir sehen somit hierin ein wichtiges Requisite des Fremdenverkehrwesens.

2. Die Stadt benötigt aber Saalbauten nicht nur für die Fremden, sondern auch für die Einwohnerschaft selbst zur Abhaltung von Festen, Versammlungen, Ballen, Konzerten, Ausstellungen usw. Für beide Zwecke Bauten zu errichten, dazu dürften vorderhand die Mittel nicht reichen. Daher wäre es ratsam einen Saalbau hierfür zu errichten und zu benützen, was ohne die geringste Zweckwidrigkeit beiderseits möglich wäre. Man braucht nur den obgenannten Bau so zu richten, daß er auch im Winter benützlich sei. Das Raumerfordernis und das Bauprogramm würde für beide Zwecke das gleiche sein. Selbstredend könnten in dem Gebäude auch zur Sommerszeit Feste für die Einwohnerschaft abgehalten werden, so wie es anderswo in den Kursälen geschieht.

Vielleicht könnten wegen der Lage Meinungsverschiedenheiten auftreten. Maßgebend müßte hier in erster Linie die Forderung sein, daß für das Fremdenpublikum der Bau in einer Gartenanlage stehen müsse. Für die Veranstaltungen im Winter, zu denen man zumeist mittels Wagen kommt, ist es gleichgültig, wo der Bau liegt, nur darf er nicht allzuweit vom Stadtzentrum entfernt sein. Das ist aber hier nicht der Fall; auch müssen sich die Villacher bei der vergrößerten Stadt auf größere Distanzen gefaßt machen, als sie jetzt gewohnt sind. Das ist unausweichbar.

Aber ein nicht zu unterschätzender Vorteil der Benützung eines Saalbaues für beide Zwecke läge darin, daß das Gebäude im Sommer und im Winter in Verwendung stehen könnte, daher sich leichter ein Pächter finden und das angewandte Kapital sich besser verzinsen würde, was bei einer nur zeitweisen Benützung des Gebäudes schwerer zu erreichen wäre.

In Anbetracht des fühlbaren Mangels an Sälen hat man jüngst in Villach einen Verein zur Errichtung eines Saalbaues gegründet, und will

diesen in richtiger Betonung des Charakters der Stadt „Deutsches Haus“ benennen.

Vielleicht entschließt der Verein sich aus obigen Gründen, den Saalbau zum Doppelzwecke an genannter Stelle zu errichten. Er würde dadurch seinen Vereinszweck voll und ganz erreichen, und überdies der Stadt Villach in Hinsicht des Fremdenverkehrs einen unschätzbaren Dienst erweisen. Nachdem dieser Bau im vitalsten Interesse der Stadt liegt, so dürfte diese wohl auch zu den Kosten einen Beitrag leisten. Gewiß würde auch der Ruf dieses „Deutschen Hauses“ durch alle Lande gehen, wenn es alljährig tausend und abertausend Fremde besuchen, während es, nur für die Zwecke der Einwohnerschaft benützt, weniger bekannt werden dürfte.

Eine dritte Art, wie Villach zu einem dem Fremdenverkehre dienenden Saale käme wäre die, daß bei einem zu errichtenden großen Fremdenhotel ein solcher Saal eingebaut werden würde. Dies müßte in einer Weise geschehen, daß derselbe nicht nur zu Zwecken dieses Hotels allein, sondern auch abgesondert für Feste und Veranstaltungen aller Art zu benützen wäre.

Dieser Saal könnte somit im Sommer als der gewünschte Vereinigungspunkt der Fremden, im Winter auch für Veranstaltungen der Villacher dienen. Sehr wünschenswert wäre es für ersteren Zweck, wenn der Bau mit einer Grünanlage verbunden wäre, oder noch besser, wenn er an den Stadtgarten angrenzen würde, in dem dann kein eigener Saalbau nötig wäre.

(Industrieviertel.) Wenn Villach die sich günstig bietende Gelegenheit ergreift, um auch eine Industriestadt zu werden, wie des Näheren in dem Absatze über die Eignung hiezu erörtert wurde, so müßten zu diesem Zwecke in erster Linie entsprechende Territorien für Industrie-Anlagen reserviert werden, und zwar abseits der herrschenden Windrichtung, das ist im Osten und Südosten der Stadt, damit der Rauch und die oft unvermeidlichen üblen Gerüche der Fabriken nicht die Stadt belästigen, sondern abgetrieben werden.

Wie die Pläne zeigen, sind am linken Draufer östlich auf der Haide, und am rechten Ufer innerhalb des großen Bogens der projektierten Staatsbahnlinie ausgedehnte Territorien für Industriezwecke reserviert gedacht. Sie haben an und für sich, sowie auch deshalb eine selten günstige Lage, nachdem zu ihnen von der vorbeiführenden Trasse der Staatseisenbahn leicht Industriegeleise gelegt werden könnten, und somit die Zufuhr der Rohmaterialie einerseits, und der Versandt der fertigen Fabriksprodukte andererseits durch die acht in Villach einmündenden Bahnen von bzw. nach allen Weltgegenrichtungen erfolgen könnte. Infolgedessen bietet dieses Industrieviertel die beste Örtlichkeit zu Stapelplätzen aller Art. Insbesondere könnte der große Holzhandel Villachs hier seine Lagerplätze haben, wo sie keine Gefahr für die Stadt mehr sind.

(Zur Approvisionnement.) Bei zunehmender Vergrößerung der

Stadt werden nebst einem größeren Schlachthof auch Marktplätze in den einzelnen Stadtteilen, sowie auch Markthallen erforderlich sein; desgleichen auch Vieh- und Getreidemärkte.

(Cottages für Beamte und Arbeiter.) In dem Bestreben, die Lage der minder- oder unbemittelten Mitmenschen durch eine entsprechende Lösung der Wohnungsfrage zu verbessern, haben in manchen Städten die Gemeindevertretungen oder eigene Vereine Cottages\*) für Arbeiter und auch für Beamten geschaffen, welche sehr zweckentsprechend, und sehr der Nachahmung zu empfehlen sind. Es möge hiemit auch für Villach die Anregung gegeben werden. Plätze hiefür wurden im General-Regulierungsplane angegeben, und zwar für Arbeiter-Cottages in Lind auf der oberen Haide an der Rennsteiner-Straße, dann unterhalb St. Leonhard, sowie unterhalb Perau und Waltersdorf. (Sie kennzeichnen sich durch ein engmaschiges Straßennetz; Plätze für Beamten-Cottages lassen sich leicht nach Wunsch im Stadtgebiet auswählen.)

(Fest- und Spielplätze.) Jede Stadt sollte nebst Jugendspielplätzen auch einen großen freien Platz, einen Festplatz haben, wo zur Sommerszeit große öffentliche Feste oder Spiele abgehalten werden. Am besten eignen sich hiefür Orte am Waldessaume oder (wo es angeht) im Bergeschatten, wo Kühle herrscht.

(Trinkwasser.) Für ein vergrößertes Villach genügt die bestehende Wasserleitung nicht; es ist unbedingt für eine vermehrte Wasserzuleitung Vorsorge zu treffen. Sehr zu begrüßen ist deshalb die Aussicht, von Treffen vorzügliches und reichliches Trinkwasser herleiten zu können.

(Bade- und Schwimmanstalten.) Zur Volkshygiene gehören auch eine entsprechende Anzahl von Bade- und Schwimmanstalten im Stadtgebiete. Nachdem die Drau und die Gail zu kaltes Wasser für Freibäder führen, wären in Hinkunft die Bade- und Schwimmanlagen am wärmeren St. Leonharder-See zu vergrößern, und Badeanstalten, darunter auch Volksbäder in den verschiedenen Stadtbezirken zu errichten.

(Bergbahn auf den Dobratsch.) Dieser gewaltige Gebirgsstock, berühmt durch seinen Bergsturz vom Jahre 1348, bietet auf seinem, 2167 m über dem Meere gelegenen Gipfel eine großartige, umfassende Alpenrundschau, die von manchem sogar jener des Rigi vorgezogen wird. Es würde eine außerordentliche Anziehungskraft mehr für die Fremdenstadt Villach bedeuten, wenn von ihr, welche ja zu Füßen dieses Gebirgsstockes liegt, eine Bergbahn zum Gipfel des Dobratsch' führen würde.

\*) Cottage (englisch): Anlage ländlich gebauter Häuser.

(Anglikanische Kirche.) Eine große Anziehungskraft für die die Alpen aufsuchenden Engländer und Amerikaner wäre es, wenn in Villach zur Reisezeit anglikanischer Gottesdienst, entweder in einem eigens hiefür zu errichtenden Kirchlein, oder sonst in einem hiezu geeigneten Raume periodisch abgehalten würde. Eine Mitteilung hievon in englischen und amerikanischen Journalen würde mehr wirken als manch andere Reklame.

(Blumenschmuck.) In Villach fällt auf, daß so wenig Blumen zu sehen sind; sie fehlen in den öffentlichen Anlagen und Promenaden, sie sind selten auf Balkonen und Fenstern, und nur in den Vorgärten zu sehen. Und doch trägt nichts so sehr dazu bei, einer Stadt einen freundlichen Charakter zu geben, als Blumenschmuck. Dieses Moment wäre gerade bei einer Fremdenstadt sehr ins Auge zu fassen.



## Abschnitt VI.

# Das Terrain der Stadt und seine Regulierung.

Im Regulierungsprogramme war die Herstellung eines geregelten, möglichst verglichenen Niveaus für die Verkehrswege der Stadt und die Hebung der im Überschwemmungsgebiete der Drau und Gail liegenden Verkehrswege verlangt. Es war somit ein General-Niveauplan für das Stadtgebiet aufzustellen.

In welcher Weise diese schwierige Aufgabe gelöst wurde, zeigen die Blätter 47 bis 69. Die hiebei eingehaltenen Gesichtspunkte seien folgend erläutert.

### Die Terrainverhältnisse.

Das Gebiet der Stadt Villach erstreckt sich nicht in einer Ebene, sondern ist mannigfach gestaltet. Im Norden fällt das Terrain von dem dortigen Gebirgszuge, im besonderen vom Oswaldi-Berg und Kunitz-Berg terrassenförmig zur Drau ab; im Westen fällt es von dem Gebirgsstocke des Dobratsch auf das langgestreckte Plateau von St. Martin bis Judendorf ab, und erhält wieder eine Abtreppung zu dem Talboden zwischen Drau und Gail. Auf diesem läßt sich ein in der Richtung des Hans Gasser-Platzes und der Post-Gasse liegender Kamm erkennen, von dem nördlich das Gelände steiler zur Drau abfällt, und zwar 14 m vom Hans Gasser-Platz bis zur Drau-Lände, während es südlich davon und auch gegen Osten sich sanfter zur Gail abflacht. Der älteste und wichtigste Stadtteil liegt auf dem steileren Gelände, und bietet aus diesem Grunde der Regulierung größere Schwierigkeiten; ebenso die Abtreppung in dem nördlich der Drau gelegenen Stadtteile Lind.

### Schutz gegen Überschwemmungen.

Der Angriffspunkt für die Herstellung des General-Niveaus war die Regulierung der im Überschwemmungsgebiete liegenden Stadtteile.

Die mit der Herstellung des Stadtnivellements betraute Ingenieurfirma gab an, daß der Nullpunkt des Draupegels bei der Brücke zum Hauptplatz 486.60 m Meereshöhe habe, und daß man das Gefälle des Flusses nach beiden Richtungen mit 1:1000 annehmen könne; weiters daß der beim Draupegel seit längerer Zeit beobachtete Höchstwasserstand 5.30 m

über dem Nullpunkte betragen habe. Das gibt eine absolute Höhe von 491.90 *m*.

Auf Grund dieser Angaben wurden die Niveauregulierungs-Vorschläge ausgearbeitet, und zwar wurden die der Drau zunächstliegenden Verkehrswege auf eine Höhe gebracht, welche dem jeweiligen, der Örtlichkeit entsprechenden Höchstwasserstande, mehr einem Sicherheitsabstande von 0.30 *m* entspricht. An die so gewonnenen Punkte wurde das verglichene Niveau auf beiden Ufern angebunden.

Da diese verschiedenartig gestaltet sind, so waren folgende Maßnahmen erforderlich:

Drau-Lände und Drau-Kai bleiben im bisherigen Niveau und dienen, bei Hochwasser überschwemmt, zur Vergrößerung des Durchzugsprofiles des Flusses.

Am rechten Ufer wurde die Lederer-Gasse samt ihrer Verlängerung stromaufwärts in der bezeichneten Weise gehoben, ebenso die Gärber-Gasse, welche des weiteren beim Mitterling auf den dort hochliegenden Uferstrand hinaufgeführt wurde. Von hier an wurde stromabwärts längs des Ufers eine Straße (nennen wir sie zur leichteren Besprechung „Ufer-Straße“) bis zur projektierten Draubrücke III und weiters um den Perauer Friedhof herum, immer längs der Drau bis zum Orte Perau, und dann bis über St. Agathen hinausgeführt gedacht. Diese „Ufer-Straße“ ist durchwegs 0.30 *m* über den Höchstwasserstand gelegen gedacht, und bietet somit einen sicheren Schutz gegen die Überschwemmung der dortigen Gegend durch die Drau.

Als Schutz gegen die südöstlich von der Gail herkommende Überschwemmung (welche nach deren Regulierung nicht mehr so drohend sein soll) ist der, für die im großen Bogen um die Stadt führende Staatsbahnlinie erforderliche Damm gedacht.

Am linken Draufer liegt der Stadtteil von der Eisenbahnbrücke bis unter die Fluß-Gasse, an und für sich über dem Höchstwasser und ist durch die Kaimauern geschützt. Es erübrigt nur die weiter stromabwärts liegenden Gebiete zu schützen. Und dies kann am besten dadurch geschehen, indem das ganze linke Ufer entlang eine Straße auf einem Damm geführt wird. (Nennen wir sie „Damm-Straße“.)

Es erscheinen sonach sämtliche gefährdete Terrains der Stadt vor Überschwemmung der beiden Flüsse geschützt.

Aber es muß betont werden, daß alle die genannten Maßnahmen nur dann zutreffend sind, wenn die erhaltenen Angaben über den Höchstwasserstand und über das Flußgefälle richtig sind. Sind sie es nicht, so wären die seinerzeitigen, durch diese Regulierungen erwachsenden großen Kosten umsonst ausgegeben, und die Stadt auch fernerhin Überschwemmungsgefahren ausgesetzt. — Anlaß zu dieser Erwägung geben folgende Daten aus Mitteilungen über große Wasserkatastrophen in Ghon's Geschichte der Stadt: „Im Jahre 1567 stand der niedere Teil der Stadt 7 Schuh

unter Wasser.“ Nachdem der tiefste Punkt der Lederergasse, wo eine Tafel das Andenken an diese Not bewahrt, 490.34 *m* hoch liegt, und 7 Schuh (wenn Wiener Maß) gleich 2.21 *m* sind, so erreichte damals das Hochwasser eine absolute Höhe von 492.55 *m*. — Ferner: „Im Jahre 1757 trat eine große Überschwemmung ein, so daß der Hauptplatz bis zur Apotheke im Wasser stand.“ — Dann: „Vom Hochwasser am 2. November 1851 wurde die hölzerne Draubrücke weggerissen und das Wasser reichte bis zum Hause Nr. 95/7 am Hauptplatze (gegenwärtig Apotheke des Herrn Bürgermeister Scholz) wo Flöße angebunden wurden.“ — Die Kote für das Scholz'sche Haus beträgt 493.22 *m*, welche absolute Höhe das Hochwasser in den beiden letzteren Fällen erreichte. — Somit überschreiten diese Daten die Angabe der Ingenieurfirma von 491.90 *m* um 0.65 *m*, bzw. um 1.32 *m*.

Das gibt Anlaß zu ernstem Bedenken, auf Grund dessen der Gefertigte hier in Vorschlag bringt, die Stadt möge in Anbetracht der enormen Wichtigkeit der Sache vor Inangriffnahme der betreffenden Regulierungen auf das genaueste den Höchstwasserstand der Drau und auch der Gail sowie deren Gefälle ermitteln lassen, wobei auch auf den Fall gleichzeitiger Hochwasserstände beider Flüsse Bedacht zu nehmen ist.

Wenn auch die einstweilen durchgeführte Regulierung der Drau eine Besserung von deren Wasserverhältnisse gebracht hat, so ist doch bei dem exzessiven Charakter des Flusses auch weiters Bedacht auf die Möglichkeit von Katastrophen zu nehmen.

Ein böser Umstand für den Durchzug des Wassers durch das Stadtgebiet ist der, daß das Flußbett zwischen den beiden Brücken, welches samt Lände und Kai noch eine Breite von 100—110 *m* hat, bei der Stadtbrücke auf 71 *m* eingeeengt wird, wodurch bei Hochwasser eine Gefahr bringende Stauung verursacht wird. Um diese Stauung zu vermindern, was ein Herabgehen des Hochwasserstandes an der gefährdesten Stelle, das ist oberhalb der Stadtbrücke zur Folge hätte, wäre das Durchzugsprofil des Flusses bei der Brücke möglichst zu vergrößern. Die radikalste Lösung wäre die Zurückschiebung des linken Ufers bis zu der in den Plänen ersichtlichen strichulierten Linie. Nachdem diese Lösung an zu großen Kosten scheitern dürfte, besteht eine andere darin, bei einem Neubau der Brücke deren Köpfe so weit als möglich auseinander zu rücken. Die Pläne zeigen diese Lösung, wobei der rechte Brückenkopf bereits innerhalb der drauseitigen Häuserflucht liegt und die jetzigen Treppen zur Drau-Lände behufs Raumgewinnung kassiert sind. Auf diese Weise erhielte man ein gegen früher um 10 *m* erweitertes Flußprofil, also ein solches von 81 *m* Spannweite.

### Das General-Niveau.

(Allgemeines.) Im vorstehenden Absatze haben wir einen Teil der Herstellung des General-Niveaus kennen gelernt, welches für Villach nach folgenden Prinzipien durchgeführt wurde.

Es ist selbstverständlich nicht die Absicht gewesen, die Verkehrswege und Anlagen der Stadt bretteleben zu machen, sondern es wurde nur getrachtet, zu steile Gefälle zu beheben und dem ganzen Verkehrsnetze programmgemäß ein geregeltes, möglichst verglichenes Niveau zu geben, so zwar, daß im ganzen Stadtgebiete ein sicherer und bequemer Verkehr erfolgen könne.

Im Allgemeinen ist neu anzulegenden Straßen ein möglichst geringes Gefälle zu geben; dieselben dürfen aber wegen der Entwässerung nie vollkommen horizontal gelegt werden. Für Steigungen im unebenen Terrain sind 3–5%, höchstens 6% anzunehmen.

Die Durchführung des General-Niveaus ist aus den diesbezüglichen Plänen für jeden Platz, für jede Straße und Gasse zu entnehmen. Es seien hier einige der wichtigsten Vorschläge erklärt.

(Niveau um die Stadtpfarrkirche.) Dieses Gebäude steht auf einem Plateau, welches in der Richtung nach Osten sich über das umliegende Stadttterrain erhebt.

Nachdem das Rautter-Haus abgebrochen wurde, ist dieses Plateau mit einer Stützmauer zu begrenzen. Zur künstlerischen Ausgestaltung derselben wurde bekanntlich das preisgekrönte Projekt des Architekten Herrn Alfred Keller bestimmt. Hierbei wären folgende Niveaubestimmungen die angezeigtesten.

Derzeit führen aus dem Innern der Kirche beim West- und Südtore einige Stufen hinauf zum umgebenden Terrain. Das ist ein unhaltbarer Zustand, der bei einer Panik in der Kirche zu schrecklichen Unglücksfällen führen müßte, denn die hinaufführenden Stufen würden eine flüchtende Menge unbedingt zum Stürzen bringen. Weiters sind die Kirchentore auch zu niedrig, und könnten infolge dieser Regulierung eine größere lichte Höhe erhalten.

Es empfehlen sich daher folgende Maßnahmen: Der Kirchenfußboden mit einer Höhenkote von 500.75 *m* über dem Meere wird zum Ausgangspunkt der Niveauregulierung um die Kirche gemacht. Von jedem Kirchentore hätten 3 Stufen zu 14 *cm* auf das umgebende, gegen den Kirchenfußboden um 42 *cm* tiefer zu legende Niveau herabzuführen. Sonach wäre das Kirchenplateau mit der Kote 500.33 *m* festzulegen. Dieses Plateau hätte um die Kirche im Norden, Osten und Süden bis zur Linie *h m*, d. i. der Kirchendurchfahrt herumzugehen. (Siehe Plan.)

Gegen Westen hätte das Terrain von der Linie *h m* gegen die zu hebende Widmann-Gasse, und zwar um 1.9% anzusteigen und gäbe die Gelegenheit zur Schaffung eines schönen Platzes.

Die Terrainschnitte zeigen das regulierte Niveau des Straßenzuges Schul-Gasse und Hauptplatz, sowie der dahin führenden Kirchen-Gasse und Weisbriach-Gasse. Wie weiter ersichtlich, ergibt sich im Zusammenklang der Achsen dieser Verkehrswege eine Schichtenlinie *l k i*,

welche von *k* nach *i* horizontal läuft (Kote 498.00). Von dieser ist bis zum Kirchenplateau (500.33) eine Höhendifferenz von 2.33 *m*. Dies gibt die Höhe der künftigen Kirchenplateau-Stützmauer (ohne Balustrade) vom Punkte *k* bis *i*, welche Höhe einerseits vom Punkte *k* über *l* nach *m* (in der Kirchen-Gasse), und andererseits vom Punkte *i* bis *h* mit Null ausläuft. Eigentlich nur bis 2.50 *m* vor den Punkten *h* und *m*, weil in der Linie *h m* eine 5 *m* breite Zufahrt zum Haupttor der Kirche gedacht ist.

Bemerkt sei hier, daß es aus Verkehrs- und Schönheitsrücksichten empfehlenswert wäre, nebst der neuen Stiegenanlage gegen den Hauptplatz auch die Doppelstiege gegen die Weisbriach-Gasse (zurückgeschoben in die endgültige Flucht der Stützmauer) beizubehalten, und überdies eine neue Stiege gegenüber der Rathausecke in die sonst zu lange, und daher langweilig wirkende Mauer einzuschneiden.

(Niveau der Widmann-Gasse.) Diese Gasse ist der steilste aller Verkehrswege Villachs und deren Regulierung aus diesem Grunde sehr schwierig. Das jetzige Niveau ist für die Zukunft nicht haltbar; wie es im Sinne der Forderung des Regulierungsprogrammes abzuändern sei, zeigen die diesbezüglichen Längenschnitte. Die Widmann-Gasse ist darnach mit den alten und neuen einmündenden Verkehrswegen in ein verglichenes, geregeltes Niveau gebracht. Um dieses herzustellen, sind beträchtliche Erdbewegungen erforderlich; in dem unteren Teile muß die Gasse gehoben, im oberen Teile abgegraben werden, so zwar, daß die Steigung 6% nicht überschreite. — Will man die Gasse für die Zukunft ordentlich reguliert haben, so muß man sich zu diesen einschneidenden Maßregeln entschließen. Wenn nicht, nun so bleibt eben diese Kalamität bestehen. Von halben Maßregeln wäre abzuraten; sie müßten doch wieder in Zukunft zweckentsprechenden weichen. Übrigens sind zur Regulierung dieser Gasse noch die eingehendsten Studien und Vermessungen an Ort und Stelle erforderlich.

(Niveau der Verbindungsstraße über die Eisenbahnbrücke.) Wie später erörtert wird, soll die Staatsbahnlinie im Stadtgebiete aufgelassen, und an deren Stelle eine Straße geführt werden, welche die Stadtteile auf beiden Draufufern miteinander verbindet. Sie würde als Straße XXXV (siehe Plan) die Südbahnlinie beim Punkte *a* überbrücken, und dann an das Straßennetz des dortigen Stadtteiles anschließen. Eine Abzweigung würde durch die Genotte-Allee und durch die Straße VI zum Platzl beim alten Pulvermagazin führen, und an der Grenze von Vassach auf dem „Hoch-Weg“ an die Straße zum St. Leonharder-See einmünden.

Dieser ganze Straßenzug bekommt ein so günstiges Niveau, daß er zur Anlage einer Straßenbahn sich eignet. Man könnte also dann vom Hans Gasser-Platz und dessen Umgebung bequem mit einer elektrischen Trambahn zum Leonharder Bade gelangen.

## Zur Durchführung der Niveauregulierung.

Trotz der möglichsten Anschmiegun an das bestehende Terrain werden sich bei manchen Regulierungen unabweisbar mehr oder minder beträchtliche Anschüttungen oder Abgrabungen für die Straßen ergeben. Im Neulande fallen dieselben nicht so ins Gewicht; man kann die Neubauten darnach richten. Mäßige Anschüttungen der Straßenkörper sind sogar angenehm, weil dadurch das Ausheben der Baugruben für Keller und Fundamente verringert wird. — Aber in verbauten Stadtteilen sind Hebungen und Senkungen des Straßenniveaus oft sehr empfindlich. Selbstverständlich können dieselben nur Schritt für Schritt mit dem im Laufe der Zeiten eintretenden Umbau der alten Häuser vor sich gehen. Erst wenn eine alte Straße gänzlich oder doch zum größten Teile umgebaut ist, kann die durchgehende Niveaüänderung Platz greifen. In der Zwischenzeit sind Übergangsmaßregeln zu treffen.

Für die Art und Weise, wie solche Regulierungen technisch durchzuführen, gibt es ungezählte Beispiele in großen und kleinen Städten.

Große Schwierigkeiten wird die Hebung der Verkehrswege über den Hochwasserstand der Drau in den alten Stadtvierteln von Villach bieten, so in der Lederer- und Gärber-Gasse, sowie in den anschließenden Teilen der in sie einmündenden Verkehrswege. Die von genannten Gassen drauwärts liegenden Häuser müssen nicht nur auf das, 0-30 m über dem Höchstwasserstande liegende Niveau gebracht werden, sondern sie haben auch längs der Drau-Lände Wassermauern zu erhalten. Diese Mauern werden dann zusammen die Kai- oder Ufermauern bilden, welche den Einbruch des Flusses in das Stadttterrain für alle Zeiten abzuhalten haben.

Nachdem durch diese Umstände für die dortigen Bauten bedeutende Mehrkosten verursacht werden, so wird es recht und billig sein, wenn deren Herstellung durch ausgiebige Zuschüsse und Erleichterungen unterstützt wird. Etwa durch Beiträge des Landes zur Herstellung der Wassermauern, welche nichts anderes als ein Uferschutz der Drau sind, und zwar ein sehr dringender, denn sie bewahren wertvolle Stadtteile vor sonst sicherem Verderben; und weiter durch Erleichterungen an Steuern und Abgaben durch eine entsprechend lange Zeit.

Sind diese Unterstützungen ausreichender Natur, so zwar, daß sie die Mehrkosten der Bauführung aufwiegen, so werden die in Frage stehenden Viertel ebenso leicht und schnell zum Umbau gelangen wie andere; vielleicht noch eher, denn die Baustellen an der Drau-Lände haben eine schöne Lage.



## Abschnitt VII.

### Der Verkehr.

#### Allgemeines.

Eine der wichtigsten Anforderungen, die man an eine gut ausgebaute Stadt stellt, ist die eines wohlgeordneten, systematisch angelegten Verkehrsnetzes. Dies ist das Fundament, auf welchem eine Stadtregulierung aufgebaut werden muß.

Der Gesamtverkehr einer Stadt teilt sich in 2 Kategorien:

- a) in den Fernverkehr und
- b) in den Lokalverkehr.

Der Fernverkehr wird durch alle von außen in die Stadt mündenden Verkehrswege, also Eisenbahnen, Landstraßen und Wasserwege bewirkt; der Lokalverkehr spielt sich auf den Plätzen und Straßen innerhalb des Stadtgebietes ab. Jede der drei Arten der Verkehrswege (Eisenbahnen, Land- und Wasserwege) sollen ihre eigenen, voneinander gesonderten Trassen haben, welche sich nicht im Niveau kreuzen dürfen, da sonst der Verkehr gegenseitig empfindlich gestört werden kann.

Eisenbahnen und Wasserläufe im Stadtgebiete sind Hindernisse für den Straßenverkehr; um deren Nachteile einigermaßen zu beheben, sind längs derselben beiderseits Straßen zu führen. Bei Eisenbahnlinien ist auch auf eine seinerzeitige Verbreiterung der Bahnkörper infolge weiterer Gleisanlagen Bedacht zu nehmen.

#### a) Fernverkehr.

##### Die in Villach einmündenden Bahnlmnen.

In Villach münden derzeit folgende Bahnlmnen ein, welche den Verkehr von den nachstehenden weiteren Routen herleiten:

1. Staatsbahnlmne von Wien, Bruck a. d. M., St. Michael, Villach.
2. Südbahnlmne „ Graz, Marburg, Klagenfurt, Villach.
3. Staatsbahnlmne „ Laibach, Aßling, Tarvis, Villach.
4. Staatsbahnlmne „ Venedig, Pontafel, Tarvis, Villach.
5. Staatsbahnlmne „ Hermagor, Arnoldstein, Villach.

6. Südbahnlinie von Innsbruck, Franzensfeste, Spittal a. d. D., Villach.

Hiezu kommen demnächst:

7. Tauernbahn von Salzburg, Gastein, Spittal a. d. D., Villach.

8. Karawankenbahn „ Triest, Görz, Aßling, Rosenbach, Villach.

Somit münden derzeit bereits sechs Eisenbahnlinien in Villach ein, und in Kürze werden es deren acht sein, welche in ausgezeichneter Weise den Verkehr nach allen Richtungen der Windrose und den Anschluß an das gesamte Eisenbahnnetz von Österreich-Ungarn vermitteln. Demnach wird Villach ein **Eisenbahnknotenpunkt allerersten Ranges**, durch welchen wichtige Fernverbindungen, namentlich jene von Triest und Italien nach Süddeutschland gehen werden.

Die jetzigen 6 Eisenbahnlinien führen in 2 Trassen durch das Stadtgebiet. Die eine Trasse geht am linken Ufer der Drau von Westen nach Osten und tangiert, eigentlich durchschneidet die Stadt im Norden in der Linie **a b e d**. Die zweite Trasse führt von dem an ersterer gelegenen Südbahnhofe, die Drau überbrückend, nach Süden. Die Linien der Karawanken- und Tauernbahnen sollen in diese Trassen einmünden.

### Bahnführungen und Bahnhöfe im Stadtgebiete Villach.

Für die fernere Entwicklung der Stadt ist es von der größten Wichtigkeit, in welcher Weise der große Eisenbahnverkehr durch das Stadtgebiet geführt wird. Es wurde im Regulierungsprogramme bereits darauf hingewiesen,

1. daß Villach unbedingt einen Zentralbahnhof erhalten müsse,
2. daß die gegenwärtigen Bahntrassen im Stadtgebiete der weiteren Entwicklung der Stadt hinderlich seien, und daß gelegentlich der Anlage der Karawanken- und Tauernbahnen hierin Abhilfe geschaffen werden müsse.

In der Denkschrift der Stadtgemeinde Villach über die Ausgestaltung der Bahnhofanlagen anläßlich der Eröffnung der Alpenbahnen, datiert vom 9. Jänner 1906, hat im gleichen Sinne der Gemeindeausschuß von Villach im Vereine mit dem Eisenbahnausschusse diese hochwichtige Frage in einer sachlich ganz vorzüglichen Weise ausgeführt und glänzend begründet.

Die Forderungen der Denkschrift sind in folgenden 8 Punkten zusammengefaßt, welche einhellig als unabweisbar bezeichnet wurden:

1. Ausgestaltung des Südbahnhofes als Zentral-Personenbahnhof.
2. Freimachung der Bahnübersetzungen in der Klagenfurter- und Südbahn-Straße durch Über-, bzw. Unterfahren.

3. Herstellung einer Hochbrücke für Fußgänger östlich vom Südbahnhofe.

4. Verlegung des Heizhauses der Südbahn nach Osten.

5. Übergabeder gegenwärtigen Eisenbahnbrücke an die Stadtgemeinde Villach.

6. Verlegung des Staatsbahngleises mit den gesamten Bahnhofsanlagen und Holzlagerplätzen in den Osten, bzw. Südosten der Stadt.

7. Auflassung des gegenwärtig vom Rangierbahnhofe zum Staatsbahnhofe führenden Geleises.

8. Anbringung einer Brücke für Personen- und Wagenverkehr, zum mindesten eines Überganges für Fußgänger an der notwendig werdenden neuen Eisenbahnbrücke.

Der Gefertigte hat sämtliche Forderungen der Denkschrift in den General-Regulierungsplan aufgenommen, und nur bezüglich der Führung der neu erforderlichen Staatsbahntrasse im Osten und Südosten eine für die Vergrößerung der Stadt günstigere Lösung in Vorschlag gebracht, welche nachstehend erläutert sei:

Die Denkschrift führt aus, daß die gegenwärtigen Linien der Südbahn und der Staatsbahn einzelne Stadtteile gewaltsam abschnüren und die weitere Entwicklung der Stadt in den Richtungen nach Norden und Westen behindern.

An diese Möglichkeit dachte man bei der Anlegung dieser Bahnführungen im vorigen Jahrhundert nicht. Damals reichte die Verbaueung der Stadt noch lange nicht so weit, und die Bahnhöfe wurden noch außerhalb der Stadt angelegt. An die Tatsache, daß die Städte stets wachsen und an Ausdehnung zunehmen und dann die Verbaueung über die Bahnanlagen hinausgreift, wurde auch nicht gedacht. Das war gewiß sehr kurz-sichtig. Die bösen Folgen treten in Villach bereits jetzt, nach wenigen Jahrzehnten, so einschneidend auf, daß sie mit großen Opfern behoben werden müssen.

Bei einer neuerlichen Bahnanlage darf ein solcher Fehler nicht mehr gemacht werden.

Die Denkschrift fordert ganz begründetermaßen, daß die Trasse der Staatsbahn im Westen aufgelassen und nach Osten und Südosten verlegt werde.

Nun, dies muß aber so geschehen, daß die neue Trasse nie mehr in Zukunft die Entwicklung der Stadt in irgendeiner Weise hindere, und dies wird nur dadurch möglich sein, wenn man die Trasse, soweit es nur angeht, zum Laufe der Gail hinlegt. Das sei folgendermaßen begründet:

Die Stadt Villach zeigt, wie bereits ausgeführt, gleich allen Städten in unserer Zeit das Bestreben, sich rasch zu vergrößern und auszubreiten.

Im Norden hat sie bereits den Südbahnhof übersprungen, und nach Süden hin ist von der alten Stadtgrenze an ein neues Stadtviertel entlang der oberen Schul-Gasse und gegen Perau zu in einer Ausdehnung von 500 m, das ist ein halber Kilometer, entstanden. (Vom Anwesen „Zur Stadt Triest“ bis zum Hause des Herrn Baumeister Alois Poltnigg.)

Es ist nicht nur anzunehmen und zu wünschen, daß Villach dieses Tempo der Vergrößerung ferner beibehalte, sondern es ist dies sogar sicher infolge des in Kürze berechtigt zu erhoffenden Aufschwunges.

Greift also die Verbauung innerhalb der nächsten Jahrzehnte abermals um einen halben Kilometer weiter aus, dann ist sie bereits über Waltersdorf hinausgelangt. Hat man aber etwa dorthin die neue Staatsbahntrasse gelegt, dann hat man ja wieder ein selbsterrichtetes Hemmnis knapp an der Stadt und ist trotz der gemachten bösen Erfahrung in den gleichen Fehler verfallen wie dereinst.

Es ist somit voraussichtlich, daß eine der Stadt zu nahe gelegte Bahntrasse schon in wenigen Jahrzehnten ein Übelstand sein wird und in weitaus verstärktem Maße in noch fernerer Zeit.

Es wird daher begründet erscheinen, wenn der Gefertigte, der bei seinen Projektierungen des General-Regulierungsplanes nicht allein die nächste Zeit, sondern auch die fernere Zukunft im Auge haben muß, folgenden Vorschlag erbringt:

### Die neue Staatsbahnlinie samt Bahnhof.

Die gegenwärtige Trasse der Staatsbahn westlich von Villach ist von der Station Warmbad Villach an bis zur Eisenbahnbrücke über die Drau und auch in ihrem weiteren Verlaufe nördlich des Südbahnhofes aufzulassen und samt der Brücke als eine erwünschte und notwendige Straße vom rechten aufs linke Drauufer nach dem Punkte a und weiter zu benützen.

Als Ersatz ist eine neue Trasse, von Warmbad Villach ausgehend, (siehe die Punkte n m l am Plan) in weitem Bogen (l h g f) um die Stadt einschließlich Perau herum zu führen (im Inundationsgebiete auf einem Damm), mittels einer Brücke (V) bei St. Agathen über die Drau, und dann weiter im Bogen über die Haide in den zum Zentralbahnhof umgestalteten Südbahnhof zu führen. Die Lage der neuen Brücke ist so gewählt, daß die kürzeste Verbindung der neuen Trasse mit der vom Ossiacher-See herkommenden Staatsbahnlinie hergestellt werden kann. Auf dieser Verbindungsstrecke können die Lastenzüge direkt geleitet werden, ohne den Zentralbahnhof passieren zu müssen. Gleichermassen können durch ein Bogenstück die Lastenzüge der Südbahn von Klagenfurt her direkt auf die neue Staatsbahntrasse geführt werden. Die Überbrückung der Kreuzungsstelle

e mit der Südbahn dürfte keinem Anstande unterliegen, nachdem der Einschnitt bei Seebach, von dem die Staatsbahnlinie herunterkommt, ungefähr 8 m höher liegt, als die Ebene.

Durch die vorgeschlagene Führung der neuen Staatsbahntrasse erwachsen folgende große Vorteile:

1. Zwischen der jetzigen Peripherie der Stadt und der neuen Bahntrasse entsteht eine Zone von 1000—1400 m Breite, welche eine ausgiebige Entwicklung der Stadt nach Osten, Südosten und Süden ermöglicht. (Es würde in den beiden letzten Richtungen allein, geschützt durch den Eisenbahndamm ungefähr 250 ha, das sind 2,500.000 m<sup>2</sup> wertvolles Bauland gewonnen werden.)

Dieser Teil des Stadtgebietes wird in Zukunft eine große wirtschaftliche Rolle spielen, denn hier wird die weitere Verbauung zu Wohnzwecken Platz greifen, und darüber hinaus wird das Industrieviertel der Stadt entstehen. Hier ist der Platz, wo Fabriken und andere Industrie-Etablissements entstehen können, hier ist reichlich Platz zur Anlage von Werkplätzen und Stapelplätzen aller Art und zu den Zentralanlagen der Bahnverwaltung. Hier können leicht Industriegeleise zu den einzelnen Etablissements geführt werden.

Es ist somit ersichtlich, daß für die Vergrößerungsfähigkeit der Stadt und für die erforderliche Großräumigkeit eines Industrieviertels die Ausdehnung dieses Stadtgebietes für die Zukunft keineswegs zu groß ist, wie es vielleicht für den, nur auf die nächste Zeit beschränkten Blick den Anschein hat.

2. Ein weiterer Vorteil ist der, daß durch die besagte Trassenführung das schon in baulichem Anschlusse mit der Stadt stehende Perau nicht von ersterer abgeschnitten wird, was zum Nachteil des Ortes durch eine zu nahe Trassenführung unbedingt der Fall wäre, um so mehr, als letztere hier wahrscheinlich nicht auf Dämmen, sondern im Niveau geführt werden würde.

Diese Vorteile sind in ökonomischer Hinsicht außerordentlich große; schon darum, weil die vielen, jetzt minderwertigen Gründe im Inundationsgebiete sehr an Wert gewinnen würden.

Der an der neuen Bahnstrecke zu errichtende **Bahnhof der Staatsbahn** ist vom Gefertigten keineswegs als Haupt-Personenbahnhof, sondern als Frachten- und Rangierbahnhof, sowie derzeit als Haltestelle, später Neben-Personenbahnhof gedacht.

Nachdem Villach einen Zentralbahnhof bekommen muß, braucht es keinen zweiten Haupt-Personenbahnhof. Ein solcher wäre sogar in bezug auf den Fremdenverkehr aus mancherlei Gründen unvorteilhaft. Es genügt hier ein Neben-Personenbahnhof. Natürlich wird er als solcher vorläufig der Stadt wegen seiner entfernteren Lage keine besonderen Dienste leisten, aber später desto mehr dem Industrieviertel und den Stadtvierteln daselbst. — Es muß hier wiederholt werden, daß die

Einwohner Villachs, die derzeit nur mit kleinen Distanzen zu tun haben, sich in Zukunft, wenn die Stadt sich vergrößert, auch auf größere Distanzen gefaßt machen müssen. Diese sind eben in größeren Städten unausweichlich und müssen durch Straßenbahnen bewältigt werden.

Vom neuen Bahnhofe werden drei Hauptverkehrswege ausgeteilt ins Stadtgebiet führen, deren zwei auch eine zukünftige Verbindung der Stadt mit dem linken Gailufer ermöglichen. (Siehe Plan.)

Der Bahnhof ist so gelegen, daß er sich bei wachsendem Verkehre nach allen Seiten uneingeschränkt ausdehnen kann, ohne je die Entwicklung der Stadt zu behindern. Die Ausdehnungsmöglichkeit ist ein Moment von der größten Wichtigkeit für den Bahnhof eines solchen Hauptknotenpunktes. Auch vom militärischen Standpunkte ist eine geräumige Bahnhofanlage mit Militärgleisen und -Rampen, sowie mit nahegelegenen großen Rallierungsplätzen für die hier zusammentreffenden Truppen von eminenter Wichtigkeit, denn der Eisenbahnknotenpunkt Villach wird auch vom strategischen Standpunkte aus eine hochwichtige Rolle spielen. Für große Truppentransporte sind hier auch erforderlichenfalls große Lagerplätze auf beiden Ufern der Gail in nächster Nähe.

Dem vorliegenden Vorschlage zur Frage der Bahnführungen liegt der gewiß sehr erwägenswerte Hauptgedanke zugrunde, daß bei dem Eisenbahnknotenpunkte Villach der Personenverkehr sich im Zentralbahnhof, also nahe dem Zentrum der Stadt konzentrieren, während abgeordnet der Verkehr der Frachten und des Militärs, sowie die Haupt-rangierung und die Zentralanlagen aller Bahnlinien sich beim gedachten großräumigen Staatsbahnhof konzentrieren würden.

Alle die hier angeführten Vorteile der Lage entbehrt der gegenwärtige Staatsbahnhof. Hingegen aber belästigt stets der Rauch der Lokomotiven und der Lärm die anrainenden Stadtteile und sind die großen Holzlagerplätze unausgesetzt eine eminente Feuergefahr. Mitten in der sich ausbreitenden Stadt gelegen, könnte ein bei Sturmwind entfachter Brand eine Katastrophe für die Stadt werden. Auch ist die Ausdehnungsfähigkeit eine beschränkte für einen Bahnhof der Zukunft und einen erhöhten Handel. Somit muß die jetzige Lage des Staatsbahnhofes als eine höchst ungünstige bezeichnet werden.

Noch ein bedeutender ökonomischer Grund spricht berechtigt für seine Verlegung. Auf seinem Areale (das überdies später erweitert werden müßte) breiten sich große Geleiseanlagen, Verladeplätze, große Holzlager und wenig Baulichkeiten aus; das alles hat samt und sonders keinen bedeutenden Grund- und Steuerwert. Bei Verlegung des Bahnhofes könnte aber auf einem Areale, das ungefähr 25 ha gleich 250.000 m<sup>2</sup> faßt und in der schönsten Stadtlage sich befindet, ein blühendes Stadtviertel mit wertvollen Gründen und einer bedeutenden Anzahl von steuerkräftigen Baubjekten entstehen. — Dieser Grund allein müßte für die Verlegung

des Bahnhofes an eine andere Stelle ausreichen, wo er, wie erwiesen, seinen Zweck weitaus besser erfüllen kann.

Betrachtet man die Villacher Bahnfrage vom allgemeinen, objektiven Standpunkte, so ist über allen Zweifel erhaben, daß, wenn einer einzigen Bahnverwaltung die Aufgabe zugefallen wäre, für den Knotenpunkt von acht Eisenbahnlinien und im Interesse der Stadt die Frage der Bahnführungen zu lösen, unbedingt das den Anforderungen der Neuzeit entsprechende Prinzip eines Zentral-Personalbahnhofes und eines davon abgesonderten Frachten- und Rangierbahnhofes angewendet worden wäre.

Nachdem aber derzeit in Villach zwei konkurrierende Bahnverwaltungen sich zu einer großzügigen Anlage nicht einigen können, liegen zwei Lösungen der Bahnfrage vor. In Anbetracht dessen, daß diese eine Kardinalfrage für die Zukunft der Stadt ist, seien hier kurz die Vor- und Nachteile beider Lösungen in objektiver Weise gegen einander abgewogen.

#### 1. Lösung der Bahnfrage.

Ausgestaltung des Südbahnhofes zu einem Zentral-Personalbahnhofe; Verlegung der Staatsbahnlinie und deren Bahnhof als Frachten- und Rangierbahnhof sowie Neben-Personenbahnhof an die südliche Peripherie der Stadt.

Vorteile: Zustandekommen eines dem modernen Eisenbahnverkehre entsprechenden Zentral-Personenbahnhofes. — Einheitliche Wagenbeförderung der Reisenden vom Bahnhofe in die Stadthotels und zurück. — Befreiung von der, die Stadtentwicklung nach Westen behindernden Staatsbahnlinie. — Entfernung einer permanenten Feuergefahr im Stadttinnern durch Auflassung der dortigen Holzlagerplätze. — Entstehen eines wertvollen, blühenden Stadtviertels auf dem Bahnhofareale. — Möglichkeit einer wichtigen Verbindungsstraße zwischen beiden Draufuern auf der aufgelassenen Eisenbahnbrücke. — Gewinnung eines sehr großen Territoriums zur Stadtvergrößerung im Überschwemmungsgebiete der Gail durch den schützenden Eisenbahndamm. — Unbegrenzte Ausdehnungsfähigkeit eines dortigen Bahnhofes. — Entstehung und Entwicklung eines großen Industrieviertels im Südosten durch die Nähe der Bahn. — Möglichkeit der Einführung von Industriegeleisen in dieses Viertel. — Schaffung von großen Holzlagerplätzen in gefahrloser Lage. — Günstige Gelegenheit zur Errichtung von Zentralanlagen aller in Villach einmündenden Bahnen. — Außerordentlich günstige Lage des Bahnhofes in militärisch-strategischer Hinsicht mit großen Rallierungsplätzen in der Nähe.

Wir sehen somit bei dieser großzügigen Lösung der Bahnfrage durchwegs enorme Vorteile, die für Villach mit Millionen und Millionen zu beziffern wären.

Der einzige Nachteil gegenüber der anderen Lösung ist der, daß die Ausführungskosten größer sein würden, aber keineswegs übermäßige. Die angeführten Vorteile sind aber so gewichtig, daß die Frage der Mehrkosten gar nicht dagegen aufkommen kann.

## 2. Lösung der Bahnfrage.

Der Staatsbahnhof bleibt und wird als zweiter Haupt-Personenbahnhof und Frachtenbahnhof ausgestaltet.

Suchen wir die Vorteile dieser Lösung, welche objektiv betrachtet, nur eine unzuweckmäßige Komplikation der Bahnfrage ist, so finden wir außer einigen verschwindend kleinen Vorteilen (so, daß die nächsten Anrainer oder die Frächter näher zu einer Station haben) nur folgende Nachteile:

Vorhandensein zweier gleichwertiger, stets mit einander konkurrierender Personenbahnhöfe in spannelanger Entfernung, was ein großer Überfluß in einer Stadt von der Größe Villachs, eine permanente Quelle von Irrungen in der Ankunft sowie Abfahrt und der daraus folgenden Benachteiligungen des Reisepublikums wäre. — Die Notwendigkeit von Auskunftsmitteln für den Anschluß zwischen den in zwei Bahnhöfen einmündenden Bahnlinien; diese Auskunftsmittel, etwa Pendelzüge, wären dem modernen Eisenbahnwesen kaum entsprechend und für einen raschen Durchzugsverkehr total unzulänglich, dagegen für die Reisenden eine Molestation sondergleichen durch mehrfaches Umsteigen, Umtransport des Gepäcks, sowie Zeit- und Anschlußversäumnis. — Schwierigste, Gefahren in sich bergende Durchführung des Bahnverkehrs (über eine Brücke) zwischen beiden Bahnhöfen infolge gehäufter Ansammlung von Fern- und Lokalzügen sowie Pendel- und Lastzügen, endlich Verschiebung, Rangierung und Stürzen derselben. — Zersplitterung der Wagenbeförderung der Passagiere von und zu den Bahnhöfen. — Entfall der wichtigen Straßenverbindung über die Eisenbahnbrücke. — Beschränkte Erweiterungsfähigkeit des Staatsbahnhofes in fernerer Zukunft; daher Beschränkung der Holzlager- und Stapelplätze und Wegfall von Zentralanlagen der Bahnen im Villacher Stadtgebiete. — Behinderung der Verbindungen nach Westen infolge der im Niveau liegenden Bahntrasse; dadurch Beeinträchtigung der Entwicklung der Stadt in dieser hiefür günstigsten Richtung. — Bleibende Belästigung der anrainenden Stadtviertel durch Rauch und Lärm. — Permanente Feuersgefahr durch die Holzlager. — Entfallen eines steuerkräftigen Stadtviertels. — Unmöglichkeit einer dringend notwendigen kurzen Verbindung des Bahnhofes mit den Industrievierteln, die nur im

Osten und Südosten der Stadt errichtet werden können. — Wegfall von Industriegeleisen daselbst. — Gefahr einer unzuweckmäßigen, nicht die Interessen der Fremdenstadt währenden Führung des großen inländischen und internationalen Bahnverkehrs nach und über Villach, wodurch der Lebensnerv der Stadt getroffen wird.

Das sind so gewaltige, schwerwiegende Nachteile, daß eine Wahl zwischen beiden Lösungen nicht schwer wird. Die Unterstützung der zweiten Lösung durch die Geldfrage wäre ein Musterbeispiel von Sparsamkeit am unrichtigen Orte, denn diese übel angebrachte Sparsamkeit hätte eine Verhinderung des Aufschwunges und der Vergrößerung Villachs und eine dauernde schwere Schädigung seines Wohlstandes zur Folge.

Der Verfasser gibt sich der Hoffnung hin, hiermit die Notwendigkeit der in der Denkschrift vom 9. Jänner 1906 geforderten Lösung der Bahnfrage voll erwiesen zu haben.

Mit der Denkschrift und ihrer Ergänzung kämpft die Stadt für ihre freie, uneingeschränkte Vergrößerung, und gegen die Einengung durch Bahnlinien, — sie kämpft um ihr künftiges Wohl.

## Die Südbahnanlagen und der Zentralbahnhof.

Hier sind zu erwähnen die erbrachten Vorschläge der k. k. priv. Südbahngesellschaft bezüglich Ausgestaltung ihrer Strecke bei Villach und des Zentralbahnhofes, worüber ein Projekt bei der Stadtgemeinde erliegt.

Die Ausgestaltung des derzeitigen Südbahnhofes zu einem Zentralbahnhofe mit vier Personenperrons ist im allgemeinen im Sinne der Denkschrift vom 9. Jänner 1906 gelegen. Bei Punkt *b* des Planes ist die Überbrückung, bei Punkt *d* die Unterfahrung der Bahntrasse gedacht. Hingegen fehlt noch die Hochbrücke, welche bei Punkt *e* den Fußgängerverkehr über die nun 1200 *m* lang werdende Bahnhofanlage in das nördlich gelegene Stadtviertel ermöglichen muß. Daß diese drei Bahnkreuzungen infolge der Höher- und Tieferlegung der Verkehrswege keine Annehmlichkeiten, sondern nur notwendige Korrekturen seinerzeitiger Versäumnisse sind, wird später schon der bloße Anblick erkennen lassen.

Von großer Wichtigkeit ist der Durchlaß bei Punkt *d*, denn er ist der Anknüpfungspunkt für die erforderliche zweitgrößte Hauptverkehrsader Villachs, welche dort beginnt und in südwestlicher Richtung das Stadtgebiet durchquerend, über die Draubrücke III und über Waltersdorf gehend, bei *k* in die Italiener-Straße einmündet. An dieser Straße

werden in Zukunft sich blühende Stadtteile erheben, und schon aus diesem Grunde ist die Trasse der Staatsbahn weit ab davon zu legen.

Die Denkschrift vom 9. Jänner 1906 verlangt die Verlegung des Heizhauses der Südbahn nach Osten. Diese Maßnahme ist aus dem Vorschlage der Südbahn nicht zu entnehmen. Die geeignetste Stelle hierfür wäre jedenfalls das durch die Bahnlinien gebildete Dreieck südlich der Strecke d e, das auch für einen Rangierbahnhof Platz bietet.

Dem Fernverkehre wäre auch zuzuzählen die bereits im Abschnitt V erwähnte

### Bergbahn auf den Dobratsch.

Es wäre vorteilhaft, wenn deren Anfangsstation im Weichbilde der Stadt, so nahe als möglich dem Zentrum mit seinem Fremdenverkehre läge.

In diesem die Bahnen behandelnden Abschnitte sei auch Erwähnung getan der

### Elektrischen Straßenbahnen.

Jedenfalls wird man nach Vergrößerung der Stadt elektrischer Straßenbahnen bedürfen, welche den Verkehr in den Hauptverkehrswegen und zwischen wichtigen Punkten der Stadt, und seinerzeit vielleicht auch zu Sommerfrischen und bevorzugten Punkten der Umgebung besorgen werden.

So wären vielleicht folgende Linien angezeigt: Vom Zentralbahnhof über den Hauptplatz zum Warmbad; vom Warmbad über die aufgelassene Staatsbahnlinie, durch die Genotte-Allee und über den „Hoch-Weg“ zum Bad im St. Leonharder-See; vom Zentralbahnhofe zum Festplatz beim Kapuzinerwald; in der vorher erwähnten zweiten Hauptstraße Villachs über die Draubrücke III; vom Hauptplatz zum neuen Staatsbahnhof; vom Zentralbahnhof zur Station der Dobratsch-Bahn.

An diese Linien könnten seinerzeit solche zum Ossiacher-See, zum Faaker-See und ins Gailtal anschließen.

### b) Lokalverkehr.

#### System des Verkehrsnetzes.

Es ist behufs guter Orientierung in einer Stadt von größter Wichtigkeit, daß in derem Verkehrsnetze (d. i. die Summe aller Verkehrsadern) die Hauptstraßenzüge eine entschieden ausgesprochene Richtung nach

einem bestimmten Ziele haben; es erleichtert dies ungemein den Verkehr. Das System der Radial- und Kreisstraßen hat diesen Vorzug vor anderen Systemen. Dieses einfachste und natürlichste System besteht darin, daß von allen Seiten her Straßen von der Peripherie zum Zentrum der Stadt führen (Radialstraßen), welche den leichtesten Verkehr in diesen Richtungen besorgen, während Straßen senkrecht auf letztere (sie bilden im Zusammenschlusse annähernd konzentrische Kreise) den besten Verkehr der nebeneinander liegenden, Kreisabschnitte bildenden Stadtteile vermitteln (Kreisstraßen).

Das sogenannte Dreieck-System, d. h. ein System, bei welchem vorhandene oder projektierte Verkehrsknotenpunkte durch Hauptstraßenzüge verbunden werden und dergestalt ein System von aneinanderliegenden Dreiecken entsteht, hat keine entschiedenen Richtungslinien, daher der Fremde sich leicht im Straßengewirre verirren kann. Man fühlt sich in einer auf diese Weise regulierten oder angelegten Stadt ebenso ungemütlich, wie in den nach dem sogenannten amerikanischen System gebauten Städten, bei dem alle Straßen rechtwinkelig wie die Linien eines Schachbrettes aufeinander treffen und man in der Absicht, die Stadt zu durchqueren, bis zur Bewußtlosigkeit im Zickzack gehen muß (so New-York). Es ist dies ein verwerfliches System.

Bei einer alten Stadt, und so auch bei Villach, wird es nicht möglich sein, alle Stadtteile nach ein und demselben System zu regulieren. Naturhindernisse oder eigenartige Stadtteilanlagen lassen dies nicht zu. Man wird daher am besten tun, im großen und ganzen das erstgenannte System mit den erforderlichen Radial- und Kreisstraßen sowie auch Diagonalstraßen anzuwenden und im besondern die Regulierung vollkommen der betreffenden Örtlichkeit und den Verhältnissen anzupassen.

Die Prüfung eines Verkehrsnetzsystems auf seine Güte wird sich leicht dadurch ergeben, wenn man die Verbindung verschiedentlich gelegener Punkte im Stadtgebiete auf dem Plane versucht.

### Hauptverkehrsadern in Villach.

Behufs Projektierung eines organischen, zweckentsprechenden Verkehrsnetzes ist es notwendig, jene Linien zu bestimmen, auf welchen sich der Hauptverkehr abzuspielden hat. Diese Linien werden sich leicht finden lassen, wenn man die Hauptverkehrsadern, welche aus dem Lande zur Stadt führen, von außen in die Stadt hinein verfolgt.

### Gerippe des Verkehrsnetzes.

Es seien hier die bestehenden, sowie die künftig erforderlichen Hauptverkehrsadern für das Stadtgebiet angeführt. Sie bilden samt den Brücken über die beiden Flüsse das Gerippe des Verkehrsnetzes (Blatt 1

des Planes), welches auch die Stadt in das umgebende Land nach allen Richtungen einbindet. An dasselbe können sich alle übrigen Straßen organisch anschließen.

== Von Osten führt die Reichsstraße über Seebach her, einerseits von Klagenfurt, andererseits vom Ossiacher-See und vom Treffner-Tale den Verkehr aufnehmend. Sie mündet in die *Klagenfurter-Straße* und untere *Südbahn-Straße* und führt über die Draubücke II auf den Hauptplatz.

== Von Norden führt eine Verkehrsader von Zwischenbergen herunter, vorbei an Vassach, dem Vassacher-See und St. Leonharder-See; sie findet einerseits für den Fußgängerverkehr ihre Fortsetzung in der Hochbrücke über den (zum Zentralbahnhof erweiterten) Südbahnhof zur *Klagenfurter-Straße*, und nimmt andererseits für den Wagenverkehr den Umweg um den genannten Bahnhof mittels der Bahnübersetzung *b* durch die *Südbahn-Allee* zur *Südbahn-Straße*, um sodann weiter über die Draubücke II in die Altstadt zu führen. (Man könnte diesen Straßenzug im ersten Teile „*Seen-Straße*“ heißen.)

== Von Nordwesten führt am linken Draufer von Puch und Rennstein, den Kapuzinerwald berührend, die *Rennsteiner-Straße* herab, welche gleicherweise wie der vorige Straßenzug den Bahnhof mittels der Bahnübersetzung *b* umgehen muß, um ins Zentrum der Stadt zu führen.

== Am rechten Draufer nimmt die *Tiroler-Straße* die vom oberen Drautale und von Bleiberg kommenden Straßenzüge auf, führt durch den Ort St. Martin und mündet in den Hans Gasser-Platz, von wo der Straßenzug einerseits durch die Post-Gasse in die Schul-Gasse, andererseits links in die obere Widmann-Gasse abbiegend, und weiter beiderseits um die Hauptfarrkirche herum, auf den Haupt-Platz führt.

== Eine nächste Verkehrsader ist die den Verkehr von Judendorf, Schmölzing und Völkendorf, sowie weiters von St. Johann aufnehmende, ein am Plateau zu schaffendes Bezirkszentrum *G* (siehe Plan) berührende Völkendorfer Straße, welche jüngst zu Ehren des Schöpfers von Großvillach „*Hans Schuster-Straße*“ genannt wurde. Sie führt ebenfalls auf den Hans Gasser-Platz und dann weiter in die Altstadt.

== Auf dem westlichen Plateau verbindet eine Straße von Nord nach Süd die Orte St. Martin, Völkendorf und Judendorf und führt des weiteren nach Warmbad Villach hinunter. (Diese Straße könnte man „*Legionen-Straße*“ nennen, denn es ist zweifellos, daß die römischen Legionen, vom Gail-Tal herauf über den alten „*Römerweg*“ bei Federaun kommend, auf dieser Linie nach Santicum, ihrem Kastell an der Drau marschiert sind.)

== Vom Süden aus dem Gail-Tal führt über Warmbad Villach die *Reichs-Straße* längs der jetzigen Staatsbahnlinie herauf, mündet in die *Italiener-Straße*, und geht dann durch die obere Widmann-Gasse in die Altstadt.

== Wenn die jetzige Staatsbahnlinie aufgelassen wird, so kann auf deren Trasse und über die dann freigewordene Eisenbahnbrücke (I) eine sehr erwünschte Straße hergestellt werden (etwa „*Mangart-Zeile*“ geheißen, wegen ihrer direkten Richtung auf diesen Bergriesen), welche den nördlichst gelegenen Stadtteil Lind am linken Draufer durch die Brücke mit dem Hauptteil der Stadt am rechten Draufer verbinden würde.

Das große, im Süden, Südosten und Osten von der Altstadt gelegene Territorium, von Warmbad Villach angefangen bis St. Agathen bedarf mehrfacher Radialstraßen. Zunächst käme:

== Ein Straßenzug, welcher vom rechten Gailufer, vielleicht von Müllnern herkommend, den Fluß durch die Gail-Brücke I übersetzt, durch die Villacher Auen geht, von hier im sanften Bogen zum Kathareinfelde führt, darnach in die Goethe-Straße einmündet, und über den Franz Josef-Platz in die Schul-Gasse und dann ins Herz der Stadt führt. (Man könnte diese Straße vielleicht „*Auen-Straße*“ nennen.)

== Eine Straße von Tschinowitsch und Turdanitsch herkommend, den Fluß durch die Gail-Brücke II übersetzend, führt auf der Linie des dortigen Fahrweges durch ein Bezirkszentrum *M* bis unterhalb Waltersdorf und biegt dann in die Bismarck-Straße ein, um weiter über den Franz Josef-Platz und durch die Schul-Gasse in die Altstadt zu gelangen. (Man könnte sie „*Türken-Zeile*“ nennen, zur Erinnerung an das Eindringen dieses asiatischen Volkes; und um so mehr wäre diese Bezeichnung gerechtfertigt, weil sie gerade das Schlachtfeld durchquert, auf dem der Geschichte nach die Türken im Jahre 1492 eine gewaltige Niederlage durch die Deutschen erlitten.)

== Eine weitere Radiale wäre eine Straße, welche von der Mitte des neuen großen Staatsbahnhofes gegen die Stadt zu führt, und zwar auf einen Platz in Waltersdorf (lokales Zentrum *K*), dort sich gabelt und rechts durch die Hauser-Straße in das östliche Viertel der Altstadt, und links in die Richard Wagner-Straße führt. (Man könnte diese Verkehrsader „*Industrie-Zeile*“ heißen, weil ihr eine wichtige Rolle in dem zukünftigen Industrieviertel Villachs zufallen dürfte.)

== Eine nächste Straße wäre jene, welche von dem auf den Anhöhen der Dobrava gedachten Hauptfriedhofe über die Gail-Brücke III, beim östlichen Ende des Staatsbahnhofes vorbei, nach einem als lokales Zentrum anzulegenden Platze *N* in Perau führt, dann weiter zur Kirche Heiligenkreuz und von da sich gabelnd, entweder links durch die Perau-Straße, oder rechts entlang der Drau durch die *Ufer-Straße* ins Innere der Stadt. (Man könnte diese Straße „*Wenden-Zeile*“ heißen, weil sie die Richtung nach jenem Landstriche Kärntens gibt, wo die Nachkommen der Wenden wohnen.)

— Der nächste Straßenzug ist jener, welcher die in der Richtung vom Faaker-See herkommenden Verbindungen, so von Prossowitsch und Maria-Gail aufnimmt, den Fluß mittels der Gailbrücke IV übersetzt, weiters nach Perau und schließlich wie der vorgenannte Straßenzug gabelnd in die Stadt führt. (Es wäre naheliegend, ihn „*Maria-Gail-Straße*“ zu nennen.)

— Eine Verbindung nach Osten wäre eine Straße, die von Perau abzweigend, unterhalb St. Agathen zur Drau und mittels einer Brücke (Draubrücke VI) aufs rechte Ufer und nach St. Magdalena führt. (Vielleicht „*Ost-Straße*“ geheiß.)

— Ein wichtiger Straßenzug nach Osten wird jener sein, welcher am Platze vor der St. Nikolai-Kirche beginnt, als *Nikolai-Straße* zum städtischen Krankenhaus und zum neuen Friedhof geht, und weiters knapp am linken Draufer unterhalb des Exerzierfeldes vorüberführt und dann die Richtung über den Seebach nach St. Magdalena nimmt.

Hiermit wären die von der Peripherie zum Zentrum der Stadt (oder umgekehrt) führenden Haupt-Radialstraßen gegeben, und wir wenden uns zu den weiteren Hauptverbindungen.

— Der allerwichtigste der künftigen Straßenzüge wird jener schon erwähnte sein, welcher bei der Unterfahung der Südbahn d beginnt, die Haide durchquert, in deren Mitte das Bezirkszentrum F berührt, mittels der Draubrücke III auf das rechte Ufer gelangt, und vom Platze O vor der Heiligenkreuz-Kirche in Perau zum Platze K in Waltersdorf führt, um schließlich über das Kathareinfeld zum Ende der Italiener-Straße zu gelangen. Dieser Straßenzug (welchen man „*Ossiacher-Allee*“ nennen könnte, weil er die direkte Richtung zum Ossiacher-See hat), wird den unmittelbaren Verkehr der neuen östlichen und südöstlichen Stadtbezirke auf beiden Draufnern vermitteln, und im allgemeinen als zweite Hauptverkehrsader den Verkehr über die Draubrücke II und durch das Herz der Stadt entlasten. Schon derzeit kann der oft sehr große Verkehr von der einzigen Brücke schwer bewältigt werden, in Hinkunft aber wäre es ganz unmöglich.

Die „*Ossiacher-Straße*“ wird auch sehr geeignet sein, um den außerordentlich sich mehrenden Straßenverkehr mit Automobilen aufzunehmen, und somit die innere Stadt davor zu bewahren. (Die Automobile hätten zu fahren: von Seebach her über die „*Ossiacher-Straße*“ bis über die Draubrücke III, und dann entweder über Waltersdorf ins Gailtal, oder rechts abbiegend über die „*Uferstraße*“ durch die verlängerte Post-Gasse und die Tiroler-Straße ins Drautal.)

— Wichtig ist es, den Zug der Tiroler-Straße durch die Stadt nach Osten hindurchzuführen. Dies geschieht mittels Fortsetzung der Post-Gasse durch das Anwesen Moritsch bis zur Hausner-Straße, durch

welche weiters der Verkehr im Bogen zur „*Ufer-Straße*“ und zur Brücke III geführt wird. (Man könnte die Post-Gasse und ihre Fortsetzung „*Bamberg-Straße*“ zur Erinnerung an jene lange Zeit nennen, in welcher Villach unter der Herrschaft des Hochstiftes Bamberg stand und seine Blütezeit im Mittelalter erlebte. Zwar ist eine kleine Gasse bereits darnach benannt, aber sie kann keineswegs zum würdigen Gedächtnis an jene große Epoche dienen. Man nenne selbe lieber „*Franzosen-Gasse*“ zur Erinnerung an eine historische, aber kurze Episode.)

— Erwünscht wird ein Straßenzug sein, welcher unterhalb des Kirchleins von St. Johann in der „*Legionen-Straße*“ beginnt, und über das „*Kreuzfeld*“ direkt nach Osten führend, die Italiener-Straße kreuzt und durch die Richard Wagner-Straße auf den Platz K in Waltersdorf trifft. (Etwa „*Dobratsch-Straße*“ nach der Richtung auf diesen Berg.)

— Weiters ist die Straße zu erwähnen, die von Völkendorf in der Richtung nach Osten herunterführt und am Kathareinfeld in einen Verkehrsplatz der „*Ossiacher-Allee*“ mündet. (Man könnte nun diesen Straßenzug „*Völkendorfer-Straße*“ nennen.)

— Ferner wird eine Straße erforderlich sein, welche von Judendorf herunter zur Reichsstraße führt (vielleicht „*Judendorfer-Straße*“).

— Eine bedeutende Kreisstraße beginnt beim sogenannten Galgenbühl und umzieht südöstlich, parallel zur weiter außen laufenden neuen Staatsbahnlinie im leichten Bogen die Stadt, um nach Perau zu gelangen. Diese Kreisstraße wird die Industriebezirke von den Wohnbezirken trennen und ist reichlich mit Grünanlagen und Alleen bedacht. (Man könnte sie den „*Grünen Ring*“ nennen.) Derselbe findet im Westen seine Fortsetzung in:

— einer Promenadestraße („*Karawanken-Promenade*“ geheiß), welche sich längs des Marx-Rain vom Süden nach Norden zieht, reichlich mit Grünem bedacht ist, und dergestalt sowie durch ihre unbehinderte, großartige Aussicht auf die Karawanken viel und gerne von Einheimischen und Fremden aufgesucht werden dürfte.

— Ein weiterer, von Westen nach Osten führender Straßenzug wird jener sein, welcher den Verkehr von der Rennsteiner-Straße und den vom Kapuzinerwald her aufnimmt, und über die Meerboth-Allee in die Picco-Straße und weiter in die Reichsstraße nach Klagenfurt führt.

— Schließlich sei noch jenes Straßenzuges Erwähnung getan, welcher vom Platze F auf der Haide nach Süden über die Draubrücke IV durch die Ortschaft Perau in die Maria-Gail-Straße führt. (Könnte am linken Ufer „*Haide-Straße*“ genannt werden.)

Als Hauptstraßenzüge 1. Ordnung sind zu bezeichnen:

Der Straßenzug, der mit der Klagenfurter-Straße, in welche durch die Südbahn-Straße der große Verkehr vom Zentralbahnhof

einmündet, beginnt und über die Draubücke II durch das Herz der Stadt, den Hauptplatz führt, und seine Fortsetzung nach Süden (entweder beiderseits die Stadtpfarrkirche umgehend, oder durch die Schul- und Post-Gasse führend) in der Italiener-Straße und weiter in der Straße nach Warmbad findet.

Der nächstwichtigste Straßenzug ist die Ossiacher-Allee. Hierauf folgen:

die Tiroler-Straße mit ihrer von Westen nach Osten die Stadt durchquerenden Fortsetzung bis in die Maria Gail-Straße;

der Straßenzug über Judendorf und Völkendorf her durch die Hans Schuster-Straße in das Zentrum der Stadt;

die Mangart-Zeile mit der Überbrückung und Verbindung zum linken Draufer;

die Industrie-Zeile mit ihrer Fortsetzung ins Stadtzentrum;

die Nikolai-Straße mit ihrer Fortsetzung nach Osten;

der Grüne Ring.

**Hauptstraßenzüge 2. Ordnung** sind die übrigen, u. zw.:

Seen-Straße, Rennsteiner-Straße, Straßenzug vom Kapuzinerwald zur Picco-Straße, Legionen-Straße, Dobratsch-Straße, Völkendorfer-Straße, Judendorfer-Straße, Auen-Straße, Türken-Zeile, Wenden-Zeile, Ost-Straße, Haide-Straße, schließlich auch die Karawanken-Promenade.

Diese Einteilung ist für die Dimensionierung der Verkehrswege von Wichtigkeit.

### Brücken.

Nachdem die Drau und die Gail das Stadtgebiet durchziehen, bzw. berühren, so müssen diese Flüsse an jenen Stellen, welche die Hauptzüge des Verkehrsnetzes bestimmen, überbrückt werden, um einen ungehinderten Verkehr zwischen den einzelnen Stadtgebieten und auch nach auswärts zu ermöglichen.

Heute besitzt Villach nebst der Eisenbahnbrücke nur eine einzige Verkehrsbrücke über die Drau und eine über die Gail. Dies ist in Zukunft für die vergrößerte Stadt viel zu wenig. Wie der Plan zeigt, wurden über die Drau 6 und über die Gail 4 Brücken angeordnet, die (wohl-gemerkt) seinerzeit, sobald sie erforderlich sein werden, in entsprechenden Dimensionierungen auszuführen wären. Pernerkt sei, daß die jetzige Eisenbahnbrücke (I) über die Drau als solche aufgelassen und erbreitert, Straßenbrücke werden soll. Die zukünftige Eisenbahnbrücke (V) soll womöglich auch zum Verkehr für Wagen und Fußgänger hergerichtet werden.

## Über Herstellung von Plätzen und Straßen.

### Allgemeines.

Um neue Plätze und Straßen in unverbautem Terrain anzulegen, soll man dieses nicht vorerst eben wie den Tisch machen wollen, um darauf die Anlagen mit Zirkelschlag und Reißschiene in möglichster Symmetrie und Geradlinigkeit zu planen. ~~Das wäre einenteils ein kostspieliges Be-~~ <sup>1147</sup> ~~ginnen und hätte zum ändern~~ <sup>8mly</sup> zumeist nur Steifheit und Langweile zur Folge. Man muß im Gegenteil den Terrainformationen und Besitzgrenzen nachgehen; dann erhält man von selbst in lebensvollen Linien reizvolle und auch praktische Straßenführungen. Die Sucht, kerzengerade, möglichst lange Straßenzüge zu machen, welche von trostloser Langweile sind und das ungehinderte Durchfegen des Windes ermöglichen, ist verwerflich. Der „Begradigungswahn“ muß aufhören, sagt Henrici.

Ein Verkehrsnetz von abwechselnd leicht gebogenen oder gebrochenen Straßen, von nicht zu langen geraden Straßen, alle verschieden in Breite, Profil und Ausschmückung, mit eingestreuten Erweiterungen, Plätzen und Grünanlagen gibt einer Stadt ein interessantes Gepräge voll Abwechslung und reizvoller Stadtbilder.

Bezüglich der Steigung der Straßen wurde schon in Abschnitt VI gesagt, daß man neu anzulegenden Straßen ein möglichst geringes Gefälle geben, u. zw. im unebenen Terrain 3—5%, als Maximum 6% Neigung annehmen soll. Wegen der Entwässerung darf eine Straße nie vollkommen horizontal gelegt werden.

Auf der Kante von Rainen oder starken Böschungen, welche Plateaus begrenzen, soll man in der Regel keine Straßen führen, sondern lieber in entsprechenden Entfernungen oberhalb und unterhalb, während auf der Kante die rückwärtigen Parzellengrenzen laufen können, jedoch mit durchsichtigen Einfriedungen, um die Aussicht nicht zu benehmen. Erheischen es die Verhältnisse dennoch, oder will man eigens auf solche Weise Aussichtstraßen schaffen, so darf man nur oberhalb der Kante Gebäude aufführen, aber an ihr selbst nicht, weil sie hier in die Böschung gebaut werden müßten, und noch dazu der anderen Straßenseite die Aussicht benehmen.

In eine starke Böschung oder Lehne zu bauen, ist aus sanitären und schönheitlichen Gründen zu widerraten. Der im Boden steckende Teil des Souterrains wird schwer oder gar nicht vor Feuchte zu bewahren sein, und bei offener Bauweise werden zwischen den Gebäuden unschöne, schlecht oder gar nicht verwertbare Böschungen bleiben. (Von der Häßlichkeit solcher Anlagen kann man sich in der Rennsteiner-Straße durch den Augenschein überzeugen, wo nach dem Umbau der Straße gegen Westen mehrere Häuser in dieser Weise erbaut wurden. Zum Überdruß laufen die Abplankungen der Grundstücke schief gegen die Straße. — Dieser Hinweis

geschieht nur aus dem Grunde, um im Interesse einer schönheitlichen Gestaltung der Stadt vor ferneren solchen Häßlichkeiten zu warnen.)

d Bei Straßenführungen hat man zwischen Straßenflucht und Bauflucht zu unterscheiden. Die erstere begrenzt den eigentlichen Verkehrsweg (Fahrbahn samt den begleitenden Gehsteigen), und soll in der Regel aus zwei parallelen Linien bestehen. Hinter der Straßenflucht kommt erst die Bauflucht (die Linie, in der die Gebäude stehen), welche entweder mit der Straßenflucht zusammenfällt, oder von ihr durch einen Vorstreifen von 0.60—3.00 m Breite (zur Anbringung von Vorbauten, Risaliten, Freitreppen, vorspringenden Schaukästen usw.) oder durch Vorgärten getrennt ist. Die Bauflucht muß nicht parallel mit der Straßenflucht gehen; ein Abweichen oder ein Vor- oder Zurückrücken einzelner Gebäude oder ihrer Teile bringt Abwechslung und schönheitliche Momente in die sonst starre Parallelität der Platz- und Straßenwandungen.

Bezüglich der Straßenvermittlungen wäre folgendes zu sagen:

Es ist nicht unbedingt notwendig und auch nicht immer möglich, daß die Verkehrswege senkrecht aufeinander treffen, aber behufs Vermeidung von spitzen Winkeln ist es erwünscht. Man wird daher die Straßentrassen möglichst darnach führen. Spitze Straßenecken sind abzukappen. Überkreuzungen bei wichtigen Verkehrsstraßen erfordern eine platzartige Erweiterung. Das Zusammentreffen mehrerer Straßen erzeugt Verkehrsplätze; kommen von allen Richtungen Straßen nach einem Punkte, so entstehen sogenannte Sternplätze. Diese bilden unschöne Stadtbilder, und sind auch für den sich dort sammelnden Verkehr ungünstig, daher verwerflich.

Versetzungen von Straßentrassen, das heißt kurzes Verwerfen oder Abrücken aus der Geraden, sind zweckmäßig, um überlange, daher langweilige Straßen zu unterbrechen und die aus Verkehrsrücksichten unerwünschten direkten Überkreuzungen zu Straßenerweiterungen zu gestalten. Anlaß zu letzteren geben auch Wagenstandplätze, Plätze für Anschlagssäulen, Erfrischungs- und Verkaufsbuden, Wartehallen der Straßenbahnen und Bedürfnisanstalten, für welche alle ja auch irgendwo in der Stadt Raum sein muß.

### Plätze.

Man könnte unterscheiden:

Haupt- und Marktplätze,

Verkehrsplätze,

Denkmal- und Gartenplätze,

die sich aber nicht immer scharf auseinanderhalten lassen.

Sehr oft liegen zwei Plätze als Doppelplätze nebeneinander.

Die Plätze sollen im allgemeinen geschlossene Bauanlagen bilden, in welche die Straßenzüge so einmünden oder durchziehen, daß sie die Geschlossenheit nicht stören. Der Fahrverkehr sollte nicht durch die Mitte

des Platzes gehen. Sehr belebt werden die Plätze durch Denkmäler und Brunnen, welche letztere am besten an den sogenannten toten Punkten, über die kein Verkehr geht, aufzustellen sind. Die Aufstellung von Denkmälern erfordert die mannigfachsten ästhetischen Erwägungen.

### Straßen.

Hier werden in bezug auf Verwendung unterschieden:

Verkehrsstraßen,

Wohnstraßen,

Fabriksstraßen und

Promenadestraßen.

Verkehrsstraßen und Wohnstraßen sollen sich durch Lage, Richtung und Ausgestaltung voneinander unterscheiden.

(Verkehrsstraßen) haben in bestmöglicher Weise den Verkehr durch das Stadtgebiet und nach außen zu besorgen, sowie die wichtigsten Punkte der Stadt miteinander zu verbinden. Auf den Verkehrsstraßen (besonders im Innern der Stadt) sowie auf den Plätzen wird sich das Geschäftsleben am regsten entwickeln. Darnach müssen auch die Straßen ausgestaltet sein, d. h. für jene Teile der Verkehrsstraßen, in welchen voraussichtlich reger Geschäftsverkehr herrscht, wird die geschlossene Bauweise unter Weglassung von Vorgärten und auch Alleen am vorteilhaftesten sein. Die Breite der Straßen richtet sich nach deren Bedeutung im Verkehrsnetze der Stadt.

(Wohnstraßen) haben behufs eines ruhigen angenehmen Wohnens abseits von den Hauptverkehrsadern mit ihrem Lärm und Getriebe zu liegen. Es ist sogar zweckentsprechend, wenn sie nicht in durchgehenden, sondern in verworfenen Straßenzügen liegen, so daß sie der Verkehr wegen der Umwege meidet. Für Wohnstraßen eignen sich in besonderem Maße Vorgärten und Alleen; geringere Breiten genügen.

(Fabriksstraßen) sind dem Zwecke entsprechend als Lastenstraßen mit Radfahrwegen zu gestalten. Falls sie in der Nähe von Bahnliesen liegen, muß ihre Breite das Einführen von Industriegeleisen gestatten. Alleen werden auch erwünscht sein.

(Promenadestraßen.) Der Name besagt den Zweck. Sie werden an hervorragenden schönen Punkten der Stadt, an Berglehnen, an Aussicht gebenden Rainen oder an Flußufern angelegt, dienen zur Erholung und zum Vergnügen der Einwohner, und sind zumeist deren Stolz, daher sie mit aller Sorgfalt mit Alleen, Grün- und Blumenanlagen sowie kleinen Bauobjekten ausgestattet werden.

### Elemente der Straßen und Wege.

Diese sind: Fahrbahnen, Gehsteige (Trottoirs), Radfahrwege, Baumreihen, weite Vorstreifen, Vorgärten und schließlich

Rasenstreifen, welche zwischen und längs den Baumreihen laufen und mit Sitzplätzen versehen werden können; sie verschönern das Straßensbild und dienen auch dazu, überbreite Straßenflächen zu verschmalern und dadurch deren Staubentwicklung zu vermindern.

Die Wagenspur, d. h. die Straßenbreite, die ein breiter Wagen samt Sicherheitsabstand benötigt, beträgt 2·50 *m*, daher eine einspurige Fahrbahn 2·50 *m*, eine zweispurige 5·00 *m*, eine dreispurige Fahrbahn 7·50 *m* mißt. Das sind Mindestmaße. Bei stark frequentierten, oder von Automobilen viel benützten Straßen sind etwas verbreiterte Maße erforderlich.

Zur Not können aber in engverbauten alten Stadtteilen obige Maße eingeschränkt werden, und zwar die Zweispur auf 4·50 *m* und die Dreispur auf 7·00 *m*. Hierbei hat man aber schon zu gewärtigen, daß ausweichende Fahrwerke knapp an den Rand des Gehsteiges fahren und zum Teil in diesen überhängen.

Die Gangspur, d. h. die Wegbreite, die ein Mensch zum unbehinderten Gehen benötigt, beträgt 0·65 *m*, für ein Paar 1·30 *m*, für zwei Paare 2·60 *m*.

Der Radfahrweg mißt 1·60 *m*.

Der Vorstreifen kann 0·60—3·00 *m* messen.

Vorgärten soll man nicht unter 5·00 *m* Tiefe annehmen, wenn ihre Bepflanzung gedeihen soll. Vorgärten, in welchen Alleebäume stehen, sollen 7·00 *m* Tiefe erhalten, bei kleineren Baumgattungen weniger. Für den Grundstreifen, den eine Baumreihe benötigt, werden 2·00 *m* angenommen, u. zw. 1·90 *m* für die durch die Baumgrube gebildete Baumscheibe und dazu 0·10 *m* für den danebenlaufenden 0·20 *m* breiten Randstein der Straße, welcher 0·10 *m* übergreifen kann. Für einen großen Alleebaum, der sich voll entwickeln und seinerzeit nicht verkümmern soll, ist eine Baumgrube von 1·90 *m* Durchmesser notwendig, welche möglichst tief mit guter Erde zu füllen ist. Bei Setzung von kleineren Baumgattungen, oder in Straßen, die für immer ungepflastert bleiben, kann man unter dieses Maß gehen, jedoch soll die Baumscheibe nie schmaler als 1·00 *m* sein.

Alleebäume mit großen Kronen (Linden, Ahorne, Kastanien, Platanen, Ulmen) müssen von hohen Gebäuden mindestens einen Abstand von 6·00 *m* (vom Baumstamm zum Gebäude gemessen) haben, sonst verbrennen die reflektierten Sonnenstrahlen die zugewendeten Baumhälften. Bei kleineren Baumgattungen (z. B. Kugelakazien) oder schmalen Bäumen (z. B. Pappeln) oder bei Bäumen, die stets zusammen geschritten werden, kann unter dieses Maß gegangen werden, ist jedoch unter 4·50 *m* nicht rätlich.

Die Abstände der Bäume in einer Baumreihe soll 6·00—7·00 *m* voneinander betragen, je nach der Größe der Baumgattungen. Stehen die Baumreihen einer Allee weniger als 6·00 *m* voneinander ab, so darf man die Bäume nicht mehr gerade gegenüber, sondern muß sie im Zickzack setzen.

Bei allen Baumsetzungen muß darauf geachtet werden, daß die

Bäume gleich auf das richtige Niveau kommen, widrigenfalls sie späterhin wieder kassiert werden müßten. Bei Wahl der Bäume soll man nur dem Zweck entsprechende und dem Klima sich anpassende Gattungen nehmen.

Angezeigt ist es nach Umständen, neben dem Fahrdamm für Wagen auch besondere Wege für Radfahrer oder selbst für Automobile anzulegen.

Für Straßenbahnen sind folgende Maße erforderlich: Geleisbreite 1·50 *m*, Sicherheitsabstand 0·25 *m* beiderseits. Abstand zweier Geleise 2·80 *m* von Mittel zu Mittel.

Brücken müssen, weil auf ihnen der Verkehr sich konzentriert, gute Ausmaße der Wegbreiten haben, u. zw. zum mindesten für eine dreispurige Fahrbahn 8·00 *m*, für je einen Gehweg 2·50—3·00 *m*.

(Verhältnis der Fahrbahn zu den Gehsteigen.) Benennt man die gesamte Straßenbreite mit *s*, die Fahrbahnbreite mit *f* und die Gehsteigbreite mit *g*, so erhält man folgende Erfahrungsformeln:

Bei gewöhnlichen, nicht zu breiten Straßen mit starkem Fahrverkehr:

$$f = \frac{3}{5} s \quad g = \frac{s}{5}$$

Bei denselben Straßen mit minder lebhaftem Fahrverkehr:

$$f = \frac{s}{2} \quad g = \frac{s}{4}$$

Bei sehr breiten Straßen wird sich *g* im Verhältnisse zu *s* verringern.

Im allgemeinen ist zu sagen, daß eine Straße mit breiteren Gehsteigen einen freundlicheren Eindruck macht als mit schmalen; auch ist es ökonomisch und sanitär, die kostspieligeren und stauberzeugenden Fahrbahnen so schmal, als es angeht zu machen.

#### Ausstattung und Schmuck der Plätze und Straßen.

Die Plätze und Straßen einer Stadt bestehen selbstverständlich nicht bloß aus gepflasterten, makadamisierten oder besandeten Flächen zwischen Häuserreihen, sondern sie bedürfen aus Nützlichkeits- und Schönheitsgründen einer mannigfachen Ausstattung durch Natur- oder Kunstgegenstände, die hier nur kurz angeführt seien:

Alleen, Baumgruppen und Einzelnbäume, Vorgärten, Rasenstreifen längs der Baumreihen, oder Rasenkränze um die Bäume, Blumenbeete; größere und kleinere Denkmäler, Denksäulen; Monumental-, Auslauf- und Springbrunnen;

Kandelaber, Laternen, Anschlagssäulen, Anzeigetafeln, Straßenweiser, Schutzpfosten, Straßeninseln;

Kioske zum Verkauf von Erfrischungen, Zeitungen, Zigarren u. dgl.; Wartehallen für die Straßenbahnen;

Bedürfnisanstalten (ober- oder unterirdisch);

Balustraden, Geländer, Gitter, Einfriedungen;  
endlich Provisorien für große Feste:

Triumphbogen, Ehrenpforten, Festzelte, Flaggenmaste, Feuerkandelaber usw.

Die Ausstattung und Ausschmückung der Verkehrswege ist von großer Bedeutung für den Eindruck einer Stadt in schönheitlicher Beziehung. Es sollte hiebei nicht der Zufall, sondern eine zielbewußte, künstlerische Absicht walten.

### Klassen der Verkehrswege.

Die Verkehrswege Villachs werden mannigfacher Art werden, je nach ihrer Bedeutung, Richtung und Lage im Weichbilde der Stadt. Es wird eine Abstufung von den großen Hauptverkehrsadern bis zu den Gäßchen Platz greifen müssen, und darnach wird deren Breite und Ausstattung zu bestimmen sein. Hierzu geben die vorstehenden Ausführungen über die Herstellung der Straßen, insbesondere über deren Elemente die Behelfe.

Der Gefertigte gibt nachstehend eine Aufstellung von 24 Klassen der Verkehrswege in 2 Kategorien geteilt, aus welchen Normaltypen seinerzeit nach den jeweiligen Beschlüssen der Gemeindevertretung die Verkehrswege herzustellen wären. (Siehe Blatt 70: Tabelle der Klassen der Verkehrswege.) Bemerkst sei, daß sich nach den genannten Behelfen auch andere Typen je nach Örtlichkeit oder Bedürfnis zusammenstellen lassen.

Der Größe und dem Namen nach unterscheidet man bei Verkehrsadern gemeiniglich:

Straße	Gasse	Steig
Zeile	Gäßchen	Damm
Allee	Straßenhof	Lände
Promenade	Weg	Kai.

Hierzu sei kurz bemerkt: Straßen sind längere, breitere Verkehrsadern; Gassen kürzere, schmälere, meist in den alten Stadtvierteln. Zeilen nennt man breite, lange, gerade Straßen. „Zeile“ ist ein guter deutscher Ausdruck für eine gerade Reihe oder Linie von Dingen aller Art, also auch von Gebäuden. Charakteristisches Beispiel die einstige „Jägerzeile“ in Wien, später unvorteilhaft in „Praterstraße“ umgetauft.) Alleen sind Straßen mit zwei Baumreihen oder nur einer (Halballee). Straßenhof ist eine kurze Sackgasse, Damm ist eine Abkürzung für Dammstraße. Länden und Kaie sind Verkehrswege längs dem Wasser. (Der „Kai“, sprich K-a-i, ist ein altes deutsches Wort, das nach Frankreich kam, und von dort verballhornt und unerkant, in fremdem Gewande als „Quai“ in sein Vaterland zurückkehrte, ein gleiches Schicksal mit den Worten Bollwerk (Boulevard) und Beiwacht (Bivouac) teilend.)

Zur folgenden Zusammenstellung mögen die Bezeichnungen dienen:

Fb = Fahrbahn	Bm = Baumreihe
Gst = Gehsteig	Ras = Rasenstreifen
Vrg = Vorgarten	Vst = Vorstreifen
Rdf = Radfahrweg	Grb = Graben

### I. Kategorie.

#### Verkehrswege in den engverbauten Stadtteilen.

(Reduzierte Ausmaße.)

Klasse I. — 3 spuriger Hauptverkehrsweg (Straße)

Gst	Fb	Gst
2:50	+ 7:00	+ 2:50
<hr/>		
12:00 m.		

Klasse II. — 2 spuriger Verkehrsweg mittlerer Art (Gasse)

Gst	Fb	Gst
2:25	+ 4:50	+ 2:25
<hr/>		
9:00 m.		

Klasse III. — 1 spuriger Nebenverkehrsweg (Gäßchen)

Vst	Fb	Gst
0:50	+ 2:50	+ 2:00
<hr/>		
5:00 m.		

(Mindestmaß. — Der Vorstreifen schützt vor dem Anfahren der Wagen an die Häuser.)

Zwischenbreiten von I—II und II—III.

### II. Kategorie.

#### Verkehrswege im unverbauten oder teilweise verbauten Stadtgebiete.

##### A. Straßen ohne Baumreihen und Vorgärten.

Klasse IV. — 4 spurige Straße mit 2 Tramgeleisen

Gst	Fb	Gst
2:60	+ 10:00	+ 2:60
<hr/>		
15:20 m.		

Klasse V. — 3 spurige Straße mit 1 Tramgeleise

Gst	Fb	Gst
2:60	+ 7:50	+ 2:60
<hr/>		
12:70 m.		

Klasse VI. — 2 spurige Straße

Gst	Fb	Gst
2·50	+ 5·00	+ 2·50
10·00 m.		

(Unter das Breitenmaß von 10·00 m soll man in der Regel bei neu anzulegenden Straßen nicht gehen.)

Klasse VII. — 2 spurige Gasse

Gst	Fb	Gst
1·50	+ 5·00	+ 1·50
8·00 m.		

(Mindestmaß bei kurzen, verkehrsarmen Gassen.)

Klasse VIII. — Weg zwischen Gärten

Fb	Gst
2·50	+ 1·00
3·50 m.	

(Im Notfalle zum Befahren mit einer Feuerspritze, ohne Gefährdung der Fußgänger.)

### B. Straßen mit 2 Baumreihen: Alleen.

Klasse IX. — 3 spurige Allee und Radfahrweg; große Bäume; Vorgärten (je 5·00 m).

Vrg	Gst	Bm	Fb	Bm	Rfw	Gst	Vrg
5·00	+ 2·60	+ 2·00	+ 8·00	+ 2·00	+ 1·60	+ 2·60	+ 5·00
28·80 m; ohne Vorgärten 18·80 m.							

Klasse X. — 3 spurige Allee mit großen Bäumen; Vorgärten (je 5·00 m).

Vrg	Gst	Bm	Fb	Bm	Gst	Vrg
5·00	+ 2·00	+ 2·00	+ 7·50	+ 2·00	+ 2·00	+ 5·00
25·50 m; ohne Vorgärten 15·50 m.						

Klasse XI. — 3 spurige Allee mit großen Bäumen in den Vorgärten (je 7·00 m).

Vrg	Gst	Fb	Gst	Vrg
7·00	+ 2·60	+ 7·80	+ 2·60	+ 7·00
27·00 m; ohne Vorgärten 13·00 m.				

Klasse XII. — 3 spurige Allee mit großen Bäumen, Radfahrweg, Rasenstreifen, Vorstreifen.

Gst	Ras	Bm	Fb	Bm	Rdf	Gst	Vst
2·60	+ 2·40	+ 2·00	+ 7·50	+ 2·00	+ 1·60	+ 2·60	+ 0·80
21·50 m.							

Klasse XIII. — 2 spurige Allee mit kleineren oder schmalen Bäumen; Vorgärten (je 5·00 m).

Vrg	Gst	Bm	Fb	Bm	Gst	Vrg
5·00	+ 2·50	+ 1·00	+ 5·00	+ 1·00	+ 2·50	+ 5·00
22·00 m; ohne Vorgärten 12·00 m.						

Klasse XIV. — 2 spurige Allee mit kleineren oder schmalen Bäumen; Vorgärten (je 5·00 m).

Vrg	Gst	Bm	Fb	Bm	Gst	Vrg
5·00	+ 1·50	+ 1·00	+ 5·00	+ 1·00	+ 1·50	+ 5·00
20·00 m; ohne Vorgärten 10·00 m.						

(Mindestmaß.)

Klasse XV. — 2 spurige Allee mit kleineren oder schmalen Bäumen in den Vorgärten (je 5·50 m).

Vrg	Gst	Fb	Gst	Vrg
5·50	+ 2·50	+ 5·00	+ 2·50	+ 5·50
21·00 m; ohne Vorgärten 10·00 m.				

Klasse XVI. — 3 spurige Allee mit kleineren oder schmalen Bäumen; Radfahrweg und Rasenstreifen

Gst	Rdf	Bm	Fb	Bm	Ras	Gst
2·40	+ 1·60	+ 1·00	+ 7·50	+ 1·00	+ 1·60	+ 2·40
17·50 m.						

Klasse XVII. — 2 spurige Allee mit kleineren oder schmalen Bäumen; Radfahrweg und Rasenstreifen

Gst	Rdf	Bm	Fb	Bm	Ras	Gst
2·40	+ 1·60	+ 1·00	+ 5·00	+ 1·00	+ 1·60	+ 2·40
15·00 m.						

### C. Straßen mit einer Baumreihe: Halb-Alleen.

Klasse XVIII. — 2 spurige Halb-Allee mit Radfahrweg; große Bäume; Vorgärten (5·00 m) einerseits.

Vrg	Gst	Bm	Rdf	Fb	Gst
5·00	+ 2·60	+ 2·00	+ 1·60	+ 5·00	+ 2·60
18·80 m; ohne Vorgärten 13·80 m.					

Klasse XIX. — 2 spurige Halb-Allee; große Bäume; Vorgärten (5·00 m) einerseits

Vrg	Gst	Bm	Fb	Gst
5·00	+ 2·50	+ 2·00	+ 5·00	+ 2·50
17·00 m; ohne Vorgärten 12·00 m.				

Klasse XX. — 2 spurige Halb-Allee mit großen Bäumen; Rasenstreifen oder Radfahrweg

Gst	Ras	Bm	Fb	Gst
2-60	+ 2-40	+ 2-00	+ 5-00	+ 2-60
14-60 m.				

Klasse XXI. — 2 spurige Halb-Allee mit kleineren oder schmalen Bäumen; Vorgärten (5-00 m) einerseits

Vrg	Gst	Bm	Fb	Gst
5-00	+ 2-00	+ 1-00	+ 5-00	+ 2-00
15-00 m; ohne Vorgärten 10-00 m.				

Klasse XXII. — 2 spurige Halb-Allee mit kleineren oder schmalen Bäumen; Rasenstreifen oder Radfahrweg

Gst	Ras	Bm	Fb	Gst
1-70	+ 1-80	+ 2-00	+ 5-00	+ 1-70
12-20 m.				

#### D. Landstraßen.

Klasse XXIII. — 3 spurige Landstraße mit Pappel-Allee, beiderseitigen Gehwegen; Radfahrweg

Gst	Rdf	Bm	Grb	Fb	Grb	Bm	Gst
2-60	+ 1-60	+ 1-00	+ 1-00	+ 8-00	+ 1-00	+ 1-00	+ 2-60
18-80 m.							

Klasse XXIV. — 3 spurige Landstraße mit Pappel-Allee und beiderseitigen Gehwegen

Gst	Bm	Grb	Fb	Grb	Bm	Gst
2-60	+ 1-00	+ 1-00	+ 8-00	+ 1-00	+ 1-00	+ 2-60
17-20 m.						

Anmerkung. Bei den obigen Breitebestimmungen ist auf den erforderlichen Mindestabstand der Bäume von den Gebäuden Rücksicht genommen worden. Halb-Allen werden sich besonders für Straßen eignen, die direkt die Richtung Ost-West haben und deren nach Norden stehende Fronten stets im Schatten liegen, daher Bäume längs derselben nicht gut gedeihen können.



### Abschnitt VIII.

## Einteilung der Stadt in Gebiete und Bezirke.

(Siehe Blatt 4 des Planes.)

### Stadtgebiet und Landgebiet.

Das im Jahre 1905 durch Zusammenlegung der Katastralgemeinden Villach, Perau, St. Martin, Völkendorf, Judendorf und Federaun (siehe Tabelle in Abschnitt V) geschaffene **Großvillach** hat ein Gesamtausmaß von 3,994-14 ha.

Dieses Gebiet (siehe Blatt 1 des Planes) wird nie in seiner Gänze der Verbauung zugeführt werden können. Der westliche Teil und insbesondere das Katastralgebiet von Federaun sind zu sehr gebirgig, die dortigen Ortschaften sind allzu weit entlegen, um je in organische Verbindung mit der Stadt kommen zu können, und die knapp an der Gail liegenden Territorien sind infolge des wilden Charakters des Flusses ebenfalls nicht zu gesicherten Ansiedlungen geeignet.

Es wird sich demnach eine Teilung des Stadtgebietes ergeben müssen, die hiemit folgendermaßen in Vorschlag gebracht sei.

Das zu städtischer Ansiedlung geeignete Gebiet, also das zukünftige eigentliche **Stadtgebiet Villach**, wäre darnach umfaßt: im Norden durch die Grenzen der Katastralgemeinde Villach einerseits und der Katastralgemeinden Seebach, St. Leonhard und Vassach andererseits; im Westen durch eine an der Drau beginnende Linie, welche 150—200 m oberhalb des von St. Martin über Völkendorf und Judendorf nach Warmbad Villach führenden Straßenzuges (Legionen-Straße) im aufsteigenden Gelände gedacht ist, und unterhalb der Napoleonswiese bei Punkt n die Reichsstraße trifft; endlich im Süden und Osten durch die projektierte Staatsbahnlinie **n m l h g f e**.

Dieses eigentliche Stadtgebiet faßt (unter Wegfall des samt Umgebung 51-51 ha messenden Exerzierfeldes bei Seebach) 955-96 ha.

Das übrigbleibende Gebiet, das **Landgebiet Villach** faßt (samt Exerzierfeld und Umgebung) 3,038-18 ha.

### Die 12 Stadtbezirke.

Wenn eine Stadt die anrainenden Gemeinden in sich aufnimmt, so sollten ungeachtet dessen die Namen derselben für alle Zeiten fortleben.

Dies geschieht durch Bezeichnung der neuen Stadtteile mit den Namen der betreffenden einverleibten Gemeinden.

Diese charakteristische Benennung einzelner Stadtteile oder Bezirke trägt auch sehr zur sofortigen Orientierung bei, und erweist sich in mannigfacher Beziehung sehr praktisch für die Stadtverwaltung, den lokalen Verkehr und den Postverkehr.

Der Verfasser erlaubt sich nachstehend, ohne auch hierin der Gemeindevertretung irgendwie vorgreifen zu wollen, nachfolgende Einteilung des Stadtgebietes in 12 Stadtbezirke vorzuschlagen. Sie ergibt sich ganz zwanglos.

(Gleichwie die vorgeschlagenen Straßenbenennungen werden auch diese Bezirksbenennungen behufs Besprechung der vorgeschlagenen Projektierungen gute Dienste leisten.)

#### I. Bezirk: Altstadt.

Der älteste, historische Teil von Villach.

Grenzen: Im Nordosten und Norden die Drau, im Westen die alte Staatsbahnlinie; im Süden der Hans Gasser-Platz, die Bamberg-Straße und der Umbug der Hauser-Straße bis zum Mitterling. Zur Altstadt ist auch der Stadtgarten gehörig.

#### II. Bezirk: Oberstadt.

Der südlich der alten Stadt entstandene Stadtteil, bisher „Obere Vorstadt“ geheißen.

Grenzen: Im Norden die „Altstadt“; im Westen der Marx-Rain mit seiner Fortsetzung bis zur Italiener-Straße; im Südosten die Ossiacher-Allee bis zum Platze H; im Osten die Hauser-Straße.

#### III. Bezirk: Unterstadt.

Der bisher „Untere Vorstadt“ genannte Stadtteil.

Grenzen: Im Norden die nördliche Abgrenzung des Zentralbahnhofes; im Westen die alte Staatsbahnlinie; im Süden die Drau; im Osten die Dreschnig-Gasse mit ihrer Fortsetzung und das Anschlußstück der Ossiacher-Allee bis zur Draubrücke III.

#### IV. Bezirk: Drauboden.

Gelegen auf dem „Drauboden“ genannten Teil der Haide.

Grenzen: Im Osten und Norden die Katastralgrenzen gegen Seebach und St. Leonhard; gegen Westen die „Unterstadt“ und gegen Süden die Drau.

#### V. Bezirk: Lind.

Der Stadtteil, in dem „Lind im Felde“ liegt.

Grenzen: Im Osten und Norden die Katastralgrenzen von St. Leonhard und Vassach; im Westen die Drau bis zur Brücke I, und von da die „Unterstadt“.

VI. Bezirk: St. Martin mit St. Johann.  
Der Stadtteil, in dem obige 2 Ortschaften liegen.

Grenzen: Im Norden die Drau und die Katastralgrenze von Unter-Vellach; im Westen die neue Stadtgrenze; im Süden eine Linie von der Riede „Kohlstatt“ mit der Fortsetzung in der Dobratsch-Straße; im Osten die „Oberstadt“ und die „Altstadt“.

VII. Bezirk: Völkendorf mit Judendorf und Möltschach.  
Der Stadtteil, in dem obige 3 Ortschaften liegen.

Grenzen: Im Norden der Bezirk „St. Martin“, im Westen die neue Stadtgrenze und die Katastralgrenze von Federaun; im Süden letztere und eine Linie unterhalb des „Jesenfeldes“ bis zur alten Staatsbahnlinie; im Osten diese und die „Oberstadt“.

#### VIII. Bezirk: Warmbad Villach.

Der Teil des Stadtgebietes, auf dem das Warmbad liegt.

Grenzen: Im Nordosten eine Linie, welche von der Gail über den „Auenbauern“ zur Südgrenze des Bezirkes „Völkendorf“ führt; im Norden, Westen und Süden die Katastralgrenze von Federaun bis zur Gail als Stadtgrenze.

#### IX. Bezirk: Waltersdorf.

Jener Teil von der Katastralgemeinde Völkendorf, welcher vor nicht langer Zeit Waltersdorf genannt wurde.

Grenzen: Im Nordwesten und Westen die Bezirke „Oberstadt“ und „Völkendorf“; gegen Süden „Warmbad“ und die Gail, gegen Osten die Industriezeile, die westliche Hälfte des großen Platzes vor dem projektierten Staatsbahnhof und schließlich die Verlängerung der Türkenzeile zur Gail als Stadtgrenze.

#### X. Bezirk: Perau.

Das Gebiet, auf welchem die verteilt liegenden Besiedlungen von Perau liegen.

Grenzen: Im Norden die Drau und die „Altstadt“; im Westen die „Oberstadt“ und „Waltersdorf“; im Südosten die Stadtgrenze und im Nordosten der Straßenzug, welcher die Draubrücke IV mit der Gailbrücke IV verbindet.

#### XI. Bezirk: St. Agathen.

Das Gebiet, auf dem diese Ortschaft liegt.

Grenzen: Im Norden und Nordwesten die Drau, im Südwesten der Bezirk „Perau“; im Osten die Flüsse Drau und Gail als Stadtgrenze.

#### XII. Bezirk: Federaun.

Das große Gebiet, auf dem Ober-Federaun, Unter-Federaun, Ober-

Schütt und Unter-Schütt sich befinden und der südöstliche Abfall der Villacher Alpe liegt.

Grenzen: Gegen Nordosten das eigentliche Stadtgebiet Villach, ansonsten die Stadtgrenzen.

Anmerkung. Die Bezirkseinteilung braucht sich keineswegs mit der Zoneinteilung zu decken; beide haben ganz verschiedene Gesichtspunkte.



### Abschnitt IX.

## Die Verbauung und deren Zonen.

### Allgemeines.

Auf welche Art und Weise ein Stadtgebiet verbaut, d. h. ausgebaut wird, ist von größter Wichtigkeit sowohl in wirtschaftlicher, sozialer als auch hygienischer Hinsicht. Daß das rücksichtslose Verbauen jedweden Fleckchens Baugrund mit fünf Stock hohen Miethäusern, etwa gar mit 85% verbauter Fläche, bei der Erweiterung Villachs nicht Platz greifen darf, haben wir schon klargelegt. Villach soll nach einem wohlüberlegten Verbauungsplan\*) ausgebaut werden.

In einer Stadt lassen sich bezüglich der Verwendungsart der Stadtteile drei Kategorien erkennen:

1. zu Wohnbezirken,
2. zu Geschäftsbezirken,
3. zu Industriebezirken,

wozu noch besondere Verwendungsarten kommen können.

Dieses Bedürfnis an Sonderung hat folgende Ursachen:

Zum Wohnen will man Ruhe und Behaglichkeit haben; großer Geschäftsverkehr und lärmende, rauchende Fabriks- und Industrieanlagen in der Nähe wirken störend. Geschäftsviertel verlangen eine gewisse Konzentration, frequente Verkehrslinien, den unmittelbarsten Verkehr mit dem Publikum. Industriebezirke und der Handel verlangen viel Raum und die Nähe von Verkehrsanlagen, wie Eisenbahnen und Wasserstraßen. Selbstverständlich lassen sich diese drei Kategorien nicht strikte absondern, sie werden sich mehr oder minder vermengen. Die Wohnviertel brauchen Geschäftsleute, letztere Wohnungen und Arbeitsstätten in der Nähe; und die Industriebezirke wieder Wohnviertel, insbesondere für die Arbeiter. Aber in allen diesen drei Kategorien müssen Erholungs- und Vergnügungsbezirke, müssen Luftreservoirs, müssen genügend Flächen von grünem Land eingestreut sein.

Die Verteilung der genannten Verbauung, die Festlegung der drei

\*) Für Verbauung wird auch der Ausdruck Bebauung gebraucht. Ersterer erscheint richtiger, denn der Bauer bebaut das Feld, während der Baumeister es verbaut.

Kategorien im Stadtgebiete darf aber nicht willkürlich, sie muß naturgemäß, durch die örtlichen Verhältnisse bedingt geschehen, so daß die Qualifikation sofort klar ins Auge springt.

Die Lage an Gebirgen, an Wasserstraßen, die vorherrschende Windrichtung, sowie bestehende menschliche Dispositionen, wie Trassen der Eisenbahnen, weiters die bereits bestehende Verbauung geben hiefür die Richtschnur.

Für einen wohlüberlegten Stadtverbauungsplan soll der Hauptgrundsatz gelten, daß vom dichtverbauten Stadtkerne die Verbauung allmählich gegen die Peripherie abnehme und schließlich in die offene Bauweise übergehe; gleichlaufend hiemit soll die Höhe der Wohngebäude geringer werden. Hand in Hand mit obgenannter Abstufung wird das Straßennetz der Stadt vom engmaschigen im Innern, gegen außen zu weitmaschiger.

Sehr angezeigt ist es, bei der Verbauung von größeren Baublöcken auch Innenfluchten anzunehmen, indem man innerhalb des Blockes Baufluchten bestimmt, über die hinein keine Baulichkeiten aufgeführt, sondern nur Gärten angelegt werden dürfen. Diese Innenfluchten werden parallel mit den Straßenfluchten in einem Abstand von 14—24 m angenommen, welches Maß bei Anlage von Vorgärten um deren Tiefe vergrößert wird.

Durch den Zusammenstoß aller Gärten im Blockinnern entstehen gesundheitliche Luftreservoirs mit Vegetationsbeständen, welche das Bewohnen der einfassenden Häuser, insbesondere deren rückseitigen Räume sehr angenehm und gesund machen. Dergestaltete Baublöcke haben größeren Bodenwert als andere, die auch im Innern verbaut werden.

Innenfluchten können sowohl in der geschlossenen als auch in der offenen Bauweise vorkommen.

Die in sehr großen Baublöcken durch Innenfluchten entstandenen Räume können erforderlichenfalls für Anlagen dienen, welche besondere Ruhe und Abgeschlossenheit vom Straßenlärm erfordern, so Erholungstätten und Schulen. Solche Anlagen nennt man Innenanlagen.

Es ist von Vorteil, das gesamte Stadtgebiet in Bauzonen einzuteilen, damit im allgemeinen die Verbauung von vorneherein in zielbewußter Weise festgelegt sei.

### Vorschläge für Villach.

Für diese Stadt läßt sich die Verbauung folgendermaßen in Vorschlag bringen:

#### Allgemeine Verwendungsart der Stadtteile.

Zuvörderst ist die Haupteinteilung nach Verwendungskategorien vorzunehmen. Diese ergibt sich im allgemeinen für Villach:

Zu Geschäftsbezirken: Der Stadtkern und seine nächste Umgebung, sowie die Bezirkszentren;

zu Wohnbezirken: die Territorien im Norden, Nordwesten, Westen, Südwesten und Süden;

zu Industriebezirken: die Territorien im Osten und Südosten; als Kurrayon: die Umgebung von Warmbad-Villach.

Es ist somit der in Villach herrschenden Windrichtung aus West und Nordwest Rechnung getragen, indem hauptsächlich die Wohnviertel dorthin zu gelegt wurden, die Fabriksviertel jedoch in entgegengesetzter Richtung.

#### Bauweisen.

Des weiteren sind die zur Abstufung der Verbauung vom Stadtkerne bis zur Peripherie des zur städtischen Besiedlung bestimmten eigentlichen Stadtgebietes notwendigen Bauweisen zu bestimmen.

Man möge in Villach ja nicht die großstädtische Bauweise nachahmen und darnach turmhohe Gebäude in drückender Enge nebeneinander reihen, und damit dem ungesunden Zusammenpferchen der Menschen neben- und übereinander Vorschub leisten, sondern nur mit mäßigen Gebäudehöhen im Innern beginnen und selbe zur Peripherie verringern. Ebenso auch lasse man die engere Grundverbauung im Kerne möglichst bald in eine weitere übergehen.

Auf diese Weise würde erreicht, daß die Verbauung der Stadt nicht allzusehr in die Höhe gehe, sondern sich in die Fläche ausbreite. Das ist die richtige Verbauungsweise für eine Stadt wie Villach.

Für Villach werden sich für die Zonenverbauung folgende 5 Arten von Bauweisen ergeben:

Geschlossene Bauweise,

offene Bauweise,

Bauweise für Industriezwecke,

Bauweise für den Kurrayon,

bäuerliche Bauweise.

Bemerkt sei hier, daß man in Villach bei der, im vorigen Jahrhundert begonnenen Stadterweiterung viel zu nahe am Stadtkerne mit der offenen Bauweise angefangen hat, was in Hinsicht auf die künftige Vergrößerung der Stadt manche Nachteile, so die Schwierigkeit für Geschäftsansiedlungen zur Folge hat.

#### Bauzonen.

Die auf Blatt 5 des Planes dargestellten Bauzonen ergeben sich im Hinblick auf die voraussichtliche künftige Größe und Ausdehnung der

Stadt, und aus der Verwendung der genannten Bauweisen unter Berücksichtigung der vorerwähnten Prinzipien.

Vorausgeschickt sei, daß eine 5 geschossige Bauweise (Parterre und 4 Stockwerke) verpönt, und eine 4 geschossige nur ausnahmsweise in der Zone I, das ist in der engverbauten Altstadt auf Plätzen und in Hauptstraßen gestattet sei, jedesmal aber hiezu die ausdrückliche Genehmigung der Gemeindevertretung einzuholen wäre.

Weiters sei bemerkt, daß von den nachfolgenden Bestimmungen für Gebäudehöhen die Monumentalbauten, so Kirchen, Rathäuser, Museen, Saalbauten und Bahnhofbauten ausgeschlossen sind.

Die Zonen I—VII gelten für das eigentliche Stadtgebiet Villach, die Zone VIII für das Landgebiet Villach.

### Zone I.

(Altester Stadtteil.)

#### Geschlossene, dichte Verbauung oder Bauweise.

Die Wohngebäude dürfen nicht mehr als 3 Geschosse enthalten, wobei das Erdgeschoß und ein allfälliges Mezzanin einzurechnen sind. Die Gesamthöhe der Gebäude vom verglichenen Niveau bis zur oberen Hauptgesimskante darf die Höhe von 15 m nicht überschreiten.

Engmaschiges Straßennetz.

Maximalverbauung der Parzellen 75 %.

Die Ausmaße der Häuserblöcke sind durch die seit altersher bestehenden Straßenzüge gegeben.

Ausnahmen auf Plätzen und in Hauptstraßen der Zone I:

4 Geschosse, Gesamthöhe 20 m, Maximalverbauung 75 %.

Grenzen der auf Blatt 5 des Planes grau angelegten Zone I.

Am linken Drau-Ufer: Rain-Gasse (LII), Zentralbahnhof, Feld-Gasse, Fluß-Gasse; über den Fluß zum Mitterling; weiter: Umbug zur Hauser-Straße, Bamberg-Straße, Hans Gasser-Platz, Ringmauer-Gasse und Schleife zur Drau.

### Zone II.

(Um den ältesten Stadtteil.)

#### Geschlossene, minder dichte Verbauung.

3 Geschosse wie Zone I, Gesamthöhe 15 m.

Maximalverbauung der Parzellen 60 %.

Vorstreifen.

Ungefähre Häuserblock-Größe: 80—100 m Tiefe, doppelte Länge.

#### Stellenweise Vorgärten und innere Baufluchten.

Grenzen der am Plane karminrot angelegten Zone II.

Am linken Drau-Ufer: Das Viertel „Rain“; das Viertel innerhalb Klagenfurter-Straße, Feld-Gasse, Fluß-Gasse und Drau; dann Dreschnig-Gasse samt Verlängerung, endlich Teil der Ossiacher-Allee bis zur Brücke III. Am rechten Ufer: Das Viertel innerhalb Mangart-Zeile, Schleife, Ringmauer-Gasse, Hans Gasser-Platz, Post-Gasse, Gassen CVII, CVIII, Linie zwischen Italiener-Straße und Goethe-Straße; Richard Wagner-Straße bis zur Mangart-Zeile.

### Zone III.

#### Offene, engere Verbauung.

Die Gebäude haben eine geschlossene, nach allen Seiten wohlgefällige Form zu erhalten und dürfen nicht mehr als 3 Geschosse hoch sein, wobei das Erdgeschoß oder Hochparterre einzurechnen ist. Die Gesamthöhe darf 15 m nicht überschreiten. Einzelne über diese Höhe hinausreichende Gebäudeteile, wie Türme, Giebel u. dgl. sind jedoch zulässig.

Reihenhäuser (2, 3 oder 5 Gebäude gekuppelt) sind gestattet.

5 m Bauwich\*) von der Nachbargrenze.

Maximalverbauung der Parzellen 45 %.

5 m tiefe Vorgärten, Hintergärten, stellenweise innere Baufluchten und Innenanlagen.

Ungefähre Blockgröße: 100—120 m Tiefe, doppelte und mehrfache Länge.

Eingestreut: Stadtteil-Kerne (Plätze als Bezirkszentren) in geschlossener Verbauung, weiters größere Gärten und Anlagen.

Grenzen der am Plane ziegelrot angelegten Zone III.

Am linken Drau-Ufer: Das Viertel innerhalb Dreschnig-Gasse samt Verlängerung, Klagenfurter-Straße, Ossiacher-Allee bis Platz F, Haide-Straße u. Drau. Am rechten Ufer: Das Viertel innerhalb Bamberg-Straße, Ufer-Straße, bis Brücke III, Ossiacher-Allee, Straße CXXIX, Rain entlang der Karawanken-Promenade, Hans Schuster-Straße, Mangart-Zeile bis zur Richard Wagner-Straße und von da die Abgrenzung zur Zone II bis zur Post-Gasse. Weiters ein Streifen westlich längs der Reichs-Straße von der Italiener-Straße an bis zum Kurrayon des Warmbades. Auch ist die südöstliche Front der Ossiacher-Straße in dieser Bauweise einzusäumen, um der anderen gleich zu sein.

### Zone IV.

#### Offene, weitere Verbauung.

Gebäudeform und -Höhe wie Zone III, jedoch 2 oder 3 Geschosse.

Reihenhäuser.

\*) Bauwich, d. i. die Entfernung, das Zurückweichen eines Baues vom anderen oder von der Grundgrenze.

5-7,5 m Bauwich von der Nachbargrenze.

Maximalverbauung der Parzellen 30 %.

5-7 m tiefe Vorgärten, Hintergärten; stellenweise innere Baufluchten und Innenanlagen.

Ungefähre Blockgröße: 100-200 m Tiefe, doppelte und mehrfache Länge.

Eingestreut: Stadtteil-Kerne (Plätze als Bezirkszentren) in geschlossener Verbauung, weiters größere öffentliche Gärten und Anlagen; größere Baublöcke zur herrschaftlichen, landhausmäßigen Verbauung besonders im bergigen Gelände.

III Zone III

Grenzen der am Plane ockergelb angelegten Zone IV.

Am linken Drau-Ufer: Das Gebiet umgrenzt vom Zentralbahnhof, Flußufer, Kapuziner-Wald u. Katastralgrenzen gegen Vassach und St. Leonhard.

Am rechten Ufer: Das Gebiet zwischen der Karawanken-Promenade und der Westgrenze des Stadtgebietes; südlich das Gebiet unter dem Galgenbühel zwischen Reichs-Allee und Auen-Straße; endlich das südöstliche Gebiet zwischen der Ossiacher-Alle und dem Grünen Ring.

Zone V.

Verbauung für Industrie- und Fabrikszwecke.

Weitmaschiges Straßennetz,

Bauerleichterungen,

Ungefähre Blockgröße: 100-200 m Tiefe, doppelte Länge,

Erholungsanlagen eingestreut oder in der Nähe.

Grenzen der am Plane lichtgelb angelegten Zone V.

Am linken Drau-Ufer: Das Gebiet innerhalb der Ossiacher-Allee bis Platz F, Haide-Straße, Drau, Bahnverbindungs-Kurve zwischen Brücke V und Zentralbahnhof. Am rechten Ufer das Gebiet zwischen Auen-Straße, Grüner Ring, Drau-Ufer und neuer Staatsbahnlinie.

Zone VI.

(Enklaven.)

Verbauung für Kleinwohnhäuser,

d. i. Cottages oder Kolonien für Beamten und Arbeiter.

Offene Verbauung mit engmaschigem Straßennetz.

Die Gebäude haben eine geschlossene, nach allen Seiten gefällige Form zu erhalten und dürfen nur 1 oder 2 Geschosse hoch sein.

Die Gesamthöhe darf 10 m nicht überschreiten. Einzelne über diese Höhe hinausreichende Gebäudeteile wie Giebel und dgl. sind zulässig.

Einzelfamilienhäuser sind bevorzugt, Reihenhäuser (2-3 Gebäude) gestattet.

3 m Bauwich von der Nachbargrenze.

Maximalverbauung der Parzellen 45 %.

5 m tiefe Vorgärten, stellenweise Hintergärten, innere Baufluchten und Innenanlagen.

Ungefähre Blockgröße 30-40 m Tiefe und vierfache Länge.

Lage der am Plane kadmiumgelb angelegten Enklaven.

Am geeignetsten in der Zone IV nahe der Peripherie der Stadt, oder aber in der Nähe der Arbeitsstätten, damit die Bewohner entweder die Annehmlichkeiten der nahen Umgebung genießen können, oder nicht weit zur Arbeit haben.

Zone VII.

(Kurrayon für Warmbad Villach.)

Verbauung und Bepflanzung ausschließlich zum Zwecke des Heilbades.

Der Kurrayon ist durch eine strichpunktierte, rosa hervorgehobene Linie um das Warmbad gekennzeichnet.

Zone VIII.

(Landgebiet Villach.)

Ländliche oder eigentlich bäuerliche Verbauungsweise.

Voraussichtlich bleibt in dieser Zone lang hinaus die Bauweise, wie sie bei den Landbewohnern seit altersher zum Wohnen und zum Wirtschaftsbetriebe üblich war und sind daher keine Vorschriften zu geben.

Sollte aber späterhin die Verbauung eine mehr städtische werden, so hätten die Vorschriften für die Zone IV zu gelten.

Die Territorien des am Plane weiß gebliebenen Landgebietes Villach liegen außerhalb des eigentlichen Stadtgebietes bis zur Stadtgrenze.

Parzellierung und Baublöcke.

Gemäß der Struktur der Stadt wird die Parzellierung der Baugründe vom Städtinnern gegen die Peripherie eine zunehmend großräumigere werden und solcherweise Schritt halten mit dem weitmaschiger werdenden Straßennetze und der sich vergrößernden Häuserblockform. Die Verwertung der Baugründe ist aber eine so mannigfaltige, eine sich oft auch im Lauf der Zeiten ändernde und so sehr von den Besitz- und Vermögensverhältnissen abhängig, daß es unmöglich ist, die Parzellenausmaße von vornherein für alle Zeiten zu fixieren. Dies muß von Fall zu Fall geschehen.

Der Regulierungsplan muß durch die verschiedenlichsten Formen der Baublöcke, der eine Vielgestaltigkeit der Parzellen nach sich zieht, den Baulustigen eine große Mannigfaltigkeit der Baugründe zur Auswahl bieten. Diese Mannigfaltigkeit wird auch eine Verschiedenheit der Bauten zur Folge haben, und dadurch willkommenen Anlaß zu interessanten, abwechslungsreichen Stadtbildern geben.

Es empfiehlt sich, den Zuschnitt der Baublockfiguren und der Parzellen nach der Verwendungsart der betreffenden Stadtteile zu richten.

Im allgemeinen soll man nicht zu große Baublocktiefen annehmen; dann wird die Anfüllung des Blockinnern durch Hinter- und Nebengebäude von selbst ausgeschlossen sein.

Geschäftsviertel bedürfen großer Frontentwicklung an der Straße und Lage an direkten Verkehrslinien. Blöcke für Wohn- und Einfamilienhäuser sollen in der geschlossenen und auch in der offenen Bauweise angemessene Gartenflächen enthalten; auch für Miethäuser sind sie erwünscht.

Fabriken verlangen große ungeteilte Flächen; Arbeiterwohnungen kleine Blöcke.

In der offenen Bauweise sollen die Gebäude parallel zur Straßenachse stehen, daher müssen die Parzellengrenzen senkrecht auf die Straße laufen. Ist dies infolge verschiedener Umstände nicht schon vom Innern des Baublockes aus möglich, so muß es unbedingt zwischen den Gebäuden der Fall sein, wenn auch dadurch die Parzellengrenzen Brüche erhalten. Befolgt man nicht dieses Prinzip und stellt die Gebäude schief gegen die Straße, so entstehen Gebäudefluchten in Form der Sägezähne. Wie häßlich und unnatürlich dies aussieht, lehrt ein Blick auf die Neubauten in der „Wald-Straße“ zum Kapuziner-Wald.

Als Beispiel, wie auch ungünstige Baublockfiguren vorteilhaft parzelliert werden können, zeigt am Plane die Lösung einer Parzellierung auf dem ganz unregelmäßigen Baublock unterhalb des alten Pulverturmes in der Rennsteiner-Straße. Die Gebäude stehen parallel zur Straßenachse, bilden daher gefällige Baufluchten hinter Vorgärten, und die Einsichten von der Straße in das Blockinnere lassen sich durch die Bepflanzung der Gärten ebenfalls sehr gefällig gestalten, trotzdem die Parzellen sehr unregelmäßig sind und rückwärts spitz zusammenlaufen. — Dieser Baublock wird daher von allen Seiten ein angenehmes Bild bieten.



Abschnitt X.

Sanitäre Anforderungen.

Die Volkswohlfahrt erfordert, daß in den Ansiedlungen der Menschen, besonders in den Städten, die ein gedrängtes Zusammensein zur Folge haben, alle Vorkehrungen getroffen werden, um den bestmöglichen Gesundheitsstand zu erzielen. Hierzu sind vielfache sanitäre Maßregeln notwendig; die Hygiene, die öffentliche Gesundheitspflege, muß den Gefahren vorbeugen, welche der Gesundheit durch die immer mehr und mehr sich steigende Ansammlung der Menschen in Städten drohen. Die Verhütung der Krankheiten ist höher zu schätzen, als die Heilung derselben.

Die Grundbedingungen für eine gesunde, freundliche Wohnstätte der Menschen sind: reiner, unverseuchter Boden; reichliche Belichtung der Wohnräume; reine, gesunde Luft; gutes Trinkwasser und ausgiebiger Pflanzenwuchs.

Sind diese wichtigen Bedingungen in einer Stadtanlage vorhanden, so sind sie zu pflegen; wenn aber nicht, so sind sie unbedingt zu schaffen.

Um den Boden der Stadt trocken zu erhalten, müssen jene Gebiete, welche Überschwemmungsgefahren ausgesetzt sind, für alle Zeiten davor geschützt werden; ferner müssen feuchte oder sumpfige Terrains trocken gelegt werden. Um den Untergrund unverseucht zu erhalten, sind die Fäkalien und Abwässer durch eine wohlangelegte Kanalisation entweder in vorbeifließende Gewässer oder in moderne Kläranlagen abzuleiten.

Um Licht und Luft in die Gebäudekomplexe, im besondern in die Gebäude und ihre Räume zu erhalten, muß die Verbauung der Stadt eine nicht in die Höhe, sondern in die Fläche gehende sein, müssen die Verkehrswege reichlich bemessen, und darf die Parzellenverbauung keine gedrängte sein.

Um gutes Trinkwasser zu erhalten, muß für die Zuleitung von bestem Quellenwasser gesorgt werden, falls die Hausbrunnen oder Flußfilteranlagen kein gesundes Wasser liefern. Da eine Stadt auch Nutzwasser zur Straßenbesprengung, zum Begießen der Anpflanzungen und zum Durchspülen der Aborte und Kanäle bedarf, so ist auch für eine Nutzwasserleitung zu sorgen, falls die Trinkwasserleitung für diese Zwecke nicht ausreicht.

Um gute, reine Luft in der Stadt zu erhalten, sind alle Ver-

*Handwritten notes:*  
100-110  
23. 100-110  
P

*Handwritten notes:*  
P  
100-110  
23. 100-110  
P  
100-110

unreinigungen durch Staub und Rauch möglichst hintanzuhalten und die Luft durch reichliche Anpflanzungen innerhalb und um die Stadt zu verbessern. Größere solche Grünanlagen geben die für die Verbesserung der Luft im Stadttinnern hochwichtigen Luftreservoirs.

Diese Maßnahmen, welche durch die Vorschriften der Bauordnung zu unterstützen sind, könnte man die goldenen Regeln der Stadthygiene nennen. Ihre Befolgung werden vorzügliche Gesundheitszustände der Stadt und der Dank der kommenden Geschlechter lohnen.

Bei diesem, für die gesundheitliche Entwicklung einer Stadt hochwichtigen Kapitel wird es sich empfehlen, auf die trefflichen Ausführungen von bewährten Kapazitäten hinzuweisen, so auf den Bericht, welchen der k. k. Hofrat Herr Architekt Franz Ritter v. Gruber mit Berücksichtigung einiger Modifikationen des Herrn Professor Dr. Max Gruber im Jahre 1893 an den k. k. obersten Sanitätsrat des Reiches erstattet hat. Dieser Bericht enthält die Grundprinzipien der sanitären Anforderungen an einen Regulierungsplan, und können wir uns demselben nur vollkommen anschließen. Die Ausführungen des Berichtes, welche manches in dieser Erläuterung Gesagte erhärten, sind von eminenter Bedeutung; wir teilen, auszugsweise folgendes davon mit:

„Bei Stadterweiterungen müssen solche Vorkehrungen getroffen werden, daß allen Teilen der Bevölkerung ein gesundes Wohnen gesichert wird. Nach den gegenwärtig in den Städten bestehenden Baugesetzen wird fast allgemein ein so dichtes Übereinanderreihen der Wohnungen angestrebt oder begünstigt, daß den Anforderungen an Licht und Luft schon bei den Wohnräumen der bemittelten Bevölkerung häufig nicht genügend entsprochen werden kann, noch weniger aber bei den von der ärmeren Bevölkerung, also am dichtesten bewohnten Räumen. Es ergeben sich hieraus Verhältnisse, welche in hygienischer Beziehung in hohem Grade bedenklich sind und denen bei dem weiteren Anwachsen der bewohnten Orte unbedingt soviel als möglich vorgebeugt werden muß. In den am Umfange der großen Städte hinzukommenden neuen Teilen müssen jene Fehler beseitigt werden. In großen Städten muß danach gestrebt werden, jener weiten Räumlichkeit der Verbauung näher zu kommen, welche in kleineren Orten heute noch zu finden ist. Die Ausbreitung der Bewohner auf größere Flächen muß somit eines der Ziele sein, auf welche die neuen Bauordnungen hinzuwirken haben. Der Bau von überbevölkerten Mietkasernen ist hintanzuhalten. Bei der Erweiterung der Städte breiten sich diese auf Ackergrund aus und da ist noch Gelegenheit, das Versäumte nachzuholen. Man soll für eine hygienisch gute Bauweise retten, was noch zu retten ist. Die jetzige

ungerechtfertigte Weiterausbreitung des Mietkasernenbaues wird sich nur bekämpfen lassen durch die Aufstellung strenger Bauordnungen und Baugesetze. — Jedo aufgeklärte Stadtverwaltung wird es ebenso wie die Landes- und Staatsverwaltung als ihre heilige Pflicht erkennen, zu verhindern, daß eine Verschlechterung der bestehenden Verhältnisse eingeführt werde. Die Aufgabe neuer Baugesetze wird es sein, durch ein aufmerksames Studium der in den älteren Stadtteilen, in bezug auf das Verhältnis zwischen Haushöhe und Straßenbreite, in bezug auf die Geschoszahl und auf die Größe der Höfe der Wohngebäude vorfindlichen Sachlage, die Grenzen zu bestimmen, bis zu welchen gegangen werden kann, ohne den bestehenden Grundbesitz unverhältnismäßig zu schädigen, ohne aber auch für die Zukunft eine Verbauung zu ermöglichen, welche den sanitären Anforderungen Hohn spricht, wie dies z. B. bei der Zulassung einer Verbauung bis 85% des einzelnen Grundstückes der Fall ist. Glücklich jene Orte, die von alters her Straßen besitzen, welche von Häusern begleitet werden, deren Höhe die Straßenbreite nicht übertrifft oder hinter derselben zurückbleibt und in welchen sich Höfe befinden, die durch Größe auch rückwärtigen Räumen die ausgiebigste Erhellung sichern. Mögen sie diese Vorteile bewahren und es verhindern, daß es die Befangenheit oder der Eigennutz der Hausbesitzer durchzusetzen vermag, dieselben zu beseitigen und damit die späteren Bewohner in ihrem Gesundheitswohle empfindlich zu schädigen. Man möge sich jene großen Städte zum Vorbilde nehmen, die bei Auflassung ihrer Festungswerke sofort daran gingen, das neu gewonnene Bauterrain für Gartenanlagen mit offener Bauweise zu bestimmen, welchem richtigen Vorgehen sie nicht nur die heutige reizvolle Erscheinung ihrer äußeren Teile, sondern auch günstige sanitäre Verhältnisse verdanken. Auch in der Großstadt darf die bedauerliche, unverhältnismäßig weit getriebene Verbauung nur im Stadtkern aufrecht erhalten bleiben, weil sie hier überhaupt nicht mehr zu ändern ist, hier aber auch, teils mit Rücksicht auf den bemittelten Teil der Bevölkerung, welchen dieser Stadtteil der Mehrzahl nach aufnimmt, teils aber auch, weil diese Stadtteile immer mehr zu Geschäftsvierteln werden und daher, wie statistisch nachweisbar, in ihrer Bevölkerungszahl zurückgehen, hygienisch weniger bedenklich ist, während an den äußeren Teilen jene fehlerhaften Bestimmungen der Bauordnung unbedingt beseitigt werden müssen, wenn man nicht dem heutigen Stande der Wissenschaft und Erfahrung ins Gesicht schlagen will. Aber auch das dringende Bedürfnis der minder bemittelten Bevölkerung, im Umfange der Städte menschenwürdige Wohnungen zu schaffen, führt zu dieser Notwendigkeit, denn wie können hier billige derartige Wohnungen entstehen, wenn der Grundwert nach der für den

„Stadtkern gültigen Behandlungsweise bemessen werden kann? Ganz unverantwortlich wäre es daher, auch für die den Städten beigezogenen Vororte, bei welchen noch günstigere bauliche Verhältnisse bestehen, ohne weiteres die für jene geltenden Bestimmungen anzunehmen.“

„Leider ist heute noch eine durchaus ungenügende Verbreitung hygienischer Kenntnisse zu beklagen.“

„Bei Aufstellung von Bauordnungen handelt es sich darum, das Bild vor Augen zu haben, welches die bewohnten Orte in der Zukunft geben sollen, nicht wie sie gegenwärtig sind; übersieht man dies, so kann die Bauordnung sich weder den bestehenden Teilen organisch anschließen, noch der Zukunft die richtige Bahn weisen. Auf eine, ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse verfaßte, verallgemeinerte Bauordnung gestützt, würden in der Zukunft die Städte ihr individuelles Gepräge vollständig verlieren und alle ganz gleichmäßig zu Konglomeraten von Massenquartieren werden, welche sanitär ebenso schädlich, als ästhetisch reizlos sein müßten. Es wäre von größtem Vorteile, wenn die Grundlehren der Gesundheitspflege zum Gemeingute des Volkes gemacht würden und an den niederen und höheren Gewerbeschulen, sowie endlich an den technischen Hochschulen der hygienische Unterricht eingeführt und der Gesundheitstechnik in ihren verschiedenen Zweigen eine eingehendere Pflege zuteil werden würde.“

Bezüglich eines Stadtregulierungs- und Erweiterungsplanes besagt der Bericht:

„Aus den statistischen Nachweisen über die Bevölkerung der Städte geht hervor, daß diese in steter Zunahme begriffen ist, die je nach örtlichen Verhältnissen wohl bald rascher, bald langsamer erfolgt, überall aber eine stetige Zunahme des Wohnungsbedarfes zur Folge hat, womit ein fortschreitendes Übergreifen der Verbauung über die alten Grenzen der verbauten Stadtteile verbunden ist. Als erstes Mittel, rechtzeitig eine zielbewußte Vorsorge für eine sanitäre Entwicklung der Stadt zu treffen, muß die baldigste Aufstellung eines Stadtregulierungs- und Erweiterungsplanes bezeichnet werden.“

„Nur eine Teilung des Stadtgebietes in Zonen mit den besonderen Verhältnissen der letzteren entsprechenden Bestimmungen, kann den Anforderungen, die heute beim Städtebau gestellt werden müssen, Rechnung tragen. Hierbei wird es sich zuerst darum handeln, festzustellen, innerhalb welcher Grenzen der bestehenden Stadt es nicht mehr möglich ist, in den durch zu große Haushöhe und durch zu dichte Verbauung der Höfe mit der Zeit entstandenen ungünstigen Wohnungsverhältnissen eine durchgreifende Verbesserung zu erzielen,

„abgesehen von jener, welche die Regulierung, Verbreitung oder Durchbrechung von Straßen schaffen kann. Jene Grenzen werden meistens mit dem Umfange des alten Stadtkernes zusammenfallen, in welchem sich auch das geschäftliche Leben konzentriert. Daran wird sich eine Zone reihen, in welcher gegenwärtig eine so dichte Verbauung wie im Stadtkerne noch nicht, oder wenigstens noch nicht bedeutend um sich gegriffen hat, in der aber die geschlossene Bauweise mit Rücksicht auf die Art der bereits durchgeführten Parzellierung und die dadurch bedingten bestehenden Grundwerte aufrecht erhalten werden muß, in der aber auch durch entsprechende Bestimmungen der Bauordnung die gegenwärtig zu weitgehende Ausnützung des Grundes, sowohl nach der Fläche, als auch nach der Höhe, eingeschränkt und dadurch eine wesentliche Verbesserung in den Wohnungsverhältnissen herbeigeführt werden kann. Dann sind jene Stadtteile zu umschreiben, in welchen die geschlossene Bauweise mit Vorgärten und die offene Bauweise etwa schon Eingang gefunden haben und wo der Bestand derselben für die Zukunft sicherzustellen ist, sowie jene nur schütter oder noch nicht bebauten Teile der Stadtflächen, welche sich nach Lage und Umgebung besonders für die offene Bauweise eignen, wo diese also durch bestimmte Vorschriften für die Verbauung geregelt und durch eine entsprechende Gestaltung der Baublöcke angebahnt werden soll, wobei aber nicht nur auf die Möglichkeit des Entstehens von landhausartigen Gebäuden des bemittelten Bürgerstandes, sondern auch von Wohnhäusern für Beamte und für Arbeiter zu achten ist. Ein vollständiges Ausscheiden der letzteren Gebäudegattungen aus den Wohnbezirken der bemittelten Bevölkerung wäre ebenso aus praktischen Gründen untunlich, als auch sozial schädlich. Die Möglichkeit des Aneinanderschlusses von kleinen Wohnhäusern zu Gruppen bei Aufrechthaltung der Vorgärten wird also in diesem Stadtbezirke zu wahren und bei Ermittlung der Wohnbezirke, besonders auch auf das in hygienischer Beziehung ungemein wichtige Bedürfnis nach Ruhe der angestrengt geistig oder physisch tätigen Personen zu achten sein.“

„Die Bildung eines die ganze Stadt mehr oder weniger umschließenden, nach offener Bauweise angelegten Gürtels würde somit als ein bedeutender Vorteil zu bezeichnen sein. Ebenso ist es aber möglich, daß Gebiete mit offener Bauweise zwischen solchen mit geschlossener eingreifen, ja daß nur einige Straßen der einen Bauweise Gebiete der anderen durchziehen.“

„Es erübrigt endlich noch, in dem zur Verbauung verfügbaren städtischen Gebiete der Industrie und dem Handel geeignete Orte anzuweisen, einerseits, um diesen eine freie Entfaltung zu ermöglichen, andererseits, um die für Wohnzwecke bestimmten Bezirke vor der

„Belästigung durch geräuschvolle, feuergefährliche oder durch schädlichen Dunst und starken Rauch verbreitende (konzessionspflichtige) Betriebe soweit als möglich zu schützen.“

„In allen diesen Beziehungen lassen sich, abgesehen davon, daß die bisherige Verwendungsweise bestehender Gebietsteile volle Beachtung verdient und daß bei der Wahl von Wohnbezirken die sanitären Verhältnisse des Untergrundes und eine entsprechende Höhenlage benachbarten Gewässern gegenüber zu berücksichtigen sein werden, positive Bestimmungen nur mit Rücksicht auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse treffen.“

„Es ist wünschenswert, daß die Hauptstraßen in dem Erweiterungsgebiet, deren Breite im allgemeinen allerdings in erster Linie auch von den Verkehrsbedürfnissen abhängt, doch mindestens so groß zu halten sind, daß in denselben Baumpflanzungen angebracht werden können; die Minimalbreite für solche Straßen mit 2 Baumreihen sind 22 m, besser 26 m, wobei die Baumreihen 6—7 m von den Häusern entfernt zu bleiben haben.“

„In Wohnvierteln mit geschlossener Bauweise an Vorgärten und noch mehr in solchen mit offener Bauweise ist für die Baublöcke eine größere Tiefe vorteilhaft, demnach kann hier die Zahl der Straßen verhältnismäßig vermindert werden, wogegen die Ausstattung der Straßen mit Baumreihen gerade in diesen Bezirken einen erhöhten Wert hat. In jenen Teilen der Stadtbezirke, in welchen die Wohnungen der minder bemittelten Bevölkerung ihren Platz finden sollen, werden Blöcke geringerer Tiefe und somit zahlreichere Straßen vorteilhaft sein. Die Ausstattung der letzteren mit Baumpflanzungen ist auch hier zu empfehlen, übrigens können die Straßen in diesen Gebietsteilen besonders dann in bescheidenen Verhältnissen gehalten sein, wenn bei den Gebäuden die Anlage von Vorgärten vorgeschrieben wird. Die Freihaltung genügender Flächen für Spielplätze ist in diesen Teilen des Stadtgebietes von eminenter Wichtigkeit. In ausgesprochenen Fabriksvierteln endlich wird es sich um große Baublöcke handeln.“

„Größere Parkanlagen sollen, wo solche bestehen, mögen sie sich heute im öffentlichen oder privaten Besitze befinden, der Verbauung womöglich entzogen bleiben, ebenso etwa vorhandene, von der Verbauung umschlossene und somit aufgelassene Friedhöfe, die zu Parkanlagen umzugestaltet sind. Wenn in größeren, zur Stadterweiterung herangezogenen Gebieten ursprünglich Parkanlagen nicht vorhanden sind, so wird dahin zu streben sein, neue zu schaffen, oder wenigstens die für ihre Anlagen erforderliche Fläche der Zukunft frei zu halten. Jedenfalls wird möglichst darauf Rücksicht zu nehmen

„sein, kein größeres Stadtgebiet die Wohltat einer Parkanlage wenigstens in der Zukunft entbehren zu lassen, und diese Anlagen namentlich in den Wohnbezirken der minder bemittelten Bevölkerung nahe zu legen. Womitunlich, sollten auf je 8 km<sup>2</sup> des Stadtgebietes mindestens 0.5 km<sup>2</sup> Parkanlagen entfallen.“

### Schönheitsanforderungen.



Das Kapitel der Schönheit bei der Bebauung und Erweiterung einer Stadt ist, wie schon oben bemerkt, so hoch nicht zu veranschlagen. Die Schönheit einer Stadt ist ein Kriterium allerersten Ranges, eine Aufgabe, die nicht bloß dem Künstler, sondern auch dem praktischen Architekten und Baumeister im Laufe der Zeiten zu lösen haben können. Und auch diese werden es nicht in der Regel nicht der Natur, der Konstruktion der Bauwerkschaft und den sonstigen Faktoren der Stadtverwirklichung zuschreiben, sondern vielmehr die Kunst nicht auszuüben, daß die praktische Ausführung einer Stadt nur zum rein technischen Standpunkte und nur als Aufgabe des Bauingenieurs betrachtet werden; der künstlerische Standpunkt ist dabei fast voll zu berücksichtigen. Nicht Aufgabe dieser Künste ist es, das reiche Kapitel der Schönheit untergeordnet einsehend zu betrachten, es sei gestattet, zum wenigsten die Wichtigkeit zu betonen.

Die Aufgabe der Schönheit ist eine Aufgabe, die sich nicht von der Verbauung trennen lassen kann, sondern vielmehr in der Verbauung selbst zu lösen ist. Die Schönheit einer Stadt ist ein Kriterium allerersten Ranges, eine Aufgabe, die nicht bloß dem Künstler, sondern auch dem praktischen Architekten und Baumeister im Laufe der Zeiten zu lösen haben können. Und auch diese werden es nicht in der Regel nicht der Natur, der Konstruktion der Bauwerkschaft und den sonstigen Faktoren der Stadtverwirklichung zuschreiben, sondern vielmehr die Kunst nicht auszuüben, daß die praktische Ausführung einer Stadt nur zum rein technischen Standpunkte und nur als Aufgabe des Bauingenieurs betrachtet werden; der künstlerische Standpunkt ist dabei fast voll zu berücksichtigen.

Nicht Aufgabe dieser Künste ist es, das reiche Kapitel der Schönheit untergeordnet einsehend zu betrachten, es sei gestattet, zum wenigsten die Wichtigkeit zu betonen.

Die Aufgabe der Schönheit ist eine Aufgabe, die sich nicht von der Verbauung trennen lassen kann, sondern vielmehr in der Verbauung selbst zu lösen ist. Die Schönheit einer Stadt ist ein Kriterium allerersten Ranges, eine Aufgabe, die nicht bloß dem Künstler, sondern auch dem praktischen Architekten und Baumeister im Laufe der Zeiten zu lösen haben können. Und auch diese werden es nicht in der Regel nicht der Natur, der Konstruktion der Bauwerkschaft und den sonstigen Faktoren der Stadtverwirklichung zuschreiben, sondern vielmehr die Kunst nicht auszuüben, daß die praktische Ausführung einer Stadt nur zum rein technischen Standpunkte und nur als Aufgabe des Bauingenieurs betrachtet werden; der künstlerische Standpunkt ist dabei fast voll zu berücksichtigen.

Abschnitt XI.

Schönheitsanforderungen.

Das Kapitel der Schönheitsanforderungen bei der Regulierung und Erweiterung einer Stadt ist, wenn auch hier zuletzt angeführt, so doch nicht das geringste.

Das Schaffen einer schönen Stadt ist ein Kunstwerk allerersten Ranges, eine Aufgabe, die nicht Einzelne sondern nur Generationen von kunstsinigen Architekten und Baumeistern im Laufe der Zeiten zuwege bringen können. Und auch diese werden es nicht imstande sein, wenn nicht der Zeitgeist, der Kunstsinn der Bewohnerschaft und die maßgebenden Faktoren der Stadtverwaltung zusammenwirken.

Es kann nicht angehen, daß die bauliche Entwicklung einer Stadt nur vom rein technischen Standpunkte und nur als Aufgabe des Straßenbau-Ingenieurs betrachtet werde; der künstlerische Standpunkt ist gleichfalls voll zu berücksichtigen.

Nicht Aufgabe dieser Zeilen ist es, das reiche Kapitel der Schönheitsanforderungen eingehend zu erörtern. Es sei gestattet, nur kurz das Wichtigste zu berühren.

Die Kunst im Städtebau liegt darin, Schönheiten zu schaffen und Häßlichkeiten vorzubeugen.

Wie in keinem anderen Falle werden die Schönheitsanforderungen mit der Zweckmäßigkeit in Einklang zu bringen sein zu einem harmonischen Ganzen: dem Gesamtbilde der Stadt.

Die Zweckmäßigkeit wird in der bestdurchgeführten Konzeption der Verkehrsanlagen, in einer naturgemäßen, praktischen Verbauungsanlage, in Erfüllung aller sanitären Anforderungen liegen. Die Kunst muß sie in eine gefällige Form kleiden.

Die Schönheit des Gesamtbildes der Stadt wird durch die Schönheit der einzelnen Teile derselben bewirkt. Man kann eben eine Stadt nicht auf einmal überblicken, wie ein Gebäude oder ein Denkmal, sondern nur einzelne Teile derselben, die Stadtbilder. Auf die Ausbildung dieser ist daher vor allem Bedacht zu nehmen.

Die Grundlage für schöne Stadtbilder und schöne Raumwirkungen bietet schon die entsprechende Anordnung der Baulinien im Stadtplane,

und wird nicht durch die spätere Verbauung allein bewirkt. Eine langweilig angelegte Straße kann durch die schönsten Bauten nicht leicht ins Gegenteil gekehrt werden. Zur Herstellung eines schönen Platz- oder Straßenbildes gehört selbstverständlich auch die Umrahmung mit schönen Gebäuden und mit dazu eine wohlgefällige Umrandung gegen den Himmel: die Silhouette. Bei Schaffung von Stadtbildern muß Schablonenhaftigkeit, Eintönigkeit und Langweile ferngehalten sein; Gebäudemassen sollen gefällig gruppiert, Einzelgebäude wirkungsvoll gestellt werden.

Dem Terrain darf nicht durch Abtragen aller Unebenheiten Gewalt angetan werden; im Gegenteil, coupirtes Terrain und der Zufall der Örtlichkeit geben den besten Anlaß zu künstlerischen Gestaltungen, ebenso auch die vorhandenen Unregelmäßigkeiten in den Straßen und Plätzen der alten Stadtteile.

Das Niveau der Plätze und Straßen muß nicht immer eben sein; ein konkaves Niveau bewirkt einen angenehmen ästhetischen Eindruck, während ein konvexes Niveau oder gar ein merklicher Buckel im Straßenverlaufe das Gegenteil erzeugen, weil dem Beschauer die Wagen und Fußgänger gewissermaßen jenseits der Erhöhung verschwinden.

Plätze sollen ein möglichst geschlossenes Bild geben, das heißt mehr Wandflächen als Öffnungen haben; ist dies durch das Zusammentreffen vieler Straßen nicht möglich (wie bei Verkehrsplätzen), so können Bogen- und Säulenstellungen, Tor- oder Pfortenbauten die Zerrissenheit mildern. Sternplätze sind ganz zu vermeiden. Plätze eignen sich vorzugsweise zur Erbauung von Monumentalbauten und Errichtung von Denkmälern. Um diese zur vollen künstlerischen Wirkung zu bringen, ist vor ihnen ein genügend großer Raum, ein sogenannter Vorplatz, zu lassen.

Die Plätze gewinnen ungemein durch Anbringung von Kunstwerken, seien es Monumente oder Brunnen, Bildsäulen etc. Es ist aber nicht notwendig, daß selbe die Mitte des Platzes einnehmen. Eine Wandstellung, d. i. an einer Platzwand oder an einem Gebäude, welches dann den Hintergrund abgibt, ist sehr vorteilhaft für die Wirkung des Kunstwerkes, oft besser als die Zentralstellung. Die menschliche Figur, die zumeist einen Hauptbestandteil eines Monumentes abgibt, hat ja eine Vorder- und eine Rückseite und wenn letztere gegen eine Wand gekehrt ist, so kann das Monument nur gewinnen. Rein architektonische Denkmäler, welche nach allen Seiten gleich ausgebildet sind und daher kein Vorne und kein Rückwärts haben, wie Brunnen, eignen sich besser zur Zentralstellung.

Die Herstellung eines schönen Platzes bei voller Berücksichtigung der Verkehrsanforderungen ist eine der schwierigsten Aufgaben des Städtebaues. Alte Städte geben uns prächtige Vorbilder, wie künstlerische Effekte in den Straßen und auf Plätzen erzielt werden können.

Die Straßen einer Stadt sollen nicht nach einer Schablone hergestellt werden; sie müssen in Länge und Breite, in Profilierung und Ausschmückung reichlich Abwechslung bieten. Nichts ist langweiliger als eine Stadt,

c  
d  
117  
118

119  
120  
121

12

13

14

15

16

17

18

19

in der alle Straßen gleichförmig sind; der Einwohner selbst unterscheidet sie dann nur schwer. Zu lange gerade und zu breite Straßen sind zu meiden, sie erzeugen das Gefühl des Unbehagens und der Langweile; hingegen kürzere gerade, nicht zu breite Straßen und auch sanft gebogene, oder gebrochene Straßen schöne, freundliche Stadtbilder geben. In gekrümmten Straßen, an Ecken und in Winkeln kommen Gebäude besser zur Geltung als in schnurgeraden Fluchten.

Sind überlange gerade Straßen vorhanden, oder erheischt sie die Örtlichkeit oder der Verkehr, so unterbreche man sie in gewissen Entfernungen durch kleine Bauwerke, Denkmäler, Brunnen oder Baumgruppen, damit das Auge erwünschte Ruhepunkte finde. Die Öde langer Häuserreihen ist durch Rück- oder Vortreten einzelner Teile, oder durch stellenweise Erbreiterung der Straßen zu mildern; es entstehen hiebei durch Abwechslung von Licht und Schatten auch künstlerische Motive.

Gleichwie auf die Einrichtung von Innenräumen der Gebäude, so ist auch auf die Ausschmückungs- und Gebrauchsgegenstände der Plätze und Straßen Sorgfalt zu verwenden, damit sie die Schönheit der Stadtbilder heben und nicht etwa beeinträchtigen.

Auf Plätzen und in Straßen sollen künstlerisch wirkende Fernsichten (Veduten) auf schöne Zielpunkte hergestellt werden. Sie verleihen der Stadt einen großen Reiz und bilden Schönheitswerte derselben. Diese Fernsichten können auf schöne Punkte der Umgebung, besonders auf Bergesspitzen, weiters auf Gebäude, Denkmäler, Brunnen, Grünanlagen oder Baumgruppen gehen. (Im Plane wurden sie durch Pfeile angegeben.)

Dem Gesamtbilde einer Stadt drückt natürlich die Architektur, der vorwaltende Stil, den Stempel auf. Stilvorschriften für eine Stadt zu geben, ist nicht möglich; die Zeiten und der wechselnde Geschmack kehren sich an solche Regeln nicht. Im allgemeinen wäre nur sehr zu wünschen, daß ein dem Volksstamme, dem Lande und dessen Klima entsprechender, also ein bodenständiger Stil der Stadt den baulichen Charakter, die Eigenart gebe, wozu vorhandene historische Baudenkmale Anhalt geben können. Exotische und kurzlebige Modestile aber wären fernzuhalten.

Der Pflanzenwuchs bietet einer Stadt nicht nur außerordentliche gesundheitliche Vorteile, er gibt ihr auch viele Schönheitswerte. Im Abschnitt IV war ausführlich über den Wert des „Stadtgrünen“ die Rede.

Wie in allen Sachen, so muß auch in Anpflanzungen Maß und Ziel eingehalten werden. Alle Verkehrswege einer Stadt mit Alleen und Vorgärten zu versehen, wäre ein Zuviel und gar kostspielig. Es entfielen dann ja auch die Architekturplätze und -Straßen in den neuverbauten Stadtteilen, was nicht angeht. In den Geschäftsstraßen sind Anpflanzungen nicht vorteilhaft, und in Wohnstraßen verdüstern allzu große Bäume die

*Handwritten signature: August Hötter, München*

Wohnungen. Es ist daher ganz angezeigt, wenn man kleinere Baumgattungen wählt, oder größere (mit Verständnis) zusammenstutzt.

„Jedes Ding an seinem Ort.“

Die Schönheitsanforderungen erheischen die Hintanhaltung von Häßlichkeiten. Im allgemeinen wäre diesfalls zu sagen, daß alles, was gegen erstere verstößt, als häßlich bezeichnet werden kann. Im besonderen wäre folgendes zu erwähnen:

Um ein schönes Gesamtbild einer Stadt zu erhalten, ist jenes Übel abzuwehren, welches in der Neuzeit vielfach die kleinen Städte, ja selbst Ortschaften ergriffen hat; es ist die „Großstadtsucht“. Man führt daselbst Bauten auf, die in Form und Größe nur in Großstädte passen, ohne das Widersinnige dieser unverständigen Nachahmung zu erkennen, und ohne zu bedenken, daß die Größe der einzelnen Gebäude mit der Gesamtgröße der Stadt in Einklang zu bringen ist. Was für ein schreiendes Mißverhältnis bringen z. B. vier Stock hohe Zinskasernen in eine kleine Stadt, die nur aus ein- oder zweistöckigen Gebäuden besteht; oder wie verunstaltet ein zwei Stock hoher Schulbau das Gesamtbild einer Ortsgemeinde, die nur aus ebenerdigen und wenigen einstöckigen Gebäuden besteht! Nachdem eine kleine Stadt eben nicht die Eignung und die Mittel hat, Großstadt zu werden, so bleiben solche übergroße „Stadhäuser“ meist vereinzelt und verunzieren die Stadt durch ihre kahlen Feuermauern und häßlichen Hinteransichten; kommt es aber doch zu mehreren solchen Bauten, so geben sie der Stadt noch lange nicht das Gepräge einer „Großstadt“, sondern höchstens das einer Vorstadt, oder gar nur eines Vorortes einer solchen.

In kleinen Städten kann man wohl „städtische Gebäude“ errichten, die sich dem Größenverhältnis der Stadt anpassen, aber man lasse ab von den absolut nicht hinpassenden „Großstadtbauten“.

Häßlich ist es auch, wenn in einer Straße niedrige und hohe Gebäude kunterbunt erbaut werden; das gibt gleichsam Zahnlücken in den Häuserfronten.

An der äußersten Peripherie von Städten findet man zumeist eine schönheitlich trostlose Zone: elend gebaute Häuschen, Hütten, Planken, verfallene Scheunen, Ablagerungsstätten, Mist und Schmutz. Man könnte dies den Uferschaum des Häusermeeres nennen. Er wirkt abstoßend auf den Ankommenden. Die Bestimmungen des Regulierungsplanes und der Bauordnung sollen soweit ausgreifen, daß diese Häßlichkeiten hintangehalten werden und ein wohlgefälliger Übergang der Stadt zur Umgebung entstehe.

Auch in der Bauweise liegen Häßlichkeiten, vor allem in der Herstellung unschöner und geschmackloser Gebäude. Im besonderen wären hervorzuheben: voraussichtlich für lange Zeit die Nachbargebäude überragende Feuermauern und nicht auf die Nachbarbauten Rücksicht nehmende

*Handwritten note: Klammern*

*Handwritten note: 1901*

*Handwritten note: 2. 1. 1901*

Dachherstellungen. Die frei bleibenden Feuermauern wären zu verzieren (etwa mit architektonischen Linien oder Figuren im Putz) und die aneinander stoßenden Dachformen wären möglichst in Einklang zu bringen.

Häßlichkeiten werden oft auch durch geschmacklose oder schreiende Fassadenfarben bewirkt. Wie entsetzlich wirken in einer Straße oder gar in der freien Natur blau, rosa, grün oder schokoladfarbig angestrichene Bauten! — Am natürlichsten ist es, wenn man den Fassaden eine Steinfarbe gibt, und hiebei freundliche, warme Töne wählt.

Unschön ist die Gepflogenheit, eine Häuserfront von unten bis oben mit Lang- und Steckschildern zu bepflanzen. Aber mehr noch verunzieren ein Straßenbild übergroße und schreiende Reklameschilder, sowie dergleichen Annoncen auf Feuermauern, die meist in aufdringlichen Farben hergestellt und mit allerlei Zerrbildern „geschmückt“ sind. Sie zeigen von großer Geschmacklosigkeit. Ihr Wert scheint auch problematisch, denn die vornehmsten und besten Geschäfte gebrauchen sie nicht.

Die Vorgärten sollen nicht nur gegen die Straße mit Einblick gewährenden Einfriedungen versehen werden, sondern auch gegen die Nachbarn, und zwar bis ungefähr 2 m hinter die Bauflucht hinein. Auf die Weise wird verhindert, daß hervorgehende Grenzmauern oder Abplankungen die Straßenbilder beeinträchtigen. Unerfreulich ist es auch, wenn Gärten gegen die Straße mit Mauern oder Planken versehen sind; sie wären gleich den Vorgärten abzugrenzen. Sollte den Eigentümern der weite Einblick nicht erwünscht sein, so könnten sie dies in Vorgartentiefe durch Hecken oder selbst durch feste Abgrenzungen verwehren.

Das Einhalten der vorstehenden Anforderungen ist geeignet, einer Stadt einen schönheitlichen, freundlichen Charakter zur Freude ihrer Bewohner und Besucher zu verleihen.



*Handwritten signature or date: f. 22. 1905. 22*

## Abschnitt XII.

# Die Regulierung der Stadt im besondern.

In den vorhergehenden Abschnitten haben wir die Regulierung im großen und ganzen besprochen; hier sollen deren Maßnahmen im besondern erläutert werden, insoferne dies nicht schon früher geschah. Es werden aber nur die wichtigsten Projektierungen erklärt, bezüglich der übrigen geschieht dies einfacher und leichter durch die Pläne selbst.

## I. Bezirk. Altstadt.

Der älteste Teil der Stadt soll und muß immer deren Herz bleiben, von dem der Pulsschlag des städtischen Lebens, der Verwaltung und des Verkehrs ausgeht.

(Der vornehmste Straßenzug Villachs) ist jener, welcher vom Südbahnhofe über die Draubrücke, von der sich prächtige Fernblicke flußaufwärts und -abwärts bieten, über den Hauptplatz bis zur alten, ehrwürdigen Stadtpfarrkirche führt. In diesem Straßenzuge herrscht der lebhafteste Verkehr, entwickelt sich der Stadtkorso; er ist es, welchen die vom künftigen Zentralbahnhof Ankommenden zuerst passieren, und daher ist sein Eindruck der maßgebendste für ganz Villach. Dieser Straßenzug soll daher einen schönen, vornehmen städtischen Charakter erhalten. Dazu wird vor allem nötig sein, die Eisenkonstruktionsbrücke, dieses häßliche Ungetüm, möglichst bald durch eine elegante Brücke zu ersetzen, welche in das schöne Stadtbild, das die Drau mit ihren beiden Ufern bietet, harmonisch paßt. Der bedeutendste Teil des Straßenzuges ist der

(Hauptplatz.) Seine Formation ist eine seit vielen Jahrhunderten bestehende. Schon in dem bekannten alten Stiche am Titelblatte: „Eigentlicher Grundriß der Fürstlichen Bambergischen Statt Villach sampt ihrer gelegenheit 1649.“ ist der Platz ersichtlich, was beweist, daß er schon weit länger in dieser charakteristischen Grundform bestand. Hier darf die Regulierung nicht pietätlos eingreifen. Die Form des Platzes und seiner Wände soll für immer bleiben, daher auch die einmündenden Gäßchen nicht aufgerissen werden dürfen, sondern als überbaute Durchgänge zu belassen sind. Bei einem seinerzeitigen Umbau der betreffenden

Häuser sind sie aber auf eine Breite von 5 m (Klasse III der Verkehrswege) zu verbreitern. Dies verlangt der vermehrte Verkehr der vergrößerten Stadt und die Notwendigkeit, mit Feuerspritzen rasch durchfahren zu können, ohne die Passanten zu gefährden. Bei der Einmündung der Ankershofen-Gasse könnte eine Ausnahme gemacht werden in dem Falle, als die beiden flankierenden Amtsgebäude mitsamt dem dazwischen liegenden Hause gleichzeitig umgebaut würden. (Gruppenweise Verbauung.) Es wäre dann vorteilhafter und besser, die Ankershofen-Gasse auf 8 m zu verbreitern, damit die Neubauten an ihr ausreichend Licht und Luft erhalten. Ein gleicher Fall liegt bei der Leiningen-Gasse bezüglich deren Erbreiterung vor. Hier wäre auch nur eine Gruppenverbauung vorteilhaft, denn das platzabwärts liegende Eckhaus ist an und für sich zu schmal für einen selbständigen Umbau, und ein überbauter Durchgang ist nicht möglich, weil man dem oberen Eckhause die Fensterfreiheit in die Gasse nicht nehmen kann und soll.

Den oberen Abschluß des Hauptplatzes bildete bis vorigen Sommer das sogenannte Rautter-Haus. Leider wurde es aus Verkehrsrücksichten weggerissen. Mit seinem Erker und dem Torbogen, in welchem der Stiegenaufgang zur Kirche lag, bildete es ein malerisches, altertümliches Stadtbild. Es ist zu gewärtigen, daß der nunmehrige Abschluß des Platzes durch die alte gotische Kirche, und davor die nach dem schon erwähnten Kellerschen Projekte herzustellende Stützmauer des Kirchenplateaus, mit interessanter Brunnen- und Stiegenanlage, sowie glücklicher Verwertung einer Denksäule, eventuell eines Standbildes, einen voll entsprechenden Ersatz bringen wird.

Der Blick vom Hauptplatz auf die höher gelegene Kirche ist die vornehmste Vedute der Stadt, der die ummauerte Bodenstufe ein wirkungsvolles Motiv bietet. Auf eine wohlgefällige Ausbildung dieser Vedute ist erhöhte Fürsorge zu verwenden; sehr dazu beitragen könnte ein in den Rahmen des Stadtbildes passender Neubau am Eck der Kirchen-Gasse und der Schul-Gasse.

Auf dem Hauptplatze befindet sich eines der interessantesten historischen Gebäude Villachs. Es ist das dormalige „Hotel Post“. Im XVII. Jahrhundert war es nach Ghons Geschichte das palazzoartige Haus des Hans v. Widmann, eines Ahnherrn des um Villach verdienstvollen Geschlechtes der Grafen v. Widmann. Dieses Gebäude mit seiner interessanten Frührenaissance-Fassade, seinen dreiteiligen Mittelfenstern, seinem Erker und mit seinen Laubengängen im Hofe, sollte als Denkmal aus Villachs blühender Vergangenheit in seiner ursprünglichen Form für immer erhalten bleiben. Sicherlich würde es sich am besten als Stadtmuseum eignen; der Bau an und für sich ist schon ein Museumstück.

Vor dem genannten Gebäude steht eine interessante Dreifaltigkeitssäule vom Jahre 1606. Sie könnte als historische Zierde auf selber

Stelle verbleiben, denn sie stört keineswegs den Verkehr, da sie nach der Gepflogenheit der Alten seitlich des Verkehrs aufgestellt wurde. Es ginge aber auch an, sie auf die Kante der Stützmauer des Kirchenplateaus zu stellen, dort wo Kellers Projekt eine Säule zeigt.

Wir haben im Abschnitte VII ersehen, daß der Straßenzug von der Klagenfurter-Straße her über den Hauptplatz nach Süden als Hauptstraßenzug 1. Ordnung zu bezeichnen ist. Dementsprechend muß er in seiner ganzen Länge, d. i. von der Klagenfurter-Straße bis zur oberen Schul-Gasse die entsprechende Breite erhalten. Das heißt, alle seine zu schmalen Strecken müssen auf das Mindestmaß von 12-00 m (Klasse I der Verkehrswege) erweitert werden. Nachdem dies bereits ein reduziertes Ausmaß ist, so darf unter dasselbe absolut nicht gegangen werden, widrigenfalls man in Zukunft Verkehrskalamitäten zu gewärtigen hätte. Daher hat auch die Fortsetzung dieses Hauptverkehrsweges durch die untere Schul-Gasse die entsprechende Breite zu erhalten. Hat man den erhöhten Verkehrsanforderungen bereits das Rautter-Haus opfern müssen, so muß man auch folgerichtig die Straße auf das erforderliche Mindestmaß erweitern.

(Die Stadtpfarrkirche St. Jakob.) Das älteste Baudenkmal Villachs ist die ehrwürdige gotische Stadtpfarrkirche. Nach Ghons Geschichte dürfte sie Ende des XI. oder im XII. Jahrhundert an Stelle einer kleineren Kirche erbaut worden sein. Im Jahre 1348 wurde sie durch das schreckliche Erdbeben ganz zerstört, und erst im XV. Jahrhundert ging man an die Wiederherstellung. In ihrem Innern sind zahlreiche und wertvolle Grab- und andere Denkmale aus Villachs Vergangenheit.

Nachdem die Kirche restaurationsbedürftig ist, sind die diesbezüglichen Absichten und Arbeiten des dortigen Kirchen-Verschönerungs- und Erhaltungs-Vereines unter dem Obmanne Sr. Exzellenz dem Herrn k. u. k. Feldmarschalleutnant a. D. Othmar Crusiz sehr verdienstvoll und allseitig zu fördern. Möge es dem Vereine gelingen, eine stilsgerechte Restaurierung des alterwürdigen, dominierenden Wahrzeichen Villachs mit dem 95 m hohen Turm durchzuführen!

Die aus Sicherheitsgründen notwendige und dem Bauwerke zum Vorteil gereichende Regulierung des umlaufenden Niveaus wurde bereits im Abschnitt VI erwähnt.

(Das Rathaus.) Das Repräsentationsgebäude einer Gemeinde ist stets das Rathaus; es bringt in seinem Äußern die Größe und das Ansehen jener zur Geltung. Zumeist findet es sich daher auf einem Hauptplatze oder in einer Hauptstraße.

Nachdem das alte Villacher Rathaus am Kaiser Josef-Platze

nicht mehr ausreichte, wurde der alte, damals als Kaserne benützte Palazzo der Grafen Khevenhüller in der unteren Schul-Gasse im Jahre 1889 von der Gemeinde erworben und zu ihrem neuen Rathause adaptiert. Mit seinen offenen, durch alle Geschosse gehenden Säulengängen im Hofe (ein Baumotiv, das in vielen alten Villacher Bauten noch vorkommt), macht es einen würdigen Eindruck. Wenn Villach sich vergrößert, wird dieses Gebäude abermals nicht ausreichen. Im Regulierungsplane wurde daher auf dessen ausgiebige Erweiterung Bedacht genommen. Damit der zukünftige Bau entsprechend freistehe, wurde die Khevenhüller-Gasse, die es schon an und für sich verlangt, und der darauf senkrecht einmündende Teil der Bauer-Gasse auf 8-00 m verbreitert. Für eine gute Repräsentation der Hauptfront des Rathauses ist es gleichfalls erforderlich, daß die untere Schul-Gasse möglichst breit werde.

(Pfalzgrafen-Platz.) Villach benötigt im Kerne eines größeren Stadtplatzes, wo in unbehinderter Weise öffentliche Festlichkeiten und Versammlungen abgehalten werden können. Der Hauptplatz eignet sich durch seine langgestreckte Form und infolge des dort herrschenden großen Durchzugsverkehrs nicht dazu; der Kaiser Josef-Platz ist zu klein, der Franz Josef-Platz wird Gartenplatz, der Hans Gasser-Platz eignet sich wegen seiner Form und den Anlagen nicht dazu.

Ein schöner Stadtplatz zu gedachten Zwecken könnte nun westlich von der Stadtpfarrkirche geschaffen werden. (Siehe Plan.) Nach Demolierung des Pfarrhofes, der in nicht allzu weiter Zukunft umgebaut werden dürfte, und der Häuschen an der Pfarr-Gasse könnte nach Regulierung des Niveaus zwischen Kirche und Widmann-Gasse ein schön umrahmter Stadtplatz von ungefähr 70 m Länge und 55 m Breite entstehen. Einerseits könnte auch der Verkehr aus der Italiener-Straße über ihn zum Haupt-Platz geführt werden, andererseits jener von der Kirchen-Gasse zum Durchschlag I nach Westen. Der Platz könnte an drei Seiten (an der vierten steht die Kirche) mit vornehmen Gebäuden eingerahmt werden, darunter im Norden durch eine Häusergruppe, in welcher auch der neue Pfarrhof Platz fände. Eine monumentale Brunnenanlage und ein Denkmal zu Füßen des Turmes könnten ihm schönen Schmuck geben.

Die Stätte dieses Platzes ist historisch; hier stand der Geschichte nach die „Pfalz“ (Palatium, Palast), in der die deutschen Kaiser sich zeitweise zur Handhabung der Rechtspflege aufhielten, und welche ihren Statthaltern, den Mark- oder Pfalzgrafen zum ständigen Aufenthalt diente. Der Glockenturm der Kirche soll noch ein Überbleibsel dieser „Pfalz“ sein, die jedenfalls ein burgartiger Bau war. Man könnte daher den neu geschaffenen Platz zum immerwährenden Gedächtnis an die Zeit, wo die deutschen Kaiser in Kärnten und Villach herrschten, „Pfalzgrafen-Platz“ nennen.

Nebenher bemerkt, ist die Aussicht vom Turme eine so umfassende und prachtvolle, daß kein Besucher Villachs es verabsäumen sollte, dort oben das Panorama der Stadt und seiner herrlichen Umgebung zu genießen. Eine leichtere Benützung des Turmes wäre aber durch einen Aufzug herbeizuführen.

(Der Schillerplatz.) Dieser Platz vor der schöngelegenen, weithin sichtbaren Mädchenschule hat derzeit eine zerrissene, zerfahrene Gestalt. Den spitzen Zusammenlauf der Khevenhüller- und Leiningen-Gasse kann man nicht beheben, aber durch Anbringung von balustradengekrönten Stützmauern längs diesen und eines Wandbrunnens an der südlichen, sowie durch reichliche Anpflanzungen und durch die Rahmung mit schönen Gebäuden könnte man den Platz zu einer interessanten Anlage gestalten. (Siehe Plan.)

Durch den Abbruch der kleinen alten gotischen Kirche des ehemaligen St. Margaretha-Klosters wurde ein sehr zweckmäßiger Durchbruch vom Schiller-Platz gegen Osten gewonnen. Noch im Frühjahr 1905 konnte man daselbst einen einzig schönen Fernblick auf die Heiligenkreuz-Kirche in Perau mit dem majestätischen Mittagsgogel darüber genießen. Dieses herrliche Bild hat man durch das direkte Vorstellen eines Neubaus für immer zerstört. In Zukunft sollte man sich solcher Schönheitswerte doch nicht selbst berauben.

(Bamberg-Straße.) Der Garten des Moritsch-Anwesens kann leider nicht erhalten bleiben; der übergroße Baublock, in dem es liegt, verlangt aus Rücksichten des Verkehrs und einer größeren Ausbreitung der geschlossenen Verbauung einen Durchbruch. Dieser gibt Gelegenheit zur Errichtung schön gelegener Amtsgebäude und zur seinerzeitigen Vergrößerung der Mädchenschule. Wie geschaffen geben die schönen Anlagen im alten Stadtgraben einen Schulgarten hiezu. Die Straße CVI neben der Mädchenschule zur Bauer-Gasse gibt die Gelegenheit, einen Neubau der Kinderbewahranstalt zu errichten, dessen Garten im Innenraum des Häuserblockes sehr gut gelegen wäre und für die neuen Amtsgebäude und das vergrößerte Rathaus ein erwünschtes Licht- und Luftreservoir bilden würde. Inmitten desselben könnte ein kleiner Saalbau den Kindern bei schlechtem Wetter einen gedeckten Raum für ihre Spiele bieten.

(Der Hans Gasser-Platz.) Auf diesem sind die derzeit nicht entsprechenden Anlagen in schöne umzuwandeln; hiebei muß unbedingt die staubbildende Platzfläche vor dem Hans Gasser-Denkmal mit einer Rasen- und Blumenanlage bedeckt werden. Auf diese Weise könnte der Platz durch gärtnerischen Schmuck ein freundliches Ansehen bekommen.

(Der Kaiser Josef-Platz.) Dieser zu Marktzwecken benützte Platz ist derzeit schon zu klein hiefür und wird es jedesfalls noch mehr für die vergrößerte Stadt sein. Jedenfalls ist die Einbuchtung hinter dem Kaiser Josef-Denkmal für immer zu belassen. Sie dient zur Erweite-

rung der Platzfläche und gibt ein interessantes, dem Platz und dem Denkmal zugute kommendes Motiv.

(Marktplatz mit Markthalle.) Die mit der Vergrößerung der Stadt gleichen Schritt haltende Approvisionnement derselben wird unbedingt die Schaffung mehrerer Marktplätze im Stadtgebiet verlangen, und zwar nicht nur in den einzelnen Bezirken, sondern auch in der inneren Stadt selbst, nachdem der Kaiser Josef-Platz, wie gehört, zu klein für Marktzwecke werden wird.

Es wäre daher auch in der östlichen Hälfte der Altstadt ein Marktplatz zu schaffen. Beste Gelegenheit hiezu gibt das Loch, das sozusagen in der dortigen Verbauung, u. zw. an der Freihaus-Gasse noch besteht. An Stelle des, an diesen Platz anrainenden alten, auffälligen „Freihauses“ errichte man eine Markthalle, in welcher vornehmlich Fleischstände zur Aufstellung kommen könnten.

Durch diese Marktanlage würde das ganze östliche Viertel außerordentlich gewinnen. Ein rascherer Umbau der Umgebung des Platzes, der Leben, Verkehr und Verdienst dahin brächte, ist nicht zu bezweifeln.

Ein schöner Brunnen könnte die Platzmitte zieren.

(Regulierung der engverbauten Stadtviertel.) Dies ist wohl eines der heikligsten Kapitel der Stadtregulierung. Einerseits darf nicht durch zu sehr einschneidende Maßnahmen der Grundbesitz beeinträchtigt werden, andererseits ist es ganz unerlässlich, in die engverbauten Viertel Licht und Luft zu bringen und für den künftig vergrößerten Verkehr zu sorgen. Die alten Stadtvierteln Villachs tragen unverkennbar den seinerzeitigen Einfluß italienischer Bauart mit ihrer drückenden Enge und dem Vorkommen von fensterlosen Häuserfronten. Es ist undenkbar, daß unter Beibehaltung der zu schmalen Gassen eine den sanitären und baupolizeilichen Anforderung entsprechende Verbauungen mit mehrstöckigen Gebäuden in den Vierteln zur Rechten und Linken des Hauptplatzes möglich wäre. Es sind daher deren Verkehrswege unter der äußersten Schonung des Besitzstandes auf die zulässigen Mindestmaße der Breiten zu bringen, und Durchschläge durch zu große und sanitätswidrig engverbaute Häuserblöcke zu machen.

Durch diese Maßnahmen entsteht keineswegs ein Schaden. Ganz im Gegenteil: es tritt eine Sanierung der betreffenden Viertel ein; es entstehen neue Gassen mit wertvollen Fronten und tritt damit eine Vermehrung steuerkräftiger Objekte ein; es ergibt sich die Zulässigkeit höherer Gebäude; endlich geben die erweiterten Kommunikationen der Feuerwehr die Möglichkeit, rasch in die Viertel eindringen und unbehinderter arbeiten zu können, was wohl ein Moment großer Sicherheit gegen verheerende Brände bietet.

Durch eine derartige Regulierung erstehen der Stadt somit große sanitäre, ökonomische und sicherheitliche Vorteile; es tritt eine allgemeine Wertsteigerung der regulierten Viertel ein.

Die Pläne zeigen die geplante maßvolle Regulierung; durch volle Linien sind erforderliche, durch strichulierte Linien wünschenswerte Durchschläge angegeben. Von ersteren seien hervorgehoben:

(Drei Durchschläge gegen Westen.) Der langgestreckte Häuserblock zwischen der Widmanns-Gasse und der Ringmauer-Gasse, der vom Hans Gasser-Platz bis zum Burg-Platz eine Länge von 320 m besitzt, behindert sehr den Verkehr nach Westen und dadurch die Ausdehnung der Altstadt dahin. Er ist daher durch drei Durchschläge mit ihren Fortsetzungen zu durchbrechen; die Niveaupläne zeigen deren Möglichkeit. Durch diesen Vorschlag entstünde ein dort wertvolles Viertel in geschlossener Bauweise.

(Die Ringmauer-Straße) ist infolge ihres unteren steilen Endes keine praktikable Verkehrsader. Durch Anbringung einer Schleife, in die auch ein zwischen Futtermauern laufender Seitenweg längs der Staatsbahnlinie herunter einmündet, ist eine bequeme, nur 6% steigende Straße zum Burg-Platz und in die Lederer-Gasse möglich. Sie könnte mittels Tore durch die alte Burg, d. h. durch deren übriggebliebenen Rest führen.

(Durchschlag von der Karls-Gasse zur Lederer-Gasse.) Ein solcher täte in diesem allzu eng verbauten Häuserblocke sehr not. Durch eine Erweiterung in der Mitte des Durchschlages könnte ein hübscher kleiner Platz als notwendiges Luftreservoir entstehen. Ein solches erfordert auch die enge Verbauung zwischen Rathaus-Gasse und Seiler-Gasse, somit auch dort, an Stelle des hochgelegenen Gartens, ein kleiner Platz nötig wäre.

(Der Häuserblock zwischen Kirchen-Gasse und Post-Gasse.) Wir haben schon die Vorteile der Innenfluchten erörtert. In dem genannten großen Block wäre die Freihaltung eines Innenraumes angezeigt. Man kann einen solchen auf einem Raume, wo bereits Baulichkeiten stehen, nicht leicht vorschreiben; aber er wäre daselbst sehr als Luftreservoir zu empfehlen. Dann würden die dortigen Gasthausgärten, die als inmitten der Stadt gelegen, sehr erwünscht sind, nie verbaut werden können.

(Die Gärber-Gasse.) Diese wird eine wichtige Verkehrsader der Stadt werden, wie aus dem Verkehrsnetze ersichtlich ist; sie hat daher durchwegs eine Breite von 12-00 m zu erhalten. Der bestehende Bruch der Gasse ist als ein willkommener Anlaß zur Schaffung eines kleinen Platzes mit Brunnenanlage beizubehalten. Es wird dadurch die Einförmigkeit des Straßenzuges unterbrochen und eine hübsche Vedute geschaffen.

(Die Drau-Lände.) Der Mensch liebt es, an fließendem oder stehendem Wasser zu wandeln; daher werden Meeres-, See- oder Flußpromenaden gerne aufgesucht. So werden in Villach die Drau-Lände, und gegenüber der Drau-Kai stets beliebte Promenaden sein, besonders

wenn man sie entsprechend bepflanzt. Nicht durchwegs mit gleichen und großen Bäumen soll man sie besetzen; das wäre monoton und würden auch die Baumreihen die Bauten verdecken, die man vom andern Ufer sehen möchte. Abwechslung muß herrschen, um verschiedene Bilder zu erzeugen. Prächtig steht die Pappelwand am rechten Ufer; man möchte sie in dem überaus schönen Bilde, das man vom linken Brückenkopfe der Stadtbrücke über den Fluß hin auf die Karawanken genießt, nicht missen. Sie ist daher unbedingt zu erhalten, und wenn die Pappeln altersschwach werden, seien sie durch junge zu ersetzen.

Lände und Kai müssen unbedingt im jetzigen tieferen Niveau erhalten verbleiben. Ihr Terrain dient (wie schon gesagt) dem Flusse bei Hochwasser zur Erbreiterung seines Durchzugsprofils, wodurch ein besseres Passieren der Hochflut durch das Stadtgebiet ermöglicht wird. — Zufahrtswege und Stiegen haben vom höheren Stadtniveau auf Lände und Kai hinab zu führen. An der Lände sind 5 kleine Plätze gelegen, welche einerseits schöne Blicke auf das linke Draufufer gewähren, so besonders vom sogenannten „Kanonen-Platz“ auf die gegenüberliegende St. Nikolai-Kirche; andererseits vom linken Draufufer her schöne Ansichten bieten. Diese Plätze sind auszusmücken. Der Burg-Platz ist mit Grünanlagen zu zieren; der Platz anfangs der Lederer-Gasse durch eine Treppenanlage; der „Kanonen-Platz“ ist durch eine Rundstiege, durch Wetterhäuschen und Anlagen zu zieren, und die sogenannte „Sternallee“ ist mit schönen Bäumen zu bepflanzen und als Kinderspielplatz zu verwenden.

(Uferweg nach St. Martin.) Von der alten Burg ließe sich flußaufwärts am Ufer ein hübscher Spaziergang bis zu dem, von St. Martin in einem kleinen Tale herunterfließenden Bächlein, und aufwärts desselben bis nach St. Martin führen. Längs der Drauf verwehren die Uferschutzbauten ein weiteres Einreißen des Flusses; der Steilabhang, der eine unschöne Ansicht bietet (er ist eine Häßlichkeit von Villach), wäre zu festigen und zu bepflanzen.

(Verbindungsstraße über die Eisenbahnbrücke.) Eine sehr wichtige Projektierung ist dieser Straßenzug, der schon früher erörtert wurde.

(Stadtgarten.) Dessen Anlage ist schon unter den Erfordernissen der Stadt (Abschnitt V) erwähnt.

Hier sei angefügt, daß der schöne Garten hinter der Villa Egger aus den im Abschnitte IV genannten Gründen für immer erhalten bleiben möge.

## II. Bezirk. Oberstadt.

(Kaiser Arnulph-Straße.) Die schönste und vornehmste Straße in den neuen Teilen Villachs ist die Schul-Gasse. Der simple Name

steht aber in keinem Einklang mit der Bedeutung der Straße, die ja, wie wir gesehen haben, eine Hauptverkehrsader erster Ordnung ist; auch ist der Name nicht charakteristisch, nachdem bedeutendere Gebäude als ein Schulbau (deren es ja mehrere in der Stadt geben wird) in ihr liegen, so das Rathaus und das große Gebäude der Staatsbahnen, das in der Straße dominiert. Man sollte ihr einen Namen von Klang geben, etwa „Kaiser Arnulph-Straße“, nach dem aus dem Kärntnerlande entsprossenen deutschen Kaiser.

(Der Franz Josef-Platz.) Dieser nach unserem erhabenen Kaiser benannte Platz wird infolge seiner Umrahmung mit freistehenden Gebäuden und Vorgärten den Charakter eines Gartenplatzes erhalten; er ist demgemäß mit entsprechenden Grünanlagen zu versehen. Daß der Verkehr aus der Goethe- und der Bismarck-Straße zweimal in rechtem Winkel abbiegen muß, um in die Schul-Gasse zu gelangen, ist ungünstig. Daher wäre der Verkehr in einer Gabelung über den Platz zu führen und darnach die Anlagen zu richten. Ein Kiosk hätte in ihnen guten Platz.

(Neues Stadtviertel.) Die wichtigste Projektierung in der Oberstadt ist die Schaffung eines neuen, großen Stadtviertels in einem ungefähren Ausmaße von 250.000 m<sup>2</sup> auf dem Areale des aufzulassenden Staatsbahnhofes. Dasselbe wird das Verbindungsgebiet zwischen den Katastralgemeinden Villach und St. Martin bilden. Vier große Straßenzüge: die Hans Schuster-Straße, die verlängerte Marx-Gasse, die Dobratsch-Straße und die nunmehrige Völkendorfer-Straße (alle in mäßigen Steigungen), sowie ein mit einer Brunnenanlage versehener, doppelarmiger Stiegenaufgang, werden die von Bahngleisen unbehinderte Verbindung der beiden genannten Gebiete herstellen.

(Habsburg-Platz.) Im oberen Teile dieses Viertels ist ein schöner Platz H mit einem Monumente gedacht; man könnte ihn „Habsburg-Platz“ nach unserem erlauchten Herrscherhause nennen. — Die Achse der Kaiser-Straße führt direkt auf das Monument, wodurch eine hübsche Vedute entsteht. Die Kaiserstraße könnte „Maria Theresia-Straße“ heißen nach der großen Kaiserin, durch welche Villach unter den Zepher des Erzhauses kam.

(Markt-Platz.) Im unteren Teile des Viertels ist ein Platz J gedacht, der zu Marktzwecken für seine Umgebung sehr dienlich wäre.

(Vieh- und Getreidemarkt.) Dieser ist unterhalb des Platzes J gedacht. Wenn die Städte anwachsen, müssen eben, wie im Abschnitt IV erwähnt, auch die Viehmärkte aus den bewohnten Stadtteilen an die Peripherie wandern. Hier, am Raine des Plateaus, dürfte der Viehmarkt für lange Zeit eine gesicherte Stelle haben.

(Ausbau nach Südosten.) Dieser könnte sich in der in den Plänen ersichtlichen Weise bis zur begrenzenden Ossischer-Allee vollziehen. Beim Zusammenstoß dieser Allee mit der Richard Wagner-Straße ist ein lokales Bezirkszentrum nötig. Der hiefür zu schaffende

Platz *K* ließe sich sehr schön gestalten und gäbe schöne Veduten. — In der Gabelung der vom Warmbad kommenden Reichsstraße in die Italiener-Straße und in die Ossiacher-Allee ergibt sich ein Verkehrsplatz, der durch eine Grünanlage mit Monument oder Brunnen ein hübsches Entree zur Stadt gäbe.

Die k. u. k. Jägerkaserne, die seinerzeit ganz richtig an die damalige Peripherie der Stadt gelegt wurde, wird nun schon durch die fortschreitende Verbauung überholt. Nachdem der Kasernendienst manche akustische und sonstige Störungen der Nachbarschaft verursacht, so wäre gegen Osten eine Häuserzeile in geschlossener Bauweise aufzuführen gleichsam als Schutzwand für das östliche vornehme Stadtviertel.

Der große Block, in welchem der Schulbau in der Perau-Straße steht, könnte durch zwei aufeinander senkrechte Straßen der Verbauung aufgeschlossen werden. Man könnte dann auch den Schulbau bis in die Straße CXI ausbauen, und dort eine ansehnliche Front für ihn gewinnen.

(Neues Theater.) An den neu geschaffenen Plätzen der „Oberstadt“ und auch im Karree an der Italiener-Straße (Ecke der Straße CX) fänden verschiedene öffentliche Gebäude Raum. Das Theater der Zukunft hätte aber keinen besseren Platz, als an der Ecke der Kaiser Arnulph-Straße und der Bamberg-Straße. Es läge nach Vergrößerung der Stadt inmitten derselben, und gäbe von der Altstadt her eine prächtige Ansicht. Auch der Platz gegenüber in der Bamberg-Straße wäre zum Baue eines Theaters geeignet; der andere aber besser, weil die abgeschrägte Ecke des Anwesens zur „Stadt Triest“ einen umfassenderen Anblick des Baues ermöglichte, daher ein schöneres Stadtbild entstünde.

(Karawanken-Promenade.) Dieser wurde schon im Abschnitt VII Erwähnung getan. In ihrem Verlaufe umgeht sie eine kleine, östlich gelegene Anhöhe des Raines. Hier wäre schönste Gelegenheit, zum Andenken an die im Jahre 1905 erfolgte Vergrößerung Villachs ein Denkmal zu errichten.

### III. Bezirk. Unterstadt.

(Zentralbahnhof.) Die wichtigste Anlage nicht nur dieses Bezirkes, sondern von Villach als Fremdenstadt wird die eines Zentral-Personenbahnhofes sein, den ein Knotenpunkt von acht Eisenbahnlinien unbedingt erfordert. Dessen Anlage wird derzeit schon einen großen Raum erfordern und in Zukunft bei dem sicherlich sehr zunehmenden Verkehr einen um so größeren. Seinerzeit wurde allorts bei der Anlage von Bahnhöfen keine Vorsorge für einen gesteigerten Verkehr getroffen, daher sie nachträglich alle zu klein wurden und oft mit den größten Opfern ihre Erweiterung durchgeführt werden mußte. Da wir es in Villach sicherlich mit dem größten Zentralbahnhofe der Alpenbahnen zu tun haben, so ist von vornherein auch auf eine ausgiebige Erweiterungs-

fähigkeit zu denken. Daher wäre ratsam, die Breite des Bahnhofareales vom Bahnhof-Platz bis zur Umfahrlinie der Staatsbahn, d. s. 180 m für den Zentralbahnhof zu reservieren. Die Länge von 1200 m zwischen der Überfahrt bei *b* und der Unterfahrt bei *d* ist bereits gegeben. Noch sind auf diesem Areale außer den Bahnhofbauten keine anderen vorhanden; des weiteren würde der langgestreckte Hügel an der Umfahrlinie erwünschtes Materiale zur Aufführung des Damms der neuen Staatsbahnlinie im Südosten beistellen.

(Das Haupt-Entree der Stadt) wird selbstverständlich der Bahnhof-Platz und die Südbahn-Straße sein. Damit dieses Entree den Ankommenden einen angenehmen Eindruck mache, muß es dementsprechend ausgestaltet werden; aber nicht nur allein diese Strecke, sondern auch deren Fortsetzung bis zur Stadtbrücke, u. zw. könnte in der platzartigen Straßenerweiterung an der einmündenden Klagenfurter-Straße ein monumentaler Kandelaber auf einer durch Grün geschmückten Straßensinsel die Mitte zieren und der Platz vor der St. Nikolai-Kirche (wie folgt) reguliert werden; schließlich gäbe die darnach folgende Häusergruppe an der Stadtbrücke bei einem seinerzeitigen Umbau Gelegenheit, hier einen wirkungsvollen Bau als Abschluß des Platzes zu errichten.

(St. Nikolai-Platz.) Dieser hat derzeit eine ungünstige Ausgestaltung. Das Abschlußgitter vor der Kirche macht einen unfreundlichen Eindruck; es ist nicht nur unnütz, sondern könnte auch bei einer Panik verderbenbringend sein. Es wäre zu entfernen. Die Pläne zeigen rechts und links von der Kirche nach Osten gehende Durchschläge, welche die Kirche freistellen und den Platz vergrößern würden. Auf diese Weise könnte ein hübscher Platz entstehen, dessen Unregelmäßigkeit, durch die Umstände auf natürliche Weise entstanden, keineswegs unangenehm wäre, sondern sogar interessante Bilder gäbe.

(St. Nikolai-Straße.) Gegenwärtig müssen die aus der Stadt kommenden Leichenzüge sich vielfach um Ecken und durch schmale Passagen durchschlängeln, bis sie zum Friedhof kommen. Das ist für Trauerzüge kein würdiger Weg, und zur Allerseelenzeit wohl auch eine Kalamität. — Es ist daher Abhilfe zu schaffen, indem man vom St. Nikolai-Platze einen Durchschlag von 12·00 m Breite (Klasse I der Verkehrswege) zur Feld-Gasse macht, und eine bis auf 15·50 m (Klasse X der Verkehrswege, mit teilweiser Auslassung der Vorgärten) sich erweiternde Straße zum neuen Friedhof führt. Der Klostergarten bei St. Nikolai sollte aus bekannten Gründen für immer als Luftreservoir erhalten bleiben.

(Marktplatz *D*.) Beim alten Friedhofe ist durch das Abreißen kleiner, minderwertiger Gebäude günstige Gelegenheit, ein dort erforderliches Bezirkszentrum zu Marktzwecken zu schaffen. Auch ist dort Platz zur Errichtung öffentlicher Gebäude, etwa zu einer Schule und einem Amtshause. Der alte Friedhof darf nicht verbaut werden, sondern sollte

einstens ein öffentlicher Garten werden. Der Marktplatz *D*, mit einem Brunnendenkmal geziert, umrahmt von schönen, öffentlichen und privaten Gebäuden, an der Südseite durch einen zukünftigen öffentlichen Garten mit schönem Portale, würde ein sehr hübsches Stadtbild geben. Ist seine Anlage einmal beschlossen, so steht zu erwarten, daß dort in Kürze sich eine rege Bautätigkeit einstellen wird, denn der Platz ist ein in diesem Viertel dringend notwendiges Bezirkszentrum. Liegenschaften an einem solchen sind immer sehr wertvoll.

(Die Klagenfurter-Straße.) Diese Hauptverkehrsader aus dem Osten und Nordosten zur Stadt verlangt auch ein entsprechend gefälliges Entree. Das soll die Eisenbahnunterfahrt beim Punkte *d* werden. Indem dort ohnehin eine Unschönheit entstehen wird durch das Tieferlegen der Straße, damit sie unter der Bahntrasse durchkomme, ist vor allem darauf zu dringen, daß die Unterfahrt nicht nach der nüchternen Normaltype der Eisenbahndurchlässe hergestellt werde, sondern daß eine schöne, architektonische Durchbildung derselben erfolge. Diese Unterfahrt wird gewissermaßen ein Stadttor für das vergrößerte Villach werden, und müßte demgemäß hergestellt sein. — Des weitern sind die Plätze beiderseits gefällig zu gestalten. Südlich ist ein Rondeau mit grünem Mittelpunkt zu schaffen, von dem nach Westen die umgelegte Klagenfurter-Straße abbiegt. Diese wäre als Pappelallee bis zum Aufgang zur Hochbrücke über den Bahnhof zu führen. Eine Allee von Pappeln, welche, nebenbei gesagt, prächtig in die Landschaft passende Bäume sind, wäre hier besonders angezeigt, um eine Wand gegen das Bahnhofareale zu bilden; des weitern gäben sie auch eine Abwechslung in der Alleebepflanzung der Stadt.

Der Teil der Klagenfurter-Straße in der engverbauten Unterstadt muß aus schon erwähnten Gründen unweigerlich 12·00 m Breite erhalten.

(Durchschlag durch das Brauhausareale.) Dieser ist bereits geplant (Straße LXII), und zwar in schnurgerader Linie. Er wurde belassen, aber damit er nicht eine langweilige Straße werde, wurde er durch ein Oktogon unterbrochen, in dessen Mitte eine Baumgruppe (am besten auch Pappeln) eine Brunnenanlage umsäumen. Dieser Ruhepunkt fürs Auge gäbe schöne Anblicke von vier Seiten (die übergroßen Baublöcke wurden durch die Straße LXV geteilt).

Hier sei vorweg bemerkt, daß die Haide förmlich dazu einladet, kerzengerade kilometerlange Straßen zu projektieren, und natürlich dann darauf senkrechte. Wir haben aber bereits im Abschnitte VII gehört, daß eine solche schachbrettartige Anlage verwerflich ist. Es wurde daher absichtlich durch leichte Krümmung der Straßen, durch Verwerfung ihrer Trassen und durch Nachgehen der bestehenden Wege (die nie gerade sind) einer derartigen Straßenführung tunlichst ausgewichen, und sie nur dort beibehalten, wo ein Abgehen davon unnatürlich und gezwungen wäre.

(Erschließung größerer Baublöcke.) Diese, gleichwie in der Altstadt zu einer rationellen Verwertung der Baugründe dienend, wird auch in der Unterstadt in jeder Beziehung von Vorteil sein. Übergroße Baublöcke in der dichten Verbauung schließen sich sozusagen von selbst im Laufe der Zeiten auf, wenn dies nicht gleich von vornherein geplant ist. Die Pläne zeigen diese Erschließungen. Erwähnt sei hiervon:

(Kleiner Platz zunächst der Klagenfurter-Straße.) Durch einen Durchschlag zum dortigen Brauhausareale ließe sich ein kleiner hübscher Platz gewinnen. Zum weiteren Aufschluß des Blockes könnten die Straße LX zur Straße LXII, und die Straße LXI zur Feld-Gasse dienen.

Alle diese Durchbrüche würden eine Wertsteigerung der Viertel bewirken.

(Damm-Straße.) Der zur Abwehr des Hochwassers zu erstellende Damm muß selbstverständlich längs des Ganges zu schützenden Ufers laufen. Die darauf gedachte Straße sollte schon mit der jetzigen alten Nikolai-Gasse beginnen, beim städtischen Schlachthaus und beim k. u. k. Militär-Vorpflegsmagazin vorbei, auch des weitern am Uferrand fortführen, wie es die strichulierten Linien zeigen. Hier stehen aber einige Anwesen, die man einstweilen durch den Fabriks-Steig und die Gasse LXX umgehen könnte; dahinter wäre die Damm-Straße wieder fortzusetzen. Der gleiche Fall ergibt sich beim Anwesen an der Draubrücke III, welches man einstweilen mit der Gasse LXXII umgehen könnte. Dieser Vorgang wird sich für den Fall empfehlen, als die Notwendigkeit der Dammerstellung eher eintritt, als die betreffenden Häuser baufällig werden; in letzterem Falle kann dann selbstverständlich die ununterbrochene Herstellung der Damm-Straße erfolgen.

#### IV. Bezirk. Drauboden

mit Seebach.

(Neue Staatsbahnlinie mit Industriegeleisen.) Die Pläne zeigen, wie der schon erwähnte dreifache Anschluß der neuen Staatsbahnlinie mit dem Zentralbahnhofs, mit der Südbahn und mit der von Norden kommenden Staatsbahnlinie erfolgt. Das hiedurch entstehende Dreieck ist als Rangierbahnhof der Südbahn zu benützen.

Die Pläne zeigen weiters, wie von der genannten Bahnlinie Industriegeleise in das dortige Industrieviertel geführt werden können. Diese gehen natürlich im Niveau und haben an den Eimmündungen der Fabriks-Straßen Drehscheiben zur Weiterführung in diese zu erhalten.

(Industrieviertel.) Dieses ist, wie Blatt 5 des Planes zeigt, durch die Verbindungskurve zum Zentralbahnhof, durch die Ossiacher-Allee

bis zum Platz *F*, von da durch die Haide-Straße bis zur Draubrücke III und schließlich vom Flusse begrenzt.

(Ossiacher-Allee mit Platz *F*.) Dieser künftige zweite Hauptstraßenzug Villachs führt in einer Breite von 18-80 m (Klasse IX der Verkehrswege) in sanftem Bogen über die Haide.

Diese Allee mit ihrer Fortsetzung am rechten Draufer, welche 4 Plätze berührt und mittels der Brücke III die Drau übersetzt, würde ein imposanter, abwechslungsreicher Straßenzug, eine Zierde der Stadt werden. Beim Spital könnte ein schöngestalteter Platz *F* mit angebaute Kirche, öffentlichen Gebäuden und Denkmälern erstehen.

(Der vergrößerte Friedhof.) Friedhöfe werden an die jeweilige Peripherie der Städte gelegt, aber wie überall die Beispiele zeigen, werden sie von der Verbauung überholt, und dann aus sanitären Gründen aufgelassen. So auch in Villach. Der jetzige Friedhof wird wohl für längere Zeit Raum geben, aber späterhin doch auch wieder zu klein werden. In dieser Erwägung wurde dessen Vergrößerung nach Osten und Westen geplant. Aber es wird eine Zeit kommen, wo auch der vergrößerte Friedhof zu klein und von der Verbauung überholt werden wird. Dann — es wird eine ferne Zeit sein — wird die Stadt wieder einen anderen Ruheplatz für ihre Toten suchen müssen.

Herr Landesregierungsrat Hans Schuster hat diesbezüglich den schönen Gedanken ausgesprochen, der Friedhof der Zukunft wäre auf den Anhöhen der Dobrava, unweit von Maria-Gail anzulegen; hier würde die Ruhe der Toten für alle Zeiten ungestört bleiben. Der Verfasser hat diese Idee in seinem Plane zur Darstellung gebracht. Insbesondere ist die Wahl des schön gelegenen Platzes, von dem man eine freie Fernsicht über die Stadt und ihre Umgebung genießt, eine glückliche. Schön gelegene Friedhöfe zeugen von der Pietät der Menschen für ihre Toten; sie bilden, mit Denkmälern geschmückt, Sehenswürdigkeit der Städte, so die Campi santi in Italien. —

Bei jedem Friedhofe soll vor dem Haupteingange ein entsprechend großer Platz sein, damit die zeitweise großen Ansammlungen von Menschen und Wagen Raum finden. Fehlt ein solcher Platz, so entsteht bei großen Leichenbegängnissen und besonders zur Allerseelenzeit ein oft gefährliches und stets unwürdiges Gedränge. Aus diesem Grunde wurde ein solcher Platz vor dem vergrößerten Friedhofe projektiert.

(Platz *E*.) Dieser kleine Platz wird sich in der dortigen Gegend vorteilhaft erweisen; an ihm könnte eine Schule mit Garten stehen.

(Das städtische Kaiser Franz Josef-Spital.) Auf dessen allfällige Erweiterung ist durch Freilassen eines entsprechenden Grundstreifens zu sorgen. Eventuell können die nördlich anstoßenden Blöcke zu einer ausgreifenden Erweiterung herangezogen werden, wobei die trennende Straße zur Parkstraße würde.

Zur Frage weiterer Spitalanlagen könnte hier gesagt werden, daß

sich bei einer größeren Ausdehnung der Stadt mehrere verteilte Spitäler als notwendig erweisen werden. Für ein Epidemiespital, das außerhalb der Stadt gelegen sein muß, wäre am günstigsten ein Platz auf der Dobrava, wo nie eine dichtere Verbauung eintreten wird. Vielleicht wäre der in den Plänen gezeigte Platz zwischen Turdanitsch und Tschinowitsch geeignet. Es wird schwer halten, einen bessern zu finden, der den Anforderungen genügt.

(Neuer großer Schlachthof.) Wohl die geeignetste Lage hätte dieser bei der Draubrücke IV. Er liegt abseits vom Winde, und unmittelbar am Draufer; der Geruch belästigt somit nicht die Stadt und die Abwässer können schnellstens in den Fluß gelangen. Für die Viehzufuhr ist auf das vorzüglichste durch ein Industriegeleise gesorgt, welches durch die Damm-Straße direkt in den Schlachthof eingeführt werden kann. Erforderlichen Falles könnte auch der Viehmarkt in den anrainenden Block verlegt werden.

(Das Exerzierfeld.) Jetzt hat die in Seebach bequartierte Kavallerie in der Haide ein großes, ideales Exerzierfeld. Bei Ausdehnung der Stadt wird dasselbe selbstverständlich nach und nach geschmälert werden. Das geht nicht anders. Immerhin sollte aber ein so notwendiges Requisit einer Garnison weiterhin Villach beibehalten werden. Das verkleinerte eigentliche Exerzierfeld bei Seebach mißt ungefähr 32 ha gleich 320.000 m<sup>2</sup>.

## V. Bezirk: Lind.

(Verwertung der schönen Lage.) Das Terrain des V. Bezirkes terrassenförmig gegen Norden ansteigend, bietet einen umfassenden Überblick über die Stadt und eine prächtige Fernsicht auf die Karawanken. Diese schöne Lage ist durch geschickte Straßenführung und entsprechende Verbauung zu verwerten. (Siehe Abschnitt VII: Allgemeines über Herstellung von Plätzen und Straßen.)

(Bezirkszentrum: Platz *A*.) Infolge des 1200 m langen Verkehrshindernisses des Südbahnhofes wird trotz der schon erwähnten Über- und Unterführungen der Bahntrasse, sowie trotz der Hochbrücke die Verbindung von Lind mit der übrigen Stadt immer eine mangelhafte bleiben, besonders in dem Falle, als die Verbindungsstraße über die Eisenbahnbrücke nicht erreicht werden sollte.

Infolgedessen wird das Bedürfnis nach einem Bezirkszentrum ein erhöhtes sein. Dasselbe wurde in dem Platze *A* projektiert, auf dem eine Kirche angenommen ward, die sich in dem rasch anwachsenden Bezirke bald als notwendig ergeben wird, und des weitern einige öffentliche Gebäude. Nach der dermaligen Bautätigkeit in Lind ist zu erwarten, daß sich der Platz rasch verbauen dürfte.

(Platz B.) Dessen Notwendigkeit wird sich in dem Straßennetz auf der „oberen Haide“ ergeben.

(Bezirkszentrum Platz C.) Es ist voraussichtlich, daß sich hier ein eigenes, südlich durch die Bahnführungen und westlich durch den aufsteigenden Rain ziemlich abgesondertes Stadtviertel ergeben wird, welches ebenfalls eines Platzes als Zentrum bedarf; derselbe wurde bei C angenommen, obwohl er da schon auf das Nachbargebiet fällt. Die Verbauung wird eben nicht bei der Gemeindegrenze Halt machen, sondern darüber hinaus nach Osten fortschreiten. Der ganzen Gestaltung der Örtlichkeit nach ist der Platz C das natürliche Zentrum des künftigen Viertels, und es wäre ratsam, daß die anrainenden Gemeinden dessen Herstellung im gemeinschaftlichen Interesse beschließen würden.

(Hand in Hand gehen der Nachbargemeinden.) Längs der Grenze von Villach gegen die Katastralgemeinden St. Leonhard und Vassach wird sich, wie obiger Fall zeigt, an mehreren Stellen die nachbarliche Verbauung herandrängen. Das ist auch schon in der Rennsteiner-Straße durch die Entenbrutanstalt, dann oberhalb des alten Pulverturmes und am Hochweg eingetreten; dies dürfte fernerhin sich wiederholen. Da in den ländlichen Nachbargemeinden keine Regulierungspläne und keine städtischen Bauordnungen vorhanden sind, so ist voraussichtlich, daß sich knapp an der Grenze der Stadt eine Bauweise etabliert, die mit jener der Stadt in nachteiliger Weise kontrastiert, und wahrscheinlich eine — willkürliche, wenn nicht schlimmere sein wird. (Siehe oberhalb des Pulverturmes die Bauten ohne geregeltes Niveau.) Es wäre daher zu raten, daß die Nachbargemeinden durch gemeinsame Vereinbarungen dem drohenden Übelstande vorbeugen.

(Straßenführungen in Lind.) Bei dem kuptierten, terrassierten Gelände des Bezirkes sind manche Schwierigkeiten in der projektierten Straßenführung zu überwinden gewesen, deren Lösung die Niveaupläne angeben.

Besonderes Studium erfordert die Örtlichkeit, wo die Rennsteiner-Straße, die Meerboth-Allee und der Antonien-Steig zusammenstreffen. Des weiteren der Anschluß der Genotte-Allee über die Überbrückung der Südbahnlinie zur Stadt, und der Zusammenklang der in diesen Straßenzug einmündenden Straßen.

(Arbeiter-Cottages.) Wie schon erwähnt, wurde an der Rennsteiner-Straße und hinter der Picco-Straße je ein Arbeiter-Cottage gedacht.

(Der Kapuziner-Wald.) Dieser schöne, hochstämmige Föhrenwald mit prächtigen Fernblicken auf den Dobratsch und weit ins Drau-Tal hinauf muß für immer erhalten bleiben und zu einer vornehmen, geschlossenen Waldparkanlage gemacht werden. Jedweder Fahrverkehr wäre als störend auszuschließen. Man kann die Anlage ohne Zeitverlust mittels der Rennsteiner-Straße und der Straße I umfahren.

Im Kapuziner-Wald wären breite bekieste Promenadenwege zu legen. Im Innern ist Gelegenheit, einen Kinderspiel-Platz und einen prächtigen Waldhain zu schaffen (natürlich ohne einen einzigen Baum zu fällen). Am Nordende gäbe ein Aussichtsturm sozusagen den Schlußpunkt der Anlage. Auf die Festigung des Steilhanges gegen die Drau ist Bedacht zu nehmen.

(Der Sommer-Festplatz der Stadt.) Am Kapuziner-Wald, mit Überblick auf die Stadt und herrlicher Alpenaussicht gelegen, kann man nicht leicht sich einen Festplatz in schönerer Lage denken, als diesen.

Auf im Halbkreis gestellte Baumreihen führen drei diagonal laufende Alleen. Diese Anlage wäre beizubehalten; leider stehen die Baumreihen zu eng, und werden die jungen Bäume einmal groß, so behindern sie sich gegenseitig im Wachstum. Um richtige Fest-Alleen zu erhalten, in denen die Menge unbehindert verkehren kann, sind Alleen von 10-00 m Breite mit Bäumen in 7-00 m Entfernung notwendig. Das läßt sich dort noch nachholen, indem man die bestehenden Baumreihen beläßt, aber hinter denselben in angegebener Weise frische Bäume setzt. Sind diese erwachsen, so fälle man die ersteren, zu eng stehenden. — Inmitten des erwähnten Halbkreises würde der dahin bereits projektierte Musikpavillon sehr gut passen. Der südlich davor gelegene freie Platz ist für große Sommerfeste und Versammlungen besonders geeignet. Als freundlichen Abschluß gegen Süden und Osten könnten Heckenwände gezogen werden, so daß der gesamte Festplatz von Grünem umgeben wäre. Die südliche Heckenwand wäre auf das tiefer liegende Terrain hinunterzustellen und nur so hoch wachsen zu lassen, als sie die herrliche Fernsicht nicht beeinträchtigt. Nördlich des Festplatzes wäre im Walde ein Gebäude für Festeszwecke und zum Schutz der Festgäste und der Besucher des Kapuziner-Waldes bei plötzlich eintretendem Regen zu errichten. Man könnte es „Waldhaus“ nennen. Als Entree für den Festplatz und den Wald könnte am Ende der Wald-Straße, durch welche die Festzüge anlangen werden, ein Rondell mit schönen Toren zu der Anlage hergestellt werden. Unter den dort gedachten Bäumen wäre ein geeigneter Warteplatz für Wagen.

(Die Franzens-Promenade.) Die „Franzens-Allee“ könnte besser „Promenade“ genannt werden; dieser Name ist für sie bezeichnender, auch ladet er an und für sich gewissermaßen zum „promenieren“ ein, was sonach auf die Fremden eine anziehende Kraft hat. Der Beginn, d. i. die „Feldner-Straße“ ist leider schon flußwärts verbaut; von der Straße XXIX an sollte das aber nicht weiter gestattet werden, und zwar weil dadurch der Promenade die prächtige Aussicht benommen würde, und weil ein Bauen am Rande von Böschungen untunlich ist, wie bereits früher nachgewiesen wurde. Es wäre demnach an der „Franzens-Promenade“ nur eine Verbauung der rechten Seite u. zw. mit Vorgärten rätlich. Der ganzen Länge nach wäre sie als breiter Kiesweg herzustellen. Der den

Zugang in die Feldner-Straße bildende Eisenbahndurchlaß, eigentlich ein niedriger häßlicher Unterschlupf, der den vornehmen Charakter der Promenade beeinträchtigt, ist auf alle Fälle in eine geräumigere Unterfahrt mit größerer Stichhöhe, gewissermaßen in ein gefälliges Portal zur Promenade umzugestalten.

Der Kapuziner-Wald, der Sommer-Festplatz und die Franzens-Promenade werden, in eben gezeigter Weise ausgestaltet, eine Zierde, eine Sehenswürdigkeit von Villach werden.

Bemerkt sei ferner noch, daß getrachtet werden muß, die schönen Vegetationsbestände um die „Restauration Lind“ zu erhalten. Weiters ist zu sagen, daß es für den ganzen Bezirk vorteilhaft wäre, wenn man die mit einem Föhrenwäldchen bestandene Anhöhe rechts oberhalb des alten Pulverturmes samt der schönen Mulde dahinter, welche zwar auf Vassacher Territorium sind, als öffentliche Anlage erhalten könnte; sie wäre prächtig in dieser schönen Lage.

In den folgenden Stadtbezirken, für welche erst späterhin die Regulierung geplant werden soll, seien nur im allgemeinen die dort erforderlichen, hauptsächlichlichen Projektierungen angedeutet.

#### VI. Bezirk: St. Martin

mit St. Johann.

(Bezirkszentrum: Platz G.) Inmitten der hier sich entwickelnden Verbauung ist auf die Freilassung eines Platzes Bedacht zu nehmen; er läge vorteilhaft an der Hans Schuster-Straße und könnte auch bei seinerzeitigem Bedarfe eine Kirche erhalten.

(Villen-Cottage.) Ein günstiger Platz hiefür wäre auf dem Felde vor dem Schlosse Martinek.

(Herrensitze.) In dem von der Legionen-Straße nach Westen aufsteigenden Gelände sind einige alte Herrensitze, welche zeigen, daß dieses Gelände infolge der prächtigen Lage, wovon die Genotte-Höhe die beste Probe gibt, eine günstige Örtlichkeit zu einer herrschaftlichen, landhausmäßigen Verbauung wäre.

#### VII. Bezirk: Völkendorf

mit Judendorf und Schmölzing.

(Platz I in Völkendorf.) Dieser Platz mit einer Kirche wird das Zentrum der Ortschaft sein, sowie der

(Platz L in Judendorf) das Zentrum hiefür.

(Landwehr-Kaserne.) Die Riede „Stuck“ ist die beste Örtlichkeit zu einer bedeutenden Kasernenanlage, vielleicht einer für die einheimische Landwehr. Die hohe Lage könnte eine der ganzen Gegend zur Zierde gereichende Bauanlage ermöglichen; außerdem würde in dieser Situation die Kaserne keine Unbequemlichkeit für ihre Umgebung bilden.

(Fichtenallee.) Hier möge einer Art von Straßenbepflanzung Erwähnung getan werden, die ein prächtiges, so recht in die Alpengegend passendes Bild gibt, und das ist die hohe Fichtenallee, die von Völkendorf übers Plateau führt. Man möge bei anderen, sich hiezu eignenden Straßen an dieses stimmungsvolle Bild denken; es könnte durch die Wahl dieser Baumgattung eine ganz eigenartige Abwechslung in den Straßenpflanzungen erzielt werden.

#### VIII. Bezirk: Warmbad Villach.

(Kurrayon des Heilbades.) Warmbad Villach ist in seiner Art ein Edelstein in den Alpen und sollte darnach gefaßt werden. Ein entzückend schönes Fleckchen Erde ist es, auf dem angesichts der Karawanken das allgemein gern aufgesuchte „Warmbad“ mit seiner kristallklaren Heilquelle liegt. Es sollte nicht nur in seinem jetzigen lieblichen Bestande inmitten schöner Natur erhalten bleiben, sondern es sollte auch im Interesse der Stadt Villach, für die es eine Anziehungskraft mehr bedeutet, sein landschaftlicher Rahmen vergrößert werden. Es ist daher vorzusorgen, daß die heranrückende Verbauung der Stadt in diesen Rahmen nicht zweckwidrig und rücksichtslos eindringe. Das würde ohne geeignete Gegenmaßregeln ganz sicher in Hinkunft der Fall sein. Daher geht der Vorschlag dahin, einen Kreis von ungefähr 750 m Halbmesser, vom Bade aus gemessen, als eine Art Kurrayon zu bestimmen, innerhalb dessen nur eine Verbauung zum Zwecke und im Interesse des Kurortes Platz greifen dürfte. In diesem Kurrayon sollte auch eine systematische, ausgiebige Bepflanzung durchgeführt werden, um das Lokalklima zu einem ganz vorzüglichen zu machen und reichliche Spaziergänge in der Nähe zu erhalten.

Leider führt die Reichsstraße knapp vor den Kurgebäuden vorbei, und wird diese Unannehmlichkeit durch den allgemein zunehmenden Automobilverkehr eine immer mehr fühlbare werden; auch führt die Eisenbahnlinie zu nahe vorbei. Beide Umstände sind der Ruhe eines Kurortes abträglich, und könnten behoben werden, wenn bei der voraussichtlichen Umlegung der Staatsbahntrasse diese samt Bahnhof um 100 m oder mehr abgerückt würde. Dann könnte die Reichsstraße auf der alten Bahntrasse gehen, und der hiedurch freiwerdende Teil würde eine Parkstraße durch den Kurort, auf welcher dem nur durchziehenden (nach Umständen durchsausenden) Verkehre der Eintritt verwehrt werden könnte.

Es wäre auch ein Gebot der Vorsicht zur Erhaltung der Heilquelle, wenn man hier gleichwie in anderen Kurorten mit Heilquellen, im Kur-rayon die Anwendung von Springmitteln und das Abteufen verbietet.

Für den Lokalverkehr zur Stadt wäre sowohl eine durchgängige schattenreiche Allee (am besten durch die Fortsetzung der Karawanken-Promenade) als auch eine Straßenbahnverbindung vom größten Vorteil.

Es ist klar, daß durch diese Vorschläge das Warmbad Villach in außerordentlicher Weise gewinnen würde. Und das liegt im wohlverstandenen Interesse der Stadt Villach.

**IX. Bezirk: Waltersdorf.**

(Bezirkszentren: Plätze *K* und *M*.) In diesem großen Bezirke sind zwei Bezirkszentren erforderlich. Des ersteren wurde bereits Erwähnung getan; das zweite liegt im Verlauf des „Grünen Ringes“.

(Südpark.) Ein einstweilen so benannter Park wäre für die südlichen Teile Villachs sehr erwünscht. Er liegt um den sogenannten „Galgenbühl“, welcher eine vorteilhafte, aussichtsreiche Erhöhung in dem Parke abgeben würde.

(Grüner Ring mit Arbeiter-Cottage.) Vom Südpark zieht sich der „Grüne Ring“ gegen Osten und trennt das dortige Fabriksviertel von dem anderen Stadtgebiete.

(Türken-Zeile.) Diese führt vom Stadttinnern über den Platz *M* und über die Gailbrücke II zum Epidemie-Spitale auf der Dobrava.

**X. Bezirk: Perau.**

Das Viertel von der Hauser-Straße bis unterhalb des Engelhofes ist, wie bekannt, in die vorerst zu planende Regulierung einzu-beziehen.

(Der Heiligenkreuz-Platz.) Der Platz *O* vor der Heiligenkreuz-Kirche, über welchen, von der Draubrücke III kommend, die Ossiacher-Straße führt, ist zu erweitern. Der schöne Garten hinter der Kirche wäre für immer zu erhalten.

(Uferstraße.) Vom Platze *O* führt diese vom Mitterling kommende Straße, welche durchaus über den Höchstwasserstand der Drau zu heben ist, bis zur Brücke IV und weiter. Die Passage zwischen der Kirche und dem Perauer-Friedhof ist so eng, daß sie bei regerem Wagenverkehr geradezu gefährlich werden wird; sie ist daher tunlichst zu erbreitern.

(Der Friedhof in Perau) wäre zukünftig in gleicher Weise wie der alte Villacher Friedhof zu behandeln.

(Park in Perau.) Unterhalb des Engelhofes würde eine von Nordost nach Südwest gehende Straße sehr vorteilhaft liegen. An derselben wäre ein größerer Park anzulegen, der seinerzeit in dieser Gegend den umliegenden Vierteln von größtem Nutzen sein würde.

(Bezirkszentrum: Platz *N*.) Dieser wird ein sehr wichtiges Bezirkszentrum abgeben.

(Grüner Ring mit Arbeiter-Cottage.) Dieser trennt wie in Waltersdorf das Industrieviertel vom übrigen Stadtgebiete.

(Neuer Staatsbahnhof.) Im Bezirke Perau käme dieser schon eingehend erwähnte Bahnhof der neuen Staatsbahnlinie zu liegen. Vor demselben ist ein langgestreckter Platz projektiert, zum ungehinderten Verkehre vor den mehrfachen Gebäuden des hauptsächlich als Frachtenbahnhof gedachten Bahnhofes. Von dessen Mitte führt die Industrie-Zeile zum Stadtzentrum.

(Wenden-Zeile.) Diese vermittelt den Verkehr über die Gailbrücke III zum zukünftigen Hauptfriedhof auf der Dobrava.

**XI. Bezirk: St. Agathen.**

(Ost-Straße.) Dieser Bezirk würde durch die Ost-Straße aufgeschlossen, welche eine gute Verbindung vom Westen nach Osten zur Draubrücke VI geben würde. Als Verbindung nach Norden hätte die Eisenbahnbrücke (V), auch zum Straßenverkehre gerichtet, zu dienen.

**XII. Bezirk: Federaun.**

Als zu abgelegen von dem eigentlichen Stadtgebiete Villachs, kann man derzeit hier keine Projektierungen planen und nur wünschen, daß

(Der alte Römerweg), der von Federaun herauf über die Einsattelung zur Napoleonswiese führt, als althistorische Erinnerung stets zugänglich bleibe und daß dessen Spuren erhalten werden.

Und somit wären die wichtigsten Projektierungen und Vorschläge für alle 12 Bezirke der Stadt Villach erläutert.



— Heute, nach bloß 13 Jahren, sind die genannten Gebiete am linken Donauufer bereits der Stadt als der XXI. Bezirk einverleibt, und wird der „Volksring“ als „Wald- und Wiesengürtel“ ausgeführt.

Um einen Maßstab für das vom Verfasser entworfene Bild des künftigen Villachs zu haben, möge man die am Titelblatte gebrachte Stadtansicht aus dem Jahre 1649 betrachten, und sich den jetzigen Bestand der Stadt dagegen halten; man möge die im Abschnitte V ersichtliche Bevölkerungszunahme in Erwägung ziehen und ferner bedenken, daß nach dem XVII. Jahrhundert ein großer Rückgang der Stadt zu verzeichnen war, während seit Mitte des vorigen Jahrhunderts ein Aufblühen stattfand und demnächst ein bedeutender Aufschwung zu gewärtigen ist. Endlich ist die neuzeitliche Erscheinung des enormen Wachstums der Städte in Betracht zu ziehen. — Im Zusammenhalt aller dieser Umstände dürfte das entworfene Zukunftsbild Villachs aller Wahrscheinlichkeit nach zutreffend sein.

Wenn es dem Verfasser gelungen ist, durch sein Werk zur Hebung und Verschönerung, zum Aufschwunge einer Stadt der Deutschen in Österreich beigetragen zu haben, dann würde ihn dies mit größter Befriedigung erfüllen.

Wien, im Oktober 1906.

Architekt  
Eugen Faßbender,  
k. k. Baurat.



## Schlußwort.

Bei dem vorliegenden Regulierungswerke war des Verfassers Bestreben, die besten Vorschläge zu erbringen und die Wege zu weisen, auf welchen Villach weiterhin in Schönheit und Zweckmäßigkeit erwachsen könne. Nicht großartige Bauanlagen wurden projektiert; alle Maßnahmen des Planes hielten sich in den Rahmen der künftigen Stadtgröße, und in der Möglichkeit der Durchführung.

Wenn es dennoch manchen auf den ersten Blick erschiene, es gingen einzelne Vorschläge des Planes zu weit, so ist doch zu gewärtigen, daß bei objektivem Eingehen und Vertiefen in die Sache sich die Ansichten klären werden, und nicht nur allein die Richtigkeit, sondern auch die unbedingte Notwendigkeit der Vorschläge sich erweisen werden, was manchen vielleicht vorher nicht so scharf zum Bewußtsein gekommen sein mag.

Zwei Maßnahmen der Regulierung sind wohl als die wichtigsten für die Zukunft der Stadt zu bezeichnen, und das ist erstens die Hebung der Inundationsgebiete, wodurch die von katastrophalen Überschwemmungen bedrohten Stadtviertel an der Drau ferner vor solchen bewahrt werden und weiters große Territorien zum ferneren Ausbau der Stadt gewonnen werden. Zweitens die richtige Lösung der Bahnfrage im Stadtgebiete; fällt diese in einer Weise aus, daß der große über Villach gehende Eisenbahnverkehr nicht zum Vorteile der Stadt verwertet wird, dann kann für Villach nie und nimmermehr die Erfüllung seiner Hoffnungen auf einen großen Aufschwung eintreten.

Der Verfasser ist von der Überzeugung durchdrungen, daß die beiden genannten Regulierungsmaßnahmen zum Heile Villachs früher oder später durchgeführt werden müssen. Vielleicht dringt die Erkenntnis ihrer Richtigkeit erst spät durch; vielleicht erst dann, wenn nach unberechenbarem Schaden die Notwendigkeit sie erzwingt.

In bezug auf Voraussicht für künftige Erfordernisse möge hier anzuführen erlaubt sein, daß der Verfasser im Jahre 1893 in seinem preisgekrönten Entwurf eines General-Regulierungsplanes für Wien auf Grund eines intensiven Studiums der Stadt und ihrer Verhältnisse, sowie in Erwägung ihrer Bedürfnisse und ihres voraussichtlichen Wachstums, auch die besiedelten Gebiete auf dem der Stadt gegenüberliegenden linken Donauufer (Jedlersee, Floridsdorf, Kagran, Stadlau etc.) in den Bereich der Projektierungen für die Kaiserstadt einbezog und die Schaffung des (schon erwähnten) „Volksringes“ in Vorschlag brachte.

Diese beiden Maßnahmen des Planes wurden damals von mancher Seite als bloße Zukunftspantasten, oder gar als unausführbar bezeichnet.



## Inhaltsverzeichnis.

### Der II. Teil des Regulierungswerkes für Villach.

	Seite
<b>Allgemeines</b> . . . . .	1
<b>Die Villacher Bahnfrage</b> . . . . .	4
<b>Die Grünanlagen</b> . . . . .	7
<b>Arbeiter-Cottages</b> . . . . .	11
Cottage in Lind . . . . .	13
Cottage unterhalb St. Leonhard . . . . .	13
Aufeld-Cottage . . . . .	13
Perau-Cottage . . . . .	13
<b>Das westliche Stadtgebiet</b> . . . . .	14
<b>VI. Bezirk: St. Martin mit St. Johann</b> . . . . .	15
Alt-St. Martin . . . . .	15
Umlegung der Tiroler Reichs-Straße . . . . .	15
Fellacher-Brücke . . . . .	17
Platz <i>P</i> in Alt-St. Martin . . . . .	17
Jugendpark . . . . .	17
Bleiberg-Straße . . . . .	17
Zur ferneren baulichen Entwicklung Villachs . . . . .	17
Schule mit Schulgarten in Neu-St. Martin . . . . .	19
Platz <i>G</i> in Neu-St. Martin . . . . .	19
St. Johann . . . . .	19
<b>VII. Bezirk: Völkendorf mit Judendorf und Schmölzing</b> . . . . .	19
Platz <i>I</i> in Völkendorf . . . . .	19
Platz <i>L</i> in Judendorf . . . . .	19

	Seite
Kaiser Franz Josef-Jubiläums-Allee samt Karawanken-Park . . . . .	19
Grünanlage am St. Johannes-Feld . . . . .	19
Kleiner Platz mit öffentlichem Gebäude . . . . .	19
Terrainsenkung „Gruben“ . . . . .	19

VIII. Bezirk: Warmbad Villach . . . . . 19

Das südliche und südöstliche Stadtgebiet . . . . . 20

IX., X. und XI. Bezirk: Waltersdorf, Perau und St. Agathen 21

Streifen für die Umfahrungslinie . . . . .	21
Platz für den Haupt-Frachtenbahnhof . . . . .	21
Kleiner Platz <i>Q</i> . . . . .	21
Grüner Ring . . . . .	21
Anfeld-Cottage . . . . .	21
Südpark . . . . .	22
Platz <i>M</i> in Waltersdorf . . . . .	22
Auen-Straße . . . . .	22
Türken-Zeile . . . . .	22
Industrie-Zeile . . . . .	22
Wenden-Zeile . . . . .	22
Park in Perau . . . . .	22
Schule mit Schulgarten . . . . .	22
Perau-Cottage . . . . .	22
Platz <i>N</i> in Perau . . . . .	22
Park an der Drau . . . . .	22

Das nordöstlich angrenzende Gebiet der Katastralgemeinde Seebach . . . . . 22

Schlußwort

In der im Oktober 1906 verfaßten Erläuterung zum General-Regulierungsplan für die Stadt Villach wurde im Abschnitte VIII das im Jahre 1905 durch Zusammenlegung der Katastralgemeinden Villach, Perau, St. Martin, Völkendorf, Judendorf und Federaun geschaffene **Großvillach** im Gesamtausmaße von 3,99414 *ha* eingeteilt in

- a) das eigentliche **Stadtgebiet Villach** mit 955.96 *ha* und in
- b) das **Landgebiet Villach** mit 3,03818 *ha*.

Die Grenzen des eigentlichen Stadtgebietes sind folgende (siehe Plan II, Blatt 12):

Im Norden die Grenzen der Katastralgemeinde Villach einerseits und der Katastralgemeinden Seebach, St. Leonhard und Vassach andererseits; im Westen eine an der Drau beginnende Linie, welche ungefähr 150—200 *m* oberhalb des von St. Martin über Völkendorf und Judendorf nach Warmbad Villach führenden Straßenzuges (**Legionen-Straße**) im aufsteigenden Gelände gedacht ist, und unterhalb der Napoleonswiese bei Punkt **n** die Reichsstraße trifft; endlich im Süden und Osten die Trasse der projektierten Eisenbahnlinie **n m l h g f e** (die südöstliche Umfahrungslinie).

Vom Verfasser dieses war laut Auftrag vom Oktober 1905 vorerst nur für das Gebiet der Katastralgemeinde Villach samt dem anschließenden Teile der Katastralgemeinde Perau bis unterhalb des Engelhofes ein General-Regulierungsplan herzustellen. Es war dies demnach der I. Teil des gesamten Regulierungswerkes.

## Der II. Teil des Regulierungswerkes.

### Allgemeines.

Nachdem die erwähnte Einverleibung der Nachbargemeinden stattgefunden hatte, wurde der Verfasser nach Ablieferung des I. Teiles des Werkes beauftragt, dessen II. Teil zu verfassen. Er hatte darnach die Regulierung und Ausgestaltung für den restlichen Teil des eigentlichen Stadtgebietes zu planen, also für jene Gebiete, welche von den einverleibten Nachbargemeinden in das nunmehrige eigentliche Stadtgebiet fallen.

Diese Gebiete liegen um das Katastralgebiet Villachs, u. zw.: im Westen von der alten Stadtgrenze bis zu der bereits erwähnten oberhalb St. Martin, Völkendorf und Judendorf im bergigen Gelände gedachten Grenzlinie; im Süden und Osten von der alten Stadtgrenze bis zur südöstlichen Umfahrungslinie. Hiezu kommt über speziellen Wunsch der Stadtvertretung noch das angrenzende Gebiet der Katastralgemeinde Seebach im Nordosten der Stadt bis an den Fuß des Kumitzberges. (Hiebei wurde auch der von St. Leonhard herunterreichende Zwickel zur Regulierung einbezogen.)

Es handelt sich also um die Regulierung der folgenden Stadtbezirke, soweit sie in das eigentliche Stadtgebiet fallen:

VI. Bezirk: **St. Martin** mit **St. Johann**,

VII. Bezirk: **Völkendorf** mit **Judendorf** und **Möltschach**,

VIII. Bezirk: **Warmbad Villach**,

IX. Bezirk: **Waltersdorf**,

X. Bezirk: **Perau**,

XI. Bezirk: **St. Agathen**, endlich

Nachbarbezirk von **Seebach am Kumitzberg**.

Mit dieser ergänzenden Arbeit liegt nunmehr erst der General-Regulierungsplan für die ganze Stadt Villach, für **Großvillach** vollständig vor u. zw. in zwei Teilen.

Der II. Teil des Regulierungswerkes wird durch die nachfolgenden Ausführungen erläutert. Im allgemeinen ist hiebei zu sagen, daß alle im

I. Teil angeführten allgemeinen Prinzipien, sowie alle dort für die Stadt erbrachten Vorschläge vollkommen aufrecht erhalten werden.

Insbesondere haben aus der Erläuterung I folgende Kapitel bleibende Geltung:

Das Regulierungsprogramm . . . . .	Seite	5
Durchführung der Regulierung . . . . .	"	15
Gesetzliche Bestimmungen zur Durchführung . . . . .	"	15
Einschlägige Bestimmungen der Bauordnung . . . . .	"	16
Abschnitt IV. Allgemeine Gesichtspunkte einer Stadtregulierung . . . . .	"	18—25
Das Einschlägige aus Abschnitt V . . . . .	"	26—38
System des Verkehrsnetzes . . . . .	"	54
Hauptverkehrsadern in Villach . . . . .	"	55—60
Brücken . . . . .	"	60
Über Herstellung von Plätzen und Straßen . . . . .	"	61—66
Klassen der Verkehrswege . . . . .	"	66—70
Abschnitt VIII. Einteilung der Stadt in Gebiete und Bezirke . . . . .	"	71—74
Abschnitt IX. Die Verbauung und deren Zonen . . . . .	"	75—82
Abschnitt X. Sanitäre Anforderungen . . . . .	"	83—89
Abschnitt XI. Schönheitsanforderungen . . . . .	"	90—94
Aus Abschnitt XII das über die Bezirke VI—XI Erwähnte . . . . .	"	112—115

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, daß der II. Teil des Regulierungswerkes eine ausführliche Ausarbeitung und Ergänzung jener Grundzüge ist, welche für die in Frage stehenden Gebietsteile bereits im großen und ganzen im I. Teil des Werkes angegeben wurden. (Siehe im Abschnitt III der Erläuterung I, die Absätze 2 und 3, Seite 12).

Von diesen Grundzügen sind besonders die Führung der Hauptverkehrsadern, die Disponierung der Bezirkszentren und der öffentlichen Anlagen, sowie die Einteilung in Stadtbezirke und nach Bauzonen gemeint. Es haben demnach hier auch von den Übersichtsplänen zum I. Teil die Blätter 1, 4 und 5 Geltung.

Zur Ausarbeitung der Vorschläge für den II. Teil wurden dem Verfasser die Katastralpläne der betreffenden Gebiete im Maßstabe 1 : 2880 zur Verfügung gestellt. In diesem Maßstabe lassen sich die zu machenden Vorschläge vollkommen deutlich zum Ausdruck bringen. Solange nicht für diese Gebietsteile die gleichen genauen Flächenvermessungen und Höhenbestimmungen vorliegen, wie bei dem Katastralgebiet von Villach, sind zur Übertragung der Vorschläge für Regulierungen und Neuanlagen in die Natur, von Fall zu Fall örtliche Flächen- und Höhenvermessungen vorzunehmen. Jedenfalls wäre es sehr ratsam, ehemöglichst die Generalvermessungen durchführen zu lassen, weil bei den Detailvermessungen

leicht Fehler im Anschluß und besonders im Generalniveau unterlaufen können, die später schwer oder gar nicht mehr ausgebessert werden könnten.

Die Vorschläge zum II. Teil der Arbeit wurden gleich wie jene zum I. Teil auf Grund eingehendster Studien an Ort und Stelle erbracht und sind für deren Ausführung zahlreiche bis ins Detail gehende Beispiele und Muster im I. Teil vorhanden, so daß keine Lösung fraglich wäre.

Der II. Teil des Regulierungswerkes umfaßt folgende

### Projektpläne II.

(A. Katasterpläne 1 : 2880.)

- Blatt 1. St. Martin 7.
- Blatt 2. Völkendorf 1, ad 4 nördlich.
- Blatt 3. Völkendorf 3.
- Blatt 4. Völkendorf 4.
- Blatt 5. Völkendorf 5 u. 7.
- Blatt 6. Judendorf 1 u. 2.
- Blatt 7. Judendorf 4.
- Blatt 8. Judendorf 5.
- Blatt 9. Perau 1 u. ad 2 südlich.
- Blatt 10. Perau 2.
- Blatt 11. Das angrenzende Gebiet von Seebach.

(B. Übersichtspläne 1 : 10.000.)

- Blatt 12. Einteilung der Stadt Villach in Stadtgebiet und Landgebiet, sowie in 12 Stadtbezirke.
- Blatt 13. Verbauungsplan der Stadt Villach.

Zur Projektierung des Straßennetzes in den Katasterplänen sei bemerkt, daß die roten Zahlen die Krümmungshalbmesser der Verkehrswege und die schwarzen Zahlen zwischen Häckchen deren Breiten angeben.

Bezüglich der Straßenbreiten sei gesagt, daß für die wichtigsten Verkehrswege, je nach deren Bedeutung und Lage in der bereits ausgebaut gedachten Stadt die Ausmaße angenommen wurden und nicht nach den momentanen Verhältnissen. Die minderwichtigen Verkehrswege wurden ohne Breitenangaben gelassen; diese können seinerzeit von Fall zu Fall bestimmt werden. Leider ist in Villach das Bestreben, die Verkehrswege möglichst schmal zu machen; das ist vielleicht für die Gegenwart ausreichend und auch billig, aber für die Zukunft keinesfalls ersprießlich

und sehr kostspielig. Es sei nur darauf hingewiesen, welche Behinderung des Verkehrs die Straßenge vor der Draubrücke, und die untere Schulgasse bieten; letztere noch immer, obwohl man bereits unter großen Kosten das „Rauterhaus“ opfern mußte. Weiters sei darauf hingewiesen, was für Schwierigkeiten und Opfer die unabwiesbare Verbreiterung der zu schmalen Hans Schuster-Straße (besonders am Anfange) nach sich ziehen wird.

Hinsichtlich der Platzgrößen sei erwähnt, daß die Plätze ausreichend für ihre Zwecke, d. i. zu Versammlungen aller Art und Abhaltung von Märkten dimensioniert wurden. Ihre Größenverhältnisse wurden selbstverständlich nicht für die geringeren Bedürfnisse der Gegenwart, sondern für jene der Zukunft angenommen, in welcher die betreffenden Stadtteile, für welche sie dienen, bereits ausgebaut sein werden.

\*  
\*  
\*

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen seien nachfolgend die einzelnen Vorschläge zu Regulierungen und Neuanlagen in den der Stadt einverleibten Teilen der Nachbargemeinden erläutert.

### Die Villacher Bahnfrage.

Diese wurde des Eingehenden im I. Teil der Regulierungsarbeit erörtert, und soll darüber hier nur Folgendes gesagt werden.

Es hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte erwiesen, daß man seinerzeit bei dem Baue der Eisenbahnen deren Linien zu knapp und meist im gleichen Niveau an die Städte und Orte legte, so daß sie nun gleich eisernen Klammern deren Verkehr, Wachstum und Entwicklung beeinträchtigen oder gar behindern. Dieser schwerwiegende Fehler war einem Mangel an Voraussicht zuzuschreiben. Man nahm an, daß die Städte immer gleich an Größe und Ausdehnung bleiben würden, statt zu bedenken, daß sie im Laufe der Zeiten bedeutend anwachsen.

Die schädlichen Folgen dieser kurzsichtigen Annahme machten sich vielerorts und auch in Villach sehr fühlbar.

Infolgedessen verfaßte die einsichtige Stadtgemeinde Villach zur Zeit, als durch den Bau der Karawanken- und Tauernbahnen die Ausgestaltung der Bahnanlagen im Stadtgebiete bevorstand, eine Denkschrift (Jänner 1906), in welcher die für die Zukunft und das Gedeihen der Stadt unerläßlichen Wünsche und Forderungen in bezug auf die Bahnfrage festgelegt waren. (Siehe Erläuterung I, Seite 46 u. 47.) Darunter die vitale, auf der Hand liegende Forderung, die bestehende Trasse der Staatsbahn samt Bahnhof aus der Mitte des Stadtgebietes zu entfernen und nach dem Südosten zu verlegen.

Die in der Denkschrift aufgestellten hochwichtigen Forderungen wurden insgesamt in den General-Regulierungsplan aufgenommen und vom

Standpunkte des Städtebauwesens ausführlich begründet. (Siehe Erläuterung I, Abschnitt VII, Fernverkehr, Seite 47.)

Schließlich wurde vor der endgiltigen Entscheidung in der Villacher Bahnfrage über diese ein Gutachten eines anerkannten Fachmannes im Eisenbahnwesen eingeholt, welcher die Vorschläge des General-Regulierungsplanes in der Bahnfrage als vollkommen richtig und begründet erklärte, und von dem Projekte der k. k. Eisenbahndirektion für den Staatsbahnhof Villach konstatierte, daß es selbst den bescheidensten Ansprüchen, welche das Interesse der Stadt zu stellen zwingt, nicht gerecht wird, und nicht einmal den Versuch zeigt, die schädigende Wirkung der Bahnhofoanlage für die künftige Entwicklung der Stadt nur im geringsten zu mindern. Das Gutachten gelangt zu dem Schluß, daß die Aufhebung der gegenwärtigen Staatsbahntrasse im Interesse der Stadt gelegen sei, und daß deren Wohl nur durch die Verlegung des Staatsbahnhofes in den Osten der Stadt gewahrt werden könne. (Siehe Gutachten über die Bahnhofofrage in Villach, erstattet im Juli 1907 vom dipl. Ingenieur Alfred Birk, o. ö. Professor für Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb an der k. k. techn. Hochschule zu Prag.)

Aber trotzdem auf den empfindlichen Fehler in der ursprünglichen Anlage der Staatsbahnlinie im Stadtgebiete Villach aufmerksam gemacht wurde, — trotzdem im General-Regulierungsplane eine im Interesse der Stadt und des Eisenbahnverkehrs gelegene Lösung der Bahnfrage gezeigt wurde und die Vorteile der Umfahrlinie unwiderleglich nachgewiesen wurden, — trotzdem das eingehende Gutachten eines anerkannten Eisenbahntechnikers vorlag, das den einzig möglichen Einwand, die Mehrkosten als so geringfügig erklärte, daß es unwürdig wäre, ihrehalber ein so wichtiges Gemeinwesen, wie es die Stadt Villach repräsentiert, dauernd zu schädigen; — trotz alledem wurden die vitalen Interessen einer aufblühenden Stadt ganz außer acht gelassen, von der einzig richtigen Umfahrlinie abgesehen und das der Entwicklung Villachs entgegenstehende Hindernis der Staatsbahnlinie nicht nur belassen, sondern noch durch die Ausgestaltung eines großen Bahnhofes inmitten der wachsenden Stadt bedeutend vergrößert.

Ein solches Vorgehen ist als ein höchst beklagenswertes zu bezeichnen. Es wurde dadurch die Stadt in ihrer Entwicklung an und für sich und als werdender, bedeutender Industrieort behindert und somit auch der Staat selbst um ein ungleich leistungsfähigeres Steuerobjekt gebracht. Zum Überfluß dürfte die jetzt durchgeführte Bahnanlage infolge der Grundeinlösungen, die inmitten des Stadtgebietes sich bedeutend teurer als an der Peripherie stellen, mehr kosten als die Umfahrlinie. Also durchgehends Nachteile.

Es wirft sich da die Frage auf: Warum wurde die Bahnfrage so und nicht anders gelöst? — — —

Die Tauern- und Karawankenbahnen bilden die direkteste Verbindung der Adria und Italiens mit Süddeutschland. Wenn

diese Bahnverbindung das einhält, was sie verspricht, so wird sie eine Weltbahn. Bei dem sich dann einstellenden großen Verkehre werden aber die jetzigen Bahnanlagen in Villach als ungenügend und kurzsichtig sich erweisen, und unbedingt wird man zur Umfahrlinie greifen müssen. Es dürfte dies in nicht zu weiter Ferne liegen.

Für diesen im Laufe der Zeiten gewiß eintretenden Fall müssen derzeit schon klugerweise die Vorbereitungen getroffen werden, und zwar dadurch, daß man die Umfahrlinie als einen 25 m breiten Streifen frei läßt, und weiters den, für den dortigen Bahnhof bestimmten Platz reserviert, ebenso auch Plätze für die Zentralanlagen der Alpenbahnen, die naturgemäß am besten in Villach, dem achtfachen Eisenbahnknotenpunkte, zu stationieren wären.

Nur so ist es möglich, daß die außerordentlich großen Vorteile, welche die Umfahrlinie der Stadt bietet, dieser überhaupt in Zukunft einmal zugute kommen. Der Gegenwart sind sie leider durch eine bedauerliche Ungunst der Verhältnisse vorenthalten worden.

Weiters ist auch mit aller Energie darauf zu dringen, daß über die Villachs Ausdehnung behindernden Trassen der Südbahn und der Staatsbahn doch wenigstens in ausreichender Anzahl und in geeigneter Weise Übergänge und Überfahrten vom Stadttinnern zu den abgeschnittenen Stadtvierteln geschaffen werden, sonst werden diese geradezu verkümmern. Insbesondere ist über die Staatsbahn ein bequemer Übergang für Wagen und Fußgänger vom Hans Gasser-Platz zur Tiroler-Straße und zur Hans Schuster-Straße zu schaffen. Desgleichen die Übergänge über die Südbahn (siehe Erläuterung I, Seite 53) von denen jener inmitten des 1200 m langen Südbahnhofes als eine hochwichtige Verbindung mit dem nördlichen Stadtteil als Brücke für Wagen und Fußgänger herzustellen wäre. Erreicht die Stadtgemeinde nicht einmal diese unumgänglichen Übersetzungen über die Bahnlilien, dann ist nach Norden und nach Westen, also nach den geeignetsten Richtungen, eine Entwicklung der Stadt in Frage gestellt.

\* \* \*

Zum I. Teil des Regulierungswerkes lieferte der Verfasser eine Variante des General-Regulierungsplanes bei Belassung der Staatsbahnlinie und ihres Bahnhofes. (Siehe Plan I, Blatt 71 und 72). Nachdem leider die Belassung Tatsache geworden ist, hat nun diese Variante volle Giltigkeit. Ihre Maßnahmen sind auch im Plane II, auf Blatt 12 und 13 zur Darstellung gelangt.

Statt daß auf dem dortigen, 250.000 m<sup>2</sup> fassenden Areale ein blühendes Stadtviertel entstünde, wird nun der zur Vergrößerung kommende Staatsbahnhof mit seinem Rauch, Lärm, Gestank und Schmutz gleichsam als „schwarze Insel“ inmitten des schönen Villachs sich ausdehnen, und

durch seine große, von keinem Übergang unterbrochene Länge von 1260 m die Entwicklung der Stadt nach Westen behindern.

Um nicht zu allem noch das dortige Viertel ganz verkümmern zu lassen, wäre zumindest auf den, in der Variante gezeigten Straßenführungen zu bestehen; insbesondere die Einfassung des Bahnhofgebietes mit entsprechend breiten Straßen und die Schaffung eines langgestreckten Platzes vor den Hauptgebäuden des Bahnhofes sind sehr notwendig.

\* \* \*

## B. Die Grünanlagen.

In der Erläuterung I (Stadtgrün, Seite 23) wurde schon darauf hingewiesen, wie außerordentlich wichtig Vegetationsbestände, seien sie nun öffentliche Grünanlagen, Squares, Hausgärten, Vorgärten, Alleen, Baumgruppen oder Einzelnbäume, im Innern der Städte sind. Infolge dessen wurden im I. Teil des Planes verschiedene, über das ganze Stadtgebiet verteilte Grünanlagen zu den bestehenden projektiert und nun im II. Teil des Regulierungswerkes noch weitere hinzugefügt.

Der Übersichtlichkeit halber seien nun diese im Plan II, Blatt 13, ersichtlichen Grünanlagen hier insgesamt angeführt:

- == Der Stadtgarten (siehe Erläuterung I, Seite 34);
- == der Schulgarten in der Perau-Straße;
- == der neben der Mädchenschule zu belassende Garten in der Bamberg-Straße;
- == der zu vergrößernde Garten der Kinderbewahranstalt;
- == die kleineren Anlagen am Hans Gasser-Platz, am Franz Josefs-Platz, vor und hinter der alten Burg, in der Sternallee, am Kanonenplatz;
- == der seinerzeit zu einer öffentlichen Anlage bestimmte alte Friedhof\*);
- == der für immer zu erhaltende Garten bei der St. Nikolai-kirche\*);
- == die Gartenanlagen um das Kaiser Franz Josefs-Spital;
- == der für immer zu belassende Garten der Villa Wirth;
- == der Kapuzinerwald mit Festplatz;
- == mehrere kleinere Anlagen in Lind, in Seebach und am Drauboden;
- == der für immer zu erhaltende Garten der Villa Egger.

(In den angegliederten Gemeinden):

- == Der für immer zu erhaltende Garten des Schlosses Mörtenegg.

\*) Die Begründung der Belassung bestehender Gärten und Umgestaltung aufgelassener Friedhöfe siehe Erläuterung I, Seite 24.

== Die Anpflanzungen auf den Steilabhängen des Draufers längs des Uferweges von der alten Burg bis nach St. Martin und unterhalb der dortigen Kirche bis zum Alt-St. Martin Friedhofe.

== Ein westlich des Anwesens Egger zu schaffender Jugendpark. Es wäre unbedingt notwendig, daß für die Jugend Villachs ein abseits des Verkehrs mit seinem Staub und Getriebe gelegener, räumlich nicht zu beschränkter Garten oder Park mit Baumbeständen und Wiesenflächen angelegt werde, in welchem die Knaben und Mädchen unter Aufsicht ihrer Lehrer ihre Marsch- und Jugendspiele im Grünen und in guter Luft treiben könnten. Der gewählte Ort ist hierfür besonders geeignet; er liegt in einer Terrainsenkung, die zur Verbauung kaum geeignet ist, und werden ihn ringsum Gärten einschließen, so daß die Luft stets eine gesunde, staubfreie sein wird.

== Die Karawanken-Promenade (siehe Erläuterung I, Seite 59 und 104). Der Villacher Stadtverschönerungsverein hat im Jahre 1907 den sehr zu begrüßenden Beschluß gefaßt, diese Promenade als „Kaiser Franz Josef-Jubiläumsallee“ herzustellen. Diese Weganlage soll eine neue, staubfreie und schattenreiche Verbindung zwischen Villach und dem Warmbad werden. Jedenfalls sollte sie ihrem Werte und der Zukunft Villachs entsprechend großzügig angelegt werden, d. h. eine genügend breite, schöne Allee werden, mit Aussichtsplätzen und Rondaux versehen und mit Rasenstreifen oder (innerhalb der Verbauung) mit Vorgärten gesäumt sein. Undurchsichtige Abgrenzungen, wie Mauern und Planken wären zu vermeiden. Diese Jubiläumsallee (siehe Plan II, Blatt 13), welche am Anfange des Marx-Rains bei der Hans Schuster-Straße beginnt, die neue Völkendorfer-Straße (Fichtenallee) und die Judendorfer-Straße kreuzt und durch das Tälchen vor dem Warmbad zur Reichsstraße und zu den dortigen schönen Anlagen herunterführt, würde eine Länge von 2700 m haben und könnte infolge ihrer prächtigen Lage angesichts der Karawanken, seinerzeit eine hervorragende Zierde, eine Sehenswürdigkeit Villachs werden. Nur müßte sie entsprechend angelegt werden, nicht als schmaler, mit kleinen Bäumchen besetzter Weg, sondern als stattliche, breite Promenadenallee. Daher wäre vorzuschlagen, daß nur groß werdende Alleebäume in den Mindestentfernungen von 6—7 m gepflanzt werden (siehe über das Baumsetzen: Erläuterung I, Seite 64). Darnach ergäbe sich prinzipiell für die Jubiläumsallee eine Breite von 8 m und zwar eine Wegbreite von 4 m und beiderseits Rasenstreifen von 2 m in deren Mittellinie die Bäume zu setzen wären. Es stünden demnach die beiden Baumreihen 6 m voneinander. In der Längsrichtung könnten die Bäume 6—7 m weit gesetzt werden.

Nur in den zwingendsten Fällen sei von dieser Vorschrift abzugehen. Unbedingte Voraussetzung für die Herstellung der Allee ist, daß deren Breite und Niveau vorerst endgültig bestimmt seien, damit man nicht heute Bäume setzt, um sie über kurz oder lang wegen nachträglicher Regulie-

rungen wieder umsetzen oder gar erneuern zu müssen. Auf diese Weise käme keine schöne, einheitliche Allee zustande. Als Beispiel einer gut angelegten Allee wäre auf die schöne Kastanienallee zu verweisen, die südlich von der Heiligenkreuz-Kirche steht; nur wären hochstämmigere Baumarten erwünscht.

== Von dem Punkte, wo die Jubiläumsallee mit der von Judendorf kommenden Straße kreuzt, ist bis zur Reichsstraße ein hügeliges Terrain, welches sich schwer zur regelrechten Verbauung eignen wird, dafür aber wie geschaffen zu einer interessanten Parkanlage ist. Prächtig angesichts der Karawanken gelegen und weite Aussicht ringsum im Talboden bietend, würde diese, etwa Karawanken-Park zu nennende Anlage, in welcher ein Erfrischungspavillon am Platze wäre, gewiß ein gern besuchter Anziehungs- und Rastpunkt auf halbem Wege nach Warmbad werden.

== Eine kleine Anlage auf der Riede „Stuck“, an dem zum Staatsbahnhofe abfallenden Rain gelegen, bereits mit schönem Baumbestand versehen und für eine Verbauung nicht günstig, wäre ebenfalls als öffentliche Grünanlage zu bestimmen.

== Am Ende der Hans Schuster-Straße bei Völkendorf, am Johannesfeld wäre ebenfalls eine kleine Parkanlage zu schaffen, da ringsum eine solche fehlt, was bei fortschreitender Verbauung ein empfindlicher Mangel wäre.

== Und nun kommen wir zu einer sehr wichtigen Anlage, dem Grünen Ring. Auf dem weiten Talboden zwischen der Stadt Villach und der Gail fehlt, mit Ausnahme der Auen längs des Flusses, jede Bepflanzung. Da sich die Stadt im Laufe der Zeiten unbedingt dorthin ausdehnen wird, sind rechtzeitig Flächen für Grünanlagen zu reservieren. Dies wäre am vorteilhaftesten in Form einer schmalen Zone, welche die zukünftigen, in den Bezirken Waltersdorf und Perau nach der Bauweise IV (siehe Erläuterung I, Seite 79), entstehenden Wohnvierteln von dem südöstlich davon gelegenen Industrieviertel scheidet. Diese Zone, „Grüner Ring“ genannt, beginnt im Westen bei der Überbrückung der Staatsbahnlinie, mit dem Südpark (siehe Erläuterung I, Seite 114) und setzt sich als Kreissegment nach Osten fort in einer breiten Allee, welche seitlich Rasenflächen mit Baum- und Strauchbeständen (Squares) begleiten. Dieser Grüne Ring, mit einer Längsentwicklung von 2100 m, berührt den Platz M in Waltersdorf und endet am Platze N in Perau.

== Weiters wäre noch für das östliche Stadtgebiet ein größerer, geschlossener Park mit Teich (siehe Erläuterung I, Seite 115: Park in Perau) höchst erwünscht, ja notwendig.

== Östlich davon ist eine größere Schule mit Schulgarten gedacht.

== Weiters wäre der Garten bei der Kirche Heiligenkreuz für immer zu belassen.

== Schließlich ist bei St. Agathen eine Grünanlage an der Drau für den, seinerzeit dort entstehenden Stadtteil erforderlich.

== Im I. Teil des Regulierungswerkes wurde bereits die Notwendigkeit begründet, für das prächtige Warmbad Villach einen eigenen Kurrayon (siehe den Kreis auf Plan II, Blatt 12 u. 13) zu schaffen und seinen landschaftlichen Rahmen zu vergrößern (Erläuterung I, Seite 113), um durch eine systematische, ausgiebige Bepflanzung sein Lokalklima zu einem ganz vorzüglichen zu machen.

Außer diesen obangeführten Grünanlagen ist noch des weiteren für die Vermehrung der Vegetation im Stadtgebiete durch Anlage von Alleen und durch Bepflanzung aller Raine und Steilabhänge, sowie der nicht zu verbauenden Plätze und Plätzchen Sorge zu tragen.

\* \* \*

Die Frage des „Stadtgrünen“ wurde hier darum so ausführlich behandelt, weil sie für die Zukunft der Stadt Villach von der allergrößten Bedeutung ist. Der Plan II, Blatt 13, zeigt in grüner Farbe alle projektierten Anlagen. Im Verhältnis zur zukünftigen Größe der Stadt ist deren Gesamtausmaß keineswegs zu reichlich bemessen. Aus hygienischen Gründen darf unter dieses Ausmaß nicht gegangen werden. (Zur Begründung siehe Erläuterung I, Seite 88.) Und wie leicht hat es derzeit noch die Stadt, die seinerzeitigen Herstellungen durch Reservierung von Terrains zu sichern. Je mehr die Verbauung aber fortschreitet, desto schwieriger und kostspieliger wird dies.

Im wohlverstandenen Interesse der Stadt sei hier folgendes zu sagen gestattet: Das Stadtgebiet von Villach ist vegetationsarm; gewiß ein großer Nachteil in den heißen Sommerzeiten. Leider ist das Verständnis der Bevölkerung für die außerordentliche Wohltat der Grünanlagen und für den Blumenschmuck noch nicht zum allgemeinen Durchbruch gekommen. Und, was sehr zu bedauern ist, ein Teil der Bevölkerung ist nicht vegetationsfreundlich, sondern sogar feindlich. Den Beweis für das Gesagte gibt die Gepflogenheit, den Blätterschmuck der Bäume als Viehfutter zu verwenden, und weiters die traurige Erscheinung, daß zur Frühjahrszeit die Bäume und Sträucher im Stadtgebiete von tausenden und tausenden Raupen besät sind, die sie kahl fressen und keine Hand sich rührt, um zur rechten Zeit und mit geringer Mühe dagegen zu wirken. Aber eine noch viel traurigere Erscheinung ist zu beachten. In den mit so anerkennenswerter und opferwilliger Weise von dem rührigen Stadtverschönerungsvereine gesetzten Alleen ist fast kein Baum zu finden, der nicht wiederholte Spuren von frevelhafter Beschädigung oder Verstümmelung aufweist. Ja noch ärger, man findet des öftern einfach niedergehauene Bäume in den Alleen liegen.

Der Baum ist der Freund des Menschen; er lohnt reichlich die Mühe des Pflanzens und Pflegens durch die Schönheit seiner Erscheinung, durch den wohlthuenden Schatten, durch den Duft seiner Blüten, durch seine

Früchte und den gesundheitlichen Einfluß auf die Zusammensetzung der Luft in seinem Umkreise. Der Baum und die Blume sind die Freude der guten Menschen. Baumfrevel können aber nur ungebildete, rohe und böse Menschen begehen.

Nichts macht einen so guten Eindruck auf Fremde, als wenn schöne Grünanlagen und Blumen sie beim Betreten einer Stadt begrüßen; sie laden sie ein zum Verweilen. Will Villach in diesem Sinne auf die Fremden wirken, dann muß es mit Eifer für Grünanlagen und Blumenschmuck sorgen und mit aller Macht dem bedauerlichen Baumfrevel entgegen treten; dies nicht nur durch schwere Strafen für die gemeinschädlichen Frevler, sondern auch durch Aufklärung in der Öffentlichkeit und besonders in den Schulen.

Sehr erfreulich ist es zu vernehmen, daß der Stadtverschönerungsverein, unterstützt durch den Verein der Gärtner und Gartenfreunde jüngst eine Konkurrenz für Blumenschmuck an Fenstern und Balkonen in Villach ausgeschrieben hat. Sicherlich wird dies wesentlich zum freundlichen Eindruck der Stadt beitragen, und in Hinkunft gute Folgen haben.

## Arbeiter-Cottages.

(Auf Plan II, Blatt 13 kadmiungelb angelegt.)

Die humanitären Bestrebungen unserer Zeit verlangen, daß auch der Arbeiterstand, dieses wichtige Glied der menschlichen Gesellschaft, gute hygienische Behausungen habe. Die Arbeiter und ihre Familien sollen nicht mehr in den ältesten und schlechtesten Häusern wohnen oder in sogenannten „Arbeiterkasernen“ zusammengepfercht werden. Beides ist aus hygienischen und anderen Gründen verwerflich. Deshalb geht das Bestreben dahin, die Arbeiterschaft in Cottages zu bequartieren, das heißt in Anlagen ländlicher Art, in denen einfache, kleine Häuser mit einer oder mehreren Wohnungen in kleinen Gärten stehen, wo die Leute ihre Gemüse oder Nutz- und Zierpflanzen ziehen, und nach des Tagesarbeit in frischer Luft der Ruhe pflegen können.

In neuester Zeit geht man noch weiter und will durch die Gründung sogenannter „Gartenstädte“ den Arbeiterstand aus den drückenden ungesunden Verhältnissen der Großstädte befreien. Diese Gartenstädte sollen auf freiem Gelände unweit der Städte, und mit diesen durch gute Kommunikationen verbunden, nach folgenden Prinzipien errichtet werden:

== Gesunde Wohnstätten im Cottagesystem, also Einzelhäuser mit 1 bis 4 Wohnungen mit Garten zum Aufenthalt und für Gemüsebau.

- == Gesunde Arbeitsstätten mit gemeinsamen Kraftanlagen.
- == Gemeinsame Grünanlage (Park) mit Vereinigungshaus, welches Versammlungssaal, Bibliothek und Bäder enthält.
- == Schulen und Spielplätze für den Nachwuchs.

In England hat man bereits einige solche Gartenstädte in der Nähe großer Industriezentren gegründet, so in Burnville, Port Sunlight, Earswick, Winobanc usw. Diese Arbeitersiedelungen bewähren sich außerordentlich; Arbeitslust, Arbeitskraft, Frohsinn und Gesundheit ihrer Bewohner heben sich sichtlich.

Es wäre höchst wünschenswert, wenn diese Einrichtung überall Nachahmung fände. Leider sind hierzu ausnehmend günstige Umstände und Verhältnisse erforderlich. Vor allem gehören hierzu ganz bedeutende Anlagekapitalien, opferwillige Männer oder Korporationen und sehr günstige Bauverhältnisse. Wenn aus diesen Gründen es nicht leicht ist, solche Gartenstädte zu gründen, so soll man doch anstreben, deren Prinzipien bei Schaffung von Arbeitersiedelungen möglichst nahe zu kommen.

Der Verfasser hat in dem I. Teil des Regulierungswerkes (Erläuterung I, Seite 31) programmatisch darauf hingewiesen, daß der Stadt Villach auch eine segensreiche Zukunft als Industriestadt blühe und war bestrebt, hiezu im Plane in umfassendster Weise die zweckdienlichsten Vorschläge zu erbringen. Dementsprechend wurde im Osten und Süden der Stadt ein großräumiges Industrieviertel zur Ansiedlung von Fabriken und Industrieanlagen aller Art geplant. Die Billigkeit der Gründe, die günstige Lage an der projektierten Umfahrungslinie mit der leicht möglichen Anbringung von Industriegeleisen, hätten es voraussichtlich werden lassen, daß hier in nicht zu langer Zeit ein bedeutendes Industrieviertel zum Wohle der Stadt Villach und des Landes Kärnten entstanden wäre.

Statt diese hochwichtige Frage zu fördern, wurde bei Lösung der Bahnfrage einfach nicht darauf Rücksicht genommen und Villach muß, statt in Kürze in die Nutznießung der enormen Vorteile einer Industriestadt zu gelangen, nun warten, bis eine verständnisvollere und wohlwollendere Zeit dies möglich macht. Und das wird und muß geschehen. Eine verfehlt Bahnanlage kann und darf die Zukunft einer Stadt nicht dauernd beeinträchtigen. Daher ist es Pflicht, unbeschadet der momentanen ungünstigen Verhältnisse, das hohe Ziel, aus Villach eine hervorragende Industriestadt zu machen, wozu es von Natur aus als Knotenpunkt eines vielverzweigten Eisenbahnnetzes und inmitten der reichen Wasserkräfte des Landes gelegen, geradezu prädestiniert ist, nicht außer acht zu lassen und die Grundlagen hierfür schon im General-Regulierungsplane zu bestimmen und festzuhalten. Daher sind auch die zu einer Industriestadt gehörigen Arbeitersiedelungen durch Freihaltung der hierfür günstigen Territorien zu sichern.

Der Verfasser hat für Villach an vier Stellen des Stadtgebietes Arbeiter-Cottages sich errichtet gedacht, und zwar in verschiedenen Typen und möglichst den vorangeführten Prinzipien entsprechend.

1. (Das Arbeiter-Cottage in Lind.) Sieben verschieden lange Baublöcke von 40 m Tiefe, eingeteilt in Parzellen von ungefähr 18 m Länge und 20 m Tiefe, also von ungefähr 360 m<sup>2</sup> Fläche. Diese Anlage gestattet, freistehende Arbeiterwohnhäuser, ebenerdig für eine Familie oder einstöckig für zwei Familien zu erbauen. Auf der Eckparzelle gegen Westen ließe sich ein Vereinigungshaus erbauen; nordöstlich wäre eine geeignete Anlage mit Kinderspielplatz. Als Schule würde die am Platz A zu errichtende allgemeine Volksschule dienen.

2. (Das Arbeiter-Cottage unterhalb St. Leonhard.) Wäre nach den gleichem Prinzipie zu errichten. Die Kinder würden in der westlich gelegenen Grünanlage Spielplätze finden und könnten die nordöstlich vom Platze C in Seebach zu errichtende Schule besuchen.

3. (Das Aufeld-Cottage.) Plan II, Blatt 4. Hier und im nächsten Cottage wurde den Prinzipien der Gartenstädte bereits möglichst nahe gekommen, jedoch nur hinsichtlich der Behausungen, der gemeinsamen Vereinigungsstätten und der Schulen; hinsichtlich der Arbeitsstätten mit gemeinsamer Kraftanlage jedoch nicht, weil hierzu ja besondere Voraussetzungen erforderlich sind, die hier nicht zutreffen. Diese Cottages sollen nicht für selbständig produzierende Arbeiter dienen, sondern nur für solche, welche im Industrieviertel — oder so lange dies nicht existiert — in den bestehenden Industriestätten Villachs arbeiten.

In dem Cottage am „Aufeld“ wurden 4 Baublöcke gedacht, welche eine Tiefe von 80 m besitzen und Parzellen von 15 m Breite und 40 m Tiefe, also von 600 m<sup>2</sup> enthalten. Von den ein- oder zweigeschoßigen Wohnhäusern (für eine oder zwei Familien) stoßen je zwei zusammen und bilden so ein Doppelhaus. Das Cottage trennt ein Square vom „Grünen Ring“, an dem westlich sich eine Grünanlage reiht, die eine Schule samt Spielplatz für die Arbeiterkinder und weiters ein kleines Vereinigungshaus mit Versammlungshaus, Bibliothek und Bäder für die Arbeiter erhält. Als gemeinsame Unterhaltungsstätte ist der „Südpark“ auf dem „Galgenbühel“ (siehe Erläuterung I, Seite 114) gedacht, der — mit einer Restauration versehen — gewiß gerne auch von der gesamten Arbeiterschaft Villachs aufgesucht werden würde.

4. (Das Perau-Cottage.) Plan II, Blatt 10. Acht Baublöcke von 30 m, bzw. 40 m Tiefe geben Gruppen von Parzellen, die je 15 zu 20 m messen, also je 300 m<sup>2</sup> fassen. In der Mitte jeder Parzellengruppe befindet sich ein ebenerdiges Vierwohnungshaus.

In der westlichen Hälfte des Perau-Cottage, das gleichfalls durch Squares vom „Grünen Ring“ getrennt ist, liegt inmitten der Häuser eine Grünanlage. In ihr hätte ein Vereinigungshaus mit Versammlungssaal,

Bibliothek und Bader Platz, in einer gleichen Grünanlage der östlichen Hälfte eine Schule mit Spielplätzen.

Die Arbeiter-Cottages fallen in die Bauzone VI (Erläuterung I, Seite 80). Es wurden einstweilen nur deren vier als verschieden gestaltete Muster geplant. Sollte im Laufe der Zeiten, je nach der Entwicklung Villachs als Industriestadt deren mehr erforderlich sein, so sind im Stadtgebiete hinreichend geeignete Plätze hierfür, so am Drauboden, in Völkendorf oder Judendorf.

\* \* \*

Vor den einzelnen Bezirken sei im allgemeinen

### Das westliche Stadtgebiet

besprochen. Dieses erstreckt sich über das schön gelegene Plateau, auf dem sich die Ortschaften Alt-St. Martin, Neu-St. Martin, Völkendorf und Judendorf befinden. Dieses Gebiet ist infolge seiner Beschaffenheit, seiner landschaftlichen Vorzüge und seiner Lage nach Westen, aus welcher Richtung die vorherrschenden Winde die reine, frische Luft zuführen (siehe Erläuterung I, Seite 8, Anmerkung 2) in erster Linie für die bauliche Ausdehnung Villachs geeignet, und zwar für ein Wohnviertel. Das beweist augenfällig die rasch zunehmende Verbauung in Neu-St. Martin.

Auf dem räumlich großen Plateau dürfte in Hinkunft die Besiedlung folgendermaßen vor sich gehen:

Die Städte wachsen im allgemeinen dergestalt an, daß sich um den bestehenden Kern ringsum Gebäude, Straßen und schließlich Stadtteile ansetzen, so daß die Städte durch neue Ringe immer größere Kreise bilden. So wird es auch in Villach sein, daher die Verbauung des Plateaus zunächst der Altstadt — also in Neu-St. Martin — beginnen und dann nordwestlich, westlich und südwestlich fortschreiten wird. Demzufolge käme sie am spätesten nach Judendorf; daselbst dürften also die ländlichen Verhältnisse am längsten währen. Zur Förderung der Verbauung werden aber des weiteren auch die zu Bezirkszentren bestimmten Plätze, P G, I und L beitragen, welche für sich Kerne bilden werden, um die sich die Verbauung ringartig ansetzen wird.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß auf dem westlichen Plateau in kurzer Zeit ein rasch aufblühender Stadtteil entstanden wäre, wenn nicht die unglückselige Staatsbahnlinie mit dem 1 1/4 km langen Bahnhofgebiete sich wie eine Barriere zwischen die alten und neuen Stadtteile lagern und den Pulsschlag des Verkehrs behindern würde.

\* \* \*

Wir kommen nun des weiteren zur Erläuterung der in den einzelnen Stadtbezirken geplanten Regulierungen und Neuanlagen.

Hiebei seien nur jene erläutert, welche neu hinzukommen; auf die bereits im I. Teil des Regulierungswerkes erwähnten wird nur einfach hingewiesen.

### VI. Bezirk: St. Martin mit St. Johann.

(Alt-St. Martin.) Der uralte Ort St. Martin, an dessen Stelle einst das Santicum der Römer gestanden haben soll, liegt auf einem hügeligen Terrain. Der Augenschein zeigt, daß hier eine Regulierung schwer durchzuführen ist, ohne in das Terrain und in die Besitzstände zu sehr einzugreifen. Man belasse also die ländliche, unregelmäßige, oft recht malerische Anlage, besonders um die hochgelegene, weithin sichtbare Kirche. Man sollte nur gelegentlich seinerzeitiger Neubauten die Verkehrsadern in mäßiger Weise erweitern, und zwar die alte Hauptstraße auf 10 m und die andern Gäßchen und Ortswege auf 6.50 m Breite (5 m die Fahrbahn, 1.50 m der einseitige Gehsteig). Weiters ließe sich der kleine Platz bei der Kirche künftig in der auf Plan II, Blatt 1 gezeigten Weise erweitern. Von der östlichen Brüstungsmauer am steilen Abhang zur Drau hätte man einen prächtigen Fernblick. Der südlich an der Kirche gelegene alte Friedhof könnte seinerzeit eine, den kleinen Kirchenplatz vergrößernde Grünanlage werden.

(Die Umlegung der Tiroler Reichsstraße.) Diese ist eine Hauptverkehrsader erster Ordnung im Lande und auch für die Stadt Villach. Nachdem der Automobilverkehr im allgemeinen von Jahr zu Jahr zunimmt und im besondern dies auf der Tiroler-Straße infolge des Aufschwunges und der hieraus folgenden Anziehungskraft Villachs künftighin der Fall sein wird, so ist die derzeitige Führung der Straße durch den Ort Alt-St. Martin wegen der vielen und kurzen Krümmungen und des ab- und aufsteigenden Niveaus eine große Kalamität für den Straßenverkehr. Dieser gefährliche Engpaß hat bereits viele Unglücksfälle zur Folge gehabt, und würden sich diese bei zunehmendem Automobilverkehre sicherlich erhöhen. Dem muß unter allen Umständen abgeholfen werden.

Es ist daher auf das beste zu begrüßen, wenn seitens der Landesverwaltung bereits eine gründliche Behebung dieser Gefahr geplant wird. Das zu diesem Behufe ausgearbeitete Projekt des Staatstechnikers ist nicht nur eine radikale, sondern auch eine vorzügliche Lösung, welcher sich der Verfasser dieses nur vollkommen anschließen kann.

Diesem Projekte nach verläßt die von Villach kommende Tiroler-Straße an dem Punkte die alte Trasse, wo sie in das Gesenke des

St. Martiners Bächleins abfällt, biegt links — am Kamme der Anhöhe bleibend — in den nördlich beim Schlosse Mörtenegg vorbeiziehenden Weg ein, geht dann mittels einer Brücke über das Bächlein, umfährt im Westen die Ortschaft und trifft beim Alt-St. Martiners Friedhofe wieder auf die alte Trasse. Diese Straßenführung hat große Vorteile; sie führt in sanftem Bogen und guten Gefällen über die Einsenkung und sichert dadurch einen guten, gefahrlosen Verkehr auf der Reichsstraße; weiters schließt sie abseitsliegende Terrains zur Verbauung auf und macht die Gründe dadurch wertvoller, so z. B. auch das Anwesen Mörtenegg, das trotz der Abtretung des zur Straßenanlage nötigen Grundes sehr gewinnt, weil es, früher abseits liegend, nun an die Reichsstraße zu liegen kommt und dort wertvolle Baulinien erhält. Schließlich ist es durch die Umlegung der Straße möglich, an günstiger Stelle ein Bezirkszentrum zu schaffen, wie weiter unten erörtert werden soll.

Diese Regulierung gibt Anlaß zu einer prinzipiellen Erörterung. Von einem Teile der Einwohner von Alt-St. Martin wird gegen die Umlegung der Tiroler-Straße Protest erhoben, weil die Wirtschaften und Geschäfte an der alten Straße dadurch geschädigt würden. Bei Regulierungen ist es nun leider unausweichlich, daß manchmal dem allgemeinen Interesse zuliebe einige Sonderinteressen leiden müssen. Es muß dann ganz objektiv abgewogen werden, auf welcher Seite der größere Wert liegt.

Hier steht die Sache so: Bei vermehrtem Verkehre auf der Tiroler Reichsstraße, der vorzüglich durch Automobile bewirkt werden wird, ist die Passage durch den Ort lebensgefährlich, daher einfach unhaltbar. Durch die neue Trasse wird der Verkehr in bester Weise um den Ort geführt und viele Gründe dadurch der Verbauung aufgeschlossen, daher der Allgemeinwert der Ortschaft gehoben. Das sind die großen und bleibenden Vorteile der Umlegung. Der einzige Nachteil ist der, daß einige Wirtschaften und Geschäfte im Ort benachteiligt werden. Genau genommen ist der Nachteil aber nicht so bedeutend. Die Bevölkerung und die Landfahrwerke werden nach wie vor die gewohnten Stätten aufsuchen, die Automobile würden aber sicherlich nur vorbeifahren, ohne einzukehren oder Einkäufe zu machen. Schließlich werden sich die Wirtschaften und Geschäfte nach und nach auf die neue Trasse ziehen und ein momentaner Schaden ist dann ausgeglichen. Die im Allgemeininteresse gelegenen Vorteile sind also so groß, daß der kleine, vorübergehende Nachteil dagegen nicht in die Wagschale fallen kann.

Zur Herstellung der Tiroler-Straße usw. in ihrer ganzen Länge innerhalb des Stadtgebietes ist folgendes zu sagen. Die Straße ist, wie schon erwähnt, wegen ihrer Lage im Stadtbilde eine Hauptverkehrsader (siehe Erläuterung I, Verkehrsnetz, Seite 55 uff.). Infolgedessen erfordert sie eine angemessene Breite und wäre es auch sehr angezeigt, sie als Allee herzustellen. Demgemäß muß sie als 3 spurige Straße mit voraussichtlich

großem Wagen- und Automobilverkehre zumindest eine Fahrbahn von 8 m Breite erhalten (siehe: Elemente der Straßen und Wege, Seite 63 uff. der Erläuterung I). Daran müßten sich beiderseits mindestens 1 m breite Streifen zum Anpflanzen großer Alleebäume schließen und darnach beiderseits der Bedeutung der Straße entsprechende, 2·50 m breite Gehsteige kommen, die nur dort, wo die Straße längs des Steilrandes der Drau geht, fußwärts mit 1·50 m Breite genügen würde. Die Gesamtbreite wäre demnach 15 m, bzw. 14 m. Unter diese Breiten bei einer so wichtigen Hauptverkehrsader zu gehen (etwa aus Sparsamkeit), wäre unpraktisch in Hinblick auf den großen Verkehr, den sie in dem Villach der Zukunft zu bewältigen haben wird.

Bei der Umlegung der Straße darf auch nicht vergessen werden, vor dem Eingang in den Alt-St. Martiners Friedhof eine platzartige Erweiterung zu schaffen, sonst würden dort bei Leichenbegängnissen und zu Allerseelen den Verkehr störende Stauungen entstehen. Weiters wäre darauf zu achten, daß dort, wo die Straße knapp längs des hohen Steilrandes der Drau führt, der Straßenkörper vor dem Abrutschen für alle Zeiten gesichert werde.

(Fellacher-Brücke.) Ein Blick auf den Stadtplan zeigt, daß bei zunehmender Vergrößerung Villachs außer den sechs, teils bestehenden, teils geplanten Draubrücken, im Nordwesten noch eine weitere notwendig sein wird, welche nördlich von Alt-St. Martin nach Lind hinüber zu führen hätte. Da sie an der Grenze von Unter-Fellach liegt, könnte man sie Fellacher-Brücke heißen. Von Alt-St. Martin führt vom Friedhofsplatze hinunter eine zu erweiternde Straße, der sich solche von Unter-Fellach her anschließen.

(Platz P in Alt-St. Martin.) Dadurch, daß die umgelegte Tiroler-Straße nun direkt und im gleichen Niveau an die Legionen-Straße (siehe Erläuterung I, Seite 56, vorletzter Absatz) trifft, entsteht die beste Gelegenheit, am Zusammenstoß dieser beiden bedeutenden Verkehrsadern, vor dem Schlosse Mörtenegg einen Platz als Bezirkszentrum für Alt-St. Martin zu schaffen.

(Der Jugendpark) wurde bereits bei den Grünanlagen erwähnt.

(Bleiberg-Straße.) Beim Anwesen Egger zweigt von der Hans Schuster-Straße ein Verkehrsweg ab, der die direkte Richtung auf den Bleiberg hat, daher er Bleiberg-Straße genannt werden könnte. (Siehe über Platz- und Straßennamen, Seite 24 der Erläuterung I).

(Zur ferneren baulichen Entwicklung Villachs.) Es sei hier Gelegenheit genommen, im Interesse einer ferneren, regelrechten baulichen Entwicklung Villachs auf einige hervorstechende Fehler in der bisherigen Verbauung warnend hinzuweisen.

Der Beginn der Bleiberg-Straße und der südlich davon gelegene, gleichfalls von der Hans Schuster-Straße abzweigende Straßenanfang geben

geradezu Beispiele von verkehrten Straßenanlagen. Die Bleiberg-Straße wurde in ihrem Beginne viel zu schmal angelegt, ihr Niveau nicht geregelt, auf einen Gehsteig ganz vergessen und die Gebäude (Wohnhäuser und Schuppen) ohne Vorgärten gleich an den Staub, bzw. Kot der Straße gestellt. Der zweitgenannte Straßenanfang wurde bloß 5·25 m breit gemacht und hat nur einen einseitigen Gehsteig von 1 m Breite, ist also zum Fahr- und Gehverkehr sehr schlecht geeignet. Die eine Reihe der Häuser steht auch direkt an der Fahrbahn, so daß ungeschickt vorbeifahrende Wagen die Gebäude und ihre Bestandteile beschädigen können.

Es ist nicht angezeigt, in einer Zone offener Bauweise die Häuser knapp an die Straße zu stellen; man trenne sie durch Vorgärten vom Staub der Straße, dadurch werden die Wohnräume freundlicher und gesünder.

An der rechten Seite der Hans Schuster-Straße stehen die Häuser nicht mit den Fronten, sondern mit den Ecken gegen die Straße. Eine sehr sonderbare Anordnung, die ihren Grund in einer fehlerhaften Parzellierung hat. (Siehe Erläuterung I, Seite 81: Parzellierung und Baublöcke).

Schwerwiegende Fehler in Neu-St. Martin sind die fast durchwegs zu geringen Straßenbreiten. Als krasses Beispiel diene die lange, von der Villa „Burenheil“ östlich führende Straße, die nur 3·75 m breit gemacht wurde und kein Trottoir besitzt. Wenn sich zwei Wagen begegnen, müssen die Passanten flüchten, weil kein Raum für sie bleibt.

Alle die vorgenannten verfehlten Anlagen sind an und für sich nicht, und besonders nicht auf freiem Felde und bei verhältnismäßig sehr billigen Baugründen zu entschuldigen; sie rächen sich späterhin sehr, und hätten bei einiger Voraussicht leicht vermieden werden können.

In Hinkunft sollten nur solche Straßenanlagen und Parzellierungen gemacht werden, die den Anforderungen an einen ordentlichen Verkehr und an eine geordnete Verbauung entsprechen, und dies nicht nur allein für die Gegenwart, sondern auch für die Zukunft. Die bestehenden verfehlten Straßenansätze sind möglichst auszubessern, die schlecht angefangenen Straßen aber beileibe nicht dergestalt fortzusetzen, sondern in den ihrer Lage, ihrem Zweck und ihrer Bedeutung entsprechenden Dimensionen. Als Beispiel diene die auf Plan II, Blatt I gezeigte Regulierung des besprochenen Straßenansatzes zwischen der Bleiberg-Straße und der St. Johann-Allee, der von seiner ungenügenden Breite von 5·25 m durch Abschnen auf 8 m gebracht wurde und dessen Richtung durch Einschaltung eines kleinen Platzes verworfen wurde, weil sonst das weitere, rückwärtige Terrain ungünstig aufgeschlossen worden wäre.

Schließlich sei hier noch auf eine fehlerhafte Bauart hingewiesen, nämlich Neubauten halb in Böschungen hineinzubauen. Vor dieser gesundheitsschädlichen und unschönen Gepflogenheit wurde schon in der Erläuterung I, Seite 61 gewarnt. Leider wurde sie neuerlich geübt. (An der Judendorfer-Straße.)

Im VI. Bezirke findet sich weiter eine

(Schule mit Schulgarten in Neu-St. Martin.) In der Straße, welche zwischen der Bleiberg-Straße und der St. Johann-Allee projektiert wurde, um das dortige Gebäude zur Verbauung aufzuschließen, ergibt sich durch Verwerfung der Verkehrsader ein kleiner Platz, an dem eine Schule mit Garten eine ruhige Lage hätte.

(Platz C in Neu-St. Martin) wurde schon im Teil I des Regulierungswerkes erwähnt. Er gibt Gelegenheit zur Errichtung öffentlicher Gebäude.

(St. Johann.) Für diesen, schon außerhalb des eigentlichen Stadtgebietes liegenden Ort wurde ein günstiger Straßenanschluß projektiert.

## VII. Bezirk: Völkendorf mit Judendorf und Schmölzing.

(Platz I in Völkendorf.) Auf diesem Bezirkszentrum, im Teil I schon erwähnt, läßt sich in malerischer Lage im ansteigenden Terrain eine Kirche erbauen, welche bei Zunahme der dortigen Bevölkerung notwendig sein wird.

Über diesen Platz führt die Legionen-Straße, welche im weiteren Verlaufe auf den

(Platz L in Judendorf) gelangt, der (im Teil I erwähnt) gleichfalls Gelegenheit zur Erbauung für eine Kirche bietet.

(Kaiser Franz Josef-Jubiläums-Allee) fällt samt dem Karawanken-Park zum größten Teil in den VII. Bezirk.

(Grünanlage am Johannes-Feld) wurde schon erwähnt.

(Kleiner Platz mit öffentlichem Gebäude) wurde auf dem Felde „Leber“ unterhalb Völkendorf angenommen. Die östlich davon gelegene

(Terrainsenkung „Gruben“) an der Jubiläums-Promenade ist wohl nicht geeignet zur Verbauung, da sie sumpfig ist. Sie könnte für immer ihren jetzigen landwirtschaftlichen Zwecken dienen.

## VIII. Bezirk: Warmbad Villach.

Über die Schaffung eines eigenen Kurrayons für dieses prächtige Heilbad wurde ausführlich in der Erläuterung I, Seite 113 gesprochen.

Bevor wir zu den Anlagen in den weiteren Bezirken kommen, sei

### Das südliche und südöstliche Stadtgebiet

im allgemeinen besprochen. Von diesem Gebiete, welches sich von der Staatsbahnlinie zwischen Warmbad und dem „Galgenbühel“ angefangen, südöstlich der Stadt im Bogen nach Perau und gegen St. Agathen hinzieht, wurde behauptet, es sei für Zwecke der Verbauung untauglich, weil es von den Hochwasserfluten der Drau und der Gail zeitweilig überschwemmt werde, daher unkanalisierbar und ungesund sei.

Nach den Aussagen und Beobachtungen vertrauenswürdiger Ortskundiger ist dem aber nicht so, was mit folgendem leicht erwiesen werden kann.

Dieses Territorium, im General-Regulierungsplane zur Errichtung eines großen Industrieviertels mit Industriegeleisen bestimmt, ist kein Inundationsgebiet, sondern es wurden zeitweilig nur die niedrigen Teile desselben vor der Regulierung der Drau und der Gail überschwemmt, und zwar brach das Hochwasser der Drau unterhalb des „Engelhofes“ durch die dortige Ufersenkung aus und überschwemmte das Gebiet von Perau; weiters überflutete die noch unregulierte Gail rechts und links ihre Ufer, namentlich dann, wenn der „Warmbach“ bei Warmbad Villach anschwell.

Heute, nach der Regulierung beider Flüsse ist das ganz anders. Die Hochwässer fließen viel leichter ab und überschwemmen nur mehr wenig; so geht die Gail höchstens 200 m weit ins Land.

Verschließt man nun die Einbruchsstelle der Drau bei Perau durch einen Damm, (siehe auf Plan II, Blatt 12 und 13 den Vermerk: Steindamm), so ist von diesem Flusse überhaupt keine Überschwemmung mehr möglich; und dämmt man den Warmbach ein und schützt das Terrain unterhalb des „Galgenbühels“ durch einen Damm (das wäre zugleich der Eisenbahndamm der Umfahrungslinie), so ist das ganze große Territorium des geplanten Industrieviertels vollkommen geschützt. Durchsticht man überdies die einige Kilometer unterhalb des Zusammenlaufes der Drau und Gail befindliche Flußerpentine unterhalb St. Ulrich, so werden die Hochwässer so rasch abfließen können, daß von einer Überschwemmung oder Rückstauung im Stadtgebiete Villach überhaupt keine Rede mehr sein kann. Zugleich würde auch der Grundwasserspiegel für immer fallen. Dessen Stand ist im besagten Territorium aber auch derzeit nicht ungünstig; bei daselbst im Jahre 1907 errichteten Neubauten fand sich das Brunnenwasser erst bei 4—5 m Tiefe vor.

Unter solchen, an Ort und Stelle ja leicht zu erhärtenden Umständen kann man nicht sagen, daß das besagte Terrain ungünstig oder gar sanitätswidrig zur Ansiedelung sei. Es würden dann wohl nicht freiwillig Kleinwohnhäuser und Arbeitsstätten dort errichtet werden, wie dies bereits geschieht.

Diese Ansiedelungen liegen ungefähr auf der Linie des projektierten „Grünen Ringes“. Bis dorthin soll den Ortskundigen zufolge überhaupt niemals das Hochwasser der Gail gekommen sein, sondern nur bis weiter unterhalb, wo das Terrain gegen das Flußbett stetig abfällt. Um auch hier eine, übrigens nach der Regulierung des Gailflusses nicht mehr so gefährliche Überschwemmung einzuschränken, wurde wie schon erwähnt, der Damm der Umfahrungslinie als Schutzwehr gedacht. Wenn nun diese Linie weder jetzt, noch in Zukunft gebaut werden sollte, so wird die Stadt selbst diesen Damm als Schutz erbauen müssen, sobald die Verbauung der Stadt sich nach Südosten ausbreitet. Das wird aber zuverlässig im Laufe der Zeit geschehen. Die Ansätze hiezu mehren sich ja sichtlich und die Ausbreitung Villachs nach Süden und Osten wird schneller vor sich gehen, als man denkt; das werden die Sperren nach Westen und Norden, die beiden Bahnlinien mit ihren kilometerlangen Bahnhöfen bewirken.

Es ist daher Pflicht, einer geordneten baulichen Entwicklung in dem künftigen südöstlichen Stadtteil vorsorgend und zur rechten Zeit die Wege zu ebnen. Gerade hier wird es sich als dringend notwendig erweisen, durch ein Generalniveau des zukünftigen Straßennetzes großen, schweren Fehlern vorzubeugen. Hier gibt es nur eins: Entweder man schützt die tiefer gelegenen Terrains an der Gail durch einen Damm unter gleichzeitiger Hebung der Straßenzüge über den höchsten Hochwasserstand, oder man läßt dort überhaupt nicht bauen und setzt nicht die Menschen und ihre Güter einer immer wiederkehrenden Gefahr aus. In der Lederer- und Gärbergasse hat doch Villach ein immerwährendes warnendes Beispiel, das wohl nicht wissentlich wiederholt werden darf.

**IX. Bezirk: Waltersdorf.**

**X. Bezirk: Perau.**

**XI. Bezirk: St. Agathen.**

Die zumeist schon in den Erläuterungen I und II besprochenen Regulierungen und Neuanlagen in diesen Bezirken seien hier der Übersicht halber nur aufgezählt.

(Streifen für die Umfahrungslinie.) Freizuhalten für den Damm, auf dem die Trasse der Staatsbahn führen und der zugleich Schutz gegen Überschwemmungen bieten soll.

(Platz für den Haupt-Frachtenbahnhof.)

(Kleiner Platz Q) mit öffentlichem Gebäude gegen Warmbad zu.

(Grüner Ring) mit Alleen und Squares.

(Aufeld-Cottage) für eine Arbeitersiedelung mit Vereinigungshaus und Schule samt Schulgarten.

- (Südpark.)  
(Platz *M* in Waltersdorf) mit Kirche.  
(Auen-Straße) nach Süden führend.  
(Türken-Zeile) in der Richtung nach Tschinowitsch.  
(Industrie-Zeile) zum Haupt-Frachtenbahnhof führend.  
(Wenden-Zeile) zum projektierten Haupt-Friedhof auf den Anhöhen der Dobrowa führend.  
(Park in Perau.)  
(Schule mit Schulgarten) südwestlich von Perau.  
(Perau-Cottage) für eine Arbeitersiedelung mit Vereinigungshaus und Schule samt Schulgarten.  
(Platz *N* in Perau) mit eingebauter Kirche.  
(Park an der Drau) vor St. Agathen.

### Das nordöstlich angrenzende Gebiet der Katastralgemeinde Seebach.

(Im Plan II, Blatt 12 samt dem einspringenden Teil von St. Leonhard, violett umrändert.)

Dieses Gebiet, begrenzt im Norden von den Lehnen des Kumitzberges, im Osten und Süden von dem Damm der k. k. Staatsbahn, raint so unmittelbar an das Gebiet von Villach an, daß bei der voraussichtlichen Ausdehnung der Stadt deren Verbauung hier sicherlich die Gemeindegrenzen übergreifen wird. Hiezu ladet das von der Klagenfurter Reichsstraße durchzogene, zum Bauen sehr günstige Terrain förmlich ein. Es ist daher angezeigt, wenn man hiefür zielbewußt Vorsorge trifft.

Das genannte Gebiet bildet mit jenem angrenzenden Territorium Villachs, welches unterhalb des Raines liegt, auf welchem die Straße XIX nach St. Leonhard hinaufführt und auf dem das projektierte Arbeiter-Cottage liegt, ein ebenes, geschlossenes Terrain; gegen Norden und Westen schließen die Raine und gegen Osten und Süden (leider) die Bahntrassen ab, welche nur eine Unterfahrt zur Stadt gestatten.

Infolgedessen wird sich hier in Zukunft ein ziemlich abgeschlossenes Stadtviertel bilden. Der Umstand, daß der Grund zwei Gemeinden zugehörig ist, wird ein organisches Heranwachsen des Viertels nicht behindern, weil hiefür die lokalen Bedingungen sehr günstig sind. Um aber einen einheitlichen, zweckdienlichen Ausbau zu ermöglichen, ist beiderseits eine gleiche Bauweise einzuhalten, und zwar die für Villach geltende offene, weitere Verbauung der Zone IV.

Nach diesen allgemeinen Erwägungen entstand die nachstehende Projektierung (siehe Plan II, Blatt 11):

Für das zukünftige Straßennetz waren folgende bestehende Verkehrswege maßgebend:

1. Die Klagenfurter Reichsstraße, welche beim Durchlaß *a* beginnt, und über die Punkte *b*, *c*, *d* und *e* nach *f*, dem Kreuzungspunkte mit der Staatsbahn führt.

2. Der von *b* über *g*, *h* und *i* nach *j* führende Weg, der sich bei *j* gabelt und einerseits im Umbug nach St. Leonhard hinauf, und andererseits über *k* nach Zwischenbergen führt. Dieser Verkehrsweg wird ein sehr wichtiger werden, denn er liegt im Zuge der Ossiacher-Allee nach dem Treffner-Tale. Man könnte ihn „St. Leonhard-Straße“ nennen. An ihm muß auch ein Platz als Mittelpunkt des künftigen Stadtviertels liegen.

3. Der längs der Lehne des Kumitzberges von St. Leonhard über die Punkte *j*, *l* und *m* nach Punkt *e* auf der Reichsstraße führende Weg.

4. Der von Seebach herführende Weg *q*, *p*, *d*, der bei *p* einen Durchlaß unter der Staatsbahn findet. Dieser Weg ist ins Zentrum des Viertels zu führen; es geschieht dies über die Punkte *o* und *n* nach *h*.

5. Zu den genannten vier wichtigen Verkehrswegen gesellt sich noch ein fünfter. Vom St. Leonharder-See kommt dessen Abfluß durch ein Tälchen bei *k* auf das zu regulierende Gebiet herunter. Derzeit wird dieser Wasserlauf geteilt zur Berieselung der Wiesen verwendet. Wenn aber das Gebiet einmal verbaut ist, muß diesem Bächlein ein geregelter Ablauf geschaffen werden. Dies geschähe am besten, wenn man in der Richtung gegen die Drau, also im Verfolg der Punkte *k*, *l*, *n* und *e* ein offenes oder gedecktes Gerinne herstellen würde und vom Punkte *e* der Reichsstraße dessen kürzeste Verbindung mit der Drau suchen würde. Für die Dimensionierung dieses Gerinnes, welches in einer Straße geführt gedacht ist, wäre zu erwägen, daß die abzuleitende Wassermenge durch Gußregen oder Wolkenbrüche sehr anschwellen könnte.

Nachdem in besagter Weise die fünf Hauptverkehrswege für das projektierte Viertel festgelegt waren, wurden die weiteren Verkehrsadern derart angeordnet, daß gut zu verbauende Häuserblöcke entstanden. Die Straßenführung schmiegt sich zwanglos den Örtlichkeiten an und zeigt das Straßennetz bei Vermeidung von gesuchter Regelmäßigkeit und von überlangen, kerzengeraden Straßen Abwechslung und Mannigfaltigkeit, was die Grundlage für künftige gefällige Stadtbilder bieten wird. Soweit als möglich wurde bei der Straßenanlage den bestehenden Wegen und den Besitzgrenzen nachgegangen und von diesem Prinzipie nur abgewichen, wo es unumgänglich notwendig war.

Bezüglich der Straßenbreiten wäre zu beachten: Die Reichsstraße ist für die voraussichtliche Vergrößerung Villachs und den stets zu-

nehmenden Automobil- und Radfahrverkehr an und für sich zu schmal und wird es noch um so mehr, wenn sie in Zukunft beiderseits verbaut werden wird. Die Reichsstraße wäre daher zumindest auf 15 m Breite zu bringen (analog der Tiroler-Straße) und beiderseits mit 5 m tiefen Vorgärten zu versehen.

Von den Breiten der anderen Verkehrsadern des Viertels wäre zu sagen, daß die fünf als Hauptverkehrswege bezeichneten, solche von 12 m erhalten sollten, für die anderen aber Breiten von 8 m bis 10 m genügen dürften.

Selbstverständlich verlangt ein Stadtviertel, wie das geplante, einen Platz als lokales Bezirkszentrum. Dieses, schon im Plane I als Platz C vorgesehen, ist hier um so mehr nötig, weil das Viertel, wie schon erwähnt, eine relativ abgesonderte Lage hat. Der Platz ist genügend groß, um nach Erfordernis ein öffentliches Gebäude, etwa eine Kirche oder ein Amtsgebäude darauf errichten zu können. Er ist mit aneinander geschlossenen Häusern einzufassen, da er vorzüglich Markt- und Geschäftszwecken dienen soll.

Weiters wäre auch hier eine öffentliche Grünanlage mit Kinderspielplatz nötig. Sie wurde bei o angenommen, in jener unregelmäßigen Platzfigur, die übrig bleibt, wenn man in dem spitz zulaufenden Territorium die Baublöcke möglichst mit rechtwinkligen Ecken annimmt. Sobald die Vegetation der Anlage hochgewachsen ist, wird die Unregelmäßigkeit der Platzfigur nicht mehr auffallen.

Weiters gehört in dieses Viertel eine Schule mit Schulgarten, wofür bei n ein guter Platz wäre.



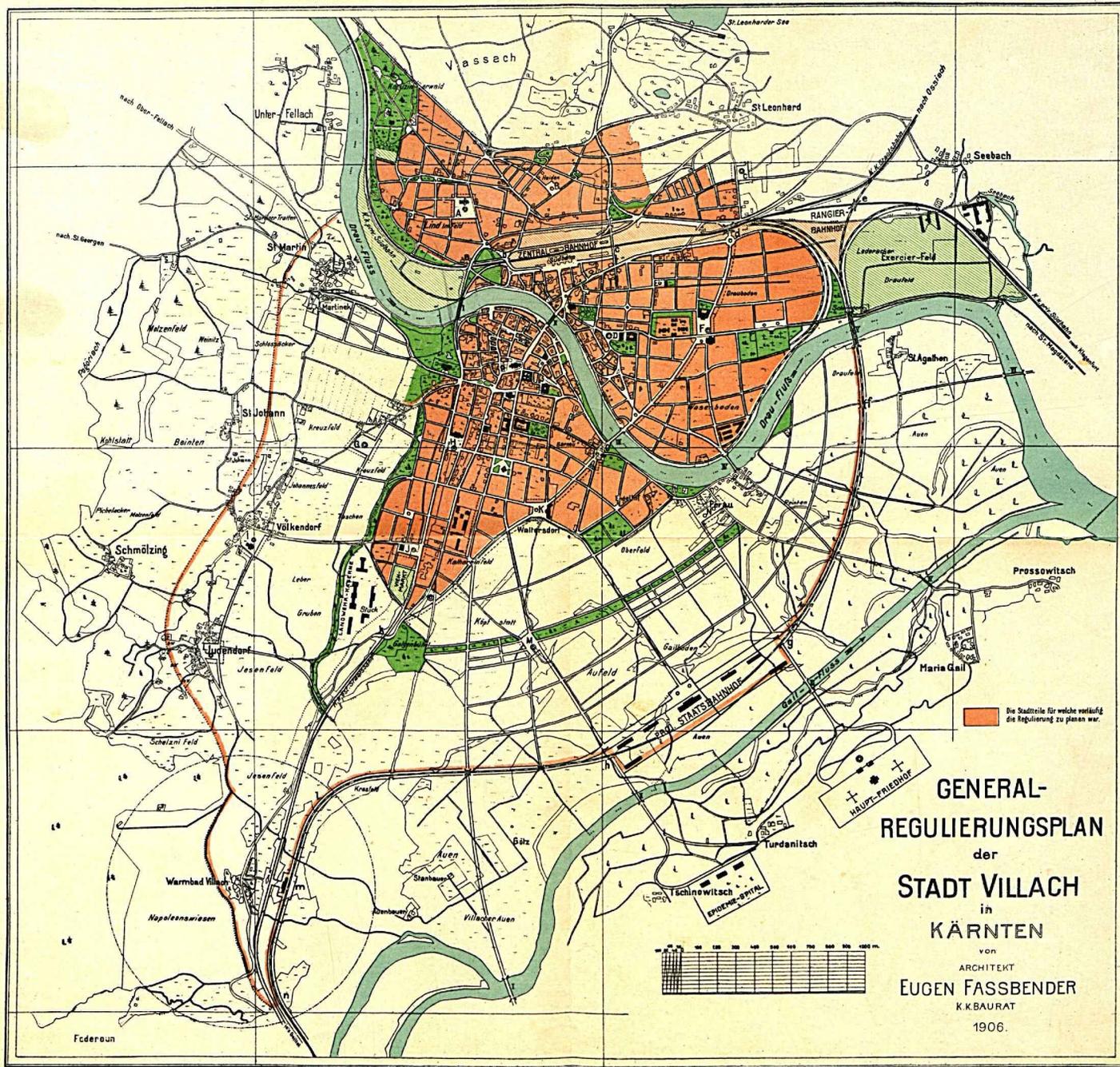
## Schlußwort.

Mit den beiden Teilen des Regulierungswerkes für Villach liegt nun eine, durch mehrere Jahre sich hinziehende Arbeit vor, bei welcher der Verfasser bestrebt war, auf Grund eines genauen Studiums der Stadt, ihrer Örtlichkeit und ihrer Verhältnisse die bestmöglichen Vorschläge für die bauliche Entwicklung und Verschönerung der prächtig gelegenen Alpenstadt, nicht nur allein für die Gegenwart, sondern auch für die ferne Zukunft zu erbringen.

Der Verfasser kann zum Schlusse nur seinem innigen Wunsche Ausdruck geben, daß diejenigen seiner Vorschläge, die als gut erkannt wurden, auch tatsächlich zur Ausführung kämen, und möchte sich glücklich erachten, wenn auf diese Weise sein Werk in die Wirklichkeit übertragen und zum Heile Villachs gereichen würde.

Wien, im Juni 1908.

Architekt  
**Eugen Faßbender,**  
k. k. Baurat.



Die Stadtteile für welche vorläufig die Regulierung zu planen war.

**GENERAL-  
REGULIERUNGSPLAN**  
der  
**STADT VILLACH**  
in  
**KÄRNTEN**

von  
ARCHITEKT  
**EUGEN FASSBENDER**  
K.K. BAURAT

1906.

