

Vision Rheintal

Verdichtungen im Bereich von öV-Haltepunkten

Planertag vom 15. Dezember 2010

atelier wehrlin

mrs partner ag | Birmensdorferstrasse 55 | CH 8004 Zürich | Tel: +41 (0)44 245 46 00 | info mrspartner.ch | www.mrspartner.ch

Aufgabenstellung

- Wo sind Verdichtungspotenziale vorhanden?
- In welcher Art und in welchem Ausmaß?
- Was ist die Empfehlung für die nächsten Schritte?

- Erste Annäherung anhand einer Typologie
 - Stadtbahnhof mit regionaler (und überregionaler) Ausstrahlung
 - Ortsbahnhof / Haltestelle (Haupterschließungsfunktion für die Gemeinde)
 - Stadtteilbahnhof / Quartierhaltestelle (Erschließung eines Stadtteils)
 - Haltestelle Betriebsgebiet (vorwiegend Erschließung von Betriebsgebieten)
 - Spezialfälle

- Grobe Analyse auf drei thematischen Ebenen
 - Potenziale für orts- und städtebauliche Entwicklungen im Bahnhofumfeld
 - Einbindung ins Verkehrsnetz und Ausstattung des unmittelbaren Umfeldes
 - Ausrüstung des Bahnhofes (Bahnhofinfrastruktur)

Themen: System Haltepunkt und Kontext



**Umfeld, Image und
Aufenthaltsqualität**

Infrastruktur



Haltepunkt und Umfeld



Themen: System Haltepunkt und Kontext

**Nutzungspotenzial
Im Einzugsbereich
700 m Radius**



Infrastruktur



Haltepunkt und Um...



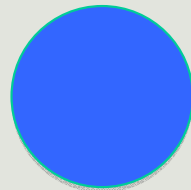
Themen: System Haltepunkt und Kontext



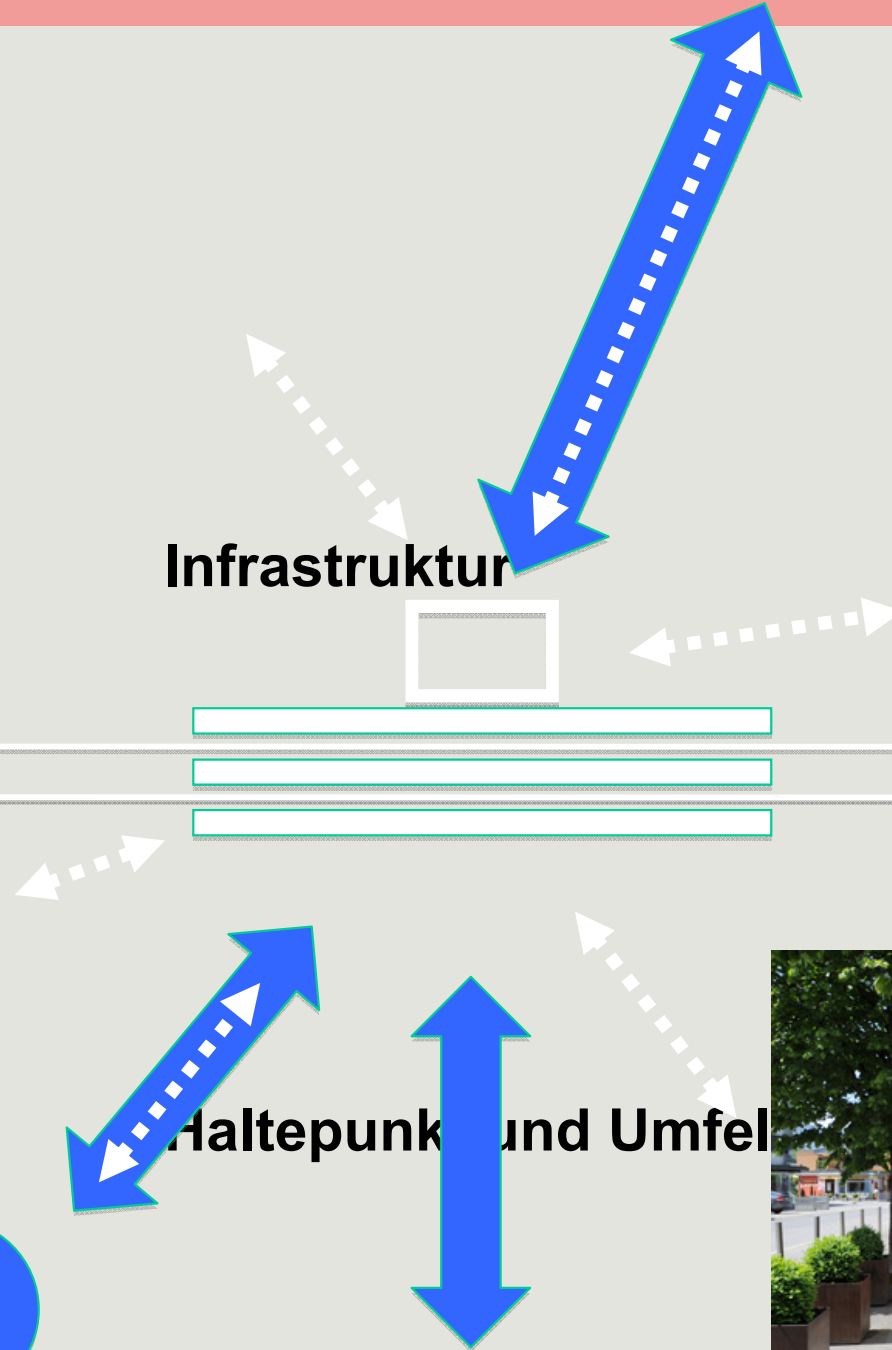
Infrastruktur



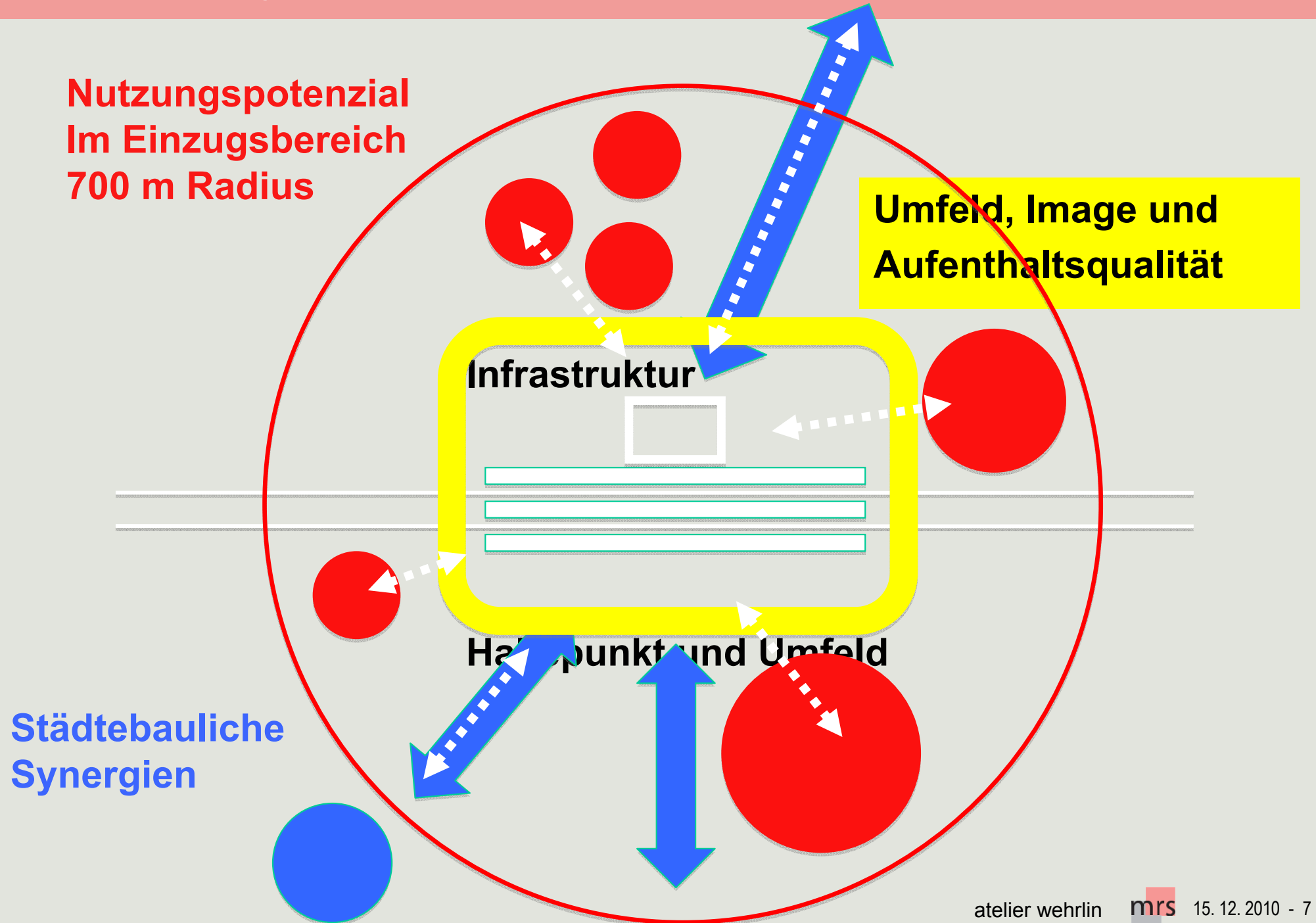
Städtebauliche Synergien



Haltepunkt und Umfeld



Themen: System Haltepunkt und Kontext



Daraus hat sich ergeben

- Eine Übersicht in Form von 3 detaillierten Tabellen, die für jeden Bahnhof die folgenden Elemente enthalten:
 - Das öV-Angebot und die Ausstattung des Bahnhofes.
 - Eine Beurteilung der Zubringersysteme der verschiedenen Verkehrsmittel
 - Eine Beurteilung der Potenziale

Bahnhof Feldkirch

- Stadtbahnhof mit regionalem Einzugsbereich
- Abstand Bahnhof – Zentrum ca. 0.5 km
- Ungünstige Lage im Stadtgebiet aber gute öV-Anbindung
- Vorbildliche Gestaltung der Bahnhofshalle und Ausrüstung
- Grosse Entwicklungspotenziale im Umfeld, die seitens der Stadt erkannt wurden.
Es besteht ein Masterplan.
- Gestaltungsdefizite im Bahnhofumfeld (Bahnhofplatz, Zufahrten, Verbindung zum Zentrum).



Handlungsempfehlung:

- **Umsetzung der vorliegenden Bemühungen in hoher architektonischer Qualität.**
- **Aufwertung des öffentlichen Raumes im Umfeld des Bahnhofs und der Anbindung der Innenstadt.**



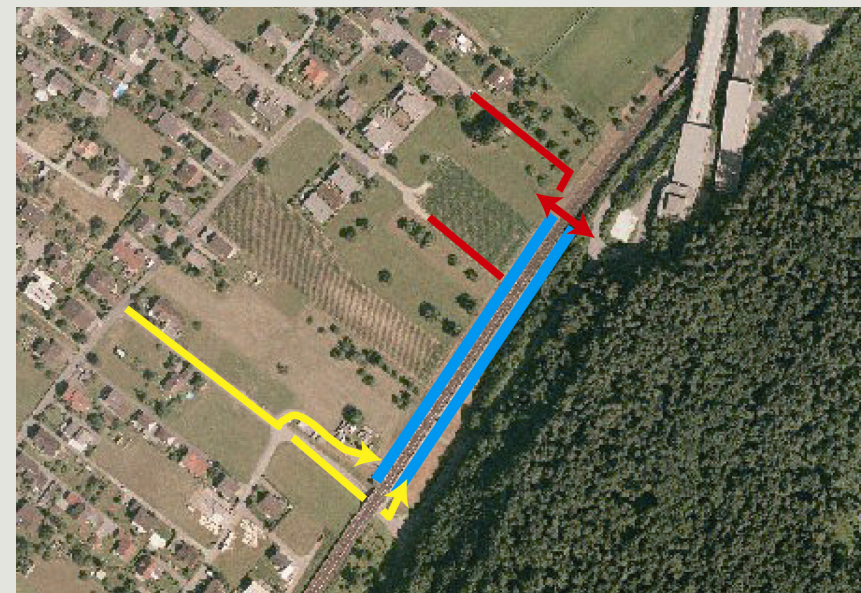
Haltestelle Feldkirch Amberg

- Stadtteil-Haltestelle in Wohngebiet.
- Umfeld wenig entwickelt.
- Mittleres Potenzial in mäßiger Dichte.
- Distanz zum Zentrum von Altenstadt ca. 800 m.
- Nur ein Zugang am Südende der Bahnsteige.
- Minimale aber vollständige Ausrüstung.



Handlungsempfehlung:

- **Aufwertung der Haltestelle und des Umfeldes.**
- **Bessere Anbindung der Siedlungen und des Zentrums von Altenstadt, Schaffen eines Nordzuges zu den Bahnsteigen.**



Bahnhof Rankweil

- Typischer Ortsbahnhof mit Bahnhofstraße zum Zentrum
- Bedeutende Umnutzungs- und Entwicklungspotenziale nordöstlich der Bahn mit Synergien zum nahen Ortszentrum.
- Auffüllreserven im Wohngebiet niedriger Dichte westlich der Bahn.
- Optimale Bahnanbindung für alle Verkehrsmittel
- Vollständige Bahnhofinfrastruktur



Handlungsempfehlung:

- Fortführung und Umsetzung der Planungen.
- Aktivierung der bedeutenden Nutzungsreserven im Bahnhofsumfeld.
- Einbindung und Vernetzung in allen Richtungen. Ortsbauliche Entwicklung der Achse Ortskern-Bahnhof als attraktiver, öffentlicher Raum.

Haltestelle Sulz - Röthis

- Haltestelle im Grünen.
- außerhalb des fußläufigen Einzugsbereiches der Siedlungen.
- Vorwiegend Fahrradzubringer und P+R.
- keine bauliche Entwicklung im Bahnhof-Umfeld geplant.



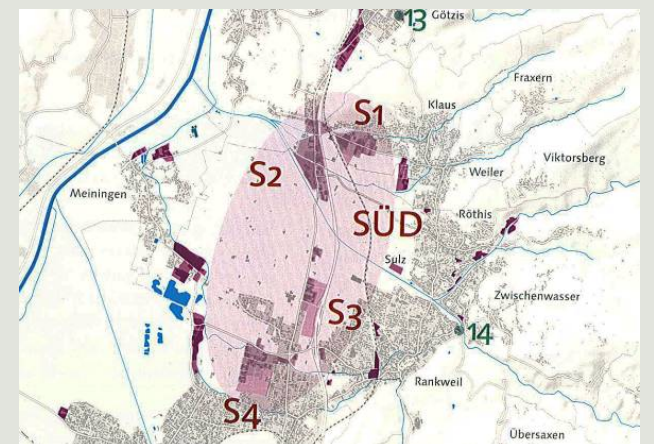
Keine spezielle Handlungsempfehlung

Haltestelle Klaus

- Haltestelle in Betriebsgebiet, das weitgehend auf den MIV ausgerichtet ist.
- Geringe Attraktivität, wenig Präsenz.
- Bedeutende Potenziale in den Betriebs- und z.T. auch in den nördlich und östlich gelegenen Wohngebieten.
- Noch nicht gewidmetes Potenzial zwischen Bahn und Autobahn.
- Gute Anbindung ans Bussystem.
- Zugänglichkeit für den nicht motorisierten Verkehr problematisch
- Gebührenfreie Parkplätze

Handlungsempfehlung:

- **Aufwertung der Haltestelle, des Umfeldes, der Zugangsachsen, und der Bushaltestellen. Verbessern der Wendemöglichkeit für die Busse.**
- **Setzen von attraktiven Nutzungen um unmittelbaren Umfeld der Haltestelle.**



Bahnhof Götzis

- Ortsbahnhof mit Bahnhofstraße
- Mit 600 m etwas zu große Distanz zum Zentrum
- Mäßiges Auffüll- und Verdichtungspotenzial mit Schwerpunkt Wohnen beidseits des Bahnhofes mit eher mittlerer Dichte
- Zugänglichkeit im Nahbereich nur für Hausbahnsteig ideal.
- Zugänglichkeit für nicht motorisierten Verkehr generell verbesserungswürdig.
- Gute öV-Anbindung. Attraktive Bus- und MIV-Zufahrten.



Handlungsempfehlung:

- Einbetten des Bahnhofprojektes in Entwicklungsvorstellungen für das Bahnhofumfeld.
- Integration in das örtliche Straßen- und Wegnetz

Haltestelle Altach

- Ortsbahnhof in peripherer Lage.
- Keine Synergien zum Ortskern.
- Beschränktes Entwicklungspotenzial. Keine Widmung der Flächen auf der Südostseite der Bahn vorgesehen.
- Bahnhofumfeld wenig attraktiv und durch L 203 von Dorf getrennt.
- Problematische Zugänglichkeit im Nahbereich, gefährliche Gleisquerungen durch Fahrgäste.
- Keine Busanbindung.
- Viele, gut ausgelastete Radabstellplätze.

Handlungsempfehlung:

- **Aufwertung des Bahnhofsvorbereichs und Umgestaltung der L 203, insbesondere Verbessern der Querungsmöglichkeiten.**
- **Realisierung einer zweiten Gleisquerung.**



Bahnhof Hohenems

- Ortsbahnhof rund 700 m vom Stadtkern entfernt.
- Bahnhofstraße funktioniert nicht als durchgehende mit Läden gesäumte Geschäftsstraße.
- Forcierte Entwicklung am Bahnhof würde als Konkurrenz zum Ortskern angesehen.
- Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale zwischen Bahnhof und Zentrum und generell im Einzugsbereich des Bahnhofes.
- Stark MIV-betontes Bahnhofumfeld.
- Schlechte Zugänglichkeit für nicht motorisierten Verkehr.

Handlungsempfehlung:

- **Entwicklung eines ergänzenden städtebaulichen Konzeptes, das dem Raum Bahnhof städtebauliche Konturen definiert und die Voraussetzung für Aufenthaltsqualität schafft.**



Haltestelle Dornbirn Hatlerdorf

- Stadtteil-Haltestelle
- Großzügig angelegt.
- Attraktiver, neu gestalteter Zugang am Nordende der Bahnsteige
- Entwicklungspotenziale in den Bereichen Wohnen und Betriebsgebieten
- Hauptzugang am Südende der Bahnsteige, aber Infrastruktur am Nordende (Zugang Zumtobel)
- Gute Zugänglichkeit für Radverkehr
- Gute Busanbindung aber keine Fahrplankoordination.
- Gebührenfreie Parkplätze

Handlungsempfehlung:

- **Aufwertung der Haltestelleninfrastruktur und des Umfeldes am Südzugang**



Haltestelle Dornbirn Schoren

- Stadtteil-Haltestelle in vorbildlicher Gestaltung
- Nutzung der Verdichtungspotenziale im unmittelbaren Umfeld ist im Gange.
- Optimale Einbindung ins Verkehrsnetz aller Verkehrsmittel.
- Gebührenfreie Parkplätze



Handlungsempfehlung:

- Keine besonderen Empfehlungen, da Verdichtung in vollem Gange.
- Wünschenswert sind direkte Haltestellenzugänge von den Wohngebieten südwestlich der Höchster Straße

Bahnhof Dornbirn

- Stadtbahnhof mit regionalem Einzugsbereich
- Bahnhofausbau und Umgestaltung des innenstadtseitigen Umfeldes ist erfolgt.
- Achse Zentrum-Bahnhof mit Überleitung in die nördlichen Stadtteile als städtebauliches Thema.
- Weitere Verdichtungspotenziale beidseitig des Bahnhofes und an der Bahnhofstraße (Lindenkreuzung).
- Erschließung Rad- und Busverkehr optimal. Großer Busknoten.
- Erschließung Fußverkehr gut, aber von Nordwesten her nur über die zentrale Unterführung

Handlungsempfehlung:

- Realisierung der Planung Poststraße
- Entwicklung eines städtebaulich ausformulierten Bahnhofszuganges Nordwest.



Haltestelle Dornbirn Haselstauden

- Stadtteilhaltestelle für die umgebenden Wohnnutzungen und für das künftige Betriebsgebiet im Nordwesten.
- Mäßiges Potenzial im engeren Umfeld.
- Ortskern am Rand des Einzugsbereiches der Haltestelle.
- Betriebsgebiet Schwefel außerhalb des 500 m Einzugsbereiches.
- Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel verbesserungsfähig.
- Das künftige Betriebsgebiet im Nordwesten erfordert einen neuen Zugang und eine neue Querungsmöglichkeit am Nordende der Bahnsteige

Handlungsempfehlung:

- **Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuß- und Radverkehr im Nahbereich.**
- **Schaffung einer neuen Bahnhofinfrastruktur und neuer Zugänge im Norden.**



Haltestelle Schwarzach

- Schön gestalteter Ortsbahnhof in Randlage.
- Von untergeordneter Bedeutung für die Gemeinde infolge der guten Buserschließung.
- Distanz zum Ortszentrum 600 – 700 m.
- Wenig Potenzial im unmittelbaren Umfeld. Siedlungsentwicklung auf der Westseite ist nicht geplant.
- Zwischen Firma Schelling und Ortskern gewisse Auffüll- und Verdichtungsmöglichkeiten.
- Gute Zugänglichkeit für den nicht motorisierten Verkehr auf der Ostseite. Verbindung zur Westseite über eine unattraktive Unterführung.
- Bescheidene Busbedienung.
- Gebührenfreie Parkplätze.



Handlungsempfehlung:

- **Aufwertung der Unterführung Gebhard-Schwärzler-Straße.**



Bahnhof Wolfurt

- Bahnhof am Rande des Betriebsgebietes, kein Bezug zum Ort.
- Im Süden beträchtliche gewidmete Betriebsgebietsflächen (z.T. Bauerwartungsland).
- Zugänglichkeit infolge der betrieblichen Anlagen der ÖBB erschwert (für Externe schwer auffindbar, überlange Unterführung)



**Handlungsempfehlung:
Attraktivierung und bessere Gestaltung der Zugänge**

Bahnhof Lauterach

- Ortsbahnhof mit wenig attraktiver Anlage.
- Distanz zum Ortskern zu groß für direkte Synergien.
- Wenig einladendes Umfeld.
- Bahnquerung durch lärmbelastete Straßenunterführung.
- Neubau- und Verdichtungspotenziale im Umfeld
- Mit einem Nord- und einem Südzugang gute Erschließung des Einzugsgebietes.
- Direkter FG-Zugang aus Richtung Westen verbaut.
- Beschränkte Radabstellmöglichkeiten.
- Ausreichende Busbedienung, ungünstig gelegene Haltestellen.
- Wenig gebührenfreie Parkplätze



Handlungsempfehlung:

- Realisierung neuer Bahnhof mit Option Südschleife
- Masterplan für Umfeldentwicklung



Haltestelle Riedenburg

- Attraktive Stadtteil-Haltestelle in Hochlage mit nördlicher und südlicher Unterführung.
- Hauptanbindung im Norden mit Busverknüpfung.
- Stadtentwicklung im östlichen Umfeld weitgehend abgeschlossen.
- Westlich der Haltestelle unüberbaute Flächenreserven mit gewissen Verdichtungs- und Erneuerungsbereichen.
- Optimierte Fuß- und Radverkehrszugänge und -zufahrten.
- Stadtbusbedienung im Viertelstundentakt.
- MIV-Vorfahrt ohne Bedeutung.



Handlungsempfehlung:

- **Aufwertung des unmittelbaren Umfeldes im Norden mit einer Verstärkung des Stadtteilzentrums.**

Bahnhof Bregenz

- Bedeutender Stadtbahnhof mit regionalem und überregionalem Einzugsbereich.
- Großes strategisches Entwicklungspotenzial im Spannungsfeld von Bahnhof und Stadtzentrum.
- Überbauung des Seestadtareals ist in der Folge eines städtebaulichen Wettbewerbes geplant.
- Die heutige Gestaltung und Zugänglichkeit weist verschiedene Mängel auf, die im Rahmen der Neuüberbauung eliminiert werden.



Handlungsempfehlung:

- Realisierung des vorliegenden Konzeptes

Haltestelle Bregenz Hafen

- Haltestelle für die Innenstadt Bregenz und den Hafen.
- Attraktiv gestaltetes Umfeld im Seebereich und Übergang zum Stadtzentrum.
- Potenzial bereits ausgeschöpft.
- Gute Zugänglichkeiten und Busanbindung.
- Stadtseitiger Vorbereich wird oft missbräuchlich für Kurzparken bzw. Anhalten benutzt.
- Zugang von Tannenbach könnte mit einem direkten Zugang auf den Bahnsteig verbessert werden (solange die Haltestelle nicht als Kreuzungsstelle ausgebaut ist).



Handlungsempfehlung:

- Anbindung landseitig optimieren.



Bahnhof Lochau

- Ortsbahnhof am Siedlungsrand und in Ufernähe.
- Distanz zum Ortskern ca. 600 m.
- Attraktive relativ neue Bahnanlage. Gestaltung der Uferseite in Entwicklung.
- Eigenständige Ausschöpfung der Potenziale im Bahnhofumfeld möglich und teilweise schon im Gange.
- Landseitige Gestaltung des Bahnhofumfeldes durch das alte verriegelte Bahnhofgebäude und die Straße dominiert.
- Die Zugänglichkeit sowohl für den öffentlichen wie für den nicht motorisierten Verkehr ist in Ordnung.
- Gebührenpflichtige Parkplätze.

Handlungsempfehlung:

- Den öffentlichen Raum im Spannungsfeld von Kreisel mit Ortszugängen, Vorbereich der Haltestelle und See thematisch und räumlich verdichten.



Bahnhof Lustenau

- Ortsbahnhof am Siedlungsrand.
- Große Distanz zum Zentrumsbereich, zu den weiträumigen Arbeitsplatz- und Wohngebieten.
- Beschränktes Entwicklungspotenzial für Arbeitsnutzungen westlich der Bahn und für Wohnnutzungen auf der Ostseite.
- Zugänglichkeit für den Fußverkehr sehr problematisch, insbesondere von und zur Ostseite des Bahnhofs.
- Große Teile der Gemeinde nur via Fahrrad oder Bus erreichbar.



Handlungsempfehlung:

- **Aufwertung der Bahnhofanlage, ihres Umfeldes und der Zugänglichkeit.**
- **Prüfung von Siedlungsergänzungen.**



Bahnhof Hard-Fußbach

- Ortsbahnhof am Siedlungsrand.
- Distanz zum Zentrum fast 1 km.
- Unattraktive, verlassene Anlage.
- Bereich Bahnhof als Entwicklungsschwerpunkt geplant.
- Ergänzungs- und Verdichtungspotenzial für Wohnen mittlerer Dichte.
- Zugänglichkeit von und zum Zentrum und Querung der L 202 stark verbesserungsfähig.



Handlungsempfehlung:

- **Koordinierte Planung der Gebietsentwicklung und der Bahnhofinfrastruktur.**
- **Besonderes Gewicht auf der Vernetzung mit den Ortskernen von Hard und Fußbach.**

Haltestelle Lauterach-West (neue Haltestelle)

- Ortsteilbahnhof am Siedlungsrand.
- Flächenreserven für Wohnnutzungen vorhanden.
- Einbindung in Wohnnutzungen niedriger bis mittlerer Dichte möglich.
- Zugänglichkeit bedarf noch der Klärung.
- Zur Zeit noch geringes Potenzial



Handlungsempfehlung:

- **Machbarkeitsstudie ergänzen durch Kosten-Nutzen-Analyse.**

- Zentrale Bedeutung der drei Stadtbahnhöfe
 - Bregenz, Dornbirn, Feldkirch

- Ortsbahnhöfe, Identität und Synergie mit den Zentrumsbereichen
 - In Rankweil und Hohenems Spannungsfeld zwischen Bahnhof und Ortskern zusammenhängend entwickeln.
 - In Amberg, Götzis, Altach, Schwarzach, Lauterach, Lochau-Hörbranz, Hard-Fußach und Lustenau sind autonome Nutzungsentwicklungen erforderlich.
 - Besonders interessant: Lochau-Hörbranz und Hard-Fußach: eigenständige Entwicklungen mit je einem spezifischen Profil.

- Haltestellen im Industriegebiet
 - Klaus und Wolfurt: grundsätzliche Attraktivierung bei gleichzeitiger Aufwertung des Umfeldes und der Optimierung der Zugangsachsen für den Langsamverkehr.

Weitergehende Empfehlungen

➤ Vertiefende Arbeiten

- Definition bzw. Vertiefung von Zielen und Randbedingungen
- Abklären des Handlungsspielraums und vertiefen der Handlungsempfehlungen.
- Aufzeigen grundsätzlicher Lösungsperspektiven.
- Erstellen eines Aktionsplans für die weitergehende Planung und Realisierung.

➤ Empfehlung für Vertiefungen bei folgenden Bahnhöfen

- Rankweil
- Klaus
- Götzis
- Hohenems
- Haselstauden
- Lauterach
- Hard-Fußbach
- Lustenau

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit