

FACHTEAM SIEDLUNG UND MOBILITÄT

Leitsätze

Markus ABERER (Teamleitung)

Ingmar ALGE

Wilfried BERTSCH

Ulrich GRASMUGG

Helmut KUESS

Philip LUTZ

Gabor MÖDLAGL

Geli SALZMANN

Franz SCHWERZLER

Juni 2006

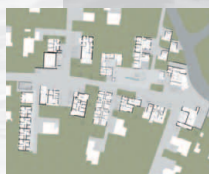
Identität und Profil: Der Lebensraum Rheintal mit seinen Gemeinden und Städten wird zu einem vernetzten, städtebaulich strukturierten, durchgrüntem Siedlungsraum weiterentwickelt. In der Tradition verwurzelt, weltoffen, zukunftsorientiert und unverwechselbar (S_1)



Der Lauteracher Ortskern ist Gegenstand bei „European“ (Europäischer Wettbewerb für Urbanismus und Wohnbau)



Beispiel zur Stärkung und Erneuerung von Ortskernen: Sanierung des bestehenden Arzthauses in Weiler



Studie der FH Liechtenstein: Möglichkeiten und Schwierigkeiten des Weiterbaus innerhalb eines typischen rheintalischen Baugebietes



Nach dem Grünraumkonzept für das Betriebsgebiet Millennium Park werden Wegeverbindungen, Bauminseln, Wasserflächen und temporäre Pflanzflächen realisiert



Dank Standortfaktoren und BBII-Widmung Möglichkeit eines hochwertigen Betriebsstandortes mit hervorragenden „inneren Qualitäten“



Die Siedlungsentwicklung erfolgt innerhalb bestehender Widmungsgrenzen im Rahmen der vorhandenen Bauflächenreserven (S1_1)

Die Siedlungskerne werden gezielt städtebaulich aufgewertet und verdichtet. Stadt-, Markt und Kleingemeinden setzen unverwechselbare städte- und ortsbauische Akzente. Dazu gehören beispielhaft die Nachnutzung von brachliegenden Flächen, eine aktive Bodenpolitik, die Aktivierung von Raumreserven oder die Umsetzung von Verkehrsösungen (S1_2)

Im Zusammenwirken von Wohnbauförderung und Quartiersplanung erfolgt ein qualitätsvoller Weiterbau der Siedlungen: Wohnen mit entsprechender Infrastruktur (Bus, Bahn, Schulen, soziale Infrastruktur), Nahversorgung, öffentlichen Freiräumen und Naherholungsgebieten, ausgewogener Dichte sowie nachhaltiger Erschließung unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten. Arbeiten und Wohnen rücken näher zusammen, Umnutzungsmöglichkeiten von Gebäuden werden beispielsweise durch größere Raumhöhen in den Erdgeschossen vorgezogen (S1_3)

Sicherung und Entwicklung hochwertiger Betriebsstandorte mit städtebaulichen, architektonischen und landschaftsgestalterischen Qualitäten und guter Anbindung an die Infrastrukturnetze von Schiene und Straße (S1_4)

Einordnen und gestalterische Verbesserung der baulichen Großformen mit städtischen Angeboten (urbane Fragmente) an den äußeren und inneren Siedlungsrändern: räumlich fassen, im Kern gestalten, mit den innerstädtischen Zentren verbinden (S1_5)

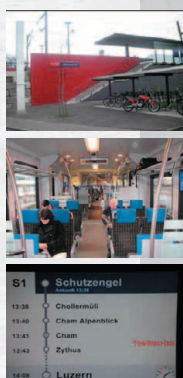
Die Pflege von bestehenden und die Schaffung neuer Identifikationsmerkmale tragen zur Orientierung im Rheintal bei. Stadt- und Landbusse stehen zum Beispiel mit leicht differenzierten Auftritten deshalb unter einem gesamthafem Corporate Design (S1_6)

Hochhäuser werden aufgrund ihrer städtebaulichen und raumplanerischen Wirkung nicht lokal, sondern regional beurteilt. Eine hervorragende Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und die Innenstädte wird vorausgesetzt. Das landschaftliche Profil des Rheintals (Talboden – Inselberge – Kulisse der Felswände / Berghänge) und die gebaute Siedlungslandschaft lassen Hochhäuser nur dort zu, wo keine Beeinträchtigung des Stadt-, Orts- und Landschaftsbildes die Folge ist (S1_7)

Richtpläne für Bebauungsdichten mit den Hauptregelungsinhalten Baunutzungszahl, Zahl der Geschosse, Garagierung und Parkierung sind ein geeignetes Instrument für eine geordnete Siedlungsentwicklung. Ein Abweichen vom Richtplan ist unter Berücksichtigung der Verkehrsanbindung, insbesondere des ÖV-Erschließungsgrades und des Orts- und Landschaftsbildes sowie der Beispielwirkung zu untersuchen (S1_8)

Neben klaren und scharfen Siedlungsrändern gibt es offene bzw. verzahnte Siedlungsränder. Rand und Verbindung zwischen Siedlung und Landschaft können je nach Situation gestaltet werden: Wege, Begleitgrün, Möblierung, Spiel- und Aufenthaltsbereiche, Gärten, „grüne Finger“, Schrebergärten, Aussichtspunkte bilden eine erlebbare Übergangszone (S1_9)

Öffentlicher Verkehr ist Rückgrat der Entwicklung (S_2)



Beispiel Stadtbahn in Zug für ca. 50.000 Einwohner:
Hauptlinie Streckenlänge 9 km, 10 Haltestellen, 3 große
Bahnhöfe, 6 neue Haltestellen, Zugfolge 15 Minuten

Öffentlicher Verkehr mit städtischem Angebot, Stadt-Bahn mit dichtem Takt und eventuell zusätzlichen Haltestellen bilden das Rückgrat der regionalen Entwicklung (S2_1)

Stadt-Bahn als Symbolträger und verbindendes Element mit prägender Gestalt: Haltestellen und Bahnhöfe werden zu Identifikationsorten mit klarem Bezug zu ausgewählten Stadt- und Ortskernen (S2_2)

Die internationalen Streckenanschlüsse nach Liechtenstein, Deutschland und in die Schweiz werden baulich und angebotsmäßig verbessert (S2_3)

Machbarkeitsstudien für zusätzliche Schienenverbindungen im Unteren Rheintal (Querverbindungen, Ringverbindung) werden unterstützt, die Realisierbarkeit in technischer und ökonomischer Hinsicht und in ihrer Auswirkung in räumlicher Hinsicht geprüft (S2_4)

SIEDLUNG UND MOBILITÄT

Siedlung und Verkehr sind abgestimmt: Nutzungsart und Nutzungsdichte richten sich nach dem Verkehrsangebot (S_3)

Entwickeln hoher Baudichten und Nutzungsvielfalt an ÖV-Knoten (S3_1)

Selective Anordnung der Nutzungen nach Eignung und in Abhängigkeit der Verkehrserschließung: Einrichtungen mit hoher Kundenfrequenz (Verwaltungs-, Veranstaltungseinrichtungen) bzw. NutzerInnen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind (Sozialeinrichtungen, Schulen), nur an ÖV Haltepunkten mit dichten Intervallen; Logistikbetriebe und transportintensive Produktionsbetriebe an Standorten mit Bahn- und hochrangigem Straßenanschluss ohne Beeinträchtigung von Wohn- und Erholungsgebieten. Schaffung der entsprechenden planungsrechtlichen Instrumente hierfür (S3_2)

Keine neuen publikumsintensiven Großstrukturen (Einkaufszentren, Großkinos, Discotheken etc.) an und außerhalb von Siedlungsrändern (S3_3)

Neuordnung der Parkplatzbemessung: Zahl der Stellplätze und Tarife in Abhängigkeit von der ÖV-Erschließungsqualität, Einführung und Anwendung von Obergrenzen etc. bei der Bemessung der Zahl der Stellplätze (S3_4)

Mobilitätsverhalten urbaner weiterentwickeln: herabgesetztes Geschwindigkeitsniveau auf der Stadt-Autobahn, mehr Kostenwahrheit beim fließenden und ruhenden Verkehr, Mobilitätsmanagement für den Freizeitverkehr sowie Verkehr im Zuge von Großveranstaltungen (S3_5)

Ein Netz von öffentlichen Räumen und die sie verbindenden Verkehrsnetze werden zu prägenden Elementen im Rheintal (S_4)



Beispiel: Impuls Entwicklung des wenig frequentierten Bahnhofes Hard-Fussach: eine neue Nord-Süd-Achse knüpft den Bahnhof an das Zentrum an. „Akupunkturen“ (= punktuelle Verdichtung) im umgebenden Bahnhofsbereich werten den Ortsraum auf und bereichern ihn an.

Die „innenliegende“ Stadt-Bahn und die „außenliegende“ Stadt-Autobahn bilden das Grundnetz für Mobilität und Siedlungsentwicklung. Das Anschlußstellenkonzept zur A 14 ist raumplanerisch aufzuarbeiten (S4_1)

Die „außenliegende“ Stadt-Autobahn wird über Eingangstore an den Siedlungsrändern mit dem inneren System verbunden: gute Gewerbearchitektur, Baumpflanzungen, verbesserte und städtische Ausgestaltung der Straßenräume. Art und Ausführung der Straßenbeleuchtung, der Leitsysteme sowie Zurückhaltung bei den Werbeanlagen sind wichtige Mittel zur Unterstützung dieser Zielsetzung (S4_2)

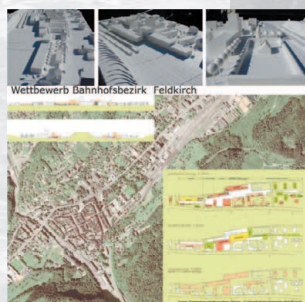
Siedlungszentren, Bahnhofsbereiche, siedlungsinterne Verkehrsachsen, Quartierzentren und Parks bilden ein zusammenhängendes System attraktiver, gezielt gestalteter öffentlicher Räume für Naherholung, Kultur, Begegnung und Versorgung (S4_3)

Die Landes-Hauptstraßen erfüllen auch orts- und städtebauliche Aufgaben und werden als solche wahrgenommen. Sie sind nicht nur Ausfahrts- oder Durchzugsstraßen, sondern Spange zwischen Siedlungsrändern und Kern sowie innerhalb des Siedlungsgebietes und erfordern daher eine gute bauliche Fassung und Gestaltung (S4_4)

Landes-Radwege werden als zügig befahrbare überregionale Radverkehrsverbindungen für den Alltags- und Berufsverkehr angelegt (S4_5)



Beispielhaft sollen bei der Anschlussstelle Dornbim-Süd am neuen Großkreisel östlich der A14 ca. 100 hochstämmige Bäume eine urbane und der Gartenstadt Dornbim entsprechende Marke am westlichen Städteingang mit den vorhandenen Großkubaturen setzen.



Wettbewerbssiegerprojekt: Neuordnung des städtebaulichen Umfeldes: Eine neue Achse zur Innenstadt Feldkirchs und mehrgeschossige Baukörper in Ergänzung zum Hochhausbestand betreiben die Stadtentwicklung in Ergänzung zur Altstadt.