

Siedlung & Mobilität – ein Strukturkonzept

Von Hannes MÜLLER und Matthias WEHRLIN zum Fachteam Siedlung und Mobilität

Juni 2006

Siedlung & Mobilität – ein Strukturkonzept

1. Vision RheintalSTADT ?!

Vom amorphen Siedlungsband zur RheintalSTADT

Siedlung

Die Rheintaler „Randstad“ des Bundeslandes Vorarlberg ist in einem fundamentalen Wandel begriffen. Die ehemals weitgehend auf den Rand der Rheinebene beschränkte Besiedlung aus dörflichen, landwirtschaftlich geprägten Strukturen und wenigen historischen, städtischen Kernen (Bregenz, Hohenems, Feldkirch) ist zu einem vernetzten, kaum überblickbaren, eher amorphen Siedlungsteppich mutiert. Einem Siedlungsteppich, der sich eher pragmatisch an die topographischen Gegebenheiten, an das traditionelle Wegnetz, usw. anlehnt.

Die Prognosen gehen von einem weiteren, allerdings schwächeren Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung und damit der Siedlungsfläche (u.a. plus 44'000 Wohnungen) aus. Dieses Wachstum bietet die Chance, das Konglomerat von Siedlungen von vorwiegend mittlerer und niedriger Dichte zu einer Stadtstruktur zu formen; einer europäischen Stadt, die sich auf die Anforderungen des 21. Jahrhunderts ausrichtet und die Grundsätze der Nachhaltigkeit ins Zentrum rückt. Identität, Unverwechselbarkeit und Einzigartigkeit sind Merkmale einer Stadt, die für das nach außen wirkende Profil wie auch für die Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Lebensraum von Bedeutung sind. Diese RheintalSTADT hat hervorragende topographische Voraussetzungen. Ihr Rückgrat sind die Bahn und die Autobahn. Sie lebt aber nicht nur von einer leistungsfähigen Infrastruktur und von der Pflege der vorhandenen landschaftlichen Werte. Es sind räumlich-städtebauliche Konzepte und Interventionen nötig, um das Bild der RheintalSTADT zu formen und weiterzuentwickeln. Das Zusammenspiel zwischen den historischen Dörfern und Städten und dem Gesamtbild "RheintalSTADT" führt dazu, dass nicht etwa die Identität der einzelnen Teile verloren gehen soll. Vielmehr sind sie unverwechselbare Teile eines größeren Ganzen.

Begünstigt durch die automobilen Verkehrsgunst sind an den Rändern und Aus-/Einfallachsen neben Industrie- und Gewerbebauten neue Einrichtungen des Detailhandels und der Unterhaltungsindustrie entstanden (z.B. Messepark Dornbirn, Cineplex Hohenems, Intersport Rankweil). Diese dynamischen, auf den privaten motorisierten Verkehr ausgerichteten Gebiete konkurrenzieren die Ortskerne. Weichenstellungen für die weitere Steuerung dieser sich weiter formenden städtischen Struktur sind notwendig.

Der Lebensraum Rheintal hat eine lange Geschichte, die bis weit in die Zeit zurückreicht, bevor die heutigen nationalstaatlichen Grenzen gelegt wurden. Offensichtlich sind die historischen und kulturellen Gemeinsamkeiten der Orte beidseits der Staatsgrenzen. Entsprechend rege ist auch heute der Austausch. Mit der Umsetzung des Schengen-Abkommens werden die Grenzhindernisse weiter abgebaut werden. Das Rheintal kann wieder als ein Raum betrachtet werden, wenn auch die administrativen Grenzen weiter ihre Wirkung entfalten werden.

Am westlichen Rand der Ebene im St.Galler Teil des Rheintales findet sich eine ähnliche, wenn auch wesentlich weniger entwickelte Siedlungsstruktur, die sich im unteren Teil zu einer kleinen

Agglomeration verdichtet. Ein Siedlungsraum, der über den Rhein und den Alten Rhein hinweg sich mit Lustenau, Höchst, Fussach und Gaissau zu einer Agglomeration von relativ niedriger Dichte formt. Das Besondere an dieser ad hoc Agglomeration ist das Fehlen einer eindeutigen Hierarchie, eines dominierenden Zentrums. Im Süden sind die Verflechtungen mit dem Walgau und der liechtensteinischen Nachbarschaft ebenso offensichtlich wie auch am Bodensee der räumlich nicht wahrnehmbare Übergang im Bereich der Mündung der Leiblach.

Mit dem Ansatz der Vision RheintalSTADT bietet sich die Gelegenheit, über die Staatsgrenzen hinweg eine erweiterte visionäre „Euregio“-Strategie zu entwickeln.

Landschaft

Die neuere Vorarlberger Architektur hat in den letzten Jahrzehnten international für Aufsehen gesorgt. Mit dem Kunsthaus Bregenz wurde ein besonderes Zeichen für die RheintalSTADT im Aufbruch gesetzt. Dieser formale und kulturelle Gestaltungswille sollte nun schrittweise auf die Form und den Ausdruck der RheintalSTADT übertragen werden. Die grüne Stadtstruktur mit prognostizierten 300'000 Einwohnern verlangt nach einer bewussten Gestaltung auf der Ebene der Stadtstruktur als Ganzes und ihrer wesentlichen Teile. Es geht um das innere und das äußere Bild, um stadtgestalterische Leitplanken.

Bei dieser Betrachtung die Staatsgrenzen zu ignorieren, macht angesichts des Landschaftszusammenhangs besonders Sinn. Die Bedeutung der Rheintalebene als einzigartige identitätsstiftende Landschaft ist nicht zu unterschätzen. Deshalb sollten die landschaftlichen und ökologischen Qualitäten in der ganzen Länge ihrer Abwicklung, einschließlich des Deltagebietes am Rohrspitz erhalten werden. Die Durchschneidungen sind auf ein Minimum zu reduzieren. Hier ist ein integrales, grenzüberschreitendes Landschaftsentwicklungskonzept erforderlich.

Dabei spielt das reiche Potenzial der Rheintaler Landschaft eine wesentliche Rolle. Die Rheinebene mit den geschützten Randlagen an den Hügelflanken, die topografisch reichen Rheintalhänge mit ihren Aussichtspunkten, der nahe Bodensee und die durchgrüneten Siedlungen sind Voraussetzungen für Identifikation und Lebensqualität:

„Nebel, der wochenlang im Rheintal nistete, verging plötzlich. Verging so wundersam wie Zuckerwatte im staunenden Kindermund. Der Himmel war ein zerbrechliches, türkisblaues Glas, in das hochfliegende Aeroplane Kondensstreifen kratzten. Die Luft wurde seidig, auch wenn allenthalben ein wütiger Schneewind von Marienruh herab ins Rheintal hineinzürnte. Noch lag die Ebene herbstbraun und gefroren. Die Bäume trauerten nackt. Dem Bodensee ging das Grün aus, und sein Wasser lag schiefergrau.

Dann kam der Frühling über die Schweizer Berge herauf und küsste das Rheintal einen Tag und eine Nacht lang. Denn wirklich über Nacht sickerte ein Löwenzahngrün in die verletzten Wiesen, fuhr Ostergelb in die Hecken, und das leise Blau der Leberblümchen strich pausenlos die Waldränder entlang. Die Straßen von Jakobsroth vereisten nachts nicht mehr. Die märzene Nässe auf Teer und Pflastersteinen verging.“ *Robert Schneider, Die Luftgängerin, Roman, © Karl Blessing Verlag München.*

Der landschaftliche Rahmen der RheintalSTADT ist ein ganz besonderer, sinnlicher.

Städtebau

Die Gestalt der RheintalSTADT soll sich innerhalb ihrer heutigen Grenzen gezielt weiterentwickeln. Es sollen neue Bilder dieser faszinierenden Stadtregion gezeichnet werden:

Die Gestalt der RheintalSTADT soll sich innerhalb ihrer heutigen Grenzen gezielt weiterentwickeln. Es sollen neue Bilder dieser faszinierenden Stadtregion gezeichnet werden. Es geht um das Her-

ausschälen der tragenden Themen, welche die Identität der RheintalSTADT weiterentwickeln können. Durch gezielte städtebauliche und landschaftsplanerische Interventionen ist die Lesbarkeit der Stadt zu verbessern. Dabei sind die „Schichten“ der baulichen Entwicklung der letzten Jahrhunderte einzubeziehen. Es soll ein räumliches Ordnungs- und Orientierungssystem geschaffen werden, das dem Maßstab der sich weiter formenden RheintalSTADT gerecht wird. Nachfolgend werden dazu erste Ansätze formuliert:

- Der öffentliche Raum hat durchaus lokal spezifische Qualitäten. Insgesamt wird das Bild geprägt durch pragmatische Muster der früheren Bewirtschaftung und der Verkehrsplanung. Hier öffnet sich ein breites thematisches Feld:
 - Die A14 ist ein wichtiges Tor zur RheintalSTADT. Bei der An- und Durchfahrt werden die ersten Eindrücke gewonnen, prägt sich bereits ein Teil des Bildes dieser besonderen Stadtregion. Der Gestaltung dieser Stadtautobahn, der betroffenen Landschaften, Siedlungsränder und Stadteingänge kommt deshalb für den visuellen „Auftritt“ der RheintalSTADT große Bedeutung zu. Durch Signaletik und gezielte Stadtwerbung (und Zurückhaltung bei der kommerziellen Werbung) bilden sich bei der Annäherung weitere spezifische Eindrücke.
 - Bei den „Stadteingängen“ und den Straßenachsen, welche ins Innere der Siedlung führen, besteht ein stadtgestalterischer (und nutzungsplanerischer) Handlungsbedarf. Die Dynamik dieser Gebiete soll in städtebaulich definierte Bahnen gelenkt werden.
 - Im Rahmen der inneren Stadterneuerung sollen einprägsame, öffentliche Räume mit unverwechselbarer Identität definiert werden: Ortszentren, Bahnhofbereiche, Achsen, Quartierzentren, usw.
- Die Siedlungserneuerung bietet Ansatzpunkte zur städtebaulichen Verstärkung von geeigneten Orten im Siedlungsgefüge. Dabei kommt dem Umfeld von Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs eine Schlüsselrolle zu.
- Ein zentrales Thema wird das Verhältnis zwischen den inneren Orten und Kristallisationspunkten und den neuen, verkehrsgestützten Identitäten der Stadt sein.
- Mit der Initialisierung eines grenzüberschreitenden Projektes mit dem Ziel, die Trennwirkung der Staatsgrenze, des Rheins und des Alten Rheins zu reduzieren, ist das Bild einer zusammenhängenden, vernetzten und arbeitsteiligen Stadtstruktur eigener Prägung zu zeichnen und schrittweise umzusetzen. Diese polyzentrische Struktur ohne hohe Zentralität ist allerdings auf die gute Anbindung an die benachbarten Zentren Bregenz/Dornbirn und St. Gallen angewiesen.¹

Verkehr

Am östlichen Rand des Rheintales findet die in Nord-Süd-Richtung ausgedehnte bandartige Struktur der Siedlung ihre Entsprechung in der Perlenkette der Bahn zwischen Bregenz und Feldkirch mit ihren Haltepunkten und ihrem dichten Angebot. Eine solche Entsprechung fehlt jedoch im Siedlungsbogen von Dornbirn über Bregenz und Hard bis Lustenau. Zu stark ist die Bahnlinie Bregenz - St.Margrethen nur als Bindeglied zwischen dem österreichischen und dem schweizerischen Bahnnetz ausgelegt. Auf der schweizerischen Seite trägt die Führung der S-Bahn St.Gallen in analoger Weise der bandartigen Siedlungsstruktur zwischen Rorschach und Altstätten Rechnung, nimmt

¹ Ein Spezialthema wird die Hochhausplanung im Maßstab der RheintalSTADT sein. Im Rahmen der inneren Verdichtung und im Rahmen einer stadtgestalterischen Strategie, welche das gezielte Setzen von Zeichen ermöglicht, könnten Hochhäuser eine Bedeutung haben. Auch soll künftigen Investorenprojekten ein konzeptioneller Rahmen gegenübergestellt werden können. Die Agglomeration Rorschach als Nachbarstadt ist zur Zeit an der Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes.

aber in keiner Weise Bezug auf das Rheintal als grenzüberschreitende Einheit. Im Unterschied zum Bahnangebot ist die Bahninfrastruktur weitgehend an die Siedlungsstruktur angepasst. Die Grundlage für eine entsprechende Verdichtung des Angebots wäre eigentlich vorhanden.

Eine Vision zum Verkehr im Rheintal muss sich mit dem fortschreitenden Abbau des Grenzhemmnisses auseinandersetzen. Die zunehmende Annäherung der Schweiz an die EU wird mehr und mehr das Rheintal als siedlungspolitische Einheit erscheinen lassen. Mit dem Abbau von Grenzhemmnissen werden die Verkehrsbewegungen zwischen den beiden Teilen des Rheintales markant zunehmen².

Komplementär zur Bahnstrecke Bregenz - Feldkirch die „Stadtautobahn“. Anzustreben ist eine Qualität der Anlage, die deren Bedeutung als Rückgrat einer städtischen Erschließung unterstützt. Das betrifft sowohl die Gestaltung wie auch das zugrunde liegende Betriebskonzept. Die Gestaltung nimmt auf die angrenzende Stadtlandschaft Bezug. Die Verbindungen zwischen den Anschlusspunkten und der Stadt sind „Tore“ zur Siedlung. Jedes Tor ist anders, da es zu einem anderen Teil der RheintalSTADT führt. Das Betriebskonzept basiert – wie im Verkehrskonzept Vorarlberg vorgesehen – auf einem Verkehrsmanagement und Informationssystem (VMIS) und sollte auch das Netz der Landesstrassen und der übrigen städtischen Hauptstrassen mit einbeziehen und auf deren Bedürfnisse bzw. Belastbarkeit abstimmen.

Die städtische Verkehrsorganisation ist mit dem Aufbau urbaner Strukturen zu unterstützen: Achsen, Straßenräume mit spezifischen räumlichen Qualitäten, Parks, Plätze. Beispiele: Dornbirn Stadtstraße, Stadtgarten; Lustenau Blauer Platz; Bregenz Seepark, neue Seestraße im Ansatz.

Das „Funktionskonzept Rheintal-Walgau“ des Verkehrskonzeptes Vorarlberg 2005 liefert die verkehrsbezogene Grundlage für eine integrale Betrachtungsweise der Verkehrsorganisation in der RheintalSTADT.

Das Schema lässt sich aus zwei Blickrichtungen weiter denken:

Aus einer verkehrlichen Sicht:

die enormen aufgrund von Trendprognosen zu erwartenden Zuwächse beim motorisierten Individualverkehr (mIV) in den nächsten 10 bis 15 Jahren können vom bestehenden Straßennetz nicht mehr verkraftet werden. Die durch Busse gewährleistete Qualität und betriebliche Effizienz der öV-Erschließung (immer mehr Aufwand, um die bestehende Qualität aufrechtzuerhalten) leidet bereits jetzt infolge zunehmender Stauerscheinungen. Sie wird sich trotz verstärkter Anstrengungen mittels Busbevorrangung, Parkraumbewirtschaftung und Verkehrssystemmanagement weiter verschlechtern, was den Trend zum Individualverkehr zusätzlich verstärkt. Flankierende Maßnahmen sind äußerst wichtig. Sie sind aber mit einer beträchtlichen Aufwertung der Schiene zu kombinieren, da nur sie in der Lage ist, in größerem Ausmaß zusätzliche Verkehrskapazitäten bereitzustellen.

Aus einer städtebaulichen Sicht:

So wie die A 14 zur Stadtautobahn wird und aus einer mittigen Lage zwischen den Siedlungsachsen die mIV-Erschließung der Siedlungen sicherstellt, so ist auch der zweite große Verkehrsträger – die Schiene – insbesondere auf der Nord-Süd-Achse zwischen Bregenz und Feldkirch zur Stadtbahn weiter zu entwickeln. Der zur Zeit (im Verkehrskonzept) verwendete Begriff „S-Bahn“ bezeichnet ein regionales Verkehrssystem einer Agglomeration. Er entspricht damit der aktuellen Befindlichkeit: Vorarlberg als Aneinanderreihung von Gemeinden mit immer noch verbreitet ländli-

² Untersuchungen in den neunziger Jahren zwischen Feldkirch und dem Fürstentum Liechtenstein haben ergeben, dass langfristig auf der Verbindung zwischen Schaan und Feldkirch mit Zunahmen bis zum 2.5-fachen des heutigen grenzüberschreitenden Verkehrs gerechnet werden muss.

chem Charakter, die zu einem Agglomerationsgebilde zusammengewachsen sind, denen aber eine eigentliche städtische Identität fehlt. Mit einer „Stadtbahn“ würde auf der Ebene des öffentlichen Verkehrs ein städtisches Zeichen gesetzt, dessen Wirkung nicht unterschätzt werden darf (vgl. z.B. die enormen Identität stiftenden Wirkungen der neuen Stadtbahnen in Frankreich).

Die Abbildung 1 zeigt das bestehende Verkehrsangebot als Grundlage einer RheintalSTADT. Erkennbar sind die beiden Stränge der Verkehrserschließung: die Erschließungsbänder des öffentlichen Verkehrs mit Bahn und Bus, im Osten dem Hangfuß entlang und im Westen aufgegliedert dem Rhein bzw. dem westlichen Hangfuß zugeordnet sowie die Achse der A 14, die zwischen den Siedlungen ein Bild der Stadt vermittelt und von welcher aus über die Querachsen und die „Stadt-tore“ die Stadt erreicht werden kann.

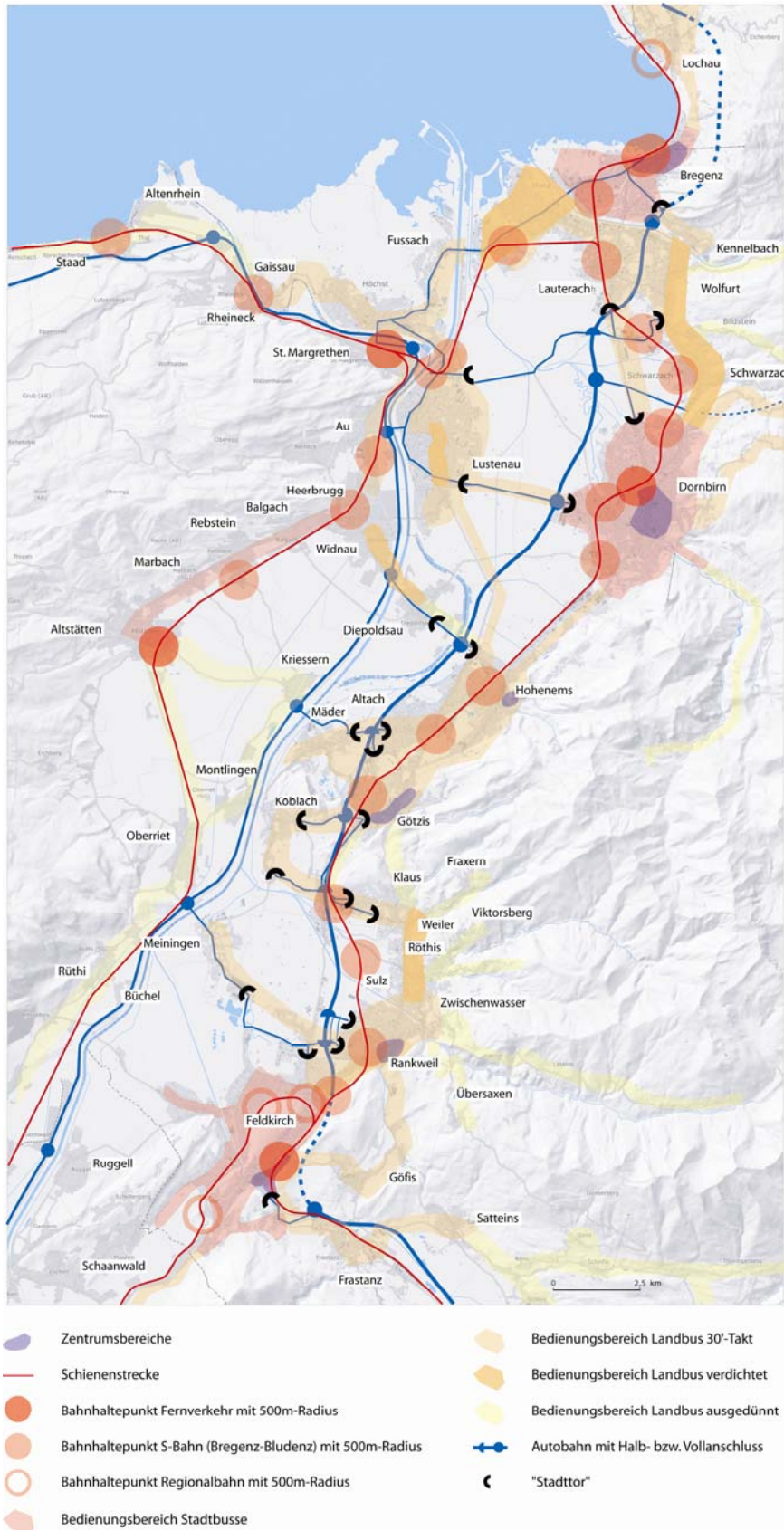


Abbildung 1: Struktur des Verkehrsangebotes im Rheintal

2. Der Weg zu Vision

Visionen haben oft den Beigeschmack des Illusionären, des nicht Realisierbaren. Selbstverständlich soll dies für die RheintalSTADT nicht gelten. Wir fragen deshalb nach dem Weg dorthin, nach dem Weg zur Vision. Und wie so oft beginnt die Reise mit den ersten Schritten. Wichtig ist dabei, dass diese in die richtige Richtung gehen, wenn auch noch nicht das gesamte Reiseabenteuer überblickt werden kann. Und mit Sicherheit werden viele Hindernisse immer wieder das Erreichen des Ziels in Frage stellen. Entscheidend ist der Wille, auf dem Weg weiter zu gehen. Im folgenden werden mögliche erste Schritte aufgezeigt. Zu verstehen sind sie als Anregung, einen Handlungsfaden in Richtung Vision aufzunehmen.

Die bisher formulierte Vision einer (grenzüberschreitenden) RheintalSTADT zeigt die hohen Anforderungen an die Gestaltung der Siedlungen, der Landschaft und der Verkehrssysteme. Grundlegende Voraussetzung bildet dabei eine sorgfältige gegenseitige Abstimmung dieser drei Komponenten städtebaulicher Strukturen. Fehlt diese, bleiben städtebauliche Entwürfe isoliert, schlagen Verkehrsangebote fehl, sind Landschaften bedroht. Erste Schritte auf dem Weg zur Vision haben hier anzusetzen.

Die Vision einer nachhaltig organisierten Stadtstruktur mit spezifischer Identität soll im Rahmen eines Strukturkonzeptes ausgearbeitet werden. Im Maßstab der RheintalSTADT sind die wesentlichen Elemente der Nutzung und des Verkehrs, des Städtebaus und der Landschaft zu definieren. Dieses Strukturkonzept bildet den Rahmen für eine offensive Entwicklungsstrategie, die den Rahmen für die übergeordnete und lokale Nutzungs- und Infrastrukturplanung bilden kann.

Zum Tragen kommen kann eine solche Planung nur, wenn auch die organisatorischen Voraussetzungen gebildet werden. Grundlage muss ein „Regionalmanagement“ bilden, das in der Lage ist, eine die kommunalen Grenzen überschreitende Sicht wahrzunehmen und Entscheide auf dieser regionalen Ebene zumindest vorzubereiten, wenn nicht sogar in eigener Kompetenz zu fällen.

2.1 Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen

Nutzungskategorien und Verkehrsangebot

Sollen die Siedlungsstruktur und das Verkehrsgeschehen aufeinander abgestimmt werden, so ist es notwendig, diese Beziehungen im Detail zu definieren und zu klären. Jede Nutzung hat ihre spezifischen Anforderungen an die Verkehrserschließung. Werden diese nicht berücksichtigt, so besteht die Gefahr, dass sich das Verkehrsaufkommen der betreffenden Nutzung unkontrolliert, d.h. nicht den Zielsetzungen entsprechend, entwickelt. Die für die Beziehungen zwischen Siedlung und Verkehr maßgebenden Ziele (Grundsätze auf der Basis des Verkehrskonzeptes Vorarlberg 2005) sind:

- Verkehr vermeiden und verlagern,
- Verkehr umweltverträglich und sicher abwickeln,
- einen fairen Zugang zur Mobilität gewährleisten,
- eine gute Erreichbarkeit der Nutzungen sowohl aus Sicht der Wirtschaft als auch aus Sicht der Bevölkerung schaffen,
- Innovationen fördern.

Somit sind Siedlung und Verkehr dann gut aufeinander abgestimmt, wenn die Verkehrserschließung die Bedürfnisse der jeweiligen Nutzung abdeckt und der durch die jeweilige Nutzung erzeugte Verkehr sich minimal negativ auswirkt.

Je publikumsintensiver eine Nutzung ist, umso notwendiger ist demnach eine hohe Erreichbarkeit durch umweltfreundliche Verkehrsarten, sprich Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr. Umgekehrt sind stark autoaffine Nutzungen mit wenig Publikumsverkehr so anzuordnen, dass Siedlungsgebiete möglichst wenig belastet werden und eine hohe Erreichbarkeit durch den MIV gewährleistet ist.

Damit erweisen sich drei Determinanten als maßgebend für eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr:

- Zentralität (hohe Fuß- und Radverkehrserreichbarkeit)
- öV-Erschließungsqualität
- MIV-Erschließung

Zentralität: Verdichten in zentralen Gebieten

In den dafür geeigneten Siedlungsgebieten von Bregenz, Dornbirn, Hohenems-Altach-Götzis und Feldkirch-Rankweil werden Zonen definiert, wo Verdichtungen und Nutzungsintensivierungen sinnvoll sind. Die Erschließung durch je mehrere Bahnhöfe und ein Netzwerk von Buslinien, sowie die Nähe zu den Siedlungskernen und Infrastruktureinrichtungen begründen diese Konzeption. Die Bahnhofgebiete sind mögliche Ausgangspunkte dieser inneren Siedlungserneuerung, die auch zu einer Stärkung der historischen Ortskerne führen soll. Die übergeordnete innere Vernetzung erfolgt über das Rückgrat der Bahn. Die Bahn wird zu einem Identitätsträger der verdichteten Räume der RheintalSTADT.

Für jedes der vier vernetzten Kerngebiete (Bregenz, Dornbirn, Hohenems-Altach-Götzis und Feldkirch-Rankweil) sollten koordinierte räumliche Entwicklungskonzepte ausgearbeitet werden, die anschließend im Rahmen der lokalen Planungen umgesetzt werden können. Für die Bahnhof- und Stationsgebiete, die aufgewertet und verdichtet werden sollen, werden Masterpläne ausgearbeitet, die Grundlagen für die grundeigentümerverbindlichen Planungen und für Projekte sind.

öV-Erschließungsqualität: Abstimmung der Nutzungen

Den öV-Angebotsqualitäten sind Nutzungskategorien so zuzuordnen, dass die oben erwähnten Ziele bestmöglich erfüllt werden können. Zu diesem Zweck ist ein Instrument zu entwickeln, mit welchem die Qualität der Abstimmung von öV-Erschließung und Nutzung „gemessen“ werden kann. Ein solches Instrument besteht aus zwei Komponenten:

1. Eine Definition der Erschließungsgüte durch öffentlichen Verkehr und die Einteilung des Siedlungsgebietes in entsprechende Erschließungsgüteklassen.
2. Die Zuordnung von Erschließungsgüteklassen zu bestimmten Nutzungskategorien, die mit der entsprechenden öV-Erschließungsgüte als genügend bedient betrachtet werden können.

MIV-Erschließung: Abstimmung der Parkplatzzahl und -bewirtschaftung auf das öV-Angebot

Analog zu der Zuordnung von Siedlung und Verkehrsangebot ist mit dem ruhenden Verkehr zu verfahren. Im Hinblick auf eine Umlagerung von motorisiertem Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr hin, ist die Parkraumbewirtschaftung von größter Bedeutung. Aus marktwirtschaftlicher Sicht ist es sinnvoll, mit zunehmender Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs eine zunehmende Verknappung bzw. Verteuerung des Parkraums anzustreben. Dieses Prinzip kann sowohl auf die Erstellung von privaten Pflichtparkplätzen bei Neu- und Umbauten als auch auf das Angebot öffentlicher Parkplätze angewandt werden.

2.2 Chancen nutzen

Neue Ideen und kommende Ereignisse schaffen die Chance, die Auseinandersetzung mit Fragen der gewünschten Erschließungs- und Verkehrsqualität in Vorarlberg zu vertiefen.

Die Weltgymnaestrada 2007.

Sie wird während einer Woche die Leistungsfähigkeit und die Bedeutung von Bahn und Bus unter Beweis stellen müssen. Erwartet werden ca. 25'000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die in dieser Zeit nicht nur zu ihren Veranstaltungen befördert werden müssen, sondern die auch während ihrer Freizeit hohe Ansprüche an die Kapazität und die Organisation des öffentlichen Verkehrs stellen werden. Das Konzept sieht vor, die enormen Fahrgastströme, die während dieser Woche auftreten werden, soweit wie nur irgend möglich mit öffentlichem Verkehr zu bewältigen.

Die IGA 2017.

Der Bodenseeraum hat sich mit 19 beteiligten Gemeinden (aus Österreich mit Bregenz, Dornbirn, Hard, Hörbranz und Lochau) für die internationale Gartenbauausstellung 2017 beworben und den Zuschlag erhalten. Dies wird zum Auslöser umfangreicher Aktivitäten nicht nur im Bereich von Gartenbau und Landschaft sondern ebenso im Bereich von Verkehr und Raumplanung.

Die Ringstraßenbahn

Die Firma Rhomberg Bahntechnik GmbH stellte im Mai 2006 eine Projektidee einer Ringstraßenbahn im Unteren Rheintal vor. Die hochbelasteten und bereits heute mit dichtem Busverkehr bedienten Achsen zwischen Bregenz und Höchst bzw. Lustenau, zwischen Lustenau und Dornbirn und zwischen Dornbirn und Bregenz sollen künftig mit einem neuen leistungsfähigen öffentlichen Schienenverkehrsmittel bedient werden. Grundsätzlich ist dieser Gedanke prüfenswert. Es sind jedoch – trotz der von der Firma Rhomberg vorgelegten Überlegungen – vertiefte Abklärungen notwendig, um die Sinnhaftigkeit und Machbarkeit eines solchen Projektes nachzuweisen. Nur im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur ÖV-Erschließung des Unteren Rheintals können die offenen Fragen der Erschließungsqualität und der Wirtschaftlichkeit zuverlässig geklärt werden.

Neue Verbindung in den Bregenzerwald

Dasselbe gilt für die Idee einer schnellen Bahnverbindung zwischen Dornbirn und Bezau. Angesichts der bereits bestehenden und in absehbarer Zukunft sich weiter verschärfenden Probleme auf den Zufahrtsstrassen in den hinteren Bregenzerwald, scheint die Idee eines gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzlosen Bahnangebotes von Dornbirn nach Bezau durchaus interessant. Mehr als eine Idee ist es allerdings nicht. Berücksichtigt man die Tatsache, dass ein solches Angebot stark auf den Tourismusverkehr ausgerichtet sein müsste und eine entsprechend schwankende Nachfrage aufweisen würde und dass bereits heute ein an sich wünschenswerter Ausbau des Busangebotes an finanzielle Grenzen stößt, so muss zur Realisierbarkeit der Idee ein Fragezeichen gesetzt werden.

2.3 Handlungsinstrumente entwickeln

Strukturkonzept RheintalSTADT Verkehr, Siedlung und Landschaft

Die beschriebene visionäre Strategie und der entsprechende planerische Ansatz zur Zuordnung von Siedlung und Verkehr sind zu vertiefen und zu einem ausgereiften, auf den konkreten Gegebenheiten Vorarlbergs beruhenden Konzept zu entwickeln.

Dabei ist es denkbar, in einem ersten Schritt in einer Teilregion die Denkansätze zu prüfen, zu verifizieren und zu konkretisieren. Im zweiten Schritt können die verbesserten Kategorien und Zuordnungen auf das gesamte Rheintal angewandt werden.

Dazu ist der Aufbau entsprechender organisatorischer Strukturen erforderlich.

Masterpläne

Für die Entwicklung von Bahnhöfen und Haltepunkten der Stadtbahn und deren Umfeld sind Masterpläne zu erarbeiten. Sie basieren auf dem erwähnten Strukturkonzept und schaffen die Grundlage für die gestalterische Umsetzung der Idee RheintalSTADT.

Leitplan Stadtbahn, Stadtautobahn und Stadteingänge

Die verkehrsmäßige Umsetzung basiert auf einem Betriebs- und Gestaltungskonzept für Bahn und Straße. Angesprochen ist in erster Linie die Umwandlung der A 14 in eine Stadtautobahn mit entsprechendem Betriebskonzept, die Gestaltung der Stadteingänge und die Neuausrichtung der Bahn als Stadtbahn mit zusätzlichen Haltepunkten und Angebotsverdichtungen sowie den hierfür erforderlichen Aufrüstungen der Schienenstrecke.

3. Entwicklungsspielräume und Potenziale

- Der heutige Siedlungsraum im Vorarlberger Rheintal hat sich aus Dorf- und Flurstrukturen heraus und um einige historische Kerne entwickelt. In den verschiedenen Entwicklungs- und Wachstumsphasen nach dem 2. Weltkrieg ist eine Siedlung definiert worden, die sich durch eine mehrheitlich niedrige Dichte auszeichnet. Deren Konturen sind weitgehend abgesteckt.
- Das Entwicklungskonzept Nutzung und Verkehr muss sich auf die Gegebenheiten eines in seinen Grenzen weitgehend definierten Siedlungsraumes ausrichten. Die vorhandene Siedlungsstruktur (Infrastrukturen, Bebauung und Flächenwidmung) zeichnet die räumliche Entwicklung der nächsten Jahrzehnte in einem erheblichen Masse vor.
- Spielräume bestehen bei der Optimierung der Nutzungsart und des Nutzungsmaßes vor dem Hintergrund der Güte der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei ist zu beachten, dass die Wohnformen niedriger Dichte sehr verbreitet und sehr beliebt sind. Eine grundsätzliche Abkehr von dieser Siedlungsform ist kein realistisches Ziel. Für bestimmte Teile der Siedlung, insbesondere in Gebieten, wo Siedlungserneuerungen anstehen, scheinen Verdichtungen möglich zu sein und auf Akzeptanz zu stoßen. Damit können an geeigneten Orten auch vermehrt dichtere und urbanere, auch gemischte Wohnformen angeboten werden. Es ist wichtig,

dass diese inneren Verdichtungen ausschließlich an Standorten mit sehr guter Erreichbarkeit für den Fuß-, Rad- und den öffentlichen Verkehr erfolgen.

- Die in den letzten Jahren in der Nähe von Autobahnknoten und Hauptverkehrsachsen entstandenen Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sind Tatsachen, die es bei der Konzeptentwicklung auch zu berücksichtigen gilt. In einigen Fällen lassen sich diese Gebiete mindestens räumlich mit den Ortszentren und Bahnhofbereichen vernetzen.
- Spielräume bestehen auch bei der Optimierung der Verkehrsinfrastrukturen. Eine zentrale Rolle für die flächenhafte Siedlungsstruktur hat auch künftig das bereits heute sehr leistungsfähige Bussystem zu leisten. Angesichts der über weite Teile sehr niedrigen Dichte kann die Bahn ihre Erschließungsfunktion nur zusammen mit einem gut abgestimmten Bussystem wahrnehmen. Bezüglich Trassierung muss sie als gegeben betrachtet werden. Eine gewisse Variabilität ergibt sich beim Standard der Bahnhöfe und bei der Anzahl der Haltestellen.
- Die Bahn kann dann zu einem „Rückgrat der Entwicklung“ werden, wenn eine Reihe von Bahnhöfen zu Knotenpunkten ausgebaut werden, die mit den Siedlungskernen städtebaulich und funktional verbunden sind. An diesen Knotenpunkten sind Nutzungsverdichtungen anzustreben. In ihrem Umfeld ergeben sich gut erreichbare Standorte für Einrichtungen von überörtlicher Bedeutung: Höhere Schulen, Spezialschulen, Praxen und Kliniken, Verwaltungen, Einkauf, verdichtetes Wohnen. Die Bahnhöfe sollen zu Anziehungspunkten des täglichen Lebens werden. Kioske, Läden und Restaurants sollen entsprechend großzügig ausgelegte Öffnungszeiten haben.
- Die MIV-Erreichbarkeiten sind zu differenzieren. Die noch weit verbreitete praktisch flächendeckende unmittelbare MIV-Erreichbarkeit sämtlicher Nutzungen ist durch ein differenziertes System von Parkieranlagen zu ersetzen, das der Nutzungsdichte und der parallel vorhandenen Erreichbarkeit der anderen Verkehrsträger Rechnung trägt. Stichworte sind eine differenzierte Parkplatzbewirtschaftung und eine Neuregelung der Stellplatzverordnung.

4. Die öV-Erschließung

4.1 Die Stadtbahn

Definition und Abgrenzung

Der Begriff „Stadtbahn“ ist nicht einheitlich definiert. Im Allgemeinen versteht man darunter ein Schienenverkehrsmittel das in städtischen Räumen und Agglomerationen mit hoher Taktdichte weitgehend auf einem vom MIV unabhängigen Gleiskörper verkehrt bzw. dort, wo dies nicht möglich ist, gegenüber dem MIV hochgradig priorisiert wird. Innerhalb der Siedlungsräume sind die Haltestellenabstände mit 400 bis 600 Meter kurz, die Fahrzeuge weisen entweder eine Niederflurcharakteristik auf oder die Bahnsteige werden auf Einstiegshöhe angehoben. Mit hohen Beschleunigungswerten, einer hohen Türdichte und großen Türbreiten werden die Haltestellenverlustzeiten und die Fahrgastwechselzeiten minimiert. In Spezialfällen – wie es auch in Vorarlberg der Fall wäre – verkehren Stadtbahnen ausschließlich auf dem Gleiskörper von Vollbahnen und verkehren dort

im Mischbetrieb mit anderen Zuggattungen. Infolge der wegfallenden Aufwendungen für den Bau neuer Strecken ergeben sich damit oft relativ kostengünstige Lösungen. Der resultierende Mischbetrieb mit anderen Zuggattungen erfordert aber unter Umständen beträchtliche Investitionen in die technische Aufrüstung der Strecke und stellt hohe Anforderungen an die Betriebsqualität. Oft sind auch bauliche leistungssteigernde Infrastrukturaufwendungen notwendig, wie z.B. Überwerfungen, spezielle Einfahrgleise in größere Bahnhöfe usw.

Die Abgrenzung gegenüber dem Begriff der S-Bahn ist unscharf. S-Bahn-Systeme verkehren immer auf 100% eigenem Gleiskörper und weisen normalerweise etwas längere Haltestellenabstände auf.

Charakteristische Eigenschaften der Stadtbahn

Die Stadtbahn zeichnet sich durch die folgenden spezifischen Eigenschaften aus:

- Hohe Taktdichte: in Hauptverkehrszeiten Viertelstundentakt und dichter, auch in Schwachlastzeiten nie dünner als Halbstundentakt
- Großer Eigentrassenanteil
- Grosse Beförderungsgeschwindigkeit
 - Hohe Beschleunigung (über 1.00 m/sec²)
 - Hohe Höchstgeschwindigkeit (im Bereich von 120 bis 140 km/h)
- Schneller Fahrgastwechsel
 - Breite Türen (1.20 bis 1.40 Meter; zwei- allenfalls dreiläufig)
 - Viele Türen (eine Tür auf 8 bis 10 Meter Fahrzeuglänge)
 - Türen regelmäßig über die gesamte Fahrzeuglänge verteilt
 - Höhengleicher Einstieg (Niederflur oder Bahnsteig und Wagenboden im Einstiegsbereich z.B. auf 55 cm über Schienenoberkante; Norm Schweiz).
 - Grosse Steh- und Zirkulationsflächen, insbesondere in der Nähe der Türen
- Kurze Haltestellenabstände
 - In dichtem Siedlungsgebiet im Bereich von 600 Metern; in speziellen Fällen bis 400 Meter.
 - In dünner besiedelten Gebieten im Bereich von 1000 bis 2000 Metern.
 - Zwischen den Siedlungsräumen: Keine Haltestellen (Attraktivität)

Die Zahl der Haltestellen, resp. die Haltestellendichte ist immer ein Abwägen zwischen guter Erschließung des Siedlungsgebiets (verlangt viele Haltepunkte) und der Attraktivität für die durchfahrenden Fahrgäste (verlangt lange Haltestellenabstände).

Beispiel Stadtbahn Zug

Ein mit Vorarlberger Verhältnissen vergleichbares Beispiel für eine moderne und attraktive Stadtbahn ist die Stadtbahn Zug. Sie nahm im Dezember 2004 zusammen mit dem landesweiten Konzept „Bahn 2000“ ihren Betrieb auf. Sie erschließt den Raum Luzern – Zug – Baar (Hauptachse; im Kernbereich Viertelstundentakt), sowie die Nebenachse Zug – Goldau – Erstfeld (allerdings nur im Stundentakt).



Die Hauptlinie erschließt auf dem Schienennetz der SBB auf einer Streckenlänge von 9 km mit 10 Haltestellen gegen 50'000 EinwohnerInnen. Auf diesem Streckenabschnitt (aber auch außerhalb) waren große Anstrengungen notwendig:

- Die 3 großen Bahnhöfe Cham, Zug und Baar wurden baulich neu gestaltet und aufgewertet.
- 6 neue Haltestellen wurden gebaut.
- Die Bahnstrecke musste technisch verbessert werden, damit eine Zugfolge von 15 Minuten möglich wurde (es verkehren auch Fernverkehrs- und Güterzüge auf der Strecke).
- Es wurden 12 neue Stadtbahnkompositionen von 74 m Länge mit 154 Sitzplätzen beschafft.

Spezielle Eigenschaften der Stadtbahn Zug:

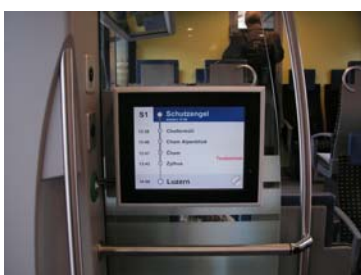
- Das Fahrzeug „FLIRT“ (flinker, leichter, innovativer Regional-Triebzug) der Firma Stadler AG, Bussnang, Schweiz mit sehr hohem Beschleunigungsvermögen von 1.3 m/sec².



- Mischbetrieb mit IC-, IR-, und Güterzügen, der die hohe Beschleunigung unabdingbar macht.
- Viertelstundentakt auf der Hauptstrecke.
- Einheitliches Design aller Haltestellen.



- Moderne Informationstechnologie



Stadtbahn in Vorarlberg

Das heutige System mit Halbstundentakt und den Systemknoten Feldkirch und Dornbirn zur Minute 00/30 und Bregenz zur Minute 15/45 bildet eine ideale Ausgangslage für den Stadtbahnbetrieb. Mit dem Einsatz der Talent-Fahrzeuge der Baureihe 4024 ab Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wurde ein weiterer Schritt in diese Richtung gemacht.

Der „Talent“ weist weitgehende Stadtbahn-Charakteristik auf. Er ist dem FLIRT der Stadtbahn Zug in vielen Dingen, wie den äußeren Abmessungen, den Sitz- und Stehplatzkapazitäten etc. ähnlich. Der große Unterschied der beiden Fahrzeuge liegt bei der Motorisierung, resp. bei der daraus resultierenden Beschleunigung.

Für die zukünftige Entwicklung ist zu überlegen, ob und wenn ja wo weitere Haltestellen sinnvoll und zweckmäßig sind und welche Investitionen erforderlich sind, um langfristig einen dichten Takt (15- oder 10-Minuten-Takt) zu gewährleisten³.

Die optimale Haltestellendichte ergibt sich aus einer sorgfältigen Abwägung zwischen der bestmöglichen Erschließung der Siedlungsgebiete – also möglichst vielen Haltestellen – und der Aufrechterhaltung einer akzeptablen Beförderungsgeschwindigkeit – also möglichst wenig Haltestellen. Dabei stehen die folgenden Kriterien im Vordergrund:

- Eine optimale Haltestellenlage der „innenliegenden“ Stadtbahn im Siedlungsgebiet – d.h. gute fussläufige Erreichbarkeit, gute Lage im kommunalen und regionalen Busnetz, gute Zufahrtsmöglichkeiten mit dem Rad – ist die wichtigste Randbedingung für die Anordnung von Haltestellen.
- Die heutige Knotenstruktur mit Vollknoten in Feldkirch und in Dornbirn stellt eine ideale Basis für die Buserschließung und eine Optimierung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn dar. Sie ist deshalb auch mit zusätzlichen Haltestellen aufrechtzuerhalten. Dies bedingt schnellere Fahrzeiten bzw. höhere Beschleunigungen.
- Der Mischbetrieb mit Interregio-, Intercity-, Eurocity- und Güterzügen auf derselben Bahninfrastruktur verlangt aus Kapazitätsgründen möglichst geringe Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den verschiedenen Zuggattungen. Auch hieraus resultiert die Forderung nach höchstmöglicher Beförderungsgeschwindigkeit der Stadtbahnzüge.

Die Optimierung der Haltestellenzahl ist demnach ein zentrales Element der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Schlecht ins Siedlungsgefüge integrierte Haltepunkte sollten deshalb bezüglich Beibehaltung oder Auflösung überprüft werden. Im Vorarlberger Rheintal liegt der Haltepunkt Sulz-Röthis als einziger vollständig ausserhalb des Siedlungsgebietes und lässt sich auch nicht durch Verdichtungen besser integrieren.

Ob im Hinblick auf höchstmögliche Beförderungsgeschwindigkeit künftig der Einsatz eines hochmotorisierten Fahrzeugs à la FLIRT notwendig wird, oder ob die etwas geringeren Werte des Talent 4024 ausreichen, wird durch die Ansprüche an die Attraktivität der Stadtbahn, vor allem aber durch die Einbindung der Stadtbahn ins Gefüge des übrigen Bahnverkehrs und ins Knotengefüge des Fahrplans bestimmt.

³ Anlässlich der Weltgymnaestrada 2007 beabsichtigen die ÖBB, den 15-Minuten-Takt zwischen Feldkirch und Bregenz anzubieten, womit die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen wäre. Allerdings beschränkt sich dieses Angebot auf eine Woche, während welcher ausserordentliche Bedingungen geschaffen werden können. Die Voraussetzungen für ein dauerndes Angebot in dieser Grössenordnung bleiben abzuklären.

Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 und Konzept Bodan-Rail-2020

Das Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 sieht für das Jahr 2015 in den Hauptverkehrszeiten bereits den 15-Minuten-Takt zwischen Feldkirch und Bregenz sowie die halbstündliche Verbindung zwischen Feldkirch und Buchs und zwischen Bregenz und St.Margrethen vor.

Für den Bodenseeraum wurde im Jahre 2001 das Konzept Bodan-Rail-2020 entwickelt. Es handelt sich dabei um ein integrales Bahnkonzept im gesamten Bodenseeraum und es berücksichtigt alle Zuggattungen des Personenverkehrs. Allerdings widerspricht es in einigen Punkten den oben erwähnten Anforderungen wie auch den konzeptionellen Vorstellungen des Verkehrskonzeptes Vorarlberg. So sieht es beispielsweise einen Fernverkehrsvollknoten zur Minute 00 in Feldkirch vor, was den heute bestehenden und für die Busanbindung im innerregionalen Verkehr wichtigen Stadtbahn-Vollknoten ausschließt. Auch geht es nicht von einem Viertelstundentakt im Regionalverkehr aus.

Andererseits sieht es eine Linie von Bludenz über Dornbirn und das Verbindungsgleis bei Lauterach nach St. Gallen vor – eine Idee, die insbesondere bei der Einführung eines Viertelstundentaktes bestechend ist, die aber im Verkehrskonzept Vorarlberg nicht enthalten ist.

In jedem Fall sind auf verschiedenen Streckenabschnitten im Rheintal beträchtliche Investitionen vorzunehmen, damit die gewünschte Angebotsqualität überhaupt möglich wird. Die Aufwertung des Bahnverkehrs ist eine technisch, finanziell und organisatorisch äußerst anspruchsvolle Sache. Sie kann nur in enger Kooperation zwischen Land und ÖBB angegangen werden.

4.2 Die öV-Erschließungsqualität

Definition der Erschließungsgüte

Je näher eine Haltestelle liegt und je dichter dort das Fahrplanangebot ist, umso besser ist die Erschließung. Die öV-Erschließungsgüte eines Siedlungsgebietes ist demnach einerseits durch das Fahrplanangebot an einem bestimmten Haltepunkt und andererseits durch den Zu- bzw. Wegweg zu/von diesem Haltepunkt bestimmt.

Ein zweckmäßiger Ansatz besteht darin, die Haltestellen in Kategorien mit unterschiedlichen Angeboten einzuteilen (Tabelle 1) und die Erschließungsgüte in Abhängigkeit von der Haltestellenkategorie (Tabelle 2) und der Entfernung zur Haltestelle zu definieren.

Haltestellenkategorien		Busbedienung				
		Busknoten mit mehreren Linien	15-min-Takt und dichter	30-min-Takt und dichter	60-min-Takt und dichter	Weniger als 60-min-Takt
Bahn-Bedienung	IC-/EC-Züge	I	I	-	-	-
	Eilzüge	II	II	III	IV	-
	Stadtbahn	II	III	IV	IV	-
	keine	III	IV	V	VI	VI

Tabelle 1: Haltestellenkategorien

Güteklassen	Erreichbarkeit der Haltestellen		
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m
Haltestellenkategorie			
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B
II	Klasse B	Klasse B	Klasse C
III	Klasse C	Klasse C	Klasse D
IV	Klasse D	Klasse D	-
V	Klasse D	Klasse E	-
VI	Klasse F	Klasse F	-

Tabelle 2: Bestimmung der Güteklassen

Mit dieser Kategorisierung lässt sich nun das gesamte Rheintal bezüglich öV-Erschließungsgüte qualifizieren (siehe Abbildungen 3 und 4).

Einbezug der Nutzung

Die möglichen Nutzungen sind hinsichtlich der Notwendigkeit einer guten öV-Erschließung zu überprüfen und entsprechend zu gliedern und anschließend einer minimalen Erschließungsgüteklasse zuzuordnen (Tabelle 3).

Anhand der Zuordnung der Nutzungen zu den Erschließungsgüteklassen kann die Flächenwidmung beurteilt werden (Abbildungen 5 und 6).

Im nachfolgenden Schema sind die grundsätzlichen Strategien bezüglich Erschließungsqualität und vorhandener Nutzungsintensität aufgezeigt.

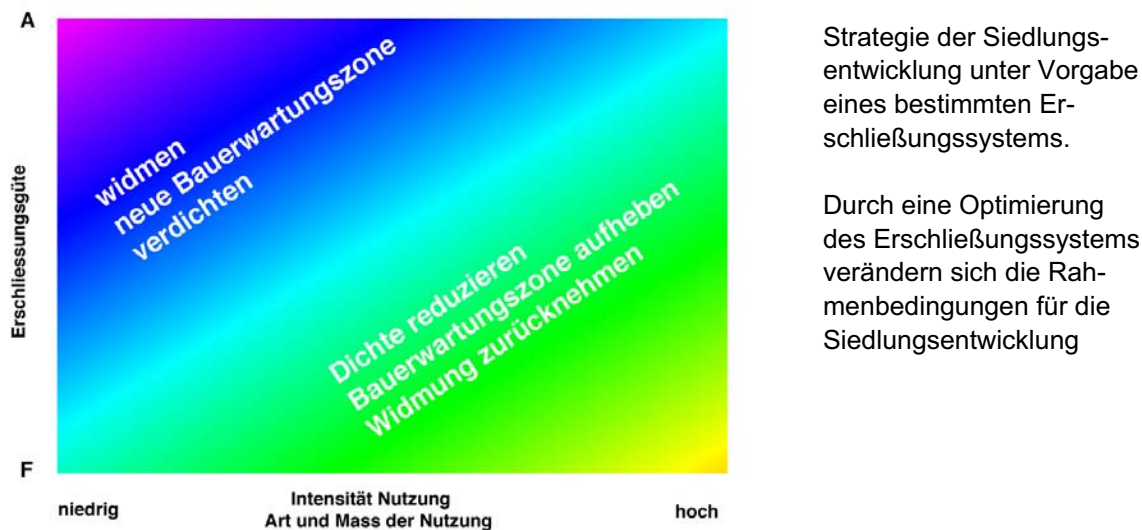


Abbildung 2: Abhängigkeiten zwischen Erschließungsgüte und Nutzungsintensität

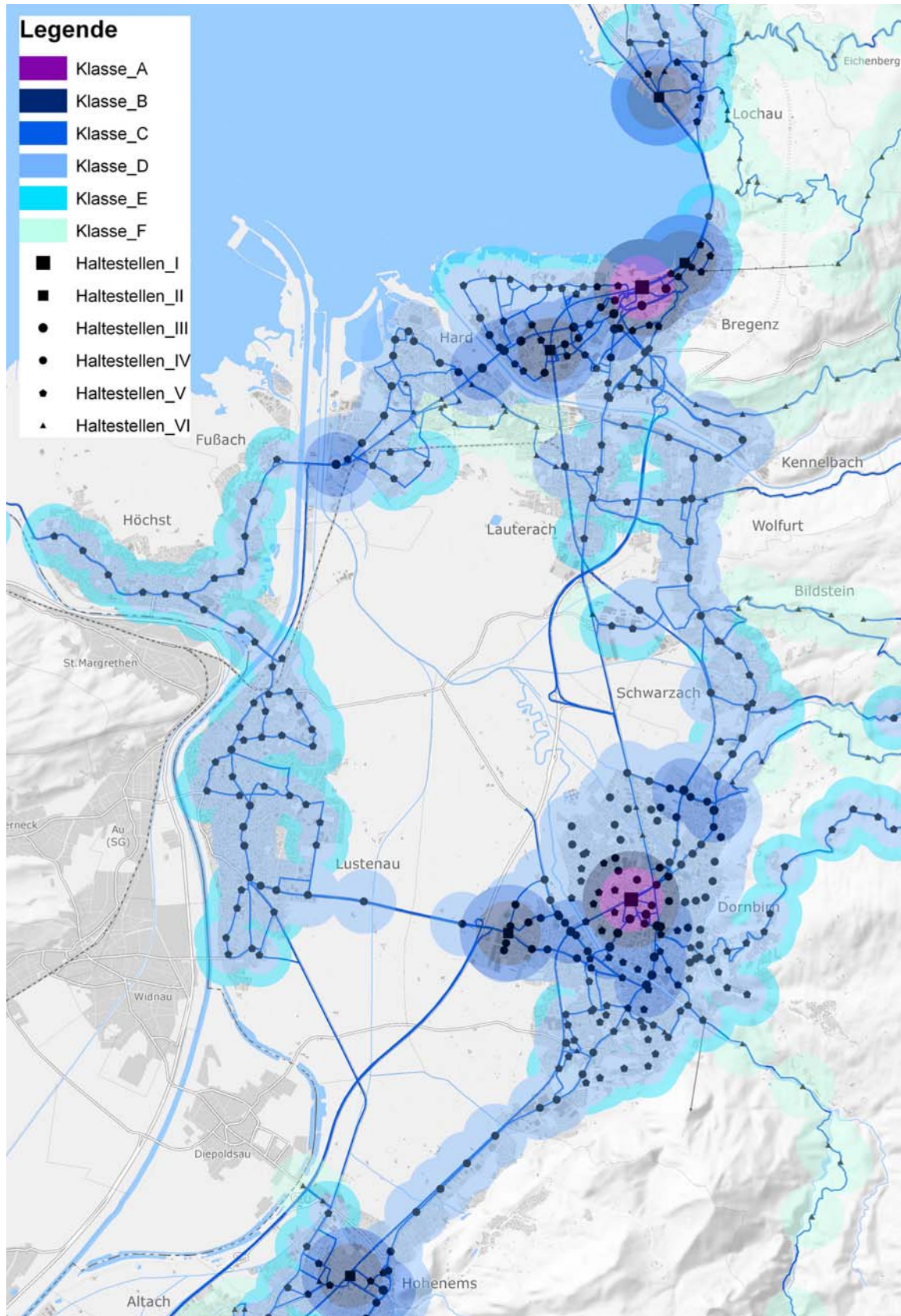


Abbildung 3: Erschließungsgüteklassen Teil Nord

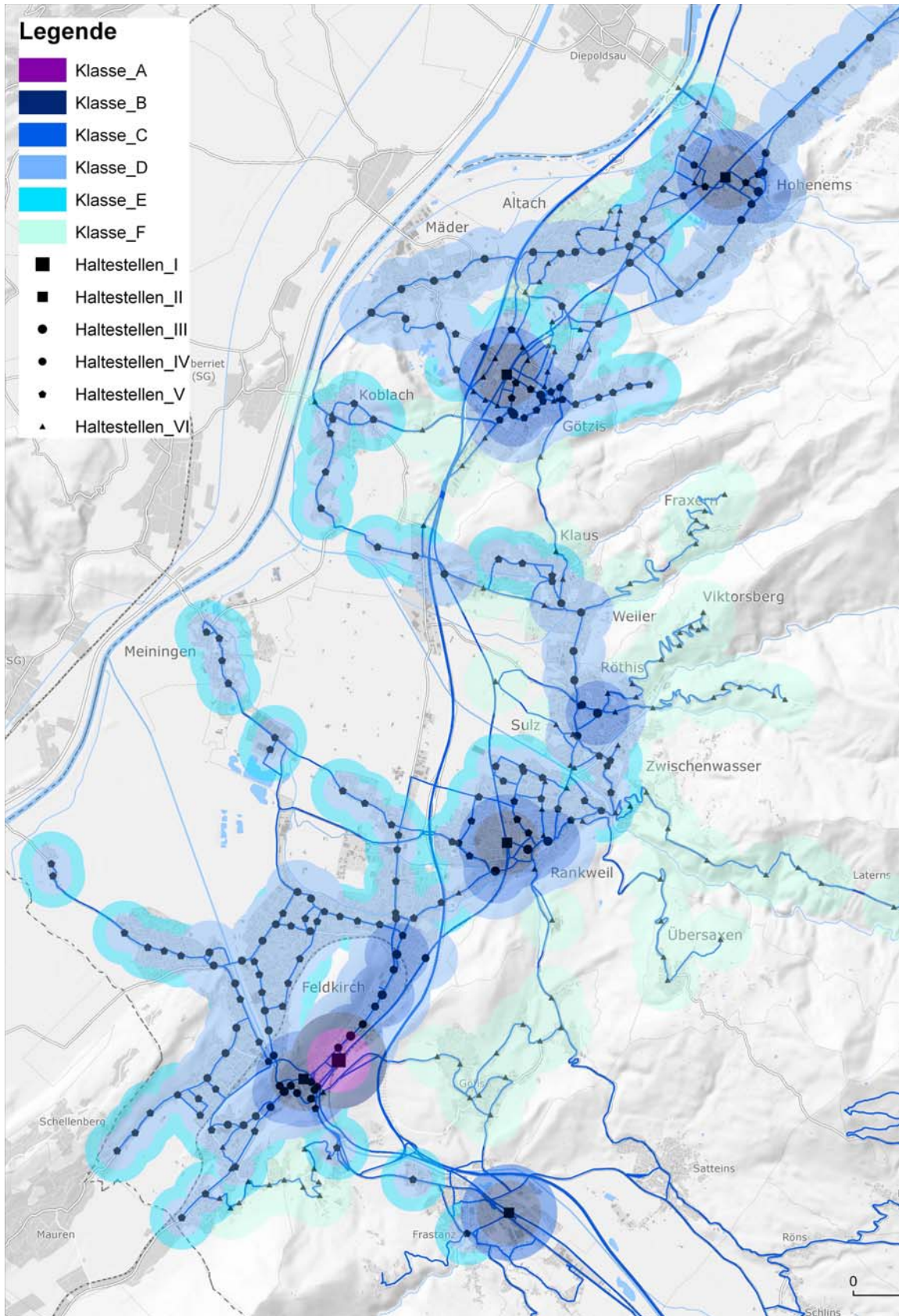


Abbildung 4: Erschließungsgüte Teil Süd

Kat.	Beschrieb	Mobilitätstyp	Anforderungen	Güteklasse
Wohnen				
A	Dichte über 0,8, auch Mischnutzung mit Dienstleistung und Gewerbe	Urbanes Wohnen. Meist hochmobiles Segment. Hoher Anteil 1-2-Personenhaushalte. Oft öV-affine Lebensstile. Hoher Arbeitsplatz und Dienstleistungsanteil.	Höchste Erschließungsqualität. Fußläufiger Anschluss an Stadtbahn. Busknoten bzw. Bushaltestellen mit hohen Verdichtungen in HVZ (alle 5 bis 10 Minuten).	A
B	Dichte 0,4 bis 0,8, auch Mischnutzung mit Dienstleistung und Gewerbe	Wohnen in dichten (Stadt)-Quartieren vorwiegend in Zentrumsnähe. Gemischte Struktur. Radial auf die Zentren und auf die Stadtbahnhaltestellen ausgerichtete Ströme. Sehr gemischte Mobilitätsstile.	Stadtbahnhaltestellen mindestens im 1-km-Radius. Busanschluss auf Radialbeziehungen mindestens im Viertelstundentakt.	B
C	Dichte unter 0,4, inkl. Mischformen	Wohngebiete außerhalb Zentren bis zum Siedlungsrand. Vereinzelt mit Gewerbe gemischt. Vorwiegend Mehrpersonenhaushalte. Hoher Motorisierungsgrad. ÖV-Benutzung stark Grundversorgungsorientiert (Schülerfahrten, Fahrten von nicht motorisierten Personen).	Busanschluss auf Radialbeziehungen im Halbstundentakt und Zubringer zu Stadtbahn.	C, D
Arbeiten				
I	Große Dienstleistungsbetriebe mit hoher und mittlerer Arbeitsplatzdichte, auch mit Publikumskontakt	Zielgebiete des Arbeitspendlerverkehrs mit großen Einzugsgebieten (ganzes Rheintal). Kundenverkehr. Geschäftsverkehr mit wenig öV-Affinität. Nutzverkehr mit geringen logistischen Anforderungen.	Fußläufige Distanz zu wichtigen Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrs (Bahn- und Busknoten). Busknoten bzw. Bushaltestellen mit hohen Verdichtungen in HVZ (alle 5 bis 10 Minuten).	A, B
II	Dienstleistungsbetriebe mit mittlerer Arbeitsplatzdichte, KMU	Zielgebiete des Arbeitspendlerverkehrs mit vorwiegend regionalen Einzugsgebieten. Wenig Kundenverkehr. Geschäftsverkehr mit wenig öV-Affinität. Nutzverkehr mit geringen logistischen Anforderungen.	Stadtbahnhaltestellen mindestens im 1-km-Radius. Busverbindungen von/zuden Zentren mindestens im Viertelstundentakt.	C, D
III	Produktion und Dienstleistung mit niedriger Arbeitsplatzdichte, Logistik, regionale und überregionale Bedeutung	Zielgebiete des Arbeitspendlerverkehrs mit dispersem Einzugsgebiet und geringer Nachfragedichte. Kein Kundenverkehr. Hohe mIV-bezogene logistische Anforderungen.	Betriebs- und Gewerbegebiete in der Nähe von Autobahnanschlüssen. Busbedienung mindestens während der Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt mit Zubringerfunktion zu Stadtbahn und Ortszentren (Busknoten).	D, E
IV	Gewerbegebiet, mittlere bis niedrige Arbeitsplatzdichte, lokale und regionale Bedeutung	Zielgebiete des Arbeitspendlerverkehrs mit vorwiegend regionalen und lokalen Einzugsgebieten. Wenig Kundenverkehr. Geschäftsverkehr mit wenig öV-Affinität. Nutzverkehr mit geringen logistischen Anforderungen.	Busverbindungen mit Zubringerfunktion zu Stadtbahn und Ortszentren (Busknoten) mindestens im Halbstundentakt. MIV-Erschließung mit Zugang zu Hauptachsen ohne übermäßige Belastung von Siedlungsgebieten.	D, E
V	Autogewerbe	Zielgebiete des Arbeitspendlerverkehrs mit geringer Nachfragedichte. MIV-bezogener Kundenverkehr.	Vorwiegend an großen Aus/Einfallachsen und in Bereichen der Kategorie III angesiedelt. Busverbindungen mit Zubringerfunktion zu Stadtbahn und Ortszentren (Busknoten) mindestens im Halbstundentakt.	D

Kat.	Beschrieb	Mobilitätstyp	Anforderungen	Güteklasse
Verkauf und Freizeit				
a	Einkaufszentren	Publikumsintensive Anlagen. öV-Akzeptanz durch Kunden nur bei sehr hoher öV-Angebotsqualität, zentraler Lage und restriktivem Parkplatzangebot mit Bewirtschaftung.	Unterscheiden nach lokalem bzw. regionalem Einzugsbereich. Lokal: Busbedienung aus den wichtigsten Einzugsbereichen mindestens im Viertelstundentakt. Regional: unmittelbare Nähe zu Stadtbahnhaltepunkten und Busknoten	lokal: D regional: C
b	Fachmärkte	Wie Einkaufszentren aber noch stärker mIV-orientiert.	Sowohl gute mIV-Erreichbarkeit als auch öV-Erreichbarkeit erforderlich: in unmittelbarer Nähe zu gut erschlossenen Schnittpunkten des mIV- und des öV-Systems. Nähe zu Stadtbahnhaltepunkten und Busknoten.	D
c	Billiganbieter	Wie Einkaufszentren	Wie Einkaufszentren	Wie EKZ
d	Kleine und mittlere Läden, Food und Nonfood	Lokale Einzugsbereiche. Wichtige Bezüge zu den Wohngebieten. Oft große Anteile nicht motorisierter Kundschaft (Fuß-, Fahrradverkehr)	Im 100- bis 200-m-Einzugsbereich von Buslinien, die der lokalen Erschließung dienen mit mindestens Halbstundentakt. Gute Fahrrad- und Fußgängerreichbarkeit. Fahrradabstellplätze.	D
e	Kino, Unterhaltung, Dancings, etc.	Regionale Einzugsbereiche insbesondere am Abend und nachts. Oft jugendliches Publikum. Alkoholkonsum.	Busbedienung mit Verbindung zu den Stadtbahnhaltepunkten und in die Ortszentren während der maßgebenden Zeiten (Vorstellungsbeginn, -ende, Öffnungszeiten der Dancings etc.). In den Abend- und Nachtstunden mindestens Stundentakt oder Rufbus-/Ruf taxi-Angebot	Sonderkategorie
f	Sport- und Fitnesseinrichtungen indoor	Meist hochmobile Kundschaft aus lokalen und regionalen Einzugsbereichen. Konzentrationen in der Mittagszeit und in den frühen Abendstunden. Oft auch Abendveranstaltungen.	Anlagen mit lokalem Einzugsbereich in der Nähe zu den Wohngebieten mit guter Fuß- und Fahrradverkehr-Erreichbarkeit. Fahrradabstellplätze. Im 100- bis 200-m-Einzugsbereich von Buslinien, die der lokalen Erschließung dienen mit mindestens Halbstundentakt. Bei regionalen Einzugsbereichen im 300-m-Einzugsbereich von Stadtbahnhaltestellen und Busknoten.	lokal: D regional: C
g	Freizeit- und Erlebnisparks	Anlagen mit regionalen Einzugsbereichen und vielschichtiger Kundschaft. Viele Familien. Größte Nachfräge oft an Wochenenden und in schulfreien Zeiten.	Im 300-m-Einzugsbereich von Stadtbahnhaltestellen und Buslinien mit mindestens Halbstundentakt auch an Wochenenden.	Sonderkategorie
h	Messen	Je nach Messe sehr unterschiedliche Charakteristiken der Kundschaft. Immer auf bestimmte Zeiten beschränkt.	Sowohl gute mIV-Erreichbarkeit als auch öV-Erreichbarkeit erforderlich: Bei regionaler und überregionaler Bedeutung in der Nähe von Autobahnanschlüssen. Spezielle öV-Angebote erforderlich mit leistungsfähigem Zubringer zu den Stadtbahnhaltepunkten, bei überregionaler Bedeutung auch zu den Fernverkehrshaltepunkten.	Sonderkategorie
i	Zuschauersport	Zeitlich hoch konzentrierte Nachfrage, insbesondere nach Veranstaltungsende.	Je nach Veranstaaltung sind Sonderangebote erforderlich.	Sonderkategorie

Kat.	Beschrieb	Mobilitätstyp	Anforderungen	Güteklasse
Öffentliche Dienstleistungen				
1	Verwaltungen, soziale und medizinische Dienste und Einrichtungen (ohne Krankenhäuser)	Ziele von Arbeitspendlern und Kundschaft mit unterschiedlichen Einzugsbereichen. Wenig publikumsintensiv aber oft hoher Anteil nicht motorisierter Kundschaft.	Zentrumsnähe. Gute Fuß- und Fahrradverkehr-Erreichbarkeit. Fahrradabstellplätze. Unmittelbare Nähe zu wichtigen Buslinien und Busknoten.	A, B
2	Schulen	Volksschulen wenig öV-relevant, aber hohe Anforderungen an fußläufige Erreichbarkeit und Sicherheit. Hauptschulen mit oft dispersem Einzugsbereich mit hohen Anforderungen an ganz bestimmte Bedienungspunkte durch öV. Weiterführende Schulen mit sehr unterschiedlichen aber oftmals regionalen und überregionalen dispersen Einzugsbereichen mit teilweise sehr dünner Nachfragedichte auf einzelnen Relationen aber hoher öV-Affinität (nicht Motorisierte).	Volksschulen: Gute Integration in Wohnquartiere, gute Fuß- und Fahrradverkehr-Erreichbarkeit. Fahrradabstellplätze. Hauptschulen: im 300-m-Radius zu Busknoten mit Linien aus den maßgebenden Quartieren. Ev. mit Zusatzkursen zu den maßgebenden Zeiten. Weiterführende Schulen: im 300-m-Radius zu Busknoten und Stadtbahnhaltestellen.	Sonderkategorie
3	Krankenhäuser	Ziele von Arbeitspendlern mit regionalem Einzugsbereich. Kundschaft (Besucher und Patienten) oft nicht motorisiert und wenig mobil. Nachfrage während sieben Tagen pro Woche.	Im Bedienungsbereich von wichtigen Buslinien mit mindestens Halbstundentakt auch an Wochenenden und guter Einbindung in das öV-Gesamtsystem (Zubringer zu wichtigen Knoten). Speziell für das Krankenhaus eingerichtete Haltestelle in unmittelbarer Nähe zum Haupteingang.	Sonderkategorie
4	Kulturelle Einrichtungen	Einrichtungen mit permanentem Angebot, wie z.B. Museen etc. (für Veranstaltungen siehe Kategorie e). Nachfrage dünn und dispers mit sehr unterschiedlichen Charakteristiken der Kundschaft.	Innerhalb des 300-m-Radius zu Buslinien mit guter Einbindung in das öV-Gesamtsystem inkl. Wochenendbedienung.	Sonderkategorie
5	Werkhöfe, technische Dienste	Hoher Anteil Nutzverkehr mit starker mV-Orientierung.	Nähe zu Haupttätigkeitsgebiet. Innerhalb des 300-m-Radius zu Buslinien mit guter Einbindung in das öV-Gesamtsystem an Arbeitstagen.	Sonderkategorie

Tabelle 3: Zuordnung der Nutzungskategorien zu öV-Erschließungsgüteklassen

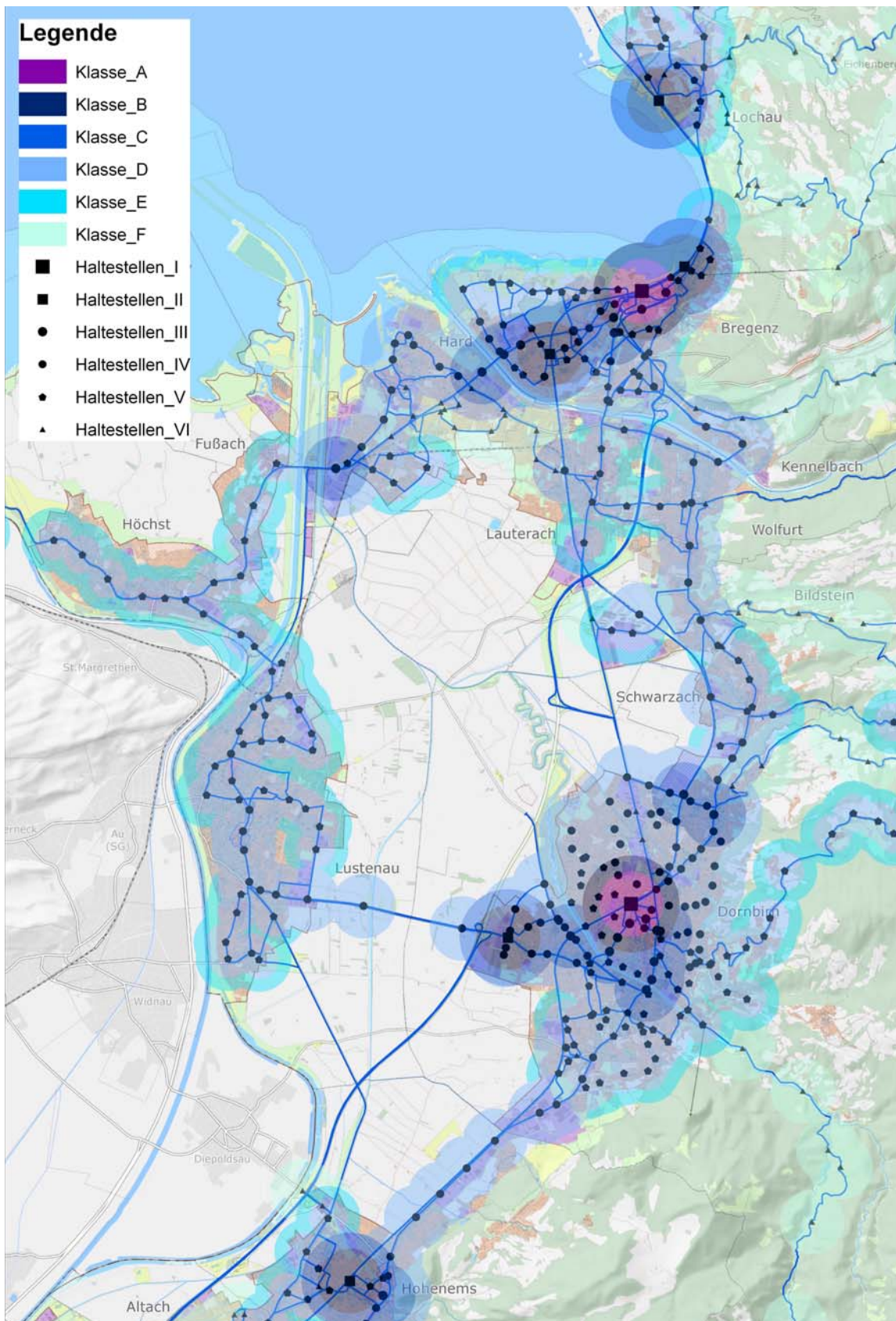


Abbildung 5: Erschließungsgüte und Flächenwidmung Teil Nord

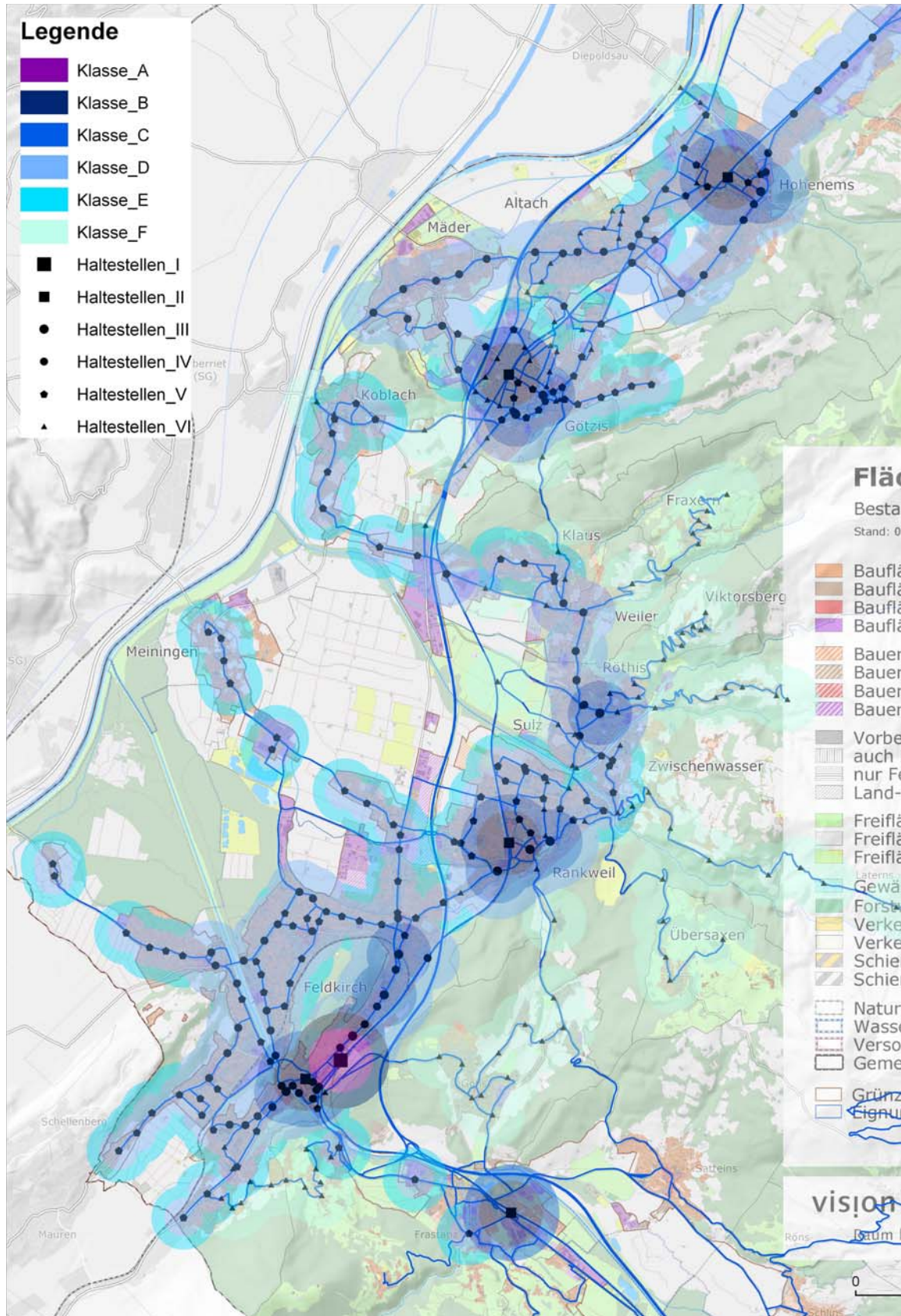


Abbildung 6: Erschließungsgüte und Flächenwidmung Teil Süd

5. Ruhender Verkehr

Abstimmung von Siedlung und Mobilität bedeutet unter anderem Abstimmung der MIV-Verkehrserzeugung in einem Siedlungsgebiet auf dessen Belastbarkeit und auf dessen Erreichbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln. Da jede Bewegung eines Autos auf einem Parkplatz beginnt und auf einem endet, ist die Parkplatzverfügbarkeit eines der maßgebenden Kriterien für die MIV-Verkehrserzeugung innerhalb eines Gebietes.

Dies betrifft natürlich nicht nur die Verfügbarkeit öffentlich zugänglicher Parkplätze sondern ebenso jene der privaten Parkplätze. Diese dürften ohnehin in allen Gemeinden gegenüber den öffentlich zugänglichen eine überwiegende Mehrheit darstellen. Langfristig ist somit eine Abstimmung der Zahl sowohl der öffentlich zugänglichen als auch der nur privat zugänglichen Parkplätze ein zentrales Steuerungsinstrument für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Die Stellplatzverordnung als Steuerungsinstrument

Die Zahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze kann in den meisten Fällen direkt und kurzfristig durch die öffentliche Hand beeinflusst werden. Im Gegensatz hierzu ist die Zahl privater Parkplätze nur langfristig über eine Änderung der Stellplatzverordnung zu beeinflussen. Die aktuelle Stellplatzverordnung regelt die minimal zu erstellende Zahl von Stellplätzen in Abhängigkeit von der Nutzung. Es gibt aber keine gesetzliche Grundlage (ausgenommen im Rahmen von Bebauungsplänen) zur Begrenzung der Zahl der privat zu erstellenden Stellplätze nach oben und es gibt keine Abhängigkeit von der Erschließung mit anderen Verkehrsmitteln.

Die im Kapitel 4.2 dargestellte Festlegung von öV-Erschließungsgüteklassen könnte die Grundlage darstellen für eine gesetzliche Regelung der Pflicht zur Erstellung von Stellplätzen in Abhängigkeit der Erschließung durch öffentlichen Verkehr.

Neben der öV-Erschließungsqualität ist aber auch die Erreichbarkeit mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln zu berücksichtigen.

Denkbar ist eine Stellplatzverordnung, die einen „Grenzbedarf“ an Stellplätzen definiert, der diejenige Anzahl an erforderlichen Stellplätzen darstellt, die nötig wäre, wenn es keinen öffentlichen Verkehr gäbe. Dieser Grenzbedarf ist in Abhängigkeit der Zentralität (Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rad) variabel zu definieren.

In Abhängigkeit der Erschließungsgütekategorie wird nun der Grenzbedarf reduziert. Die Reduktionsfaktoren können – ebenfalls mit einem gewissen Spielraum, der beispielsweise die Berücksichtigung der Luft- und Lärmbelastung erlaubt – in einer Verordnung definiert werden.

Wichtig ist, dass eine Begrenzung der zu erstellenden Stellplätze nach oben ermöglicht wird. Ob dies generell bereits in einer Stellplatzverordnung festgehalten werden soll oder ob diese fallweise der zuständigen Behörde überlassen werden soll, bleibt offen.

Beispiel

Im folgenden Beispiel entstammt die Berechnung des Grenzbedarfs (Tabelle 4) dem Parkraumkonzept für die Stadt Aarau. Es könnte in angepasster Form beispielsweise für die Stadt Dornbirn Gültigkeit haben. Der reduzierte Bedarf errechnet sich gemäß dem Beispiel in Tabelle 5. Für eine wirksame Umlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr ist es wichtig, dass die Erstellung von Stellplätzen über den reduzierten Bedarf hinaus untersagt ist.

Grenzbedarf je Nutzungsart ¹⁾	Parkfelder für		
	Bewohnerinnen und Bewohner oder Beschäftigte	Besucherinnen / Kunden	Bemerkungen
Einfamilienhaus	1 P pro 80 m ² BGF mind. 2 P pro Haus	keine P für Besucherinnen / Kunden	Garagenvorplatz anrechenbar
Mehrfamilienhaus	1 P pro 100 m ² BGF / mind. 1 P pro Wohnung	+ 10 % für Besucherinnen / Kunden	
Industrie- und Gewerbebetriebe	0,6 P pro AP mind. 1 P pro Betrieb	0,13 P pro AP mind. 1 P pro Betrieb	150 m ² BGF pro AP
Dienstleistungsbetriebe	0,6 P pro AP mind. 1 P pro Betrieb	Gruppe 1 ²⁾ : 0,3 ... 0,4 P pro AP ³⁾ Gruppe 2 ²⁾ : 0,1 ... 0,3 P pro AP ³⁾	35 m ² BGF pro AP ⁴⁾
Verkaufsgeschäfte	0,6 P pro AP bzw. 2 P pro 100 m ² VF ⁵⁾ mind. 1 P pro Betrieb	Gruppe 1 ²⁾ : 8 P pro 100 m ² VF Gruppe 2 ²⁾ : 3 P pro 100 m ² VF	Im Durchschnitt 1 AP pro 30 m ² VF
Andere	Bedarfsweise Fachgutachten notwendig		

1) Bruchteile über 0,5 sind am Schluss aller Berechnungen aufzurunden

2) Gruppe 1: Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe bzw. Verkaufsgeschäfte, Gruppe 2: übrige

3) Kleine Werte für Betriebe > 100 AP, größere Werte für Betriebe < 30 AP

4) Neuere Untersuchungen weisen z. T. auf einen größeren Flächenbedarf von 40 - 45 m² hin.

5) Das Kriterium, welches die größere Anzahl Parkfelder ergibt, ist maßgebend

Abkürzungen: P: Parkplatz
BGF: Bruttogeschossfläche
AP: Arbeitsplatz
VF: Verkaufsfläche

Tabelle 4: Berechnungsbeispiel für den sogenannten Grenzbedarf (öV-Erschließung noch nicht berücksichtigt)

Gütekategorie der öV-Erschließung	Bewohnerinnen und Bewohner	Beschäftigte	Kunden Besucherinnen
Klasse A	0.8	0.2	0.3
Klasse B	0.9	0.3	0.4
Klasse C	1.0	0.5	0.5
Klasse D	1.0	0.7	0.7
Klasse E	1.0	0.7	0.7
Klasse F	1.0	0.8	0.8

Tabelle 5: Berechnung des reduzierten Bedarfs: Der Grenzbedarf wird mit den Reduktionsfaktoren multipliziert

6. Strukturkonzept

6.1 Strategie Entwicklung

Mit der Landschaft verzahnte Siedlungen, Dörfer und Weiler in eher peripheren Lagen

Dörfer, Weiler und dünn besiedelte Siedlungen, die in engem Austausch mit der Landschaft stehen, werden weiterhin wichtige Teile des Siedlungsgebietes sein. Die Weiterentwicklung und Erneuerung bezieht sich auf die Präzisierung und Gestaltung von Siedlungsrändern, auf maßvolle Auffüllungen und Verdichtungen, auf Optimierungen der Siedlungsqualität und in der Stärkung des Systems der öffentlichen Außenräume. Dabei sollen die spezifischen Qualitäten dieser Siedlungsformen erhalten bleiben.

Vernetzte „Kerngebiete“ bilden die Grundstruktur der urbanen Entwicklung

In den Räumen Bregenz, Dornbirn, Hohenems-Altach-Götzis und Feldkirch-Rankweil werden innere Zonen definiert, wo Verdichtungen und Nutzungsintensivierungen angestrebt werden. Die Erschließung durch je mehrere Bahnhöfe und ein Netzwerk von Buslinien, sowie die Nähe zu den Siedlungskernen und Infrastruktureinrichtungen begründen diese Konzeption. Die Bahnhofgebiete sind mögliche Ausgangspunkte dieser inneren Siedlungserneuerung, die auch zu einer Stärkung der historischen Ortskerne führen soll. Die übergeordnete innere Vernetzung erfolgt über das Rückgrat der Bahn. Die Bahn wird zu einem Identitätsträger der verdichteten Räume der Rheintal-STADT (Abbildung 7).

„Rheintalautobahn und äußere Entwicklungsgebiete als Chancen

Die übergeordnete Anbindung und äußere Vernetzung der Siedlungsgebiete erfolgt über die Rheintalautobahn. Die einzelnen Anschlüsse sind Anknüpfungspunkte wichtiger Zufahrtsachsen. Die Rheintalbahn wird längerfristig die Bedeutung einer Stadtautobahn erhalten. Angesichts der Bedeutung dieser Verkehrsachse sollte die begleitende Landschaft und sollten insbesondere die Knoten bewusst landschaftsplanerisch und städtebaulich gestaltet werden.

Die äußeren Entwicklungsgebiete sollten sich nicht weiter zulasten der Landschaft ausdehnen. Sie sollten auch nicht zulasten der Ortskerne durch weitere Funktionen angereichert werden. Es sollen Synergien mit den Funktionen in den Siedlungskernen gesucht werden.

Komplementäre Landschaftsräume

Die Talflanke, die Grünsysteme der Rheintalebene (Grünzone Rheintal) und der Bodensee mit seinen Uferbereichen sind die wichtigsten komplementären Landschaftsräume. Der Schonung dieses landschaftlichen Kapitals kommt eine hohe Priorität zu.

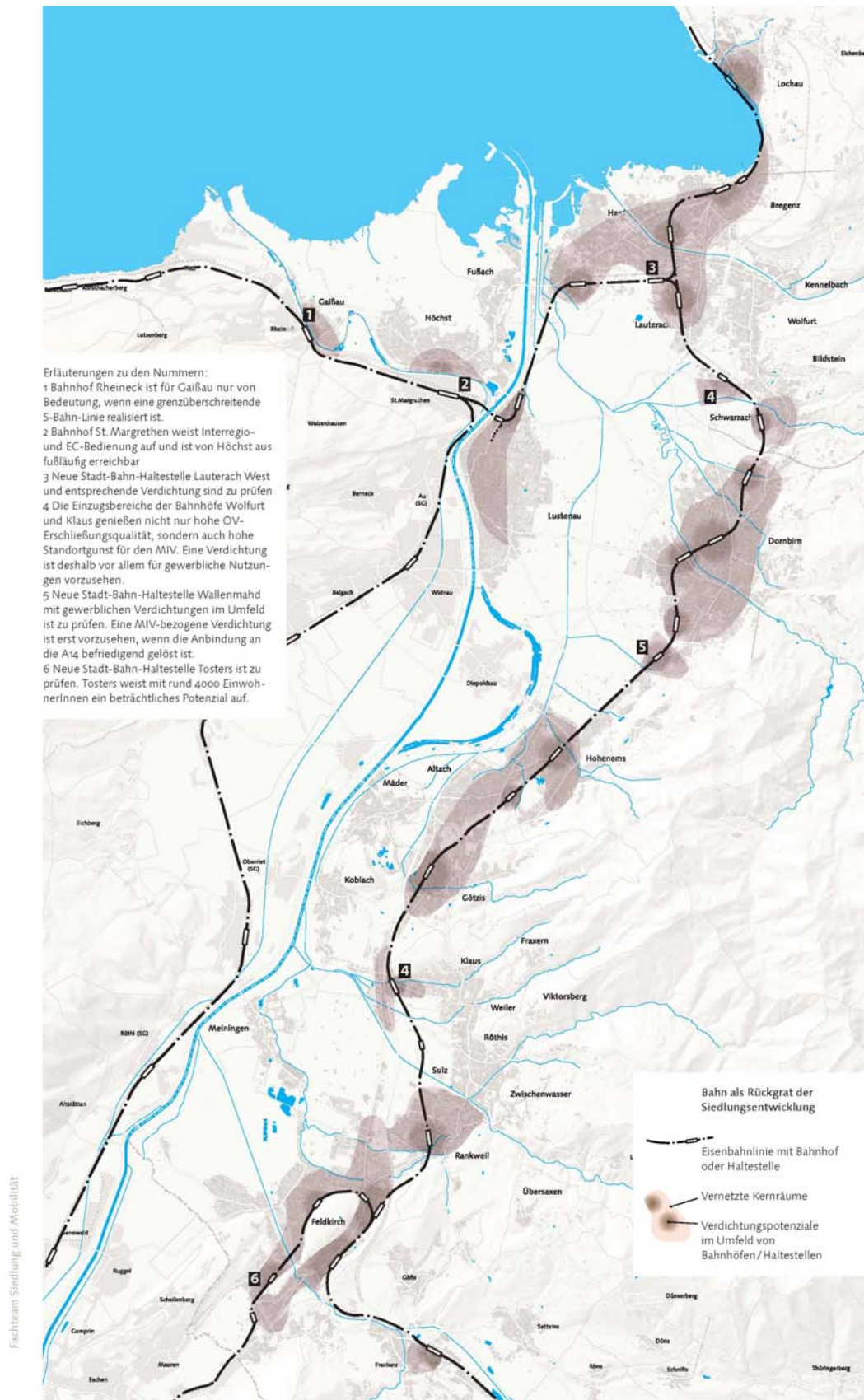


Abbildung 7: Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung im Rheintal

6.2 Folgerungen für die Nutzungsplanung

Für jedes der vier vernetzten Kerngebiete (Bregenz, Dornbirn, Hohenems-Altach-Götzis und Feldkirch-Rankweil) sollten koordinierte räumliche Entwicklungskonzepte ausgearbeitet werden, die anschließend im Rahmen der lokalen Planungen umgesetzt werden können. Die Flächenwidmungen sind unter Berücksichtigung der öV-Erschließungsgüteklassen zu überprüfen. Für die Bahnhof- und Stationsgebiete, die aufgewertet und verdichtet werden sollen, werden Masterpläne ausgearbeitet, die Grundlagen für die grundeigentümergebundenen Planungen und für Projekte sind.

6.3 Konzept Rheintalschiene und Verteilsysteme

Die Bahn, kombiniert mit einem bereichsweise verdichteten Bussystem wird zum Rückgrat der inneren Siedlungsentwicklung. Diese konzentriert sich - wie bereits erwähnt - auf ein System von vier verdichteten Siedlungsräumen: Feldkirch, Götzis/Altach/Hohenems, Dornbirn mit Vororten, Bregenz mit Vororten. Frastanz, Klaus und Lustenau sind weitere, isolierte bahngestützte Standorte mit spezifischen Nutzungsprofilen.

Die Bahnhöfe und deren Umfeld werden zu belebten und attraktiven Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, aber auch des täglichen Lebens ausgebaut und gezielt aufgewertet. Das Potenzial der Haltestellen (bestehend und neu) wird für die Gebietserschließung optimal ausgeschöpft. Nach Möglichkeit sind an den Haltestellen Verdichtungen und attraktivierende Nutzungen vorzusehen.

Typologie der Bahnhaltepunkte

Die Kategorisierung der öV-Haltdepunkte gemäß Tabelle 1 wird zu einer Typologie der Bahnhöfe und Haltestellen erweitert:

Kategorie	Bezeichnung	Beschrieb
Kategorie I	Bahnhöfe in Städten	IC EC Halt Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs In den urbanen Kontext eingebunden Attraktives Umfeld hoher Nutzungsdichte- und Vielfalt und Aktivität Ev. Beziehung zu äußeren Entwicklungsgebieten
Kategorie II	Bahnhöfe in Ortschaften	Eilzughalt Knotenpunkt Öffentlicher Verkehr Anbindung an Ortskerne Attraktives Umfeld hoher Nutzungsdichte- und Vielfalt und Aktivität Ev. Beziehung zu äußeren Entwicklungsgebieten
Kategorie III	Haltestelle in Entwicklungsgebiet	S-Bahnhalt (Eilzughalt) Verknüpfung lokale Bussysteme (wenn möglich) Ergänzung durch geeignete Dienstleistungen Anbindung an Nutzungen Ev. Beziehung zu äußeren Entwicklungsgebieten
Kategorie IV	Haltestellen mit lokaler Bedeutung	S-Bahnhalt Anbindung Langsamverkehr Verdichtung des Umfeldes

Grobbeurteilung von Bahnhöfen und Haltestellen

Die Abklärung erfolgte mit dem Ziel, Potenziale für eine Optimierung von Nutzung, Anbindung und Verknüpfung zu erreichen. Die folgende Liste ist unvollständig.

Bahnhof Bregenz Kategorie I

Der Bahnhof liegt im Westen der Innenstadt, durch einen großen Parkplatz getrennt. Die Überführung, die dem Zugang zum Bahnsteig dient, verbindet den Bahnhof mit den Parkanlagen am See.

Der Bahnhof ist wenig attraktiv und von der Innenstadt getrennt.

Falls für diesen Bereich nicht bereits eine Planung/Projektierung in Arbeit ist, sollte eine solche ausgelöst werden mit folgenden Zielsetzungen:

- Attraktivierung Bahnhofanlage
- Aufwertung der Anbindung an die Innenstadt
- Formulierung eines angepassten urbanen öffentlichen Raumes (Bahnhofplatz)
- Aufwertung des östlichen Perronzugangs mit ergänzenden Nutzungen

Optimierung der Querungsmöglichkeiten der Strasse

Riedenburg Kategorie II

Bis zum Sommer 2007 soll der Bahnhof mit einem Aufwand von 3.5 Millionen Euro saniert werden.

Die Stadt passt das Haltestellenumfeld an. Die Schendlingerstraße und die Ammianusstraße sollen im Bereich der Unterführungen durch Pflasterungen neu gestaltet werden. Es werden eine Zweiradabstellanlage und Behindertenparkplätze eingerichtet.

Die Haltestelle weist infolge des großen Schülerverkehrsaufkommens ein sehr gutes Angebot auf. Mit einer Verdichtung im Umfeld können weitere Kunden vom guten Angebot profitieren.

Dornbirn Kategoriel

Mit dem Projekt für den Ausbau des Bahnhofes werden die Anforderungen an den zu bildenden ÖV-Knoten erfüllt.

Flächenpotenziale zugunsten einer Verdichtung sind sowohl auf dem ÖBB-Gelände, wie auch in auf den angrenzenden Grundstücken vorhanden.



Südwestlich des Bahnhofes Dornbirn finden sich grosse Potenziale für Verdichtungen

Dornbirn-Schoren Kategorie III

Wichtige zentrumsnahe Haltestelle, die infolge der Nähe mehrerer Schulen, Freizeitanlagen und sozialer Einrichtungen zunehmend an Bedeutung gewinnt und in deren Umfeld weitere Verdichtungen geplant sind. Die Haltestelle wird im Rahmen der Gymnaestrada 2007 eine zentrale Rolle spielen und dementsprechend ausgebaut.

Hatlerdorf Kategorie III

Ortsteil von Dornbirn mit noch nicht ausgeschöpften Nutzungsreserven im Umfeld der Station. Die Station wirkt heute etwas verloren im Bereich einer Straßenunterführung.

Im Rahmen der Quartierplanung sollte die Station mehr ins Zentrum des lokalen Umfeldes gerückt werden. Die Einbindung der Station sollte nutzungsmig, räumlich und funktional optimiert werden.

Hohenems Kategorie II

Im Spannungsfeld zwischen dem traditionellen Ortskern und den boomenden Entwicklungsgebieten an der Autobahn liegt der vernachlässigte Bahnhof. Hier ist eine grundsätzliche Korrektur erforderlich:

- Komplette Erneuerung des V-Knotens. Zugänge zu den Perrons, etc.
- Neu gestalteter Bahnhofplatz, abgestimmt auf die anderen öffentlichen Räume.
- Ersatz Bahnhofgebäude durch neue, verdichtete Baustruktur entlang der Gleise.
- Verlegung des Lastwagenparkplatzes, dafür Nutzungen und allenfalls P+R-Anlage.
- Umnutzung und Verdichtung der privaten Liegenschaften auf der Südostseite der Bahnhofanlage.
- Abklärung der an diesem Standort wirtschaftlich möglichen Aktivitäten.
- Bauliche Erneuerung und Verdichtung der zum Teil überalterten Bausubstanz auf der Nordwestseite der Bahnanlage.



Nutzungspotenzial im Umfeld des Bahnhofes Hohenems

Altach Kategorie IV

Unattraktive Randlage der Haltestelle, vom Ort durch die Hauptstrasse abgeschnitten. Haltestelle im Grünen und hinter Tankstelle und Lärmschutzwänden versteckt.

„Auftritt“ der Haltestelle sollte verbessert werden:

- Mehr visuelle Präsenz an öffentlichem Raum.
- Mehr Transparenz. Ersatz ortsseitige Lärmschutzwand durch Glas.
Verkaufsstelle mit Tankstelle (Shop) koppeln.
Keine Nutzungsverdichtung.

Götzis Kategorie II

Bereits recht angenehm integrierter Bahnhofbereich.

Auch gute städtebauliche Anbindung an den Ortskern mittels „Bahnhofstrasse“, die einige Aktivitäten aufweist. Distanz ca. 500 - 700 m.

Etwas Verdichtungspotenzial auf dem Bahnhofgelnde und in den angrenzenden Liegenschaften.

Klaus Kategorie IV

Lage in etwas chaotischem Entwicklungsgebiet.

Flächenwidmung im Umfeld vorwiegend Betriebsgebiet. Flächenreserven sind vorhanden, die eine Verdichtung möglich machen könnten.

Zugang heute unattraktiv. Aufwerten und sichtbar und direkter an öffentlichen Raum anbinden.

Sulz-Röthis Kategorie IV

Haltestelle im Grünen. Bauliche Entwicklung angesichts der isolierten Lage in einem zusammenhängenden Landwirtschaftsgebiet nicht angezeigt.

Beibehaltung bzw. Aufhebung der Haltestelle prüfen.

Rankweil Kategorie II

Das Bahnhofgebäude von Rankweil wurde soweit ansprechend renoviert.

Es werden Nutzungspotenziale auf dem Areal und im engeren Umfeld festgestellt. Fabrikgelände auf der Südwestseite als mittel- bis langfristiges Umnutzungspotenzial?

Der Bahnhofplatz als ÖV-Knoten sollte gestalterisch und funktional optimiert werden. Bahnhofzugänge beidseitig optimieren.

Das Dienstleistungsangebot sollte ausgebaut werden. Heute hat es wenigstens einen kleinen Kiosk im Bahnhofgebäude.



Rankweil Bahnhofstrasse:
Es ist wichtig, dass die Bahnhofgebiete gut an die Ortszentren angebunden sind. Die Bahnhofstrasse von Rankweil hat das Potenzial dazu.



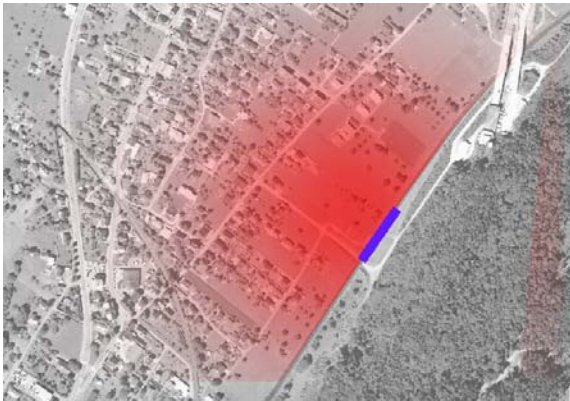
Nutzungspotenzial beim Bahnhof Rankweil

Feldkirch Amberg

Kategorie IV

Haltestelle im Grünen. Direkt am Hang, deshalb nur einseitig erschließend. Flächenwidmung: Vorbehaltsflächen und Mischgebiet.

Siedlungsentwicklung im engeren Umfeld sollte mindestens mittlere Dichten aufweisen. Möglichst wenig Einfamilien- und Reihenhäuser. Anbindung ans Dorfczentrum verbessern. Erschließung Strasse klären.



Luftbild von Feldkirch Amberg:
Auch kleinere Stationen weisen zum Teil im engeren Umfeld ein erhebliches Nutzungs- und Verdichtungspotenzial auf

Feldkirch

Kategorie I

Das Aufnahmegebäude des Bahnhofes liegt etwas mehr als 500 von der Innenstadt entfernt. Der grundsätzliche Umbau des Bahnhofes mit neuen Bahnsteiganlagen und neuen Zugängen steht vor dem Abschluss.

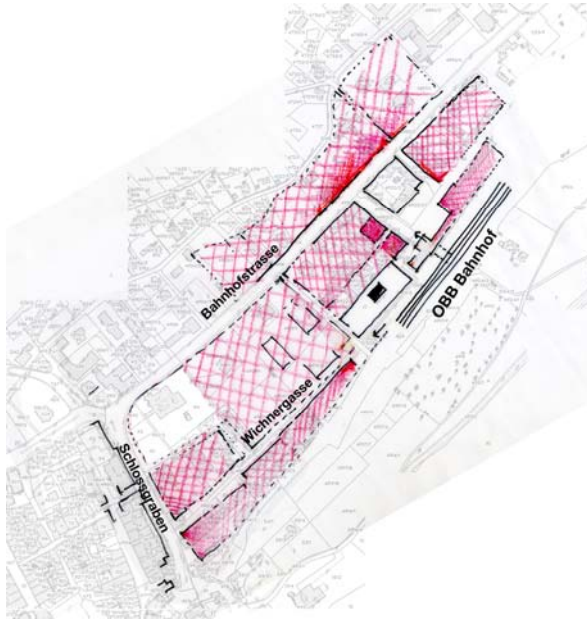
Folgendes ist zu bemerken:

- Der Bahnhof wurde seinerzeit sehr diskret in die Stadtstruktur eingefügt. Er ist in der Stadt nicht präsent. Seine Präsenz muss in der Stadtstruktur verstärkt werden. In die notwendige Neugestaltung des Bahnhofplatzes sollten auch die beiden Zufahrtsstrassen ab Hauptachse, sowie das betreffende Teilstück der Hauptachse einbezogen werden.
- Die gleisnahe, direkte Fußgängerverbindung zur Altstadt sollte aufgewertet werden. Die Aufwertung bezieht sich auf die Gestaltung des Straßenraumes, wie auf die angrenzenden Nutzungen. Ebenso sollen die Querungen über die Arlbergstrasse angenehmer im Bereich des Schlossgrabens hochwertiger und sicherer gestaltet werden.
- Weil viele Passagiere die südliche Unterführung benutzen werden, ergibt sich hier ein zweiter Bahnhofzugang, der auch in den Nutzungen seine Entsprechung haben sollte. Der Parkplatz oder Teile davon sollten durch eine publikumsorientierte Nutzung ersetzt werden.
- Das Quartier zwischen Bahnhof und Innenstadt sollte erneuert, verdichtet und attraktiviert werden.
- In den nördlich angrenzenden Gebieten werden ebenfalls Verdichtungspotenziale vermutet.

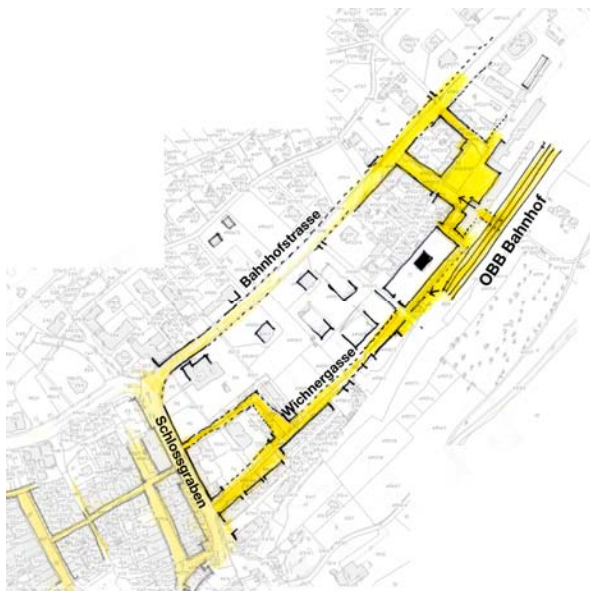
Der Standort wäre auch geeignet für höhere Schulen, Verwaltungen, Büronutzungen, Hotels und Handel.



Nutzungsverdichtung und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsbereiches sind zentrale Anliegen bei der Attraktivierung des Bahnsystems. Wie das Beispiel Feldkirch zeigt, ergeben sich hier bedeutende Optimierungspotenziale.



Im engeren Umfeld des Bahnhofplatzes ist eine Verdichtung der nordöstlich angrenzenden Gebiete denkbar. Selbstverständlich müssen die notwendigen bahnbetrieblichen Einrichtungen einbezogen werden. An der Bahnhofstrasse und beidseits der Wichnergasse kann durch Siedlungserneuerung und Verdichtung eine Aufwertung erreicht werden. Einzubeziehen ist die Qualität der heutigen Durchgrünung. Die stadtseitige Unterführung leitet die Fussgänger, die sich Richtung Innenstadt bewegen, direkt in die Wichnergasse. Der Auftakt dieser Gasse wird durch einen Parkplatz markiert. Hier ist eine attraktive, publikumsorientierte Nutzung erwünscht.



Der Bahnhof Feldkirch hat zwei Zugangsseiten. Dominanter ist der heute vernachlässigte Bahnhofplatz, der als öV-Knoten und Vorfahrt dient. Für die Fussgänger, die ihr Ziel in der Innenstadt haben, ist der Weg über die südliche Unterführung und die Wichnergasse direkter. Beide Zugangsseiten sind heute wenig attraktiv und sollten grundsätzlich aufgewertet werden.

7. Ausblick

Die Grundsätze der Nachhaltigkeit führen dazu, dass unsere Lebensräume mit einem neuen Bewusstsein für die Belange der Umwelt weiterentwickelt werden. Die in diesem Bericht skizzierten Strukturen einer vernetzten Stadtregion, deren Rückgrat der öffentliche Verkehr und die Ortskerne sind, wurden abgestimmt auf die Gegebenheiten im Vorarlberger Rheintal. Der Betrachtungswinkel umfasst das Ganze, d.h. Verkehr, Siedlung und Landschaft. Das Konzept ist evolutionär und nicht revolutionär.

Die Weiterentwicklung und Umsetzung des hier beschriebenen Vorhabens betrifft eine größere Zahl von Handlungsfeldern:

- Grundsätzliche Entwicklungsstrategie des Landes und der Planungsregion „Vorarlberger Rheintal“
- Entwicklungspläne für die vier verdichteten Siedlungskerne Bregenz, Dornbirn, Hohenems-Altach-Götzis und Feldkirch-Rankweil
- Anpassung der lokalen Flächenwidmungspläne zwecks Abstimmung von Nutzung und Verkehr
- Masterpläne für die Aufwertung und Verdichtung von Bahnhof- und Stationsarealen
- Erneuerung der Stellplatzverordnung unter Berücksichtigung der öV-Erschließungsqualität und Anpassung an die jeweiligen kommunalen Bedürfnisse
- Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes Vorarlberg 2006 unter besonderer Berücksichtigung der hier gemachten Vorschläge zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr und unter Berücksichtigung der großen Vorhaben in der Bodenseeregion (IGA 2017, Bodan-Rail 2020)

Als nächste Schritte könnte folgendes eingeleitet werden:

- Vertiefung regionales Strukturkonzept
- Erarbeitung des Strukturkonzeptes für einen der vier verdichteten Siedlungskerne
- Einleitung von ersten Masterplänen für Bahnhof- oder Stationsareale