

Gemeindegrenzen überschreiten und zusammen den Lebensraum gestalten. Das will Vision Rheintal. Bei der Rheintalkonferenz haben politische Vertreter von Land und Gemeinden Schwerpunkte definiert, bei denen eine gemeindeübergreifende Sichtweise in den kommenden Jahren besonders wichtig und sinnvoll ist. Einer dieser Schwerpunkte ist das Thema »Siedlung und Mobilität«. Ihm sind die folgenden 6 Seiten gewidmet.

SIEDLUNG UND MOBILITÄT

Wie sieht das Rheintal von morgen aus?

Werden wir in 20 Jahren alle rund um die Bahnhöfe wohnen, einkaufen und arbeiten? Wird die S-Bahn im Drei-Minuten-Takt unterwegs sein? Und wird es Einfamilienhäuser nur noch im Museum geben? Ein Gespräch mit Franz Schwerzler (Land Vorarlberg), Matthias Wehrin (Städtebauer aus Bern) und Bernhard Kathrein (Raumplaner der Marktgemeinde Hard).

Bernhard Kathrein: Bei uns in Hard wird das über das Siedlungsentwicklungskonzept gelenkt. Im Zentrum und am Bahnhof ist die Baunutzungszahl

Wie sollen sich die Siedlungen im Vorarlberger Rheintal weiterentwickeln?

Bernhard Kathrein: Auf jeden Fall geplanter als in den 1970er- und 1980er-Jahren. Sonst entsteht mit der Zeit ein Siedlungsbrei ohne Fokus und irgendwann ist dann auch das Ried verbaut. Stattdessen sollten wir die Siedlungsränder halten und innerhalb dieser Grenzen weiter verdichten. So steht es auch im Leitbild von Vision Rheintal.

hoch, in den Randbereichen, die aufs Auto ausgerichtet sind, ist sie für Bauträger weniger attraktiv.

Werden wir in Zukunft also alle rund um die Bahnhöfe arbeiten, wohnen und einkaufen?

Matthias Wehrin: Alle sicher nicht, aber doch mehr als heute. In der Schweiz gibt es bereits einige gute Beispiele, wo Bahnhofsareale durch gezielte Verdichtungsmaßnahmen zu attraktiven Zentren des kommunalen Lebens geworden sind: Baden, Aarau, Chur, Zug oder auch Bern.

Heißt das, die Einfamilienhäuser werden aus dem Rheintal verschwinden?

Matthias Wehrin: Nein, das würde nicht zur Identität des Vorarlberger Rheintals passen. Die Siedlungen sollen ja auch nicht überall verdichtet werden, sondern nur da, wo es Sinn macht. Zum Beispiel im Umfeld von Bahnhöfen.

Die Vorarlberger S-Bahn fährt im Halbstundentakt. Reicht das, um die Bahn zum Rückgrat der Siedlungsentwicklung zu machen?

Franz Schwerzler: Für Leute, die zwischen Bregenz und Bludenz längere Strecken auf der Schiene zurücklegen, ist eine S-Bahn, die 20 Mal stehen bleibt, keine wirkliche Alternative zum Auto. Deshalb brauchen wir auch schnellere Verbindungen. Mit einem solchen Mischverkehr aus langsamen und schnellen Zügen lässt sich der Fahrplan nicht beliebig verdichten. Auf der anderen Seite kommen Bregenz, Riedenburg, Dornbirn, Hohenems, Götzis, Rankweil und Feldkirch – also die wichtigsten Bahnhöfe des Rheintals – auch heute schon deutlich über einen Halbstundentakt hinaus. Zu Stoßzeiten fahren da in beide Richtungen bis zu 5 Züge pro Stunde.

Warum gerade Bahnhöfe?

Franz Schwerzler: Weil sie für alle gut erreichbar sind, auch für die, die nicht oder nicht immer über ein Auto verfügen. Und weil Siedlungen am Bahnhof den öffentlichen Verkehr stärken, während solche am Siedlungsrand das Autofahren fördern. Das Leitbild der Vision Rheintal sieht die Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

In den vergangenen Jahren hat die Zahl der Fahrgäste der Bahn deutlich zugenommen. Glauben Sie, dass der Bedarf weiter steigen wird?

Franz Schwerzler: Davon gehen wir aus. Um



»Die Nähe zum öffentlichen Verkehr wird für Investoren immer mehr zum Schlüsselkriterium.«

MATTHIAS WEHRLIN,
STÄDTEBAUER AUS BERN

»Siedlung und Mobilität stehen in einer engen Wechselwirkung zueinander. Eine attraktive S-Bahn wertet die Bahnhofsareale auf. Und umgekehrt«

FRANZ SCHWERZLER,
LAND VORARLBERG, ABTEILUNG VERKEHR



diese Nachfrage abzudecken, kann die Bahn verstärkt längere Garnituren oder Doppelstockzüge einsetzen und den Fahrplan auch noch weiter verdichten. Einen 3-Minuten-Takt, wie man ihn von den U-Bahnen der Großstädte kennt, wird es im Rheintal allerdings nicht geben, da ist auch das Bevölkerungspotenzial nicht vorhanden.

Wie sieht es im Vorarlberger Rheintal mit der Verdichtung rund um die Bahnhöfe aus? Welche Überlegungen gibt es dazu in den einzelnen Gemeinden?

Matthias Wehrlin: Um eine Gesamtschau über die Potenziale und die Planungen in den einzelnen Gemeinden zu bekommen, hat ein kleines Expertenteam im Auftrag von Vision Rheintal kürzlich sämtliche Bahnhaltestellen des Vorarlberger Rheintals besucht. Wir haben uns angeschaut, wie nahe der jeweilige Bahnhof beim Ortskern liegt, ob er gut mit dem Bussystem verknüpft ist, ob es ausreichend Infrastruktur wie z. B. Fahrradabstellplätze gibt, ob der Bahnhof und sein Umfeld eine angenehme, sichere Atmosphäre haben und was in einem fußläufigen Einzugsgebiet von 500 bis 700 Metern städtebaulich, flächen- und nutzungsmäßig möglich wäre.

Welche Bahnhöfe haben die größten Potenziale?

Matthias Wehrlin: Die deutlich höchste Erschließungsgüte weisen natürlich die Bahnhöfe Bregenz, Dornbirn und Feldkirch auf. In allen drei Städten gibt es bereits klare Pläne zur Verdichtung des Bahnhofsumfeldes. Aber es gibt auch mittlere und kleinere Bahnhöfe, die viele Entwicklungsmöglichkeiten haben – z. B. Hard-Fußsach, Lochau-Hörbranz, Dornbirn-Haselstauden oder Feldkirch-Amberg.

Was gehört alles an den Bahnhof?

Franz Schwerzler: Das kann der Handel sein wie die Sutterlüty-Filiale am Dornbirner Bahnhof. Das können Schulen sein wie an der Bahnhaltestelle Riedenburg oder in Dornbirn-Schoren. Das kann verdichtetes Wohnen sein wie bei der Haltestelle Bregenz-Hafen. Das können auch Betriebe sein wie Omicron in Klaus oder Zumtobel im Hatlerdorf. Wünschenswert wäre natürlich auch, dass Kultur- und Freizeiteinrichtungen wie z. B. Kinos näher bei den Bahnhöfen sind.

Welche Nutzung eignet sich für welchen Bahnhof?

Matthias Wehrlin: Hochverdichtete Dienstleistungen anzusiedeln, macht vor allem in »

Zu Stoßzeiten fahren an den wichtigsten Bahnhöfen des Rheintals in beide Richtungen bis zu 5 Züge pro Stunde.



»Wenn wir nichts unternehmen, entsteht ein Siedlungsbrei ohne Fokus und irgendwann ist dann auch das Ried verbaut.«

BERNHARD KATHREIN,
RAUMPLANER DER MARKTGEMEINDE HARD

» Bregenz und Feldkirch Sinn. Auch in Dornbirn wird der Dienstleistungsaspekt neben Schulen und anderen Institutionen noch eine gewisse Rolle spielen. Bei vielen kleineren und mittleren Bahnhöfen, wo die Nachfrage nach Dienstleistungen weniger da ist, wird vor allem Wohnen die geeignetste Nutzung sein. Damit werden je nach Distanz zu bestehenden Angeboten auch so genannte Wohnfolgeeinrichtungen wie Lebensmittelhandel, Kindergarten oder Drogerie erforderlich.

Machen diese Bahnhofs-Quartiere nicht den Ortskernen Konkurrenz?

Bernhard Kathrein: Das kommt auf die Größe des Ortskerns und auf seine Entfernung zum Bahnhof an. Liegen Ortskern und Bahnhofsquartier nahe beieinander, stärken sie sich gegenseitig sogar. Ist die Entfernung – so wie bei uns in Hard – größer als zirka 500 Meter, ist es wichtig, dass die Bus- bzw. Radverbindungen ins Zentrum optimal auf die Bahn abgestimmt sind und dass die Achse zwischen Bahnhof und Ortskern städtebaulich möglichst spannend gestaltet ist.

Wie sehen die konkreten Planungen in Hard aus?

Bernhard Kathrein: Wir haben in den letzten Jahren einiges an Flächen in Bahnhofsnahe erworben. Aufbauend auf einem Masterplan haben wir bereits ein erstes Projekt realisiert – am Bahnhof Hard entsteht zurzeit eine Passivhauswohnanlage mit 44 Wohneinheiten, die im Herbst 2010 fertig sein wird. Als Nächstes ist ein Bahnhofscenter mit einem bahnaffinen Nutzungsmix geplant. Ein kleiner Lebensmittelhandel soll auf jeden Fall dabei sein, vielleicht auch eine Apotheke, eine Arztpraxis und ein Café. Wir sind in unserer Entwicklung allerdings noch etwas gebremst, weil einige Infrastrukturverbesserungen der ÖBB anstehen. Das betrifft die ganze Bahnlinie von Bregenz nach St. Margrethen.

Worum geht es da genau?

Franz Schwerzler: Von Bregenz nach Bludenz hat man bis Mitte der 1990er-Jahre durch den zweigleisigen Ausbau eine leistungsfähige S-Bahn-Strecke geschaffen. Diesem Standard entspricht die Verbindung von Bregenz über Hard und Lustenau nach St. Margrethen noch nicht. ÖBB, Land und Gemeinden sind aber mitten in der Planung, die Finanzierung ist

gesichert, etwa 2015 soll der Ausbau abgeschlossen sein. Geplant sind neben zusätzlichen Begegnungsmöglichkeiten auch eine Neugestaltung der Haltestellen und der Bahnsteige. Künftig sollen auf dieser Strecke in den nachfragestarken Zeiten halbstündlich Regionalzüge fahren, zusätzlich zu einem regelmäßigeren Schnellzugverkehr nach Zürich.

Feldkirch, Bregenz, Dornbirn, Hard, Klaus – in einigen Gemeinden gibt es bereits konkrete Planungen zur Verdichtung des Bahnhofsumfeldes. Wie sieht die Bereitschaft in den anderen Gemeinden aus?

Matthias Wehrlin: Es gibt überall eine große Sensibilität und eine große Begeisterung für diese Fragen.

Was ist der nächste Schritt?

Matthias Wehrlin: Es braucht für jedes Bahnhofsareal eine städtebauliche Vorstellung in Form eines Masterplans. Dafür gibt es kein Patentrezept, das hängt von der konkreten Situation ab. Wichtig ist nur, dass es ein solches Konzept gibt, damit man für einzelne Projekte verbindliche Rahmenbedingungen und Kriterien hat.

Sind Grundstücke im Umfeld von Bahnhöfen bei Investoren gefragt?

Matthias Wehrlin: Sehr. Die Nähe des öffentlichen Verkehrs wird immer mehr zum Schlüsselkriterium.

Ist das alles in den Köpfen der Bewohnerinnen und Bewohner des Rheintals bereits verankert?

Franz Schwerzler: Noch nicht genug. Dazu bräuchte es unter anderem mehr Kostenwahrheit im Verkehr. Im Moment rentiert sich zum Beispiel ein Auto umso mehr, je mehr ich damit fahre. Das sind falsche Signale, da zielen die Anreizstrukturen in die verkehrte Richtung.

Bernhard Kathrein: Mit gezielter Siedlungsentwicklung können Bus und Bahn zwar sehr gefördert werden, genauso wichtig ist es aber, das Image des öffentlichen Verkehrs zu stärken. Während es bei uns vor allem Schüler und ältere oder einkommensschwache Menschen sind, die den öffentlichen Verkehr benutzen, sieht man in der Schweiz viele Manager, die mit dem Bus, der Bahn und der Straßenbahn unterwegs sind. Das wäre auch für das Vorarlberger Rheintal ein schönes Zukunftsbild.

Bregenz: Die Seestadt liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zum Zentrum.

Wo jetzt noch auf 9.000 m² Autos parken, sollen bis 2013 Büro- und Geschäftsflächen, Wohnungen und eine Tiefgarage entstehen.



Feldkirch: Das Bahnhofsviertel soll komplett neu gestaltet und mit einem Mix aus Dienstleistungs-, Verkaufs-, Büro- und Wohnflächen eine attraktive Ergänzung zum nahe gelegenen Stadtkern werden. Der städtebauliche Wettbewerb aus dem Jahr 2005 umfasste eine Fläche von rund 56.000 Quadratmetern (rot umrandet). Ein Großteil der Flächen im zentralen und nördlichen Bereich werden von den ÖBB und der Stadt bereitgestellt. Realisiert werden soll das Projekt durch private Investoren.



Hard: Rund um den Bahnhof soll Leben entstehen. Eine Wohnanlage, die noch heuer bezogen wird, soll erst der Anfang sein, die Gemeinde hat weitere Grundstücke erworben.

Neben Wohnungen sind auch verschiedene bahnaffine Nutzungen wie Dienstleistungen, Handel, Apotheke, Arztpraxis und Café angedacht. Es soll ein richtiges Quartier entstehen.

