

Leitbildkarte 1: Die Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung

Aus der Bearbeitung im Fachteam Siedlung und Mobilität ist eine ganzheitliche Entwicklungsstrategie hervorgegangen, die nachfolgend umrissen ist. Vertieft bearbeitet haben Hannes Müller und Matthias Wehrlin das Thema der vernetzten Kernräume und Verdichtungsgebiete, die auf das Rückgrat der Bahn ausgerichtet sind.

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

Vernetzte „Kernräume“ bilden die Grundstruktur der urbanen Entwicklung. Es 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 Stadt-Bahn wird zu einem Identitätsträger des Rheintals.

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 Rheintalautobahn wird die Bedeutung einer Stadtautobahn erhalten. Die begleitende Landschaft und insbesondere die Knoten werden bewusst landschaftsplanerisch und städtebaulich gestaltet.

Die äußeren Entwicklungsgebiete dehnen sich nicht weiter zulasten der Landschaft aus. Sie werden auch nicht zulasten der Ortskerne durch weitere Funktionen angereichert. Es bestehen Synergien mit den Funktionen in den Siedlungskernen.

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

Entwicklungsspielräume und Potenziale

Der heutige Siedlungsraum im Vorarlberger Rheintal hat sich aus Dorf- und Flurstrukturen heraus und um einige historische Kerne entwickelt. Deren Konturen sind weitgehend abgesteckt, d.h. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung müssen sich auf die Gegebenheiten

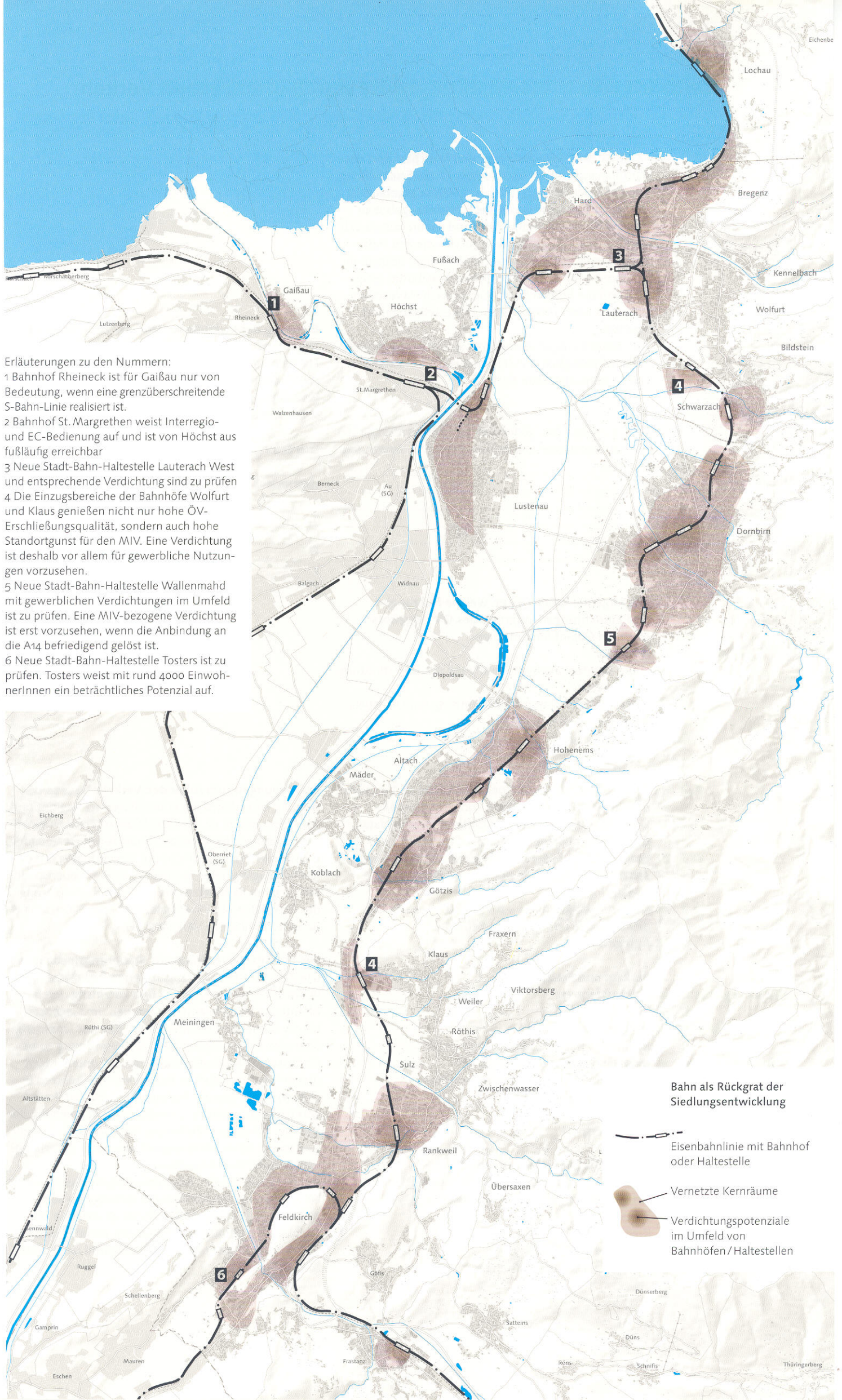
eines in seinen Grenzen weitgehend definierten Siedlungsraumes ausrichten. Spielräume bestehen bei der Optimierung der Nutzungsart und des Nutzungsmaßes vor dem Hintergrund der Güte der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei ist zu beachten, dass die Wohnformen niedriger Dichte sehr verbreitet und sehr beliebt sind. 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 zumindest 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. 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 und Anordnung 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 Sozialeinrichtungen, Verwaltungen, Einkauf, verdichtetes Wohnen. Die Bahnhöfe sollen zu Anziehungspunkten des täglichen Lebens werden. Kioske, Läden und Restaurants sollen entsprechend großzügig ausgelegte Öffnungszeiten haben.




Die noch weit verbreitete praktisch flächendeckende unmittelbare Erreichbarkeit sämtlicher Nutzungen mit dem Auto ist durch ein differenziertes System von Parkieranlagen zu ersetzen, das der Nutzungsdichte und der parallel vorhandenen Erreichbarkeit der anderen Verkehrsträger Rechnung trägt.



Erläuterungen zu den Nummern:

- 1 Bahnhof Rheineck ist für Gaißau nur von Bedeutung, wenn eine grenzüberschreitende S-Bahn-Linie realisiert ist.
- 2 Bahnhof St. Margrethen weist Interregio- und EC-Bedienung auf und ist von Höchst aus fußläufig erreichbar
- 3 Neue Stadt-Bahn-Haltestelle Lauterach West und entsprechende Verdichtung sind zu prüfen
- 4 Die Einzugsbereiche der Bahnhöfe Wolfurt und Klaus genießen nicht nur hohe ÖV-Erschließungsqualität, sondern auch hohe Standortgunst für den MIV. Eine Verdichtung ist deshalb vor allem für gewerbliche Nutzungen vorzusehen.
- 5 Neue Stadt-Bahn-Haltestelle Wallenmahr mit gewerblichen Verdichtungen im Umfeld ist zu prüfen. Eine MIV-bezogene Verdichtung ist erst vorzusehen, wenn die Anbindung an die A14 befriedigend gelöst ist.
- 6 Neue Stadt-Bahn-Haltestelle Tosters ist zu prüfen. Tosters weist mit rund 4000 EinwohnerInnen ein beträchtliches Potenzial auf.

Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung

-  Eisenbahnlinie mit Bahnhof oder Haltestelle
-  Vernetzte Kernräume
-  Verdichtungspotenziale im Umfeld von Bahnhöfen / Haltestellen