

Markus Aberer
Ingmar Alge
Wilfried Bertsch
Ulrich Grasmugg
Helmut Kuess
Philip Lutz
Gabor Mödlagl
Angelika Salzmann
Franz Schwertler
Mitarbeit:
Hannes Müller
Matthias Wehrlin

Leitsätze

S1 Identität und Profil: Der Lebensraum Rheintal mit seinen Gemeinden und Städten wird zu einem vernetzten, städtebaulich strukturierten, durchgrünerten Siedlungsraum weiterentwickelt. In der Tradition verwurzelt, weltoffen, zukunftsorientiert und unverwechselbar.

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

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

S1_3 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 vorgesehen.

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

S1_5 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_6 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 gesamthaften Corporate Design.

S1_7 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_8 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 Beispielswirkung zu untersuchen.

S1_9 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.

S2 Öffentlicher Verkehr ist Rückgrat der räumlichen Entwicklung.

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

S2_2 Stadt-Bahn als Symbolträger und verbindendes Element mit prägender Gestalt: Haltestellen und Bahnhöfe sind Identifikationsorte mit klarem Bezug zu ausgewählten Stadt- und Ortskernen.

S2_3 Die internationalen Streckenanschlüsse nach Liechtenstein, Deutschland und in die Schweiz sind baulich und angebotsmäßig verbessert.

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

S3 Siedlung und Verkehr sind abgestimmt: Nutzungsart und Nutzungsdichte richten sich nach dem Verkehrsangebot.

S3_1 Entwickeln hoher Baudichten und Nutzungsvielfalt an ÖV-Knoten.

S3_2 Selektive Anordnung der Nutzungen nach Eignung und in Abhängigkeit der Verkehrserschließung: Einrichtungen mit hoher Kundenfrequenz (z.B. Verwaltungs-, Veranstaltungseinrichtungen) bzw. NutzerrInnen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind (z.B. Sozialeinrichtungen, Schulen), nur an ÖV-Haltestellen 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_3 Keine neuen publikumsintensiven Großstrukturen (Einkaufszentren, Großkinos, Discotheken etc.) an und außerhalb von Siedlungsrändern.

S3_4 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_5 Mobilitätsverhalten urbaner weiterentwickeln: herabgesetztes Geschwindigkeitsniveau auf der Stadt-Autobahn, mehr Kostenwahrheit beim fließenden und ruhenden Verkehr, Mobilitätsmanagement für Freizeitverkehr sowie Verkehr im Zuge von Großveranstaltungen.

S4 Ein Netz von öffentlichen Räumen und die sie verbindenden Verkehrsnetze werden zu prägenden Elementen im Rheintal.

S4_1 Die innenliegende Stadt-Bahn und die außenliegende Stadt-Autobahn bilden das Grundnetz für Mobilität und Siedlungsentwicklung. Die Konzepte der Anschlussstellen zur A 14 sind raumplanerisch aufzuarbeiten.

S4_2 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_3 Siedlungszentren, Bahnhofsgebiete, siedlungsinterne Verkehrsachsen, Quartierzentren und Parks bilden ein zusammenhängendes System attraktiver, gezielt gestalteter öffentlicher Räume für Begegnung und Versorgung, Kultur und Naherholung.

S4_4 Die Landes-Hauptstraßen erfüllen auch orts- und städtebauliche Funktion und werden als planerische Aufgabe entsprechend wahrgenommen. Sie sind nicht nur Ausfahrts- oder Durchzugsstraßen, sondern Spange zwischen Siedlungsrand und Kern sowie innerhalb des Siedlungsgebiets und erfordern daher eine gute bauliche Fassung und Gestaltung.

S4_5 Landes-Radwege sind als zügig befahrbare überregionale Radverkehrsverbindungen für den Alltags- und Berufsverkehr angelegt.