

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am

.....

(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....

date

.....

(signature)

In der vorliegenden Diplomarbeit geht es um die Entwicklung einer zentralen Verkehrs- und Mobilitätsdrehscheibe mit der Bahn als Rückgrat in Bregenz.

Nachhaltige Verkehrssysteme müssen sich den Bedürfnissen einer immer mobiler werdenden Gesellschaft anpassen. Die zentralen Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs können den Rahmen für eine vielschichtige Nutzungen bilden und entwickeln sich von reinen Umsteigezonen zu sozialen, attraktiven Treffpunkten im Geschäfts- und Freizeitleben.

Der Bregenzer Bahnhof bietet sich durch seine zentrale Lage in Österreich als Schnittstelle zur Schweiz und Deutschland an, die Lage des Bahnhofs in der Stadt selbst schafft eine Verbindung zwischen Altstadt und Seezone.

Bahnhof Bregenz

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des Grades eines Diplom-Ingenieurs
Studienrichtung: Architektur

Michael Lahnsteiner

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.tech. Grigor Doytchinov
Institut: Institut für Städtebau

Mai/ 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Mobilität mit Zukunft - Nachhaltig Mobil
5	Benützen versus Besitze - Mobilitätskonzepte mit Zukunft?
8	vis!on rheintal - Raumplanung neu gedacht
13	Räumliches Leitbild und Entwicklungskonzept Bregenz
16	Analyse
30	Projektentwurf
51	Bibliographie

Mobilität mit Zukunft – Nachhaltig Mobil

Wie werden wir in Zukunft mobil sein?

Das Eigenforschungsprojekt VIVER, Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland, des Fraunhofer ISI entwickelt eine Vision einer Mobilität für Deutschland im Jahre 2050, die Kriterien der Nachhaltigkeit gerecht wird. Sie ist auch auf seine europäischen Nachbarn übertragbar.

Was heißt nachhaltig zu handeln, nachhaltig mobil zu sein?

Nachhaltiges Handeln heißt, die Bedürfnisse der heutigen Generation zu bedienen, ohne damit die Möglichkeiten zukünftiger Generationen in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht einzuschränken. In Analogie dazu leiten davon die Studienautoren die Ziele eines nachhaltigen Verkehrs ab:

„ [...] die Mobilitätsbedürfnisse heutiger und zukünftiger Generationen sollen umweltfreundlich befriedigt werden, Mobilität soll für jeden verfügbar und erschwinglich sein und volkswirtschaftlich effizient

organisiert sein.“¹

Die Studie vermittelt die Potentiale einer Entwicklung hin zu dieser nachhaltigen Verkehrsmobilität. Die anschauliche Vision soll dazu dienen, gesellschaftliche Zielgruppen nachhaltige Entwicklungsziele zu vermitteln und dafür zu begeistern, anstatt Ängste vor Veränderungen zu schüren.

Trendbrüche in der Zukunft - so die Annahme der Studie – werden dazu führen, dass bestehende Trends von neuen Entwicklungen abgelöst werden. Basierend auf prognostizierte Mega Trends bis 2050 wird sich laut dieser Studie unser Mobilitätsverhalten grundlegend wandeln (müssen).

„Mit den dargestellten Veränderungen und Trendbrüchen in mobilitätsrelevanten Schlüsselfeldern sowie im Personen- und Güterverkehr bis 2050 wäre ein nachhaltiges Verkehrssystem möglich, welches die negativen Effekte des

Verkehrs (Umwelt- und Klimaschäden, Verkehrsunfälle, Lärmbelastung, Stau und andere Externalitäten) deutlich reduziert, wirtschaftlich realisierbar ist und gleichzeitig die Lebensqualität der Bevölkerung gewährleistet und umfassend verbessert. Es wird deutlich, dass ein nachhaltiges Verkehrssystem nur durch gleichzeitige und konsistente Veränderungen in vielen Bereichen, die miteinander in Wechselwirkung stehen, erreicht werden kann. Insbesondere in urbanen Räumen erwarten wir große Veränderungen der Mobilität, die bei geschickter Steuerung zu deutlich spürbaren Verbesserungen der Lebensqualität führen werden.“²

1 Schade u.a. 2011, 11.

2 Schade u.a. 2011, 49.

Diese von den Studienautoren angeführten Megatrends betreffen:

Demografie

Es wird mit einem Bevölkerungsrückgang trotz aktiver Einwanderungspolitik kommen.

Wirtschaft

Nur mehr moderates Wachstum der Einkommen und des Bruttoinlandsprodukt. Die Zunahme der Verkehrskosten (Energie, Infrastruktur und Nutzungskosten) wird die Verkehrsnachfrage von Gruppen mit niedrigem Einkommen dämpfen.

Pension und soziale Sicherung

Eine Grundversorgung wird weiterhin bestehen. Jedoch wird ein Drittel der Haushalte privat nicht ausreichend versorgen (können) und das verfügbare Budget für Mobilität sehr begrenzt sein.

Außenhandel und Logistik

Die Globalisierung wird mit veringertem Tempo fortgesetzt. Teilweise die Produktion nach Europa rückverlagert.

Klimawandel

Die Auswirkungen werden spürbar. Sich häufende Extremwetterereignisse schränken die Verfügbarkeit der Verkehrssysteme ein. Infrastruktur fällt dadurch temporär aus. Tourismusströme verlagern sich vom Mittelmeerküsten zu Küsten an Ost- und Nordsee und in die Alpen.

Verknappung fossiler Energie

Weltweit steigende Energienachfrage, schwindende Vorkommen und hohe Kosten für immer aufwändigere Förderverfahren machen die individuelle Mobilität bis ins Jahr 2025 dramatisch teurer. Die hohen Energiepreise forcieren die Energieerzeugung mit erneuerbarer Energie.

Wirtschaftsordnung und Rolle des Staates

Private Initiative und Liberalisierung prägen weiterhin das Wirtschaftsleben. Jedoch wird es im Unterschied zu den Jahren vor der Wirtschaftskrise 2009 klare Regeln für die Märkte geben, welche durch nationale und supranationale Regulierungsbehörden auf ihre Einhaltung kontrolliert werden.

Wie wird unsere alltägliche Verkehrsmobilität des Jahres 2050 aussehen?

Ergebnis eines Wertewandels ist ein alle Lebensbereiche umfassendes Bewußtsein, daß unnötigen Verkehr vermeidet oder den Prämissen der Nachhaltigkeit folgt.

In urbanen Siedlungsräumen ist der Besitz eines PKW unattraktiv und zur Ausnahme geworden. Gute Erreichbarkeit der Arbeit, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangebote sowie Erreichbarkeit und Angebot sozialer Dienste haben einen hohen Stellenwert bei der Wahl des Wohnortes.

Die Möglichkeit, Wege des täglichen Bedarfs zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen wird als bedeutender Bestandteil der Lebensqualität gesehen. Das Wohnen in der Stadt zeichnet sich durch Angebotsvielfalt (Kultur- und Freizeitangebot, Abendunterhaltung, medizinische Versorgung, Kinder- und Seniorentagesstätten) aus, das in ländlichen Regionen deutlich reduziert wurde oder gar nicht besteht.

Suburbanes/ rurales Wohnen verliert auch aufgrund gestiegener Kosten für Verkehrsmobilität und des Zeitaufwandes für alltägliche Wege an Attraktivität. Das Auto nimmt im Vergleich zu heute einen geringeren Stellenwert gegenüber anderen Verkehrsmitteln ein, seine Nutzung erfolgt eher pragmatisch.

Gezielte Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen in urbanen Regionen (Ausbau des ÖPNV-, Rad- und Fußwegenetzes, priorisierten Vorfahrt für diese Verkehrsteilnehmer, Regelgeschwindigkeit von 30km/h in Städten) reduzieren den Anreiz für kurze Distanzen das Auto zu verwenden.

Die Nutzer wählen Situationsabhängig stattdessen das jeweils zweckmäßigste Verkehrsmittel. Der Trend „Nutzen statt Besitzen“ setzt sich in urbanen Regionen durch.

Stadtbewohner legen ihre Wege multimodal zurück und gelangen durch Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel an ihr Fahrtziel. Das Angebot umfangreicher

kostengünstiger Mobilitätspakete erleichtert die multimodale Mobilität und hilft generell gestiegene Mobilitätskosten niedrig zu halten.

Der öffentliche Verkehr bildet dabei die Basis der multimodalen Mobilität und wird um weitere Verkehrsdienste wie Rad- und Carsharing, Autovermietung, Liefer- und Mitfahrdiensten, Taxifahrten ergänzt.

Die Nutzung von Rad- und Carsharingdiensten gestaltet sich flexibel. Räder und Autos der Sharingdienste sind über die Stadt verteilt, können ohne Vorbuchung und fixe Rückgabezeit entlehnt und innerhalb des Stadtgebietes auf Parkplätzen wieder abgestellt werden.

Mittels vernetzter Buchungs-, Navigations- und Verrechnungssysteme hat der Nutzer die Wahl, die passenden Verkehrsmittel mittels Smartphone zu wählen und erreicht pünktlich sein Fahrtziel.

Aufgrund der geringen Nachfrage ist das Angebot des ÖPNV in ländlichen Regio-

nen ausgedünnt und der Motorisierungsgrad höher. Flexible Bedienungsformen können hier Abhilfe schaffen, eine Grundversorgung an Verkehrsmobilität zu gewährleisten.

In Fragen der Raumplanung, so die Studie, werden Städte und Gemeinden in Regionen zusammenarbeiten. Umwidmungen zu Siedlungs- und Verkehrsflächen werden nur noch im Gegenzug von Entsiegelungsmaßnahmen (Rückbau leer stehender Gebäude, ...) nicht benötigter Flächen innerhalb der Region genehmigt.

Entstehende Vor- und Nachteile der räumlichen Entwicklung aufgrund genehmigter Interventionen werden vertraglich ausgeglichen zwischen Städten und Gemeinden. Vom Nachhaltigkeitsgedanken geprägte städtebauliche Leitbilder reduzieren Wege und gestalten das Leben im Jahr 2050 urbaner, viele Ziele sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar.

Auf regionaler Ebene erfährt das raumordnerische Achsenkonzept (Ansiedlung von

Entwicklungskernen entlang von Verkehrsachsen) durch die zunehmende Bedeutung der Schienenachsen und dem Boom der Siedlungsentwicklung an der Schiene.

Die Studienautoren umreißen in ihrer Vision Handlungsbereiche, durch deren Neuordnung sie sich in weiterer Folge positive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten zu mehr Nachhaltigkeit versprechen.

Den Zeitrahmen für diesen strukturellen Wandel legen sie auf mehrere Dekaden bzw. Generationen aus.

Einen hohen Stellenwert messen sie Maßnahmen zur Steigerung der Lebensqualität der Städte bei. Durch deren Transformation gewinnen diese an Attraktivität. Die dadurch initiierte Neubewertung städtischen Lebens soll zu einer Reurbanisierung führen.

Die höhere Bevölkerungsdichte ermöglicht günstigere Verkehrsmittel und eine Angebotsvielfalt, welche die individuellen Mobilitätsbedürfnisse optimal bedienen.

Benützen versus Besitzen - Mobilitätskonzepte mit Zukunft?

Das Automobil ist heute für viele der Inbegriff individueller Verkehrsmobilität – identitätsstiftend, prestigeverleihend, komfortabel, jederzeit verfügbar bringt es Fahrer und Insassen an die entlegensten Ziele. Daß alternative Verkehrsmittel ein ähnliches Gefühl mobiler Freiheit vermitteln klingt heute für viele utopisch. Doch die Verkehrsmobilität ist im Wandel begriffen.

Langsam setzt sich die Erkenntnis durch, daß eine auf das Auto fokussierte Mobilität aufgrund verschiedener Aspekte in ihrer heutigen Form langfristig nicht mehr tragbar bzw. aufrecht zu halten ist.

Einige der noch im Versuchsstadium befindlichen alternativen Mobilitätsangebote in jüngster Zeit kündigen diesen Paradigmenwechsel an.

In Zukunft werden ein Großteil der Wege in Ballungsräumen inter- bzw. multimodal zurückgelegt werden. Der Besitz eines PKWs wird nicht mehr erforderlich sein und durch andere Mobilitätsangebote kompensiert.

Stehen mehrere Verkehrsmittel zum Erreichen eines Zieles zur Verfügung, spricht man von einem multimodalen Verkehrsangebot.

Wird dieser Weg mit zwei oder mehr Verkehrsmittel zurückgelegt, spricht man von einer intermodalen Verkehrskette.

Manko der bestehenden Mobilitätsversorgung ist ihre Standortgebundenheit – öffentliche Verkehrsmittel halten an festen Haltepunkten, bei Miet- und Carsharingauto sind Abhol- und Rückgabeort in der Regel ident, das Taxi als standortungebundenes Verkehrsmittel ist teuer.

Neuartige Mobilitätsangebote für kurze Distanzen innerhalb des Ballungsraumes verstehen sich als Ergänzung zum bestehenden Angebot. Viele verfügen über ein dezentral über den Stadtraum verteiltes Stationsnetz, wie etwa Leihradsysteme die eine Radrückgabe an jeder freien Dockingstation innerhalb des Versorgungsgebietes ermöglichen.

Mit Leihradsystemen konnte man bereits einige Erfahrung sammeln, es gibt sie mittlerweile in vielen europäischen Großstädten wie London, Wien und Paris. Einer Weiterentwicklung könnten diese Stationen um das Angebot von E-Fahrrädern erweitert werden und in für das Radfahren topographisch anspruchsvollen Regionen komfortabel Einzug halten.

Stagnierender Autoabsatz und Studien, die potentiellen Käufern eine sinkende emotionale Bindung zum PKW attestieren, bringen Autohersteller dazu sich neuerdings als Mobilitätsdienstleister zu erproben.

Erfahrungen aus den Pilotprojekten fließen in zukünftige Strategien ein um die PKW-Nachfrage zu sichern.

Peugot vertreibt sein Mobilitätsangebot „Mu by Peugeot“ bestehend aus Fahrrädern, Mopeds und einer Fahrzeugflotte über das bestehende Händlernetz in einigen deutschen Städten.

„Quicar“ von VW bietet in Hannover an über das Versorgungsgebiet verteilte Stationen BlueMotion Mietfahrzeuge für kurze Mietzeiten und eine erweiterte Flotte bei drei Fahrzeughändlern für längere Zeiträume.

„Car2Go“ von Daimler und Europcar sowie „DriveNow“ von BMWi, Mini und Sixt gehen neue Wege und orientieren sich in ihrer Nutzung am Öffentlichen Verkehr. Das Fahren ist auf den städtischen Ballungsraum beschränkt. Innerhalb dessen kann der Leihwagen ohne Reservierung entliehen und an jedem freien Parkplatz des Versorgungsgebietes wieder abgestellt werden. Nutzer werden auf Wunsch mittels Smartphoneapplikation zum nächstgelegenen Auto gelotst. Die Abrechnung erfolgt minutenweise per Monatsrechnung. Für diese auf kurze Distanzen ausgerichteten Angebote bietet sich auch der Flottenbetrieb mit Elektrofahrzeugen an wie „Car2Go“ in Amsterdam oder in San Diego.

Klassische Mietwagenanbieter reagieren auf das geänderte Umfeld mit ersten Angeboten nach dem Vorbild des Carsharings „Hertz on demand“ oder gehen Allianzen mit Autoherstellern „Car2Go“ und „DriveNow“ ein.

Carsharingunternehmen wie „carsharing.at operated by denzel“ bieten gegen Bezahlung einer monatlichen oder jährlichen Gebühr die Möglichkeit auf einen Fuhrpark an verschiedenen Standorten zurückzugreifen. Die Buchung erfolgt telefonisch, via Internet oder Smartphoneapplikation, abgerechnet wird monatlich. Die Kosten einer Einzelfahrt, mit denen auch Treibstoff und Versicherung abgegolten sind, setzen sich aus einer distanz- und zeitabhängigen Komponente zusammen.

Ein neuer Trend ist das private Carsharing bei dem Privatpersonen ihren PKW vermieten. Mittels Onlineplattform und Smartphoneapplikation finden einander Mietinteressent und PKW-Besitzer. Anbieter wie „Pocket Taxi“, „rent-n-roll“ und „Tamyca“ fungieren als Dienstleister für

Vermittlung, Versicherung und Bezahlungsabwicklung der Fahrzeugmiete. Nach beendeter Vermietung bewerten Fahrzeuganbieter und -mieter einander.

Diese Bewertungen nach dem Vorbild des Auktionshändlers Ebay ist Mitgliedern zugänglich und liefert einen Eindruck über die Verlässlichkeit des Interessenten. Eine Konstante der vorangegangenen Beispiele ist, daß es sich derzeit oft um vereinzelte Angebote handelt für deren Inanspruchnahme eine Registrierung erforderlich ist und Rechnungslegung getrennt erfolgt.

Die Deutsche Bahn hat das Marktpotential intermodaler Mobilitätsdienstleister erkannt und ihre Unternehmensfelder mit „Flinkster“ und „Call-a-bike“ um den Bereich Car- und Bikesharing erweitert.

Im Rahmen des Pilotprojektes „Be-Mobility“ bot sie im Sommer 2011 eine auf drei Monate befristete Mobilitätskarte an, die das Mobilitätsangebot des Bahnbetreibers in der deutschen Bundes-

hauptstadt vereinte. Die Mobilitätskarte diente als Netzkarte für den Stadtverkehr und ermöglichte den Zugang zum Berliner Mietrad- und Mietautoangebotes der Deutschen Bahn. Inkludiert waren in der monatlichen Gebühr von 78 Euro zusätzlich ein monatliches 50Euro Zeitguthaben für das E-Carsharingangebot und die erste halbe Stunde jeder Mietradausleihe in Berlin. Unterstützt wurde das Projekt mit einer Smartphoneapplikation mit der verfügbare E-Autos gesucht, Lade- und Parkgelegenheiten sowie intermodale Wegeketten angezeitigt werden und ergänzte bereits bestehende Applikationen einzelner Verkehrsträger.³

Tony Douglas der neu entwickelte Mobilitätsdienstleistungen für BMW vermarktet ist der Überzeugung, daß man in Zukunft ein über den Autoabsatz hinausgehendes Produkt- und Dienstleistungsangebot bie-

3 Vgl. Mobilitätskarte Berlin elektroMobil. <http://www.bemobility.de/site/bemobility/de/bemobility/mobilitaetskarte/mobilitaetskarte.html>, <http://www.bemobility.de>, 12.12.2011.

ten wird. So denkt man bei BMW darüber nach, ein Premium-Mobilitätsangebot das hochwertige Mobilität über mehrere Verkehrsmittel hinweg garantiert anzubieten.⁴

Neben den klassischen Mobilitätsformen und -angeboten entstehen neue sich am Nutzer und dessen Nutzungsverhalten orientierende. Es bleibt abzuwarten ob und wie diese neuen Angebote, die derzeit eine untergeordnete bis keine Rolle in der Mobilitätsversorgung spielen, die bestehende Mobilitätspalette erweitern und auf lange Sicht Einfluß auf unser Verhältnis zu Besitz bzw. Nutzung der Verkehrsmittel haben.

Langfristiges Ziel progressiv orientierter Politik wird es sein, in Ballungsräumen den Anteil des motorisierten Individualverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen zugunsten des nichtmotorisierten Indivi-

4 Vgl. Schlesinger, Christian; Seiwert Martin: Mobilitätsdienstleister: Kampf um das beste Geschäftsmodell, <http://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/kampf-um-das-beste-geschaeftsmodell/5794896.html>, <http://www.handelsblatt.com>, 20.12.2013.

dualverkehrs (Fußgänger und Radfahrer) und des öffentlichen Personennahverkehr zu senken. Erreicht werden kann dies durch eine Neuordnung und -ausrichtung relevanter Bereiche (Raumordnung, Bauvorhaben, Förderungen, Steuern und Abgaben, ...) der Prämisse der Nachhaltigkeit folgend.

vis!on rheintal – Raumplanung neu gedacht

Im Jahr 2000 sollte am Ortsrand von Lustenau Vorarlbergs höchstes Hochhaus entstehen. Dieses Vorhaben löste heftige Diskussionen aus. Man gelangte zur Einsicht, daß das Projekt nicht isoliert, sondern im regionalen Kontext über Gemeindegrenzen hinweg zu betrachten ist.

Dieser konkrete Anlaß stand am Anfang eines offenen Prozesses der Vision Rheintal der im Jahr 2004 startet. Unter Einbeziehung von Experten, Bürgern und Entscheidungsträgern auf Landes- und Gemeindeebene machte man sich Gedanken über die Zukunft des gemeinsamen Lebensraumes Rheintal.

Auf Basis einer detaillierten Bestandsaufnahme und deren Analyse erarbeitete man ein Leitbild. Dieses ist nicht rechtsverbindlich. Die Vision dient jedoch als Argumentations- und Diskussionsgrundlage für gesetzlich vorgeschriebene Planungsinstrumente.

2006 präsentierte man die erarbeiteten Ziele, Leitsätze und Leitbilder in einer Dokumentation. Seit der Vorstellung des Leitbildes im Jahr 2006 befindet sich „Vision Rheintal“ in der Umsetzungsphase.

In der regelmäßig stattfindenden Rheintalkonferenz, zu der sich die Mitglieder der Landesregierung, Landtagsabgeordnete des Rheintals sowie Bürgermeister der Rheintalgemeinden treffen, werden laufende Projekte diskutiert und weitere Schritte beschlossen.

Zur Konkretisierung einzelner Themengebiete werden Recherchen, Studien, Workshops, Foren in Auftrag gegeben und von vis!on rheintal organisiert.

Die Schwerpunkte der zu bearbeitenden gemeindeübergreifenden Themenkomplexe werden von der Rheintalkonferenz beschlossen.

Schwerpunktthemen der vis!on rheintal:

- Gemeinnütziger Wohnbau
- Enkeltaugliche Quartiere
- Siedlung und Mobilität
- Regionale Betriebsgebiete
- Kinderbetreuung und Gemeindekooperation
- Gemeindekooperation in der Betreuung und Pflege älterer Menschen

Das Fachteam „Siedlung und Mobilität“ erarbeitete für die Dokumentation 2006 unter anderem folgende Leitsätze⁵:

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

„S1_2 Die Siedlungskerne werden gezielt städtebaulich aufgewertet und verdichtet. [...] 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 Weiterbau der Siedlungen: Wohnen mit der entsprechenden Infrastruktur (Bus, Bahn, Schulen, soziale Infrastruktur), Nahversorgung, ausgewogener Dichte sowie nachhaltiger Erschließung unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten. Arbeiten und Wohnen rücken näher zusammen[...].

„S2 Öffentlicher Verkehr ist Rückgrat der räumlichen Entwicklung“

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

„S3 Siedlung und Verkehr sind abgestimmt: Nutzart und Nutzungsdichte richten sich nach dem Verkehrsangebot“

„S3_1 Entwickeln hoher Baudichten und Nutzungsvielfalt an ÖV-Knoten“

„S3_2 Einrichtungen mit hoher Kundenfrequenz (z.B. Verwaltungs-, Veranstaltungseinrichtungen) bzw. NutzerInnen die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind (z.B. Sozialeinrichtungen, Schulen), nur an ÖV- Haltepunkten mit dichten Intervallen; [...]“

„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. [...]“

„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 der Zielsetzung“

„S4_3 Siedlungszentren, Bahnhofsgelände, siedlungsinterne Verkehrsachsen, Quartierszentren und Parks bilden ein zusammenhängendes System attraktiver, gezielt gestalteter öffentlicher Räume für Begegnung und Versorgung, Kultur und Naherholung.“

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

Leitbildkarte 1: Die Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung

Basierend auf der Bearbeitung des Bereiches „Siedlung und Mobilität“ wurde eine vertiefte Entwicklungsstrategie entwickelt.

Bestehende Dörfer und locker bebaute Siedlungsgebiete sollen ihren Charakter erhalten bzw. im Inneren architektonisch aufwerten. Deren Siedlungsränder Präzisierung zu qualitativen Außenräumen aufwerten.

Vernetzte „Kernräume“ bilden die Struktur der weiteren urbanen Entwicklung. In zu definierenden inneren Zonen wird eine Verdichtung und Nutzungsintensivierung angestrebt. Diese Verdichtung soll vor allem an Orten mit sehr guter Erreichbarkeit für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr erfolgen.

Bahnhofsgebiete bieten sich als mögliche Ausgangspunkte solcher Siedlungserneuerung an, die auch zur Stärkung der historischen Ortskerne führen soll. Die Erschließung der anliegenden Siedlungs-räume erfolgt durch ein adäquates, der Bebauungsdichte entsprechendes Busnetz

und mehrerer Bahnhöfe.

Die übergeordnete Vernetzung solcher Kernräume erfolgt über die Bahn. „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.“⁶

„Die Bahn kann zum Rückgrat dieser Vernetzung werden, wenn eine Reihe von Bahnhöfen zu Knotenpunkten ausgebaut werden, die mit den Siedlungskernen städtebaulich und funktional verbunden sind.“⁷

Die anzustrebende Nutzungsverdichtung wird dadurch erzielt, im Umfeld von gut erreichbaren Knotenpunkten Einrichtungen überörtlicher Bedeutung anzusiedeln

– Höhere Schulen, Sozialeinrichtungen, Praxen, Einkauf, Verwaltung, „Die Bahnhöfe sollen zum Anziehungspunkt des täglichen Lebens werden. Kioske, Läden und Restaurants sollen entsprechend großzügig ausgelegte Öffnungszeiten haben.“⁸

6 Müller/ Wehrli 2006, 88.

7 Ebda., 88.

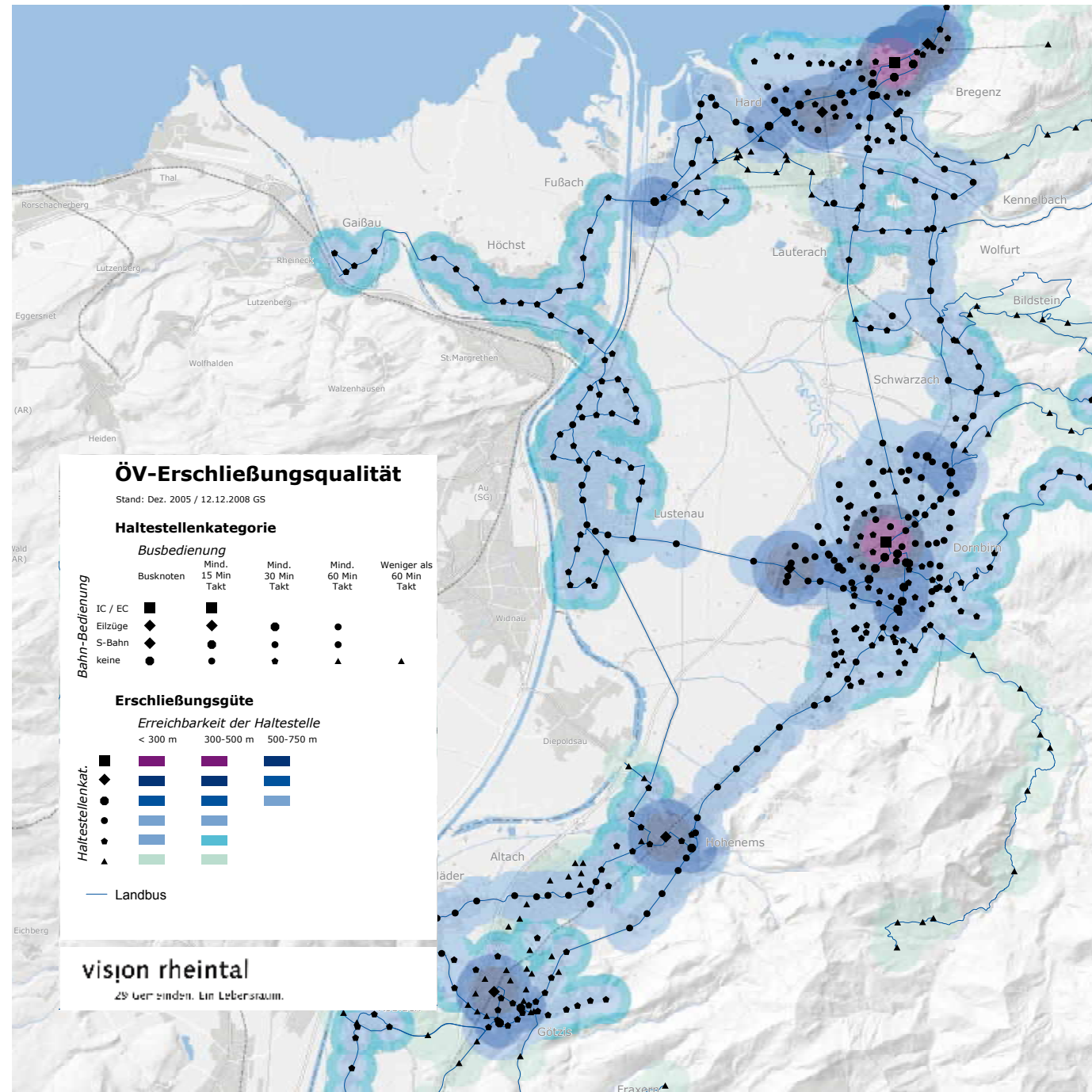
8 Ebda., 88.

**Leitbildkarte 2:
Erschließungsgüte durch öffentlichen Verkehr**

„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 Haltpunkt und andererseits durch den Zu- und Weggangsweg zu/von diesem Haltpunkt bestimmt“⁹

Die Haltestellen wurden in Kategorien unterteilt, die sich in Art des bedienenden Verkehrsmittels (IC/EC Zug, Eilzug, Stadt-Bahn und der Bedienung durch Busse) und den Bedienungsintervallen der Haltestelle ergeben.

Anhand der Haltestellenkategorie wurden infolge Klassen für Funktionen festgelegt, die sich in definierten Distanzen zum Haltpunkt eignen und diesen Aufwerten



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	-
Stadt-Bahn	II	III	IV	IV	-
keine	III	IV	V	VI	VI

Abb. 2: Haltestellenkategorien

Erschließungsgüteklassen			
Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen		
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m
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	-

Abb. 3: Haltestellenkategorien

Für den Bregenzer Bahnhof und dessen Umfeld würden sich somit folgende Nutzungen aufgrund des vorhandenen ÖV Angebotes ergeben:

Wohnen

Hohe Dichten, auch Mischnutzung mit Dienstleistung und Gewerbe

Arbeiten

Große Dienstleistungsbetriebe mit hoher und mittlerer Arbeitsplatzdichte, auch mit Publikumskontakt

Öffentliche Dienstleistungen:

Verwaltungen, soziale und medizinische Dienste und Einrichtungen (ohne Krankenhäuser)

Fazit

Die von vis!on rheintal konsensual erarbeiteten rechtsunverbindlichen Leitsätze, Leitbilder und Ziele bieten den politischen Entscheidungsträgern eine Argumentations- und Entscheidungshilfe unter anderem für die Erstellung eines räumlichen Entwicklungskonzeptes und der Festlegung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen.

Sie zeigen ihnen auf anschauliche Art und Weise, wie das Ziel von vis!on rheintal, einen lebenswerten Lebensraum für die nachfolgenden Generationen zu erhalten bzw. zu schaffen erreicht werden kann.

Dieser Lebensraum endet nicht an der Gemeindegrenze, weshalb ein gemeindeübergreifendes Handeln nicht nur Sinn macht, sondern für die Erreichung des Ziels unbedingt erforderlich ist.

Durch Veranstaltungen der vis!on rheintal wird der Gemeindeübergreifende Dialog intensiviert und es entstehen weitergehende Kooperationen auf kommunaler Ebene.

Räumliches Leitbild und Entwicklungskonzept Bregenz

In der Einleitung des REK-Bregenz umschreiben drei Wörter das Leitbild der Landeshauptstadt

„Bregenz:
Lebenswerte Urbanität am See

Lebenswert steht hier für das bewusste Bekenntnis zu jenen Werten, die eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität gewährleisten: Architektur und Stadtbild, Kunst und Kultur, Nachbarschaft und Nähe, Grün um und in der Stadt.

Urbanität steht für die Erkenntnis, dass urbanes Leben, Kommunikation und Betriebsamkeit, ein angemessenes Maß an baulicher Dichte, gestalterische Vielfalt und attraktiven, nutzbaren öffentlichen Raum erfordern.

Am See steht für Pflege und Erhaltung jener naturräumlicher Ressourcen (Bodenseeufer, Mehrerau, Pfänder, Stadtlandschaften,...), welche die Gunstlage von Bregenz definieren.“¹⁰

10 REK-Bregenz 2008, 13.

Bregenz sieht sich selbst über seinen Status als Landeshauptstadt mit der öffentlichen Verwaltung und Dienstleistungen deutlich positioniert.

Als Veranstaltungsort der Bregenzer Festspiele definiert es sich als Stadt der Kultur.

In der landschaftlichen Schönheit und vorhandener kultureller Einrichtungen sieht es Potential für einen Fremdenverkehrsort.

In einem Europa ohne Grenzen will es sich als regionales Zentrum positionieren. Es will verstärkt regionale Beziehungen und Aktivitäten mit dem süddeutschen Bodenseeraum suchen und die Erreichbarkeit sichern und ausbauen.

Nachfolgend im Kontext des Bahnhofsaereal definierte Maßnahmen und Ziele des REK.

Ziele zur Stadtstruktur

„Öffentliche Räume zurückhaltend gestalten und damit multifunktional nutzbar machen. [...]

Seestadtareal entwickeln, städtebauliche Verbindung zwischen Innenstadt, Festspielbezirk und Vorkloster herstellen.[...]

City und Festspielbezirk als Grundlage für verstärkte Synergien zwischen Kunst/Kultur und Cityfunktionen baulich-funktionell miteinander verbinden [...]“¹¹

„Urbane Freiräume schaffen und gestalten („Platz für Plätze“)[...]

Innerstädtische Straßen- und Platzräume sukzessive in attraktive Aufenthaltsräume mit hoher Fortbewegungsqualität für Fussgängerinnen und Radfahrerinnen.[...]

Plätze klar und schlicht gestalten; zurückhaltende Ausstattung, die zur Nutzung anregt.[...]“¹²

11 Ebda., 13.

12 Ebda., 18.

Ziele zum Verkehr

Bregenz strebt eine Verlagerung des Verkehrs hin zu sanfter Mobilität (Fuß, Rad, ÖPNV) an. Die Verknüpfung der Verkehrsträger der sanften Mobilität soll optimiert werden.¹³

Wichtige Umsteige- und Verknüpfungspunkte sollten entsprechend gestaltet und aufgewertet werden, insbesondere der ÖV-Knoten am Bahnhof.¹⁴

Die Fußgängerzone soll entlang des Seestadtareals bis zum Bahnhof ausgeweitet werden. [...] ¹⁵

Straßenräume der Innenstadt abseits der Hauptstraßen sollen verkehrsberuhigt und vom ruhenden Verkehr entlastet werden.¹⁶

Der Transitverkehr soll durch den Pfändertunnel geleitet, die Stadtdurchfahrt für den Durchfahrtsverkehr unattraktiv gestaltet werden.¹⁷

Barrieren Bahnlinie und Bundesstraßen für Radfahrerinnen und Fußgängerinnen durchlässiger gestalten.¹⁸

„Fortbewegungsqualität für Fußgängerinnen und Radfahrerinnen erhöhen. Gehsteiggestaltung, Grünelemente, Sitzgelegenheiten anlegen.“¹⁹

„Wichtige Fußgängerreaktionen regensicher gestalten.“²⁰
Einrichtungen sowie Veranstaltungen mit großem Ziel- und Quellverkehr dem unmittelbaren Nahbereich leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel zuordnen.

Öffentliche Verkehrsmittel bevorrangen, Busspuren optimieren.²¹

„Umsteigepunkt beim Bahnhof funktional und gestalterisch aufwerten bzw. bei etwaigen Umbaumaßnahmen im Zuge der Entwicklung des Seestadt- und Bahnhofareals berücksichtigen und gestalten.“²²

13 Vgl. Ebda., 21.

14 Ebda., 21.

15 Vgl. Ebda., 22.

16 Vgl. Ebda., 22.

17 Vgl. Ebda., 22.

18 Ebda., 22.

19 Ebda., 25.

20 Ebda., 25.

21 Vgl. Ebda., 26.

22 Ebda., 26.

Fazit

Die von der Stadt beschriebenen Maßnahmen haben unter anderem die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an öffentlichen Raum und Plätzen zum Ziel.

Augenmerk wird auf eine Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren. Auf die Gestaltung und Dimensionierung entsprechend der Funktion von öffentlichen Straßen wird Wert gelegt.

Der Innerstädtische Bereich soll durch den Ausbau von Fuß- und Radwegen, sowie der Optimierung wichtiger ÖV-Knoten leichter erreichbar sein und somit Anreiz zur sanften Mobilität schaffen.

Im Bereich Seestadt/ des Bahnhofs sollen Garagen für den Ruhenden Verkehr geschaffen werden.

Der Transitverkehr soll durch den Pfändertunnel verlagert, die Stadtdurchfahrt für den Transit unattraktiv werden. Barrieren wie die hoch frequentierte Landesstraße und die Trasse der Vorarlberg-

bahn soll für Fußgängerinnen und Radfahrerinnen durchlässiger werden.

Die Funktion als Bindeglied zwischen Bahnhofsareal und Festspielbezirk soll funktional und gestalterisch berücksichtigt werden.

Analyse

Uferbereich

Erholungs- und Freizeitanlage. Nördlich der Verkehrswege der Landesstraße und Eisenbahn entlang des Bodenseeufer befinden sich Anlagen und bauliche Elemente die für einen hohen Erholungswert sorgen.

Innenstadt

Südlich der Achse Landesstraße/ Eisenbahn beginnt die Bregenzer Innenstadt, die Unterstadt. Mit dem Kunsthaus Bregenz, dem Vorarlberg Museum, Einrichtungen des Einzelhandels und Dienstleistungssektors. Sie führt zur historisch bedeutsame Oberstadt mit dem Martinsturm und Resten der Burg.

Der Bereich westlich des Bahnhofes ist im Wandel. Ehemalige Areale der Industrie und des Gewerbes werden zu Wohnbebauung und Mischnutzung entwickelt.

Die Baulandreserven von Bregenz sind

beinahe ausgeschöpft, die bestehenden Siedlungsråder zum Bodensee sollen in ihrer derzeitigen Form erhalten bleiben. Wachstum ist somit nur noch nach Innen durch Bebauung von Brachflächen und Nachverdichtung möglich.

„Verdichtungen im Bahnhofsumfeld“ ist eine Studie im Auftrag von Vision Rheintal. In einer Bestandsaufnahme wurden die Vorarlberger Bahnhöfe im Rheintal hinsichtlich ihrer Lage in der Siedlung, der Qualität ihres Umfeldes, ihrer Erreichbarkeit und ihrer Infrastruktur untersucht. Als Ziele werden die Leitsätze der Vision Rheintal des Fachteams Siedlung und Mobilität genannt.“²³

„Die Siedlungsstruktur im Vorarlberger Rheintal verlang fast überall ein Zusammenspiel der Bahn mit anderen Verkehrsträgern“ Eine gute Buserschließung und attraktive Fuß- und Radwegnetze sind unabdingbare Voraussetzungen für eine optimale Alimentierung der Bahn. Die

23 Vgl. atelier wehrlin 2011, 2f.

Struktur, die Dichte und die Funktionen im direkten Erschließungsbereich der Bahnhaltunkte sind aber immer die wichtigsten Faktoren für eine intensive Nutzung der Bahnangebote. Je integrierter ein Bahnhof in die Siedlung ist, je stärker er mit den zentralen Funktionen der Siedlung verknüpft ist, umso erfolgreicher vermag er die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer von der Straße auf die Schiene zu verlagern.“²⁴

Lage des Bahnhofes

Derzeit liegt der Bahnhof abseits der Innenstadt. Das östliche Seestadtareal wird derzeit als Fläche für den ruhenden Verkehr genutzt und soll mit einem Einkaufszentrum bebaut werden.

Anbindung des Bahnhofes zum Umfeld

Der Weg in die Innenstadt führt über einen weitläufigen Vorbereich ohne Aufenthaltsqualität und die vierspürige

24 Ebda., 4.

Landesstraße und derzeit entlang des Parkplatzes der Seestadt. Die Erreichbarkeit der Uferzone gestaltet sich eher mühsam über eine Passarelle.

Dem bestehenden Bahnhof mangelt es an Aufenthaltsqualität im Inneren und einladenden Vorplatzbereichen auf beiden Seiten der Gleise (See- und Stadtseitig).

Das Umsteigen zwischen Bahn und Bus ist funktional gelöst. Das gesamte stadtseitige Bahnhofs- und Busbahnhofareal mit seiner Ausdehnung und weiten Wegen trägt nicht zur Attraktivierung der ÖPNV Nutzung.

Es hinterläßt bei Ankommenden und Abreisenden eher das Gefühl des gestrandet sein im Niemandsland.

Der seeseitige Vorbereich fehlt vollkommen. Die Passerelle mündet in eine Wendelrampe die zwischen dem Parkplatzbereich des Casinos/ des Hotels und dem entlang des Bahndamm führenden Radweges endet.

Erreichbarkeit

Der Bahnhof ist mit den ÖPNV optimal zu erreichen. Er ist an das Radwegenetz angebunden. Im nahen Bahnhofsumfeld besteht jedoch keine Möglichkeit der Querung des Gleiskörpers mit Fahrrädern. Für Fahrräder stehen 237 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Für den MIV stehen 38 Kurzparkplätze und 20 Park&Ride Parkplätze zur Verfügung.²⁵

Ausstattung

Das Angebot am Bahnhof umfaßt eine Restauration, Reisebüro, Bäckerei, Kiosk, Fahrscheinautomaten, Schließfächer, Fahrkartenschalter, ein Informationsoffice des Vorarlberger Verkehrsverbund, 2 Carsharing Autos, eine öffentliche WC

25 Vgl. http://www.oebb.at/de/Services/Services_am_Bahnhof/Information_zum_Bahnhof/Bahnhof/index.jsp?pk_bfnr=2336&ort=bregenz&nextrow=1, <http://www.oebb.at>, 20.02.2014.

Anlage und einen Taxistand.²⁶

Potentiale

Die Lage des Bahnhofes ist ideal um eine Brückenfunktion zwischen dem Festspielbezirk und der Innenstadt zu übernehmen. Frequenzbringer am Bahnhof und im projektierten Seestadt-Einkaufszentrum, sowie eine zur Fußgängerzone bis zum Bahnhof sorgen für Belebung, eine Erhöhung des Wohnanteils im Quartier vorausgesetzt. Die Verbindung der Geh- und Radwege beidseits der Gleiskörper sowie ansprechende, zum Verweilen gestaltete Vorbereiche haben das Potential um das im REK gewünschte beschriebene urbane Lebensgefühl zu erzeugen. Eine weitere Verdichtung der Intervalle und Ausdehnung der Betriebszeiten des ÖPNV könnte zusätzliche Passagiere generieren.

26 Vgl. http://www.oebb.at/de/Services/Services_am_Bahnhof/Information_zum_Bahnhof/Bahnhof/index.jsp?pk_bfnr=2336&ort=bregenz&nextrow=1, <http://www.oebb.at>, 20.02.2014.

Die Studie zu Verdichtungen im Bahnhofsumfeld analysiert den Bahnhof wie folgt:

Die Erreichbarkeit der Haltestelleninfrastruktur im Nahbereich sowie die Verbindung zum Orts-, bzw. Quartierszentrum wird auf einer Skala von 1-3 mit (2) genügend bis gut bewertet.²⁷

Beim Punkt Aufenthaltsqualität/ Erscheinungsbild erfüllt der Bahnhof Bregenz keine der Anforderungen:

Bahnhof:

leichte bis mittlere Defizite

Unmittelbares Umfeld:

unbefriedigend

Zugangsachsen:

leichte bis mittlere Defizite

Potentiale für städtebauliche bzw. ortsbauliche Entwicklungen im Einflussbereich:

Beziehungen zu Zentrumsbereichen

Direkte Anbindung oder Integration

Andere städtebauliche/ortsbauliche Synergien

Sie erkennt Nutzungspotentiale für:

Kerngebiet

Dienstleistung

Infrastruktur

Freizeit/Sport/Erholung

Sie sieht folgenden Handlungsbedarf:

Realisierung Bahnhof/Bahnhofserneuerung.

Realisierung Straßen, Plätze, weitere Infrastruktur.

Realisierung Nutzungen im Einflußbereich.

„Der Bahnhof Bregenz wird als bedeutender Bahnhof eingestuft, dessen Potenzial weder betrieblich noch städtebaulich ausgeschöpft ist. So sind die Wege zum Bahnhof unattraktiv und mit langen Wartezeiten an den geregelten Fußgängerübergängen verbunden.“²⁸

27 Vgl. artelier wehrlin 2011, 7f.

28 Vgl. artelier wehrlin 2011, 34.





Projektgebiet
M 1:5000

Bahnhof Bregenz

20





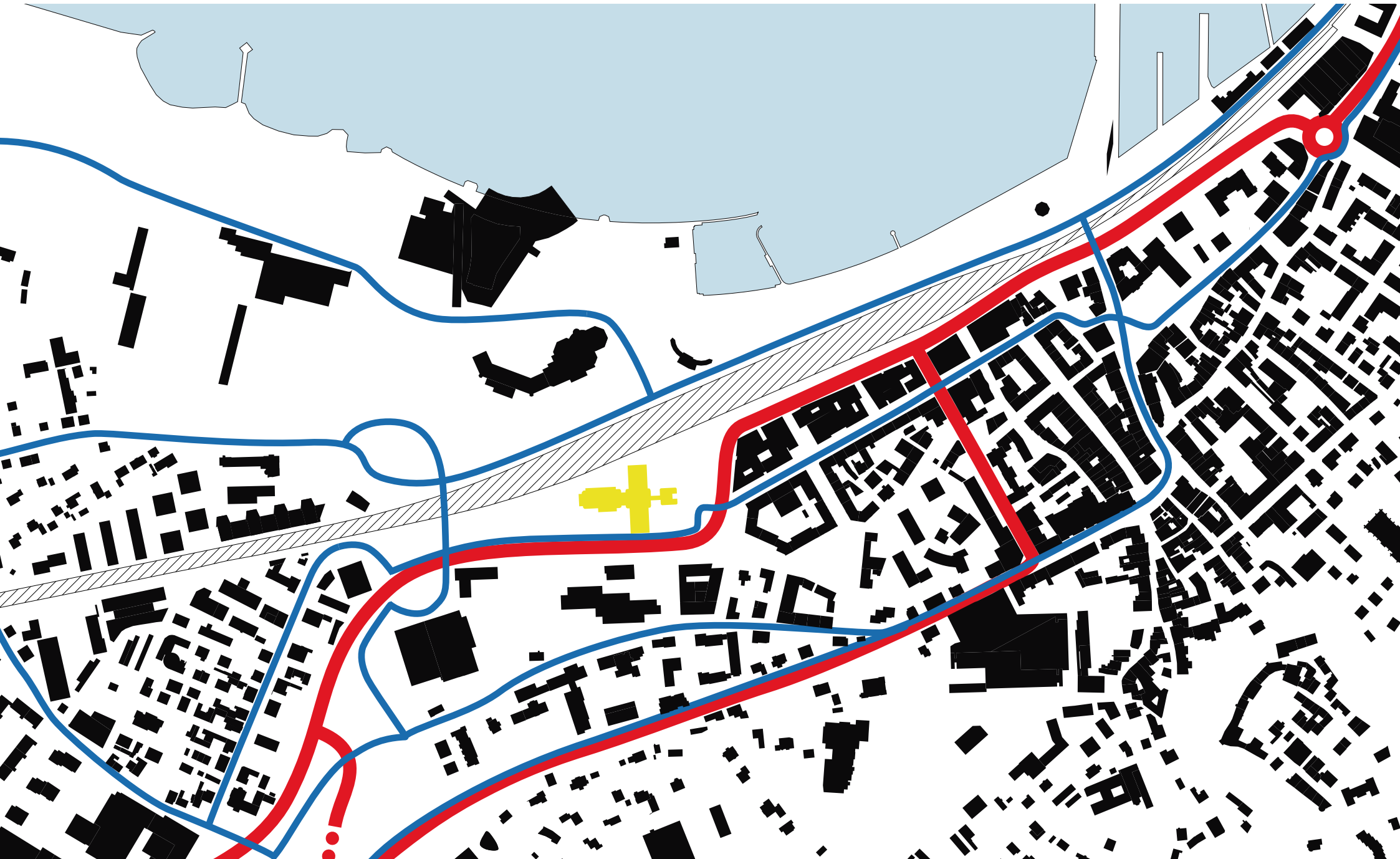


Fußgänger Bestand
M 1:5000

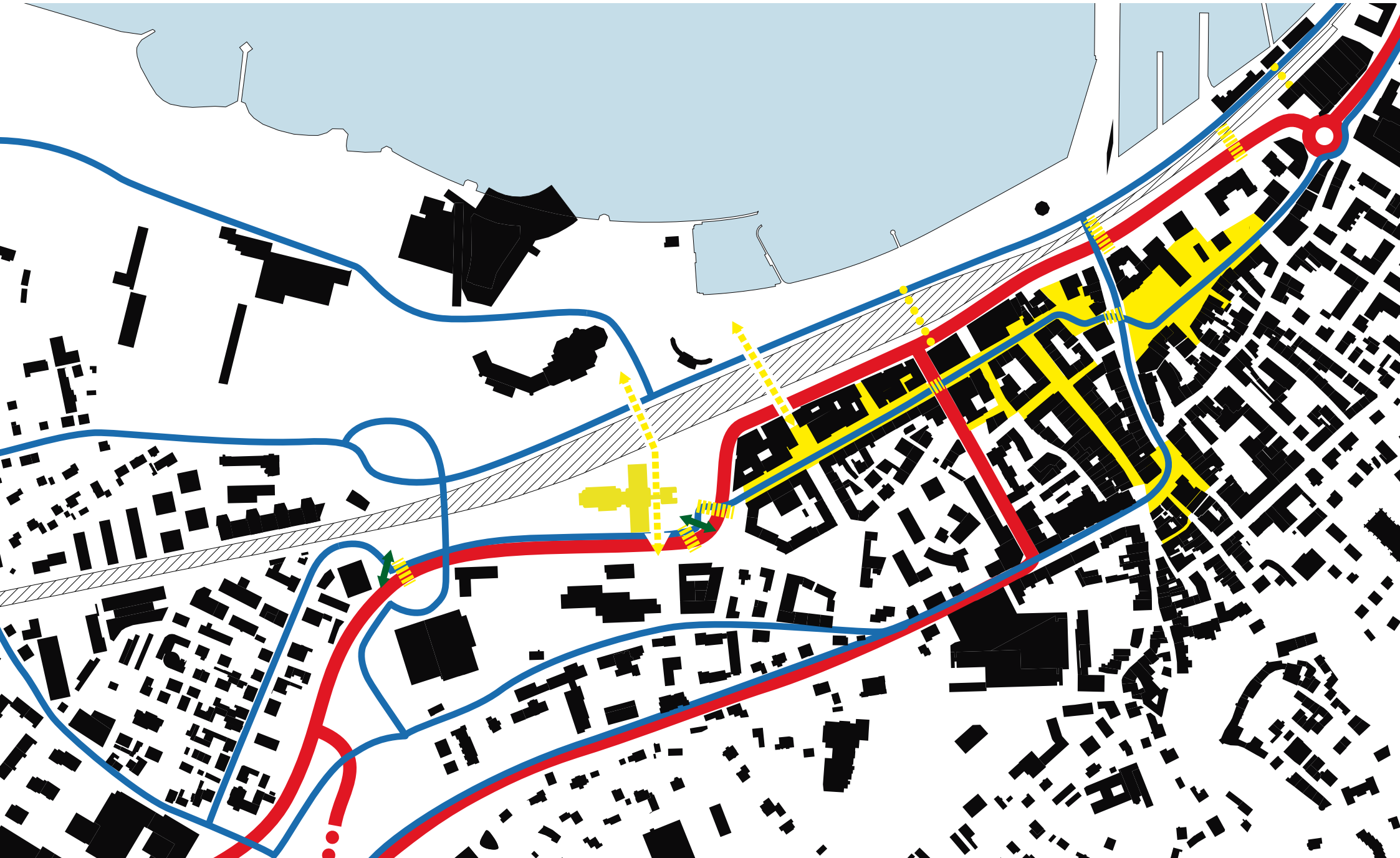
Bahnhof Bregenz

22





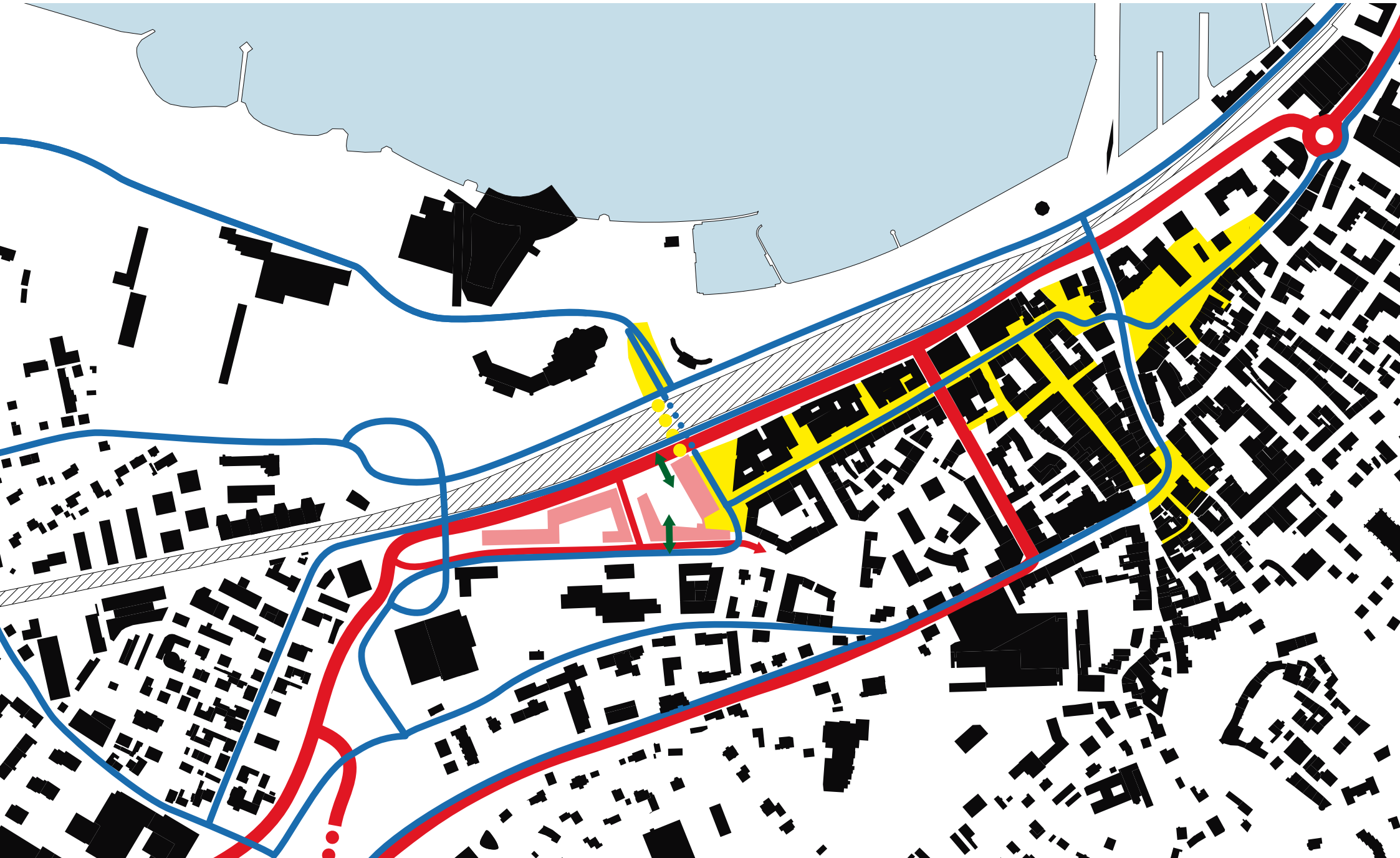












Projektentwurf

Entwurfsziele

Intention ist die Schaffung einer Verbindung des Festspielbezirks mit seinen Kultur- und Freizeiteinrichtungen und der Bregenzer Innenstadt.

Der Bahnhof dient als Bindeglied und ermöglicht Fußgänger und Radfahrer das Queren der Landesstraße und der Gleisanlagen.

Autofreie, Fußgängerfreundliche Vorplätze und attraktive Wegverbindungen führen zum See und zur Innenstadt.

Das Aufnahmegebäude rückt näher zur Stadt.

Projektbeschreibung

Basierend auf den Leitzätzen der Vision Rheintal nimmt der Bahnhof Bregenz eine besondere Rolle aufgrund seiner guten Erschließung durch den öffentlichen Verkehr ein. So wird eine hohe Bau- und Nutzungsdichte an zentralen ÖV-Knoten vorgeschlagen.

Die unbebauten Flächen beiderseits der Schienen bieten die einmalige Chance neben dem Neubau des Bahnhofes und der Anbindung an die Stadt eine städtebaulich attraktive Verbindung zum See herzustellen.

Die entstehenden Bahnhofsvorbereiche bieten ausreichend öffentlichen Raum.

Der Entwurf sieht die Bebauung des Projektgebietes drei Baukörper vor.

Einem Aufnahmegebäude des Bahnhofs/ Busbahnhofs mit multifunktionaler Nutzung, das mit dem L-förmigen Gesundheitszentrum den Busbahnhof einfaßt sowie einem Meanderförmigen Baukörper mit Mischnutzung.

Verkehrerschließung

Straße

In der Bestandssituation grenzt das Projektgebiet im Norden an die Bahntrasse. Im Osten und im Süden wird es durch die Schweizer Straße L202 vom Umfeld getrennt, die in diesem Bereich vierspurig geführt wird.

-Verlegung des Straßenverlaufes der Schweizer Straße L202

Der Entwurf sieht eine Verlegung der Schweizer Straße L202 nach Norden entlang der Bahnanlage vor.

-Erweiterung der Fußgängerzone Bahnhofstraße und Bahnhofsvorplatz
Die durch die Verlegung der Straße freiwerdende Fläche im Osten wird zum Bahnhofsvorplatz, eingefasst durch das Aufnahmegebäude und das Einkaufszentrum Seestadt und gibt den Blick Richtung See frei. Die Fußgängerzone der Bahnhofstraße wird bis zum Aufnahmegebäude und dem Vorplatz erweitert.

-Rückbau der ehemaligen Schweizer Straße im Südteil, Errichtung einer Zufahrtsstraße

Die vormals südlich verlaufende Schweizer Straße wird auf den Rang einer Nebenstraße rückgebaut. Die Zufahrt zur Bahnhofsgarage erfolgt über eine zu errichtende Straße auf der Westseite des Gesundheitszentrums. Im Westen mündet die alte Schweizer Straße in die neu errichtete.

-Errichtung einer Fußgänger und Radfahrer Unterführung

Eine Unterführung verbindet den Bahnhofsvorplatz mit dem seeseitigen Vorplatz.

Busverkehr

Die Zu- und Ausfahrt der Busse erfolgt über die alte und die neue Schweizer Straße.

Radwege

-Radweg entlang der neuen Schweizer Straße Ost-West Richtung
-Radverbindung entlang der verkehrsberuhigten alten Schweizer Straße
-Unterführung am Bahnhofsvorplatz Richtung Uferbereich

Fußweg

-Erweiterung der Fußgängerzone Bahnhofstraße bis zum Bahnhofsvorplatz
-Fußgängerunterführung am Bahnhofsvorplatz Richtung Uferbereich

-Verkehrsberuhigte alte Schweizer Straße
-Verbindung in Ost-West Richtung entlang der neuen Schweizer Straße

Plätze

-Bahnhofsvorplatz
-Seeseitiger Platz
-2 Plätze im Bereich des westlichen Baukörpers

Zugänge

Der Haupteingang zum Aufnahmegebäude und der Durchgang zum Busbahnhof befinden sich am Bahnhofsvorplatz, das Gesundheitszentrum verfügt über einen Eingang an der Westseite. Weitere Zugänge bestehen aus der Tiefgarage über die Vertikalerschließung.

Aufnahmegebäude

Im Erdgeschoß befindet sich eine Trafik mit Zeitschriftenhandel, ein Geschäft mit Reiseproviant, ein Wartebereich für den Busbahnhof sowie das Büro der Fahrdienstleitung. Das Aufnahmegebäude verfügt über zwei Vertikalerschließungen die alle Ebenen erschließen.

Erstes Untergeschoß

Das erste Untergeschoß ist vom Erdgeschoß über eine Stiege und Rolltreppe zu erreichen und über Nebeneingänge über

die Vertikalerschließung, der Unterführung und den Durchgang zu den Bahnsteigen. Es verfügt über Supermarkt, Drogerie, Bäckerei, öffentliche Toilettenanlage, den Wartebereich für Bahnreisende, den Fahrkartenschaltern und Schließfächern. Ein Verbindungsgang führt zur Vertikalerschließung der Bahnsteigen und zum Ausgang am seeseitigen Vorplatz.

Im ersten Obergeschoß befindet sich die ÖBB Lounge für Reisende der 1. Klasse. Diesem Bereich ist ein Internet-Desk, eine Bar mit Selbstbedienung zugeordnet und verfügt über separate Toiletten. Über die Rezeption erreicht man den Business Bereich. Geschäftstreibende können hier Arbeitsplätze, Arbeitszimmer, Besprechungszimmer und Seminarräume mieten, dieser Bereich verfügt ebenfalls über eine Selbstbedienungsbar, einen Buffetbereich, sowie separate Toiletten.

In weiteren Etagen befinden sich permanent zu vermietende Büroflächen.

Gesundheitszentrum

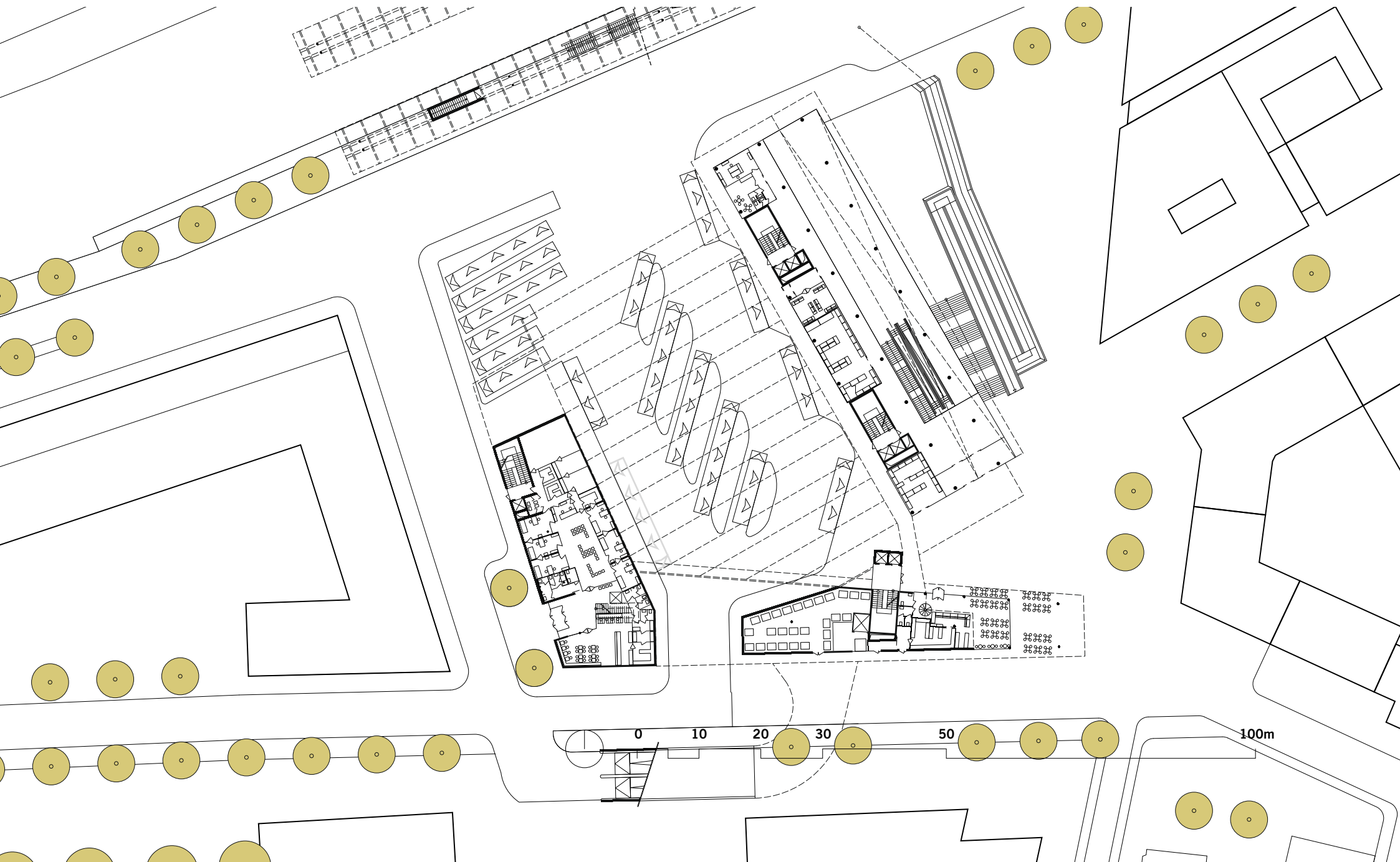
Das Gesundheitszentrum verfügt über zwei Vertikalerschließungen die alle Ebenen verbinden und eine Hauptstiege, die alle oberirdischen Ebenen erschließt. Erdgeschoss

Am Bahnhofsvorplatz befindet sich ein Café mit Restaurantbetrieb auf zwei Ebenen. Über die Vertikalerschließung erreicht man die Oberen Ebenen, denen ein Fitnessbereich und eine Büroeinheit zugeordnet sind.

An der Westseite des Gesundheitszentrums befindet sich ein Café und eine Gemeinschaftspraxis. In den weiteren Geschoßen befinden sich Flächen für Gemeinschaftsordinationen

Grundriss Erdgeschoss

Bahnhof Bregenz 33



Grundriss 1. Obergeschoss

Bahnhof Bregenz 34



Grundriss 2. Obergeschoss

Bahnhof Bregenz 35



Grundriss 3. Obergeschoss

Bahnhof Bregenz 36



Grundriss 4. Obergeschoss

Bahnhof Bregenz 37



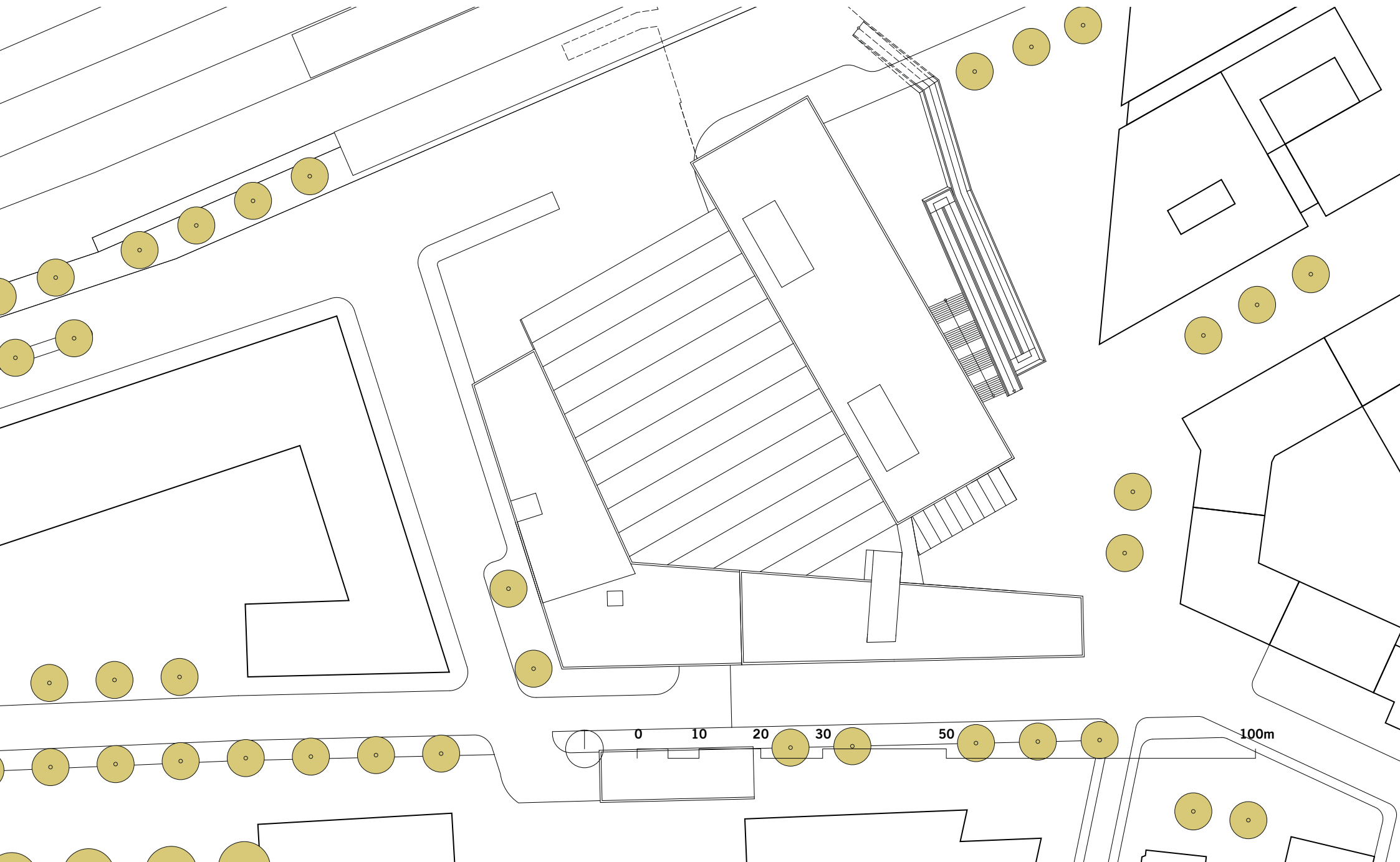
Grundriss 5. Obergeschoss

Bahnhof Bregenz 38



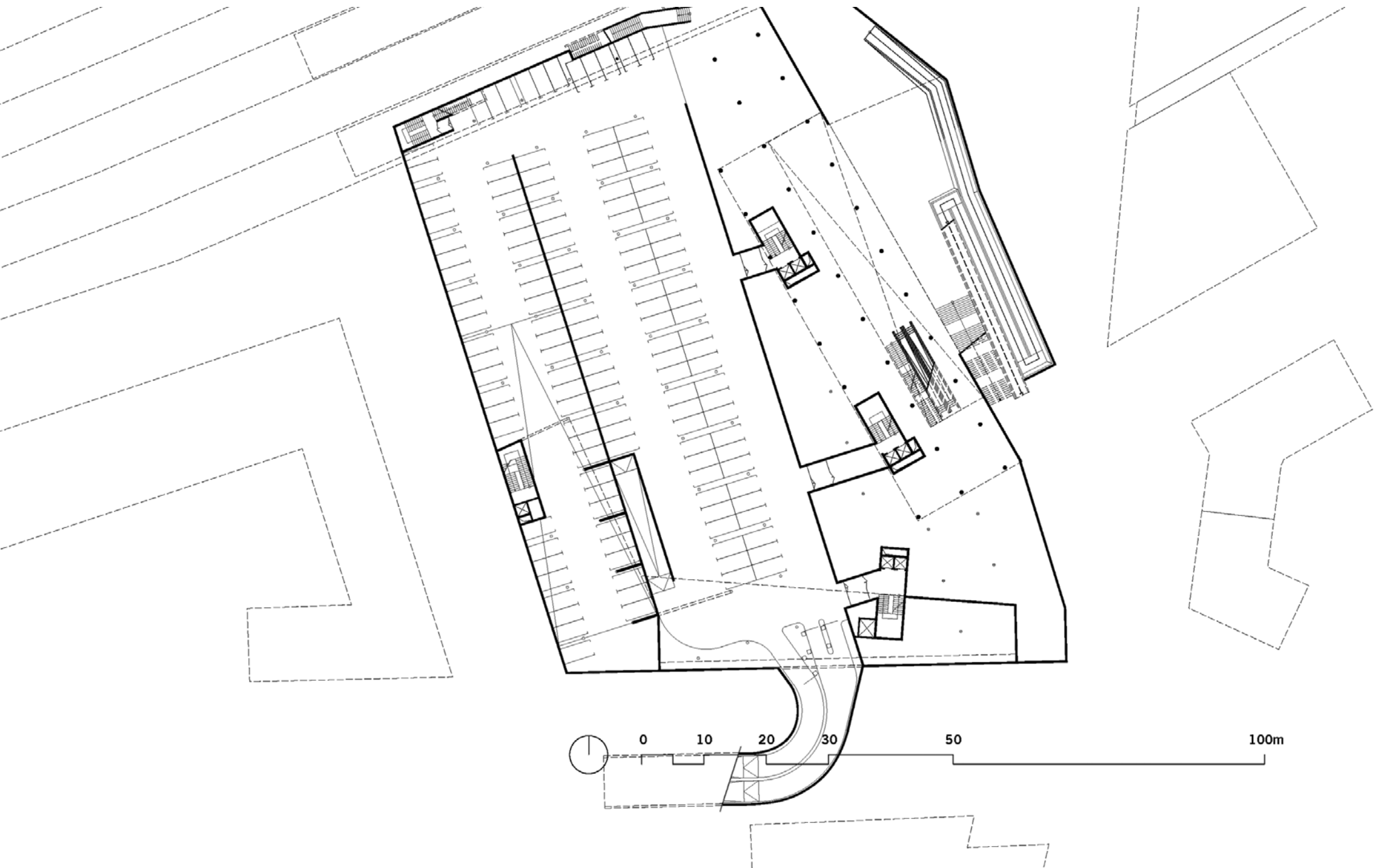
Grundriss Dachdraufsicht

Bahnhof Bregenz 39

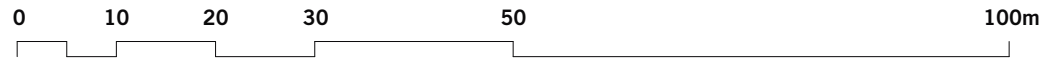
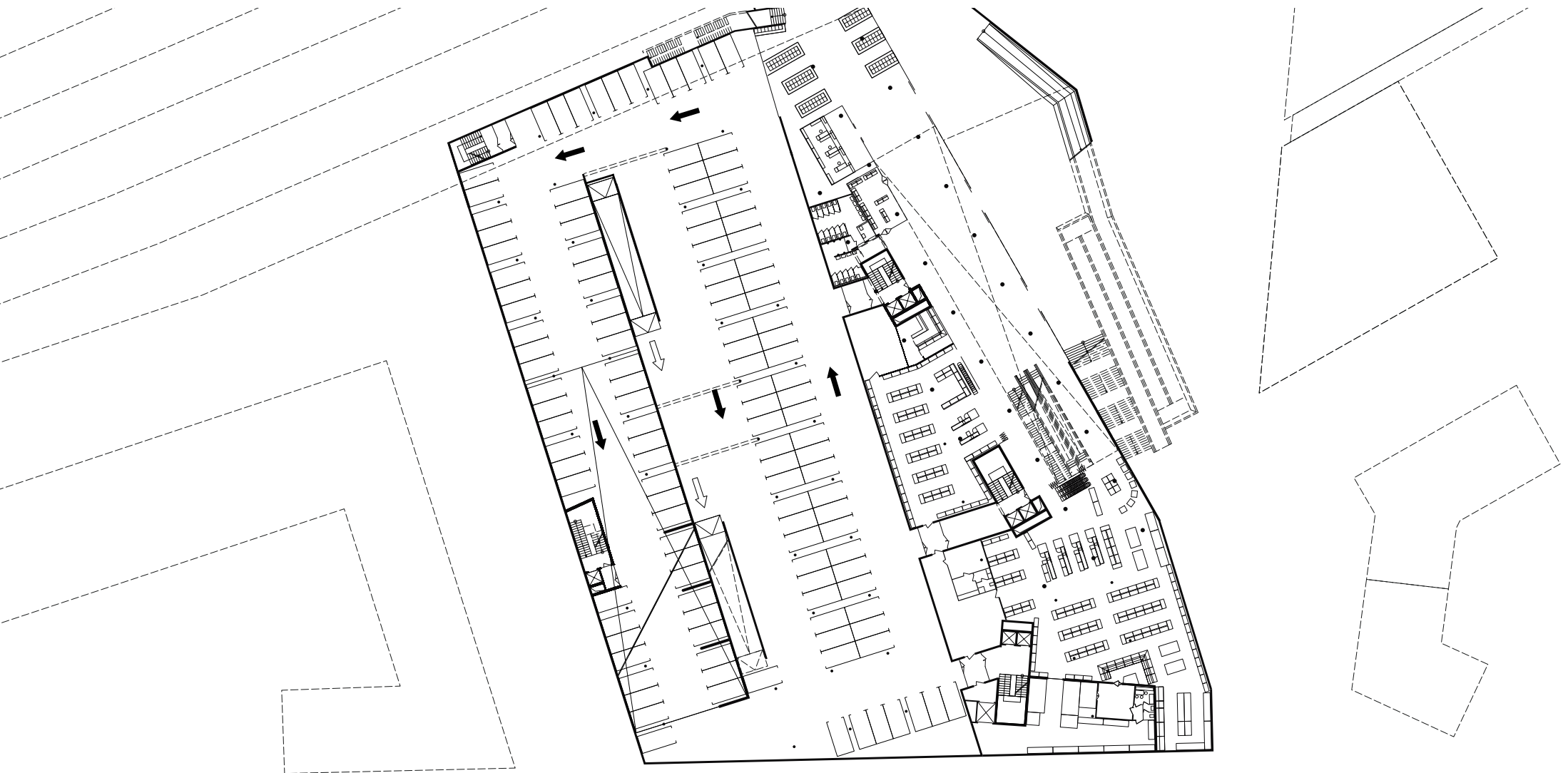


Grundriss 1. Untergeschoss

Bahnhof Bregenz 40

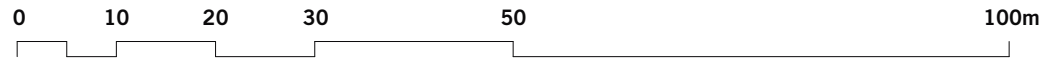
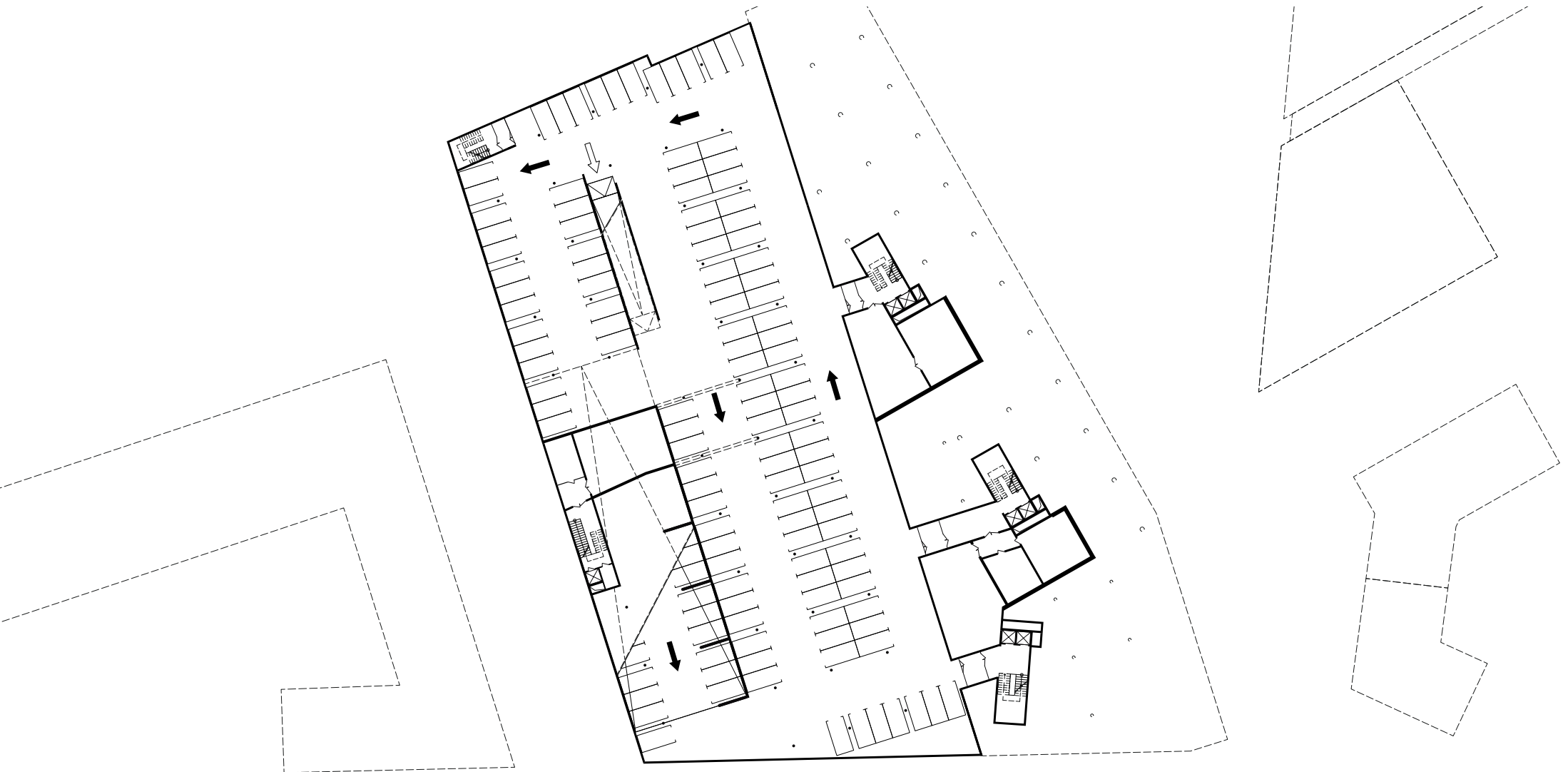


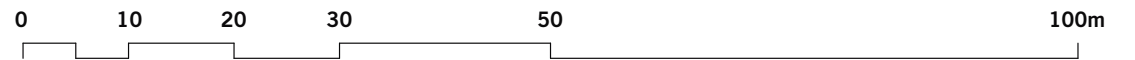
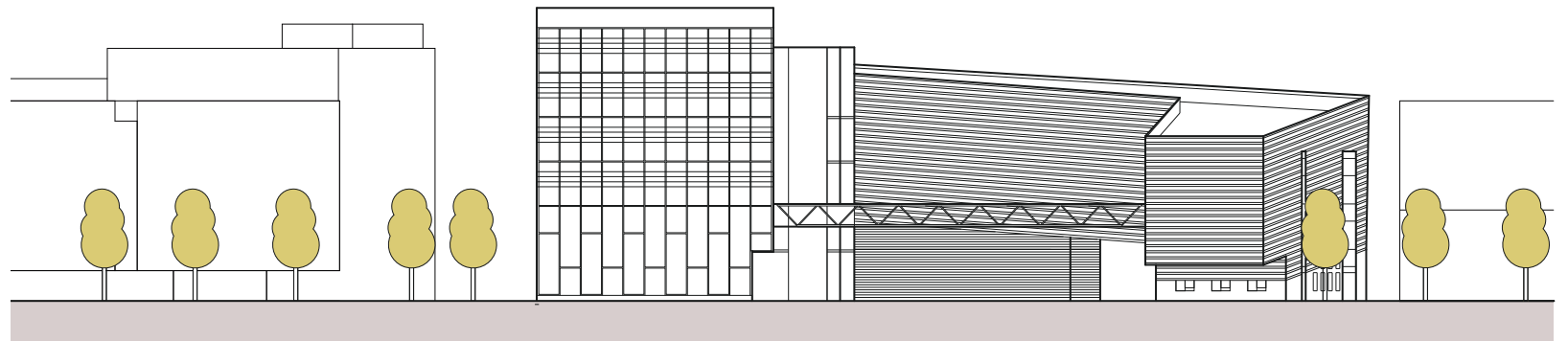
Grundriss 2. Untergeschoss

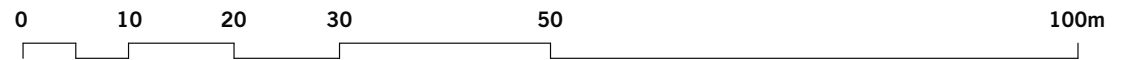
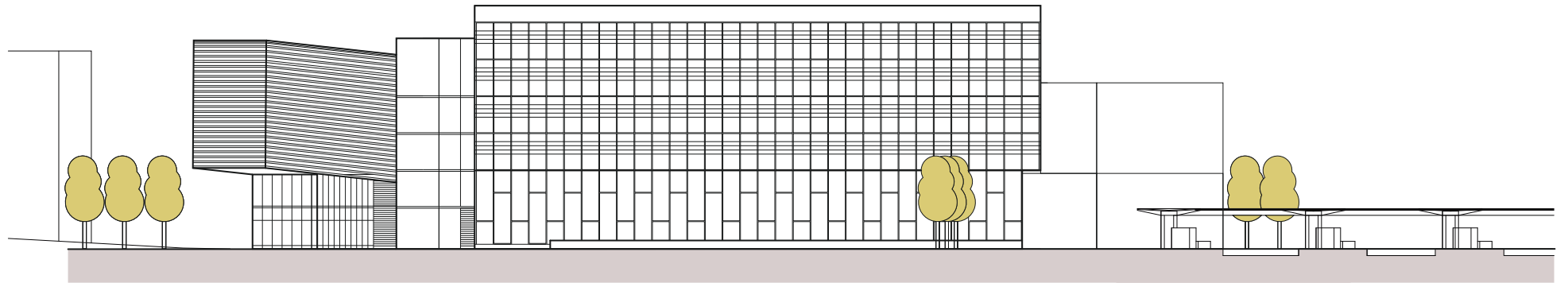


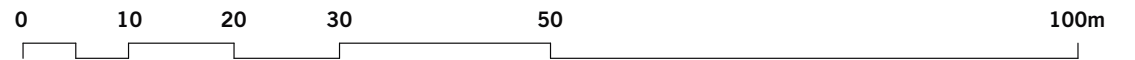
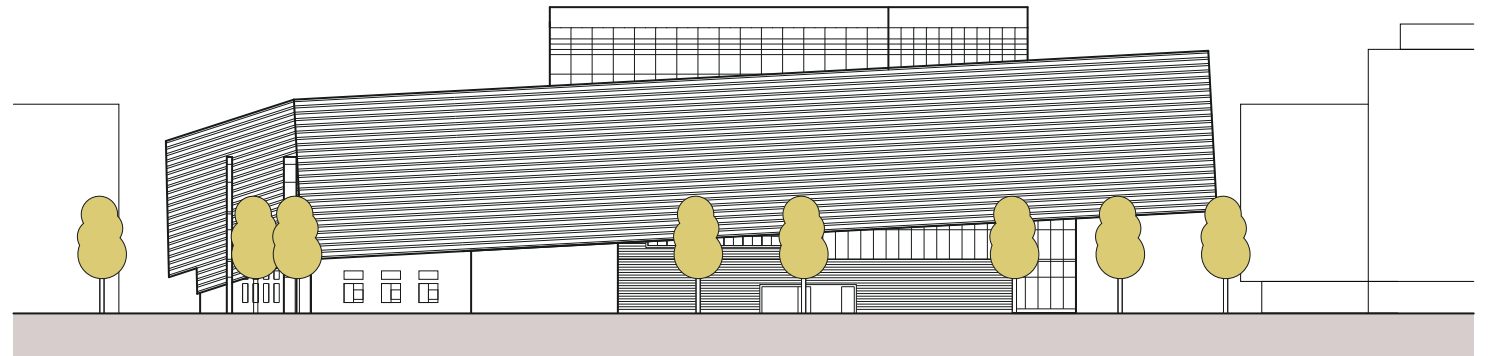
Grundriss 3. Untergeschoss

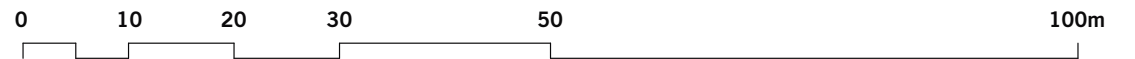
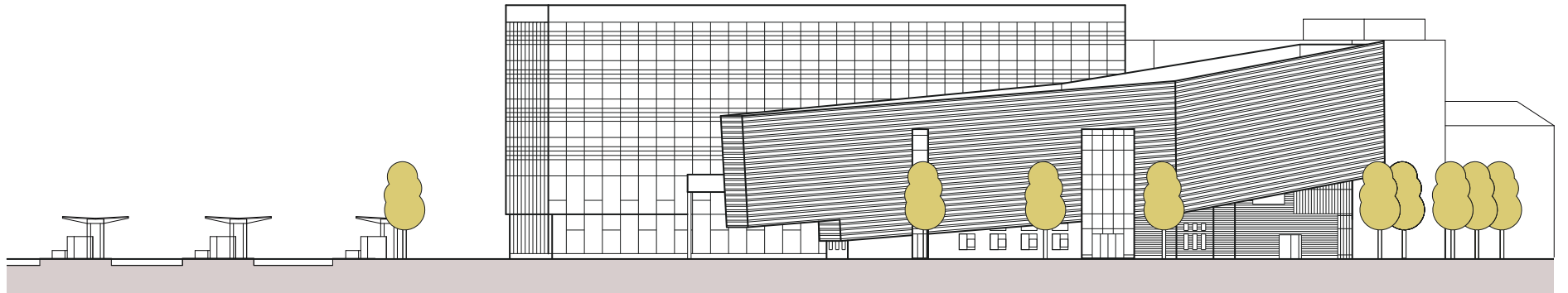
Bahnhof Bregenz 42

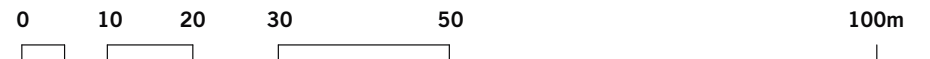
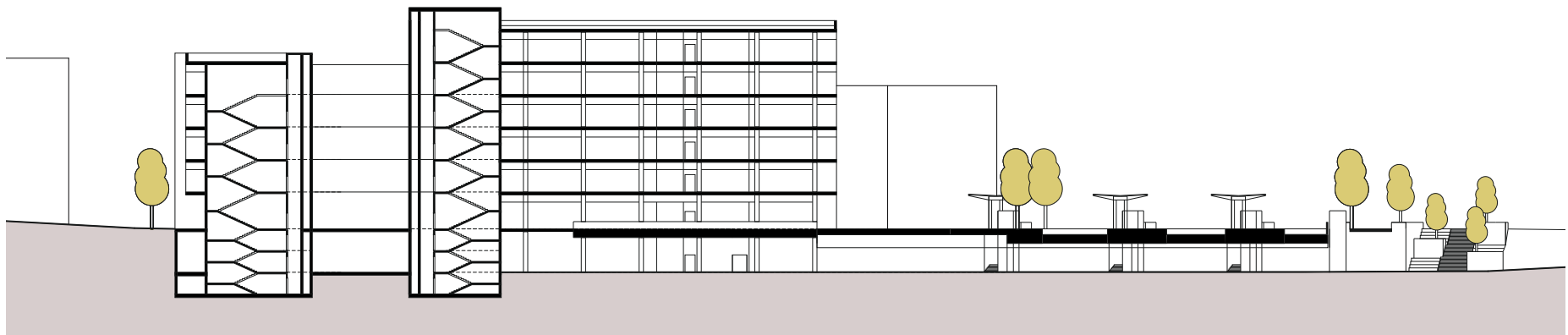


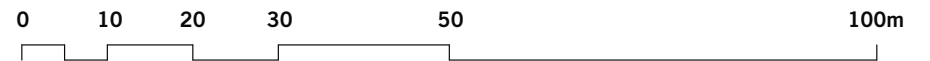
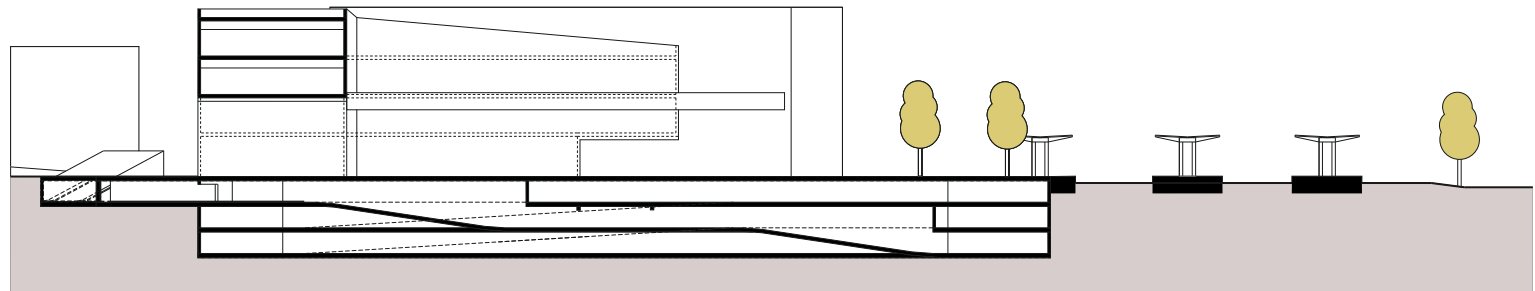


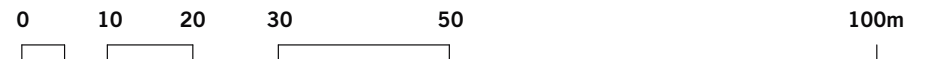
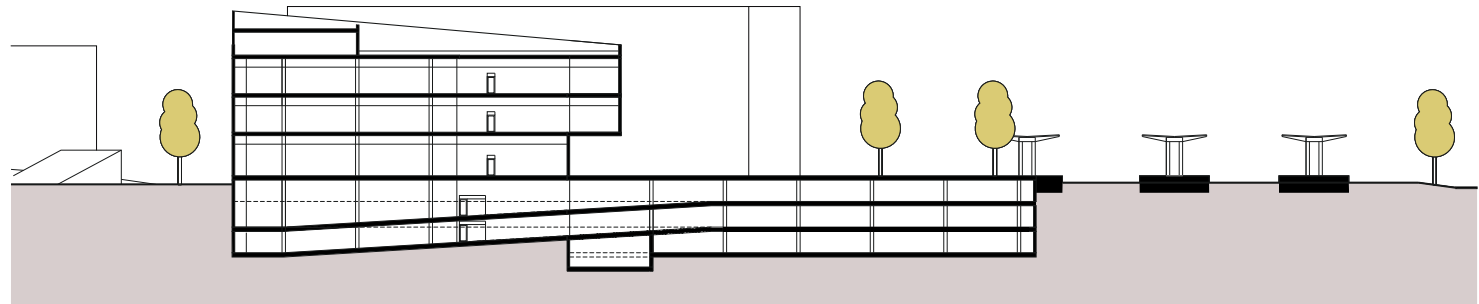


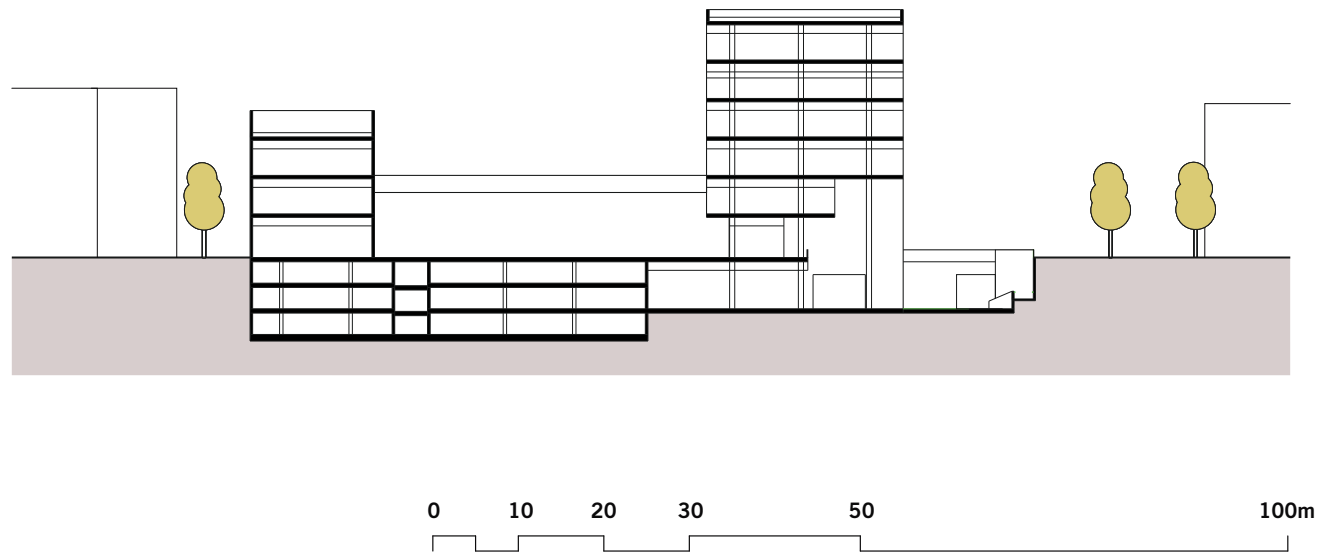












Bibliographie

Schade, Wolfgang; u.a.: VIVER – Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland. Working Paper Sustainability and Innovation No. S 3/2011, Karlsruhe 2011

Bork, Herbert; Eichberger, Alfred: Räumliches Entwicklungskonzept. Leitbild und Ziele, Wien-Bregenz 2008

Land Vorarlberg; u.a.: vis!on rheintal Dokumentation 2006, Bregenz 2006

Müller, Hannes; Wehrlin, Matthias: Verdichtungen im Bahnhofumfeld. Eine Diskussionsgrundlage, Zürich 2011

Bildnachweis

Abb.1-3: Land Vorarlberg; u.a.: vis!on rheintal Dokumentation 2006, Bregenz 2006