

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag und Abgrenzung

2. Analyse

2.1. Stadtentwicklung

2.2. Flächenwidmungsplan

2.3. Eigentumsverhältnisse

2.4. Fotodokumentation

2.5. Bestand Geschosshöhe/Dachformen/ Grünraum/wichtige Räume

2.6. Verkehr

2.6.1 Verkehr: Parkplätze/Radfahrer/Fußgänger

2.6.2 Verkehr: Neutrassierung der L190

2.7. Abstandsflächen

3. Planerische Überlegungen

3.1. Bebauungsstudie

3.2. Festlegung



Beschluss der Stadtvertretung Bludenz vom
17. Dezember 2008



1. Auftrag und Abgrenzung

Im Bereich des Bahnhofplatzes ist, ebenso wie in der Hermann-Sander-Straße und in der Bahnhofstraße, eine für innerstädtische Verdichtungsgebiete typische, geschlossene Bauweise vorherrschend. Die Einhaltung der im Baugesetz vorgesehenen Abstände ist auf Neubaugebiete ausgelegt und im verdichteten Bereich nicht zielführend. Sie würde ohne Abstandsnachsichten der jeweiligen Nachbarn zu einer eingeschränkten Bebaubarkeit der bestehenden Grundstücke und damit zu einem Wertverlust der Immobilien führen. Zugleich entstünden in bester Lage ungenutzte Flächen zwischen den Gebäuden, die bestenfalls mit eingeschossigen Objekten gefüllt werden könnten. Dieses ist aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar.

Seitens eines Grundeigentümers, der Vorarlberger Arbeiterkammer, wurden bereits Neubauabsichten geäußert. Da zudem seitens des Landes Vorarlberg und der Stadt Bludenz eine Verlegung der Landesstraße L 190 in das Gebiet geplant ist, ist mit einer Aufwertung der Lage und mit weiteren Bautätigkeiten zu rechnen. Neue Gebäude sollen nach Möglichkeit in geschlossener Bauweise errichtet werden. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass sich Gebäude in zweiter oder dritter Bautiefe zum Bahnhofsvorplatz in ihrer Form und Stellung bereits an der Flucht der künftigen Landesstraße orientieren. Schließlich soll auch eine Trasse für die wichtige Fußgängerverbindung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt definiert werden.

Aus diesem Grund hat der Bludener Stadtrat in seiner Sitzung am 19. Juni 2008 beschlossen, die Abteilung Stadtplanung mit der Erstellung eines Teilbebauungsplanes für den Bereich zwischen Bahnhofsvorplatz und Brunnenbach sowie zwischen Fohrenburgstraße und Bahnhofstraße zu beauftragen. Dieser soll, soweit für eine zweckmäßige Bebauung notwendig, eine Reduktion der Abstandsflächen, Baulinien und Gebäudehöhen beinhalten.

Weitergehende Überlegungen zur Entwicklung der Bahnhofsvorstadt zwischen Pulverturm und Bahnhof inkl. der Flächen entlang des Äuleweges sind im Zuge der Eingabeplanung für das Straßenprojekt noch erforderlich. Der vorliegende Teilbebauungsplan kann und soll somit nur ein erster Baustein zur Nutzung der Potenziale dieses Gebietes sein.

-  Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes
-  Bestehende Gebäude innerhalb des Geltungsbereichs



2.1. Stadtentwicklung

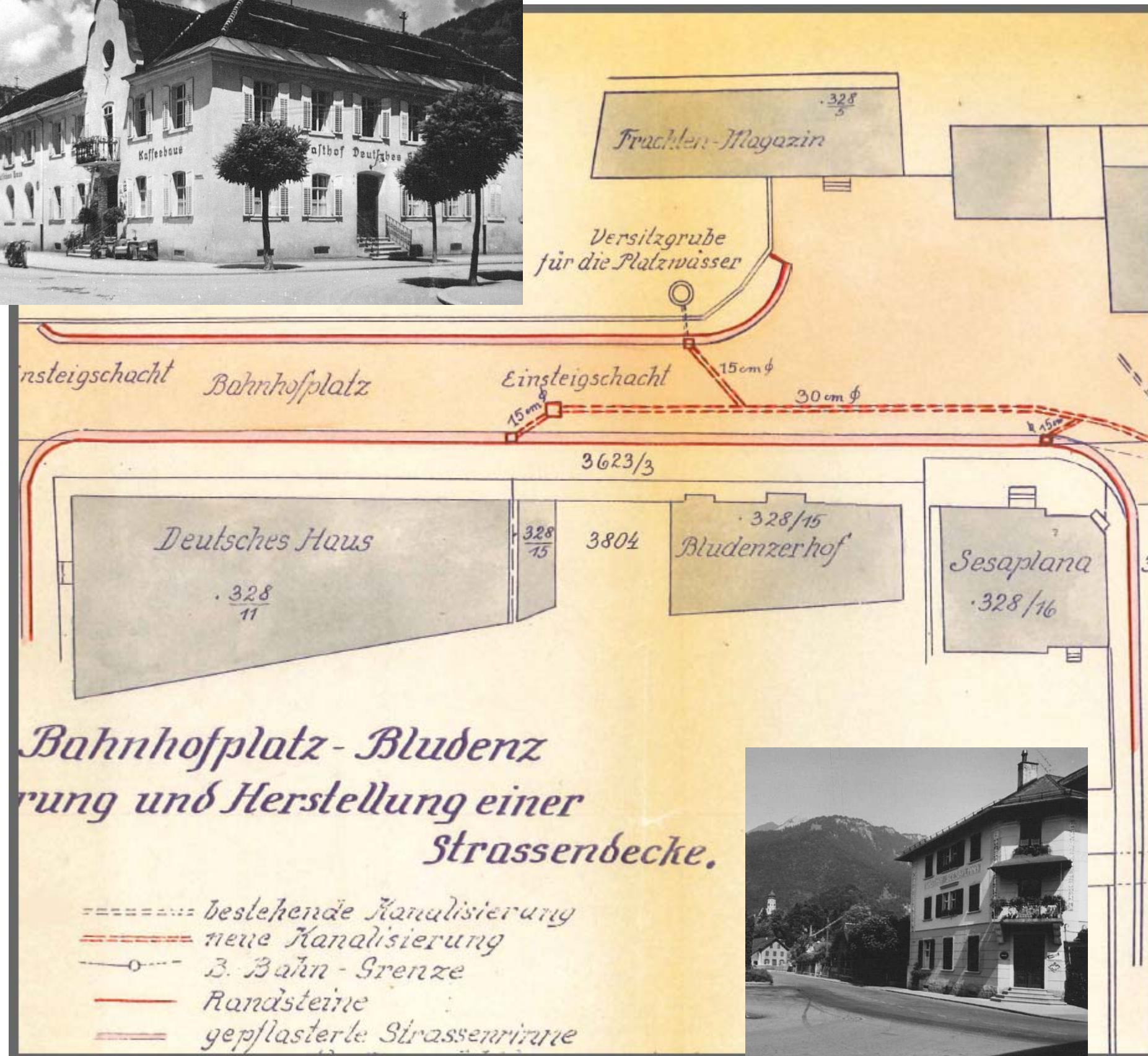
Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Bahnhof Bludenz als Endhaltestelle der Bahnlinie Bregenz-Bludenz errichtet. Große Bedeutung erhielt er 1898 mit der Eröffnung der Strecke über den Arlberg.

Die Stadt dehnte sich in Richtung Bahnhof aus. Entlang der Bahnhofstraße entstanden mehrere Villen. Auf dem Bahnhofsvorplatz entstanden Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe mit Namen wie „Schesaplana“, „Bludener Hof“ und „Deutsches Haus“. Südlich des Bahnhofplatzes befand sich bis Anfang der 1990er Jahre neben dem Bahnhof ein Frachtenmagazin der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB).

1993 wurde das Bahnhofsgebäude generalsaniert und erhielt sein heutiges Aussehen. Der Bahnhofsvorplatz wurde jedoch in die Umgestaltung nicht einbezogen. Entlang der Bahngleise entstand das Büro- und Geschäftszentrum Rätikon Center.

Nach 1945 verlor die Hotellerie zunehmend an Bedeutung. Anstelle des „Deutschen Hauses“ errichtete die Vorarlberger Arbeiterkammer in den 1950er Jahren ihre Bludener Außenstelle. Auf dem Gebiet der ehemaligen Kaserne entstanden Dienstwohnungen der ÖBB. Die übrigen Gebäude am Bahnhofsvorplatz wurden als Geschäftslokale, Büros und Wohnungen umgenutzt. Einzig im Bereich des ehem. „Bludener Hofes“ hat sich eine gastronomische Nutzung teilweise bis heute gehalten.

Nunmehr steht eine weitere Neuausrichtung des Gebietes an. Die Arbeiterkammer hat ihre Dienstleistungen weitgehend nach Feldkirch verlegt und denkt an einen Neubau mit hohem Wohnungsanteil. Auch weitere Gebäude werden heutigen Anforderungen nicht mehr vollständig gerecht. Gleichzeitig bieten sich durch die optimale Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr sowie an das überörtliche Straßennetz große Entwicklungschancen.

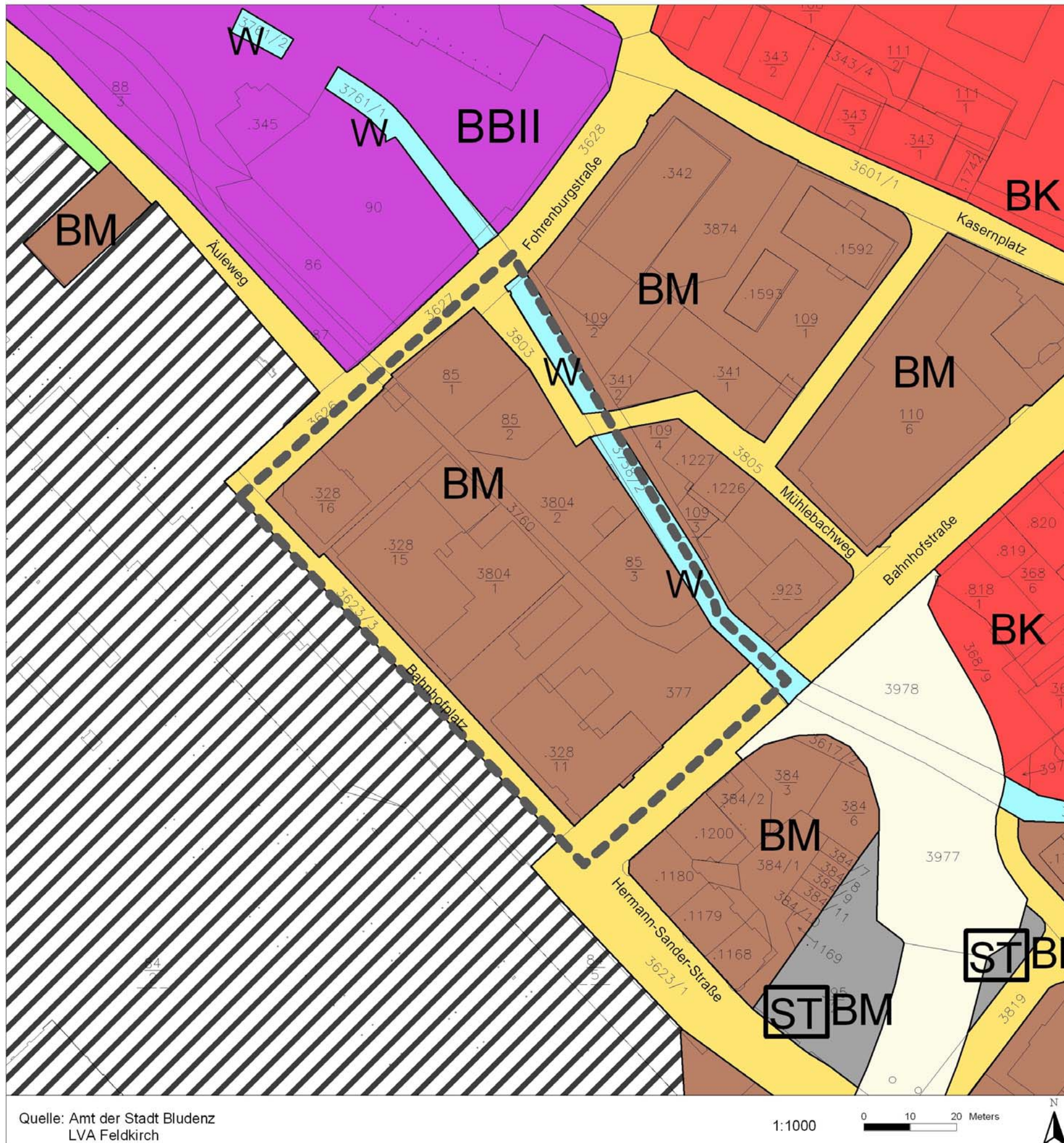


2.2. Flächenwidmungsplan

Die Bauflächen im Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes sind als Mischgebiet gewidmet. Das bedeutet, es sind „Wohngebäude und sonstige Gebäude und Anlagen zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören.“ (§ 14 Abs. 4 Raumplanungsgesetz)

Im Zuge der Verlegung der Landesstraße in dieses Gebiet ist eine Anpassung der Widmung insofern erforderlich, als dass die Straßenfläche als solche gewidmet werden muss. Zudem erscheint eine Ausweitung der Widmung Kerngebiet bis zum Bahnhofvorplatz sinnvoll, da im Geltungsbereich des Bebauungsplanes bereits jetzt viele Funktionen eines Kerngebietes vorhanden sind: „Kerngebiete sind Gebiete in zentraler innerörtlicher Lage, die vornehmlich für Gebäude für Verwaltung, Handel, Bildungs- und andere kulturelle und soziale Einrichtungen bestimmt sind. Andere Gebäude und Anlagen sind zulässig, wenn der Charakter als Kerngebiet nicht gestört wird.“ (§ 14 Abs. 2 Raumplanungsgesetz)

Bis die Einreichplanung für die neue Straße vorliegt, erscheint jedoch die Ersichtlichmachung der geplanten Straße ausreichend.



- Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes
- Baufl. Betriebsgebiet
- Baufl. Kerngebiet
- Baufl. Mischgebiet
- Freifl. Freihaltegebiet
- Gewässer
- Verkehrsfläche
- Verkehrsfläche (Ersichtlichmachung)
- Schienenbahn (Ersichtlichmachung)
- Vorbehaltsfläche - Stellplatz

2.3. Eigentumsverhältnisse

-  Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes
- PRIVATE**
-  Fitz Heinz (1/2), Untere Venserstraße 12, 6773 Vandans
Kasper Elmar (1/2), Dorfstraße 16, 6773 Vandans
-  Lorinser Friedrich (1/1) Bahnhofplatz 4, 6700 Bludenz
-  Bartenbach Ralf (140/509) Bahnhofstraße 16, 6700 Bludenz
Bartenbach Rene (116/509) Bahnhofstraße 16, 6700 Bludenz
Bartenbach Maria, geb. Neier, (253/509) Bahnhofstraße 16, 6700 Bludenz
-  Bartenbach Wolfram (1/1), Mühlebachweg 1, 6700 Bludenz
-  Hafner Fridoline, geb. Ammann, (1/1) Mühlebachweg 3, 6700 Bludenz
-  Steinacher Günter (1/1) Bühelweg 12, 6714 Nüziders
-  Baier Karl-Wilhelm DI (566/1140), Punzenbergstraße 56a, 4210 Gallneukirchen
Baier Reinhold Dr. (574/1140), Vogelweidestraße 7, 6020 Innsbruck
-  Darnai Helmuth (1/1), Wichnerstraße 30, 6700 Bludenz
-  Hirn Gerold Dr. (197/253), Gilmstraße 2, 6800 Feldkirch
Immorent Einkaufszentren-Verwaltungsgesellschaft mbH (56/253), Windmühlgasse 22-24, 1060 Wien
-  Hirn Gerold Dr. (1/4), Gilmstraße 2, 6800 Feldkirch
Neier Josef Dr. (1/2), Gartenstraße 10, 6700 Bludenz
Baier Karl-Wilhelm DI. und Baier Reinhold Dr. (1/4), siehe weiter oben.
-  Neier Josef Dr. (1/1), Gartenstraße 10, 6700 Bludenz
-  Neier Wilhelm DI. (1/1), Höttingerstraße 23d, 6020 Innsbruck
-  Scheffknecht Inge (1/1), Sonnenstraße 14, 6890 Lustenau
-  Baier Reinhold Dr. (1/1), Vogelweidestraße 7, 6020 Innsbruck
- FIRMEN und ÖFFENTLICHE**
-  Kammer für Arbeiter und Angestellte für Vorarlberg (1/1), Bahnhofplatz 2, 6700 Bludenz
-  Kraft Foods Österreich GmbH (1/1), Föhrenburgerstraße 1, 6700 Bludenz
-  Öffentliches Gut (Straßen und Wege) (1/1), Stadt Bludenz, Werdenbergerstraße 42, 6700 Bludenz
-  Republik Österreich – Öffentliches Wassergut (1/1), z. Hdn. Hrn Landeshauptmann als Verwalter des öffentlichen Wassergutes, Landeswasserbauamt, 6900 Bregenz
-  Land Vorarlberg (Landesstraßenverwaltung) (1/1), Amt der Vorarlberger Landesregierung, 6900 Bregenz
-  ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (1/1), Claudiastraße 2, 6020 Innsbruck



2.4. Fotodokumentation



2.4. Fotodokumentation






2.6.1. Verkehr: Parkplätze/Radfahrer/Fußgänger

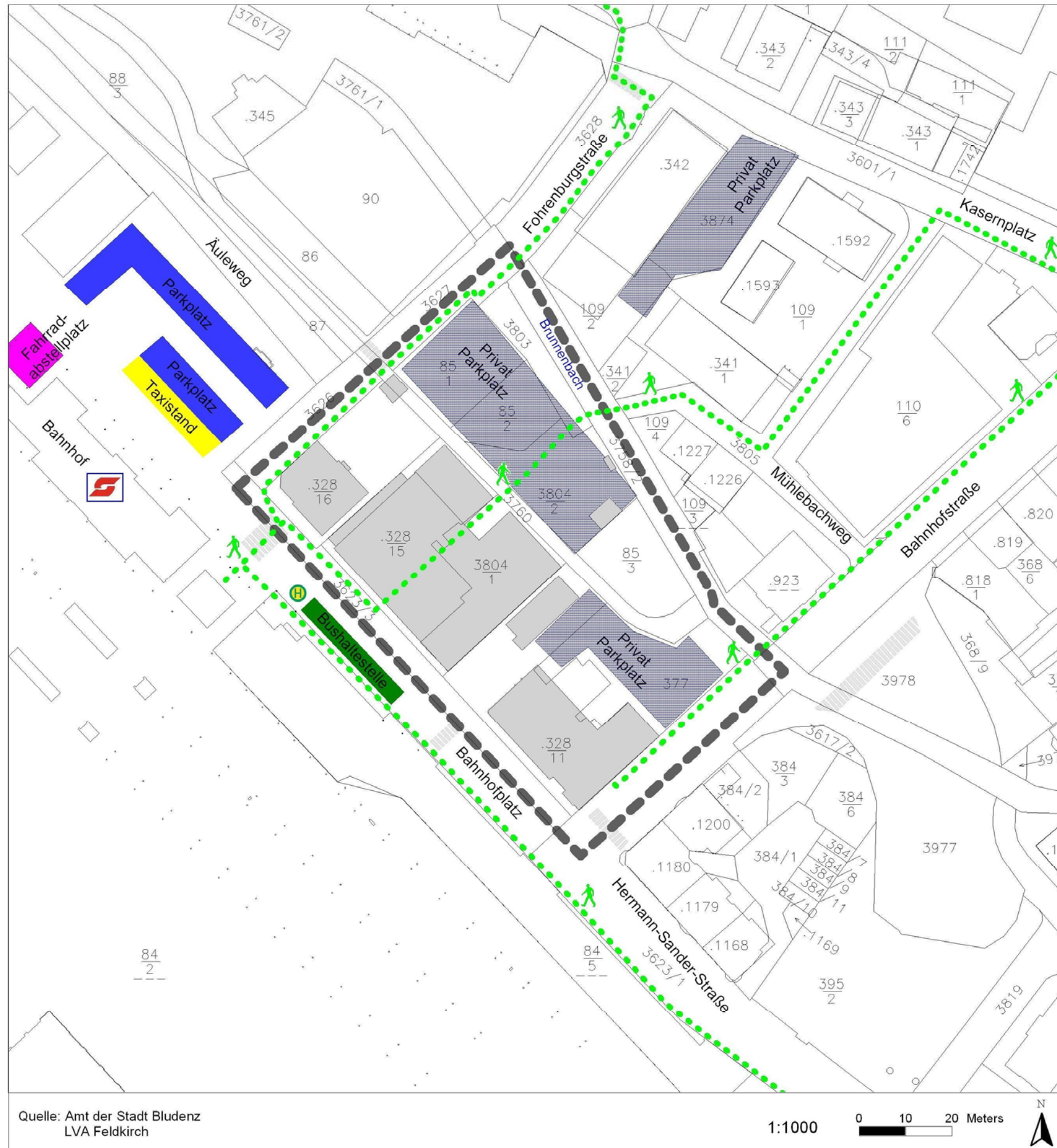
Der Bahnhofplatz ist eine wichtige Nahverkehrsdrehscheibe. Über den Bahnhof, dem einzigen InterCity-Haltepunkt im Bezirk, erreichen viele tausend Personen täglich Bludenz. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten auf Busse ins Stadtgebiet sowie in die umliegenden Täler. Am Bahnhofplatz stehen zudem Taxis und ein CarSharing-Fahrzeug bereit. Bei Sperren der Arlbergstrecke wird auch der Schienenersatzverkehr über den Platz abgewickelt.

Der Bedeutung des Bahnhofs im Umweltverbund entsprechend, spielt der Fahrrad und Fußgängerverkehr eine erhebliche Rolle. So werden die Wege in Richtung Obdorf über die Fohrenburgstraße sowie in Richtung Innenstadt über den Mühlebachweg und die Bahnhofstraße von Fußgängern stark frequentiert.

Aufgrund der großen Auslastung des Bahnhofplatzes durch den Umweltverbund wird versucht, den motorisierten Individualverkehr möglichst fernzuhalten. Es besteht jedoch die Möglichkeit, über den Kasernplatz bzw. über die Fohrenburgstraße den Platz anzufahren. Für kurzfristige Erledigungen stehen gebührenpflichtige öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Im Umfeld des Brunnenbaches existieren zudem Privatparkplätze für die Bewohner, Mitarbeiter und Kunden der umliegenden Gebäude. In diesem Bereich ist die Zahl der Parkplätze geringer als der Bedarf, weshalb teilweise auf umliegende Quartiere (Mokry, Auleweg) ausgewichen wird.

Am Rand des Planungsbereichs, in der Bahnhofstraße und der Hermann-Sander-Straße, verläuft die Hauptverkehrsachse von Bludenz, die Landesstraße L190. Aufgrund der Verkehrs- und Stadtentwicklungsprobleme, die die Führung dieser Straße unmittelbar am Rand der Altstadt sowie über die belebten Plätze Postplatz und Sparkassenplatz verursacht, wird seit vielen Jahren über eine Verlegung der L 190 diskutiert.

-  Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes
-  Bestehende Gebäude innerhalb des Geltungsbereichs
-  Fußwege

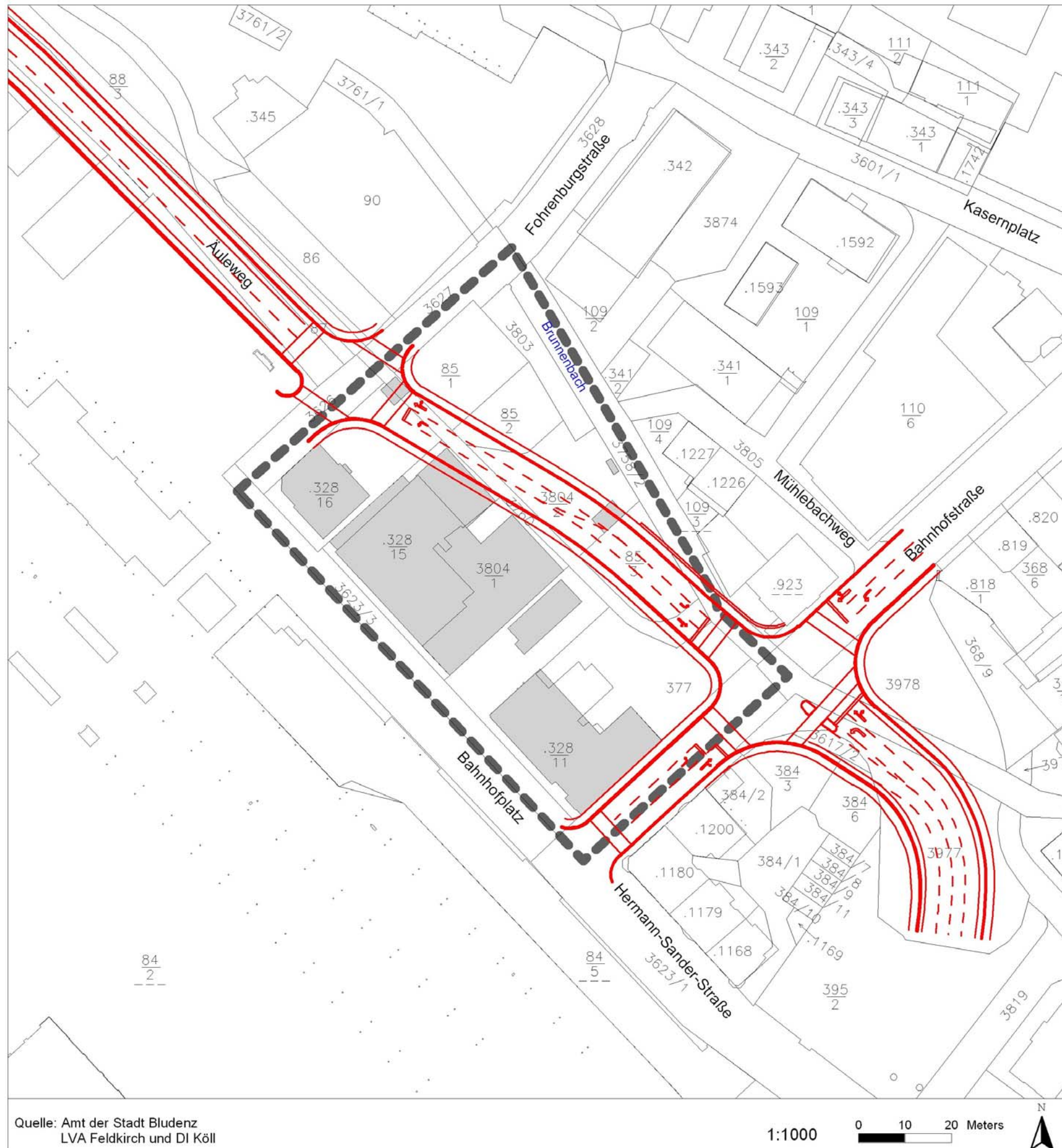







2.6.2. Neutrassierung der L190

Am 26. September 2008 hat die Stadtvertretung Bludenz einstimmig beschlossen, das Land Vorarlberg als Straßenerhalter zu bitten, die Verlegung der Landesstraße L190 gemäß der Planungsvariante 6a weiterzuverfolgen. Nunmehr bestehen die nächsten Schritte aus der Eingabeplanung und den anschließenden Ablösegespräche mit den Grundeigentümern.

Die Variante 6a sieht vor, dass der Äuleweg zur Landesstraße ausgebaut und durch eine neue Straße mit der Bahnhofstraße verbunden wird. Diese neue Straße wird durch den Geltungsbereich dieses Teilbebauungsplanes führen. Dabei wurde die Trasse so positioniert, dass bestehende Gebäude weitestgehend geschont werden und entlang des Bahnhofplatzes attraktive Grundstücke erhalten bleiben. Durch die somit verbesserte Anbindung an den motorisierten Individualverkehr wird die Attraktivität des Gebietes sogar noch weiter erhöht.

Auch wenn der Baubeginn für die neue Straße nicht vor 2015 vorgesehen ist, handelt es sich in Bezug auf die Lebensdauer von Gebäuden um einen sehr kurzen Zeitraum. Deshalb ist es ein Ziel dieses Bebauungsplanes, Neubauten bereits jetzt dem künftigen Straßenverlauf anzupassen, so dass sich im Laufe der Zeit eine urbane, weitgehend geschlossene Bebauung entlang der L 190 ergibt.



-  Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes
-  Bestehende Gebäude innerhalb des Teilbebauungsplanes
-  Straßen- und Gehsteigrand
-  Straßenmarkierungen
-  Sonstiges








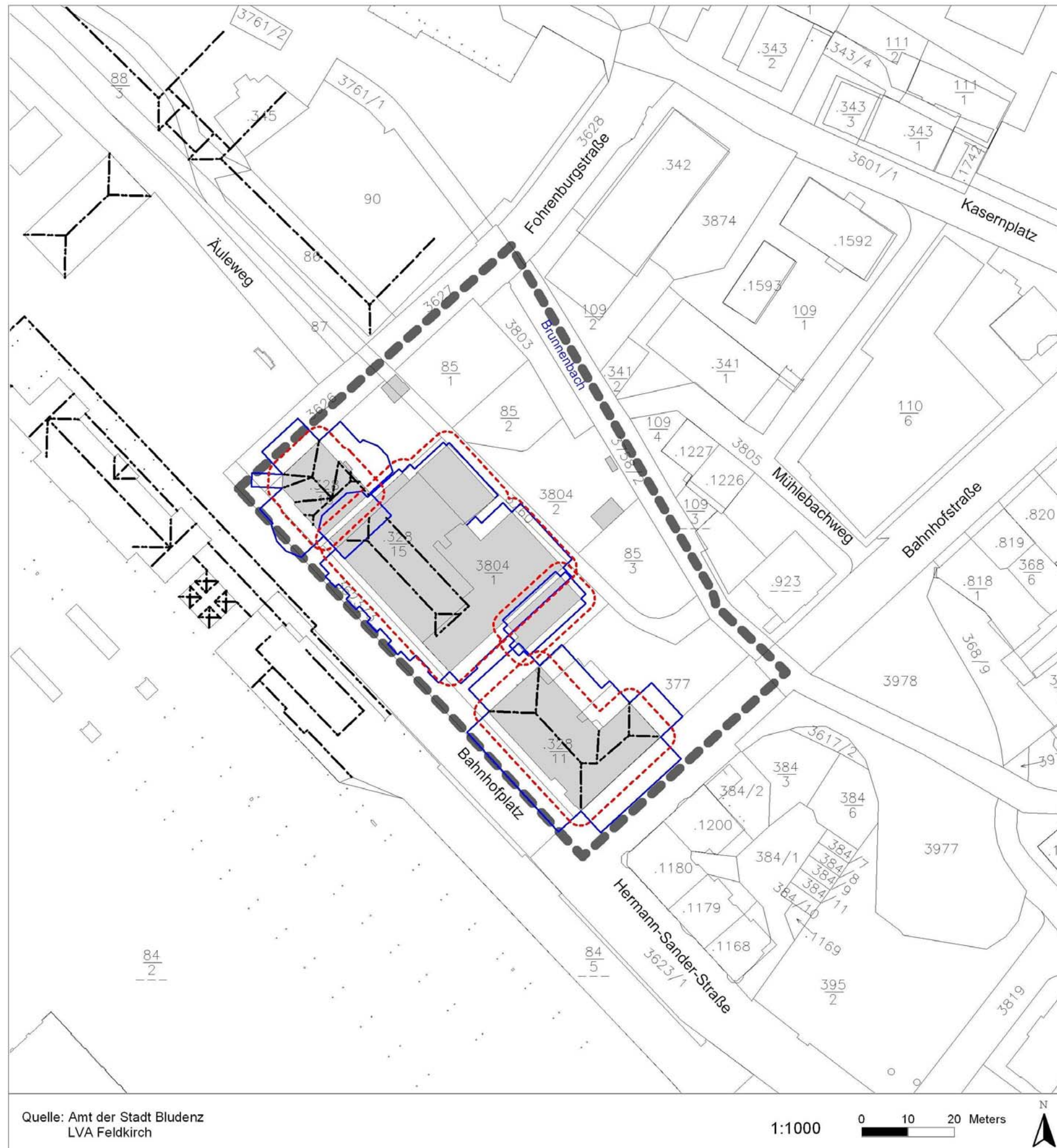
2.7. Abstandsflächen

Eine Analyse der Mindestabstände und Abstandsflächen nach dem Vorarlberger Baugesetz ergibt, dass keines der bestehenden Gebäude mit Ausnahme des Hauptgebäudes der Arbeiterkammer die gesetzlichen Abstände zu den Nachbargrundstücken einhält.

Das bedeutet, dass die Grundeigentümer bei Zu- oder Neubauten jeweils auf die Zustimmung des Nachbarn angewiesen sind. Wäre diese Zustimmung nicht zu erzielen, entstünden unbebaubare Flächen entlang der Grundgrenzen von mindestens 6 m Breite (3m Mindestabstand auf jeder Seite) bzw., je nach Gebäudehöhe, entsprechend mehr. Dieses führte zu einer eingeschränkten Bebaubarkeit der Grundstücke und damit zu einer massiven Entwertung. Zudem ist eine Auflösung der weitgehend geschlossenen Blockrandbebauung entlang des Bahnhofplatzes städtebaulich nicht gewünscht.

Das einzige gesetzlich vorgesehene Mittel, um Abstände abweichend vom Baugesetz zu regeln, ist die Verordnung eines Bebauungsplanes. Deshalb wird vorgeschlagen, die Abstandsflächen und Mindestabstände ober- wie unterirdisch auf 0 m zu setzen, um eine geschlossene Bauweise zu ermöglichen.

-  Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes
-  Bestehende Gebäude innerhalb des Teilbebauungsplanes
-  Dachformen
-  Abstandsflächen gemäß § 5 Baugesetz
-  Mindestabstand 3 Meter gemäß § 6 Baugesetz



3.1. Bebauungsstudie

Für den Neubau anstelle des bisherigen Arbeiterkammergebäudes liegt bereits ein Entwurf vor, der in Abstimmung mit der Stadtplanung die Ecke Bahnhofplatz / Bahnhofstraße markiert und dem historischen Gebäude auf Gst.Nr. .1180 (Fa. Walch) ein adäquates Gegenüber bietet. Eine Bebauung in der Höhe E+3 ist der zentralen Lage angemessen (Walch: E+2+DG). Eine größere Höhe ist jedoch angesichts der geringen Breite des Bahnhofplatzes nicht vertretbar. Dieses gilt für die gesamte Länge des Bahnhofplatzes mit Ausnahme der Ecke zur Fohrenburgstraße.

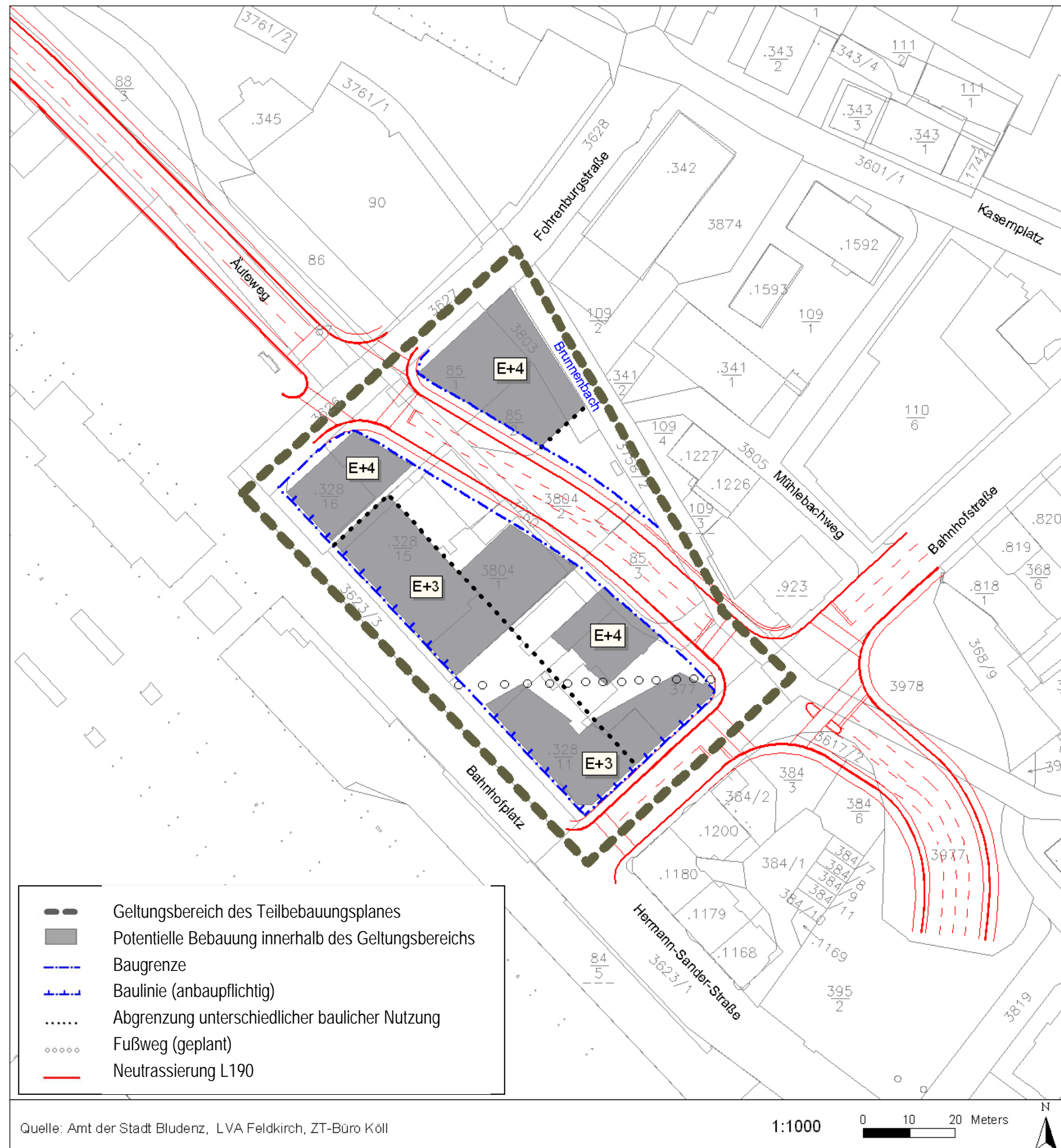
Hier ist durch die Aufweitung des Platzes zum Busbahnhof eine die Ecke betonende, höhere Bebauung (E+4) vertretbar, auch im Hinblick auf die noch wesentlich höhere Schokoladenfabrik, an der Nordostseite des Platzes.

Im Hinblick auf die Neutrassierung der L190 ist es ortsbildlich wichtig, dass die künftige Straße baulich gefasst wird. Deshalb sollten besonders die Ecken an den Einmündungen in die Fohrenburgstraße bzw. in die Bahnhofstraße betont werden. Darüber hinaus ist eine weitgehend geschlossene Blockrandbebauung zwar erstrebenswert, hat jedoch nicht die gleiche Bedeutung wie am stark durch Fußgänger geprägten Bahnhofplatz, der für ankommende Bahn- und Busreisende das erste Bild von Bludenz bietet. Deshalb sollten notwendige Freiflächen (z.B. Spielplätze) und Lichthöfe eher im vom Platz abgewandten Teil des Quartiers situiert werden.

Bezüglich der Höhenentwicklung kann entlang der neuen L190 vom einem Übergangsbereich zu höherer Bebauung gesprochen werden, die sich im AluMet-Haus (E+4), in der Kraft-Fabrik (E+4 bzw. E+6) und auch im historischen Bartenbachhaus (zum Brunnenbach E+4) zeigt. Daher erscheint hier eine Höchstgeschosshöhe von E+4 gerechtfertigt und sinnvoll.

Um eine der zentralen und stark frequentierten Lage nicht adäquate niedrige Bebauung zu unterbinden, sollte für den gesamten Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes eine Mindestgeschosshöhe von E+2 bzw. E+1 (im Zwickel zwischen Brunnenbach und neuer L190 vor den Gärten der Wohnhäuser am Mühlebachweg) vorgesehen werden.

Um den Fußgängerverkehr attraktiv zu gestalten, sollte zudem ein möglichst kurzer Weg zwischen Bahnhof und Innenstadt geschaffen werden. Die bisherige Wegverbindung durch den „Bludener Hof“ und über den Mühlebachweg wird sich nach Verlegung der L 190 nicht aufrecht erhalten lassen, da neben den zwei notwendigen Fußgängerübergängen im Zuge der Fohrenburgstraße und der Bahnhofstraße auf der nur 100 m langen Strecke kein dritter realisiert werden kann. Deshalb soll ein Fußweg über das bisherige Grundstück der Arbeiterkammer in die Bahnhofstraße geführt werden.



3.2. Festlegungen

Ziele

1. Optimale Ausnutzung der Grundstücke in zentraler, verkehrsgünstiger Lage
2. Regelung der Bauabstände unter Berücksichtigung der bestehenden verdichteten Struktur
3. Erhalt der bestehenden Blockrandbebauung sowie deren Weiterentwicklung entlang der neuen Trasse der L 190
4. Sicherung einer Fußwegverbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum
5. Stärkung der Funktion des Gebietes als Handels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort

Bestimmungen

Die Bauabstände zur Nachbargrenze werden ober- wie unterirdisch generell mit 0 m bestimmt. Bei Geschäftsnutzungen in Erdgeschoss bzw. 1. Obergeschoss ist abweichend von der Baubemessungsverordnung eine Geschosshöhe von max. 3,50 m zulässig.

Zonen baulicher Nutzung

Zone 1 MGZ 3, HGZ 4

Zone 2 MGZ 3, HGZ 5

Zone 3 MGZ 2, HGZ 4

MGZ Mindestgeschosszahl, das ist die Zahl der Geschosse, die mindestens errichtet werden müssen

HGZ Höchstgeschosszahl, das ist die Zahl der höchstens zulässigen Geschosse

Auflagebeschluss: 13. November 2008
 Auflagezeitraum 14. November – 15. Dezember 2008
 Beschluss der Stadtvertretung Bludenz vom
 17. Dezember 2008

Der Bürgermeister:
 Josef Katzenmayer

